

**Møte mandag den 30. mai 2016 kl. 12**

President: Svein Roald Hansen

Dagsorden (nr. 82):

1. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Lov om endring av juridisk kjønn (Innst. 315 L (2015–2016), jf. Prop. 74 L (2015–2016))
2. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i psykisk helsevernloven (kontroll for å hindre innføring av uønskede gjenstandar) (Innst. 308 L (2015–2016), jf. Prop. 78 L (2015–2016))
3. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i legemiddeloven (refusjonskontrakter og rabatter) (Innst. 311 L (2015–2016), jf. Prop. 83 L (2015–2016))
4. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol, Freddy de Ruiten og Kari Henriksen om implementering av mobil helseteknologi (Innst. 314 S (2015–2016), jf. Dokument 8:73 S (2015–2016))
5. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Janne Sjelmo Nordås, Kjersti Toppe og Jenny Klinge om likeverdig tilgang til laboratorietjenester etter at EUs postdirektiv er innført og lørdagspost avvirket (Innst. 309 S (2015–2016), jf. Dokument 8:70 S (2015–2016))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteen om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv. (Innst. 305 S (2015–2016), jf. Prop. 70 LS (2015–2016))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i luftfartsloven (Innst. 303 L (2015–2016), jf. Prop. 70 LS (2015–2016))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår (Innst. 312 S (2015–2016), jf. Dokument 8:45 S (2015–2016))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand-Arendal i Aust-Agder (Innst. 306 S (2015–2016), jf. Prop. 86 S (2015–2016))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken om et klimaforlik for transportsektoren med 49 forslag for 50 prosent klimakutt basert på Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» (Innst. 313 S (2015–2016), jf. Dokument 8:63 S (2015–2016))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse (Innst. 310 S (2015–2016), jf. Dokument 8:66 S (2015–2016))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap (Innst. 307 S (2015–2016), jf. Dokument 8:69 S (2015–2016))
13. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EU-programmet ISA<sup>2</sup> (2016–2020) (Innst. 302 S (2015–2016), jf. Prop. 75 S (2015–2016))
14. Stortingets vedtak til lov om endringer i pasient- og brukerrettighetsloven mv. (utvidelse av retten til fritt behandlingsvalg til å omfatte private rehabiliteringsinstitusjoner m.m.) (Lovvedtak 69 (2015–2016), jf. Innst. 280 L (2015–2016) og Prop. 61 L (2015–2016))
15. Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdlova (arbeidsavklaringspenger – bistand til å skaffe seg eller behalde arbeid) (Lovvedtak 70 (2015–2016), jf. Innst. 267 L (2015–2016) og Prop. 82 L (2015–2016))
16. Referat

**Presidenten:** Representantene Janne Sjelmo Nordås og Rasmus Hansson, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

for Akershus fylke: Anne Odenmarck

for Nordland fylke: Dagfinn Henrik Olsen

for Oslo: Vegard Grøslie Wennesland

for Sør-Trøndelag fylke: Marvin Wiseth

for Østfold fylke: Tone Damsleth

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger det søknad om permisjon for representanten Gunvor Eldegard i tiden fra og med 30. mai til og med 10. juni for å delta i strategisk krisehåndteringskurs ved Forsvarets høgskole.

Denne søknaden foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Akershus fylke, Are

*Helseth*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget under representanten Gunvor Eldegards permisjon, på grunn av sykdom.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Denne søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter for Akershus fylke innkalles for å møte i permisjonstiden slik:

Mani *Hussaini* 30. mai–02. juni

Anne *Odenmarck* 3. juni–10. juni

**Presidenten:** Mani Hussaini er til stede og vil ta sete.

#### *Valg av settepresidenter*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møter i inneværende uke. – Det anses vedtatt.

Presidenten vil foreslå Sverre Myrli og Lise Christoffersen. – Andre forslag foreligger ikke, og Sverre Myrli og Lise Christoffersen anses enstemmig valgt som settepresidenter for denne ukes møter.

Statsråd Bent Høie overbrakte 2 kgl. proposisjoner (se under Referat).

**Presidenten:** Representanten Stine Renate Håheim vil framsette et representantforslag.

**Stine Renate Håheim (A) [12:02:35]:** På vegne av stortingsrepresentantene Martin Henriksen, Torgeir Knag Fylkesnes, Kirsti Bergstø, Tove Karoline Knutsen, Hege Haukeland Liadal og meg selv har jeg gleden av å fremme et forslag om et nasjonalt kompetansesenter for ungdomsarbeid, ungdomsmedvirkning og ungdomsinformasjon.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Fra Statsministerens kontor foreligger følgende brev til Stortinget datert 27. mai 2016:

«Endringer blant statssekretærene.

I statsråd for H. M. Kongen holdt på Oslo slott 27. mai 2016 kl. 11.00 er bestemt:

Statssekretær Fredrik Färber gis avskjed i nåde fra sitt embete som statssekretær for statsråd Siv Jensen i Finansdepartementet med virkning fra 30. mai 2016.

Politisk rådgiver Petter Kvinge Tvedt utnevnes til statssekretær for statsråd Siv Jensen i Finansdepartementet.

Politisk rådgiver Roy Angelvik utnevnes til statssekretær for statsråd Per Sandberg i Nærings- og Fiskeridepartementet.»

Presidenten foreslår at det refererte brevet vedlegges protokollen.

– Det anses vedtatt.

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

Sak nr. 1 [12:03:48]

*Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Lov om endring av juridisk kjønn* (Innst. 315 L (2015–2016), jf. Prop. 74 L (2015–2016))

**Presidenten:** Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Kristin Ørmen Johnsen (H) [12:04:44]** (ordfører for saken): Dette er en gledens dag for mange. I dag vedtar vi en lov som gjør det lettere å skifte juridisk kjønn. Det har lenge vært kritikk mot gjeldende praksis, og det blir nå mindre inngripende og enklere å skifte juridisk kjønn. I dag er det slik at Skattedirektoratet får beskjed fra Oslo universitetssykehus om at konvertering av kjønn har funnet sted. Før denne beskjeden gis, har den enkelte vært gjennom en omfattende behandling og utredning. Det gjelder psykiatrisk vurdering, hormonbehandling, kirurgiske inngrep og sterilisering.

Flertallet i komiteen, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Arbeiderpartiet, støtter nå at det blir en søknadsprosedyre for dem over 16 år som ønsker endring av juridisk kjønn. Dersom man er mellom 6 år og 16 år, må man ha en av foreldrenes samtykke. Vi støtter også at navneloven endres slik at de som skifter kjønn, kan endre sitt navn i tråd med det kjønn de nå er, dersom de måtte ønske det.

Flertallet støtter videre at søknaden blir formet etter en egenerklæringsmodell, som skal behandles av folkeregistermyndigheten, dvs. skattekontoret.

Det samme flertallet mener også at det ikke er nødvendig med en refleksjonsperiode. Flere høringsinstanser er kritiske til en pålagt refleksjonsperiode, og dette er flertallet enige om at de ikke ønsker. Vi tror at de som ønsker skifte av juridisk kjønn, har reflektert og tenkt lenge nok på denne beslutningen – kanskje i mange år. Dette er en personlig overbevisning som vi mener myndighetene må akseptere når søknaden foreligger, og ikke legge en ytterligere sten til byrden ved å så tvil om beslutningen ved at man må reflektere en gang til. Vi tror, som Redd Barna og Psykologforeningen, at den enkelte er fullt ut i stand til å ta denne avgjørelsen uten at staten skal be om en ekstra runde.

Komitéflertallets vurderinger når det gjelder enklere prosedyre for skifte av juridisk kjønn, er i tråd med mange høringsuttalelser. Jeg vil nevne Skeiv Ungdom, Forbundet for transpersoner, Sex og samfunn, Diskrimineringsombudet, Bioteknologirådet, Amnesty, Den norske legeforening og Helsedirektoratet. Dette er tunge aktører i Helse-Norge.

Flertallet i komiteen mener også at det ikke er behov

for en ytterligere konsekvensutredning – noe som Kristelig Folkeparti og Senterpartiet tar til orde for. Vi mener at disse tunge aktørene, som har uttalt seg under høringen, og departementets lovforslag står sterkt nok i seg selv, og vi tror at ytterligere vurderinger bare vil forlenge prosessen videre.

Når det gjelder de under 16 år der en av foreldrene er uenig i at man skal skifte kjønn, har man gått inn for at det skal sendes en søknad til Fylkesmannen i Oslo og Akershus, som også er ankeinstans. Venstre har foreslått at det utarbeides en egen prosedyre når ikke begge foreldrene støtter den unges beslutning om å skifte juridisk kjønn. Det gjelder personer mellom 12 år og 16 år. Vi ser at dette kan diskuteres, men Høyre, Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet mener likevel at vi må få noe mer praksis med loven før vi kan støtte Venstres forslag om at dette kan vurderes videre.

Komiteen er opptatt av at barn skal høres, og at det skal være en god dialog med barn når man vurderer skifte av juridisk kjønn. Det finnes også instanser hvor man kan få bistand til slike dialoger.

Til slutt vil jeg si at denne loven er banebrytende for dem det gjelder, og vi er på linje med noen få land i Europa, bl.a. Danmark og Nederland. Jeg har lyst å slutte med et sitat fra Skeiv Ungdom, som sier i sin høringsuttalelse:

Dette «handler om retten til å eksistere som det kjønn man er.»

**Ingvild Kjerkol (A) [12:10:03]:** Et bredt flertall vil i dag gå inn for en endring i lovverk om juridisk kjønn. Endringen innebærer at dagens krav om medisinsk diagnose og behandling for å få lov til å leve som den man er, med hele seg, faller ut av norsk lov. Det betyr at Mathea kan få være Mathea i passet sitt, og ikke Mats. Det betyr at Stina får være Stina i folkeregisteret, og ikke Stian, og at Luca får være den mannen han føler seg som, uten å måtte sterilisere seg for at det offentlige Norge skal se ham som den han er.

Vi lukker i dag et kapittel i Norges historie som har vært vondt og vanskelig for flere i vårt store fellesskap. Det mener vi i Arbeiderpartiet er veldig bra. Samtidig er vi ydmyke overfor det faktum at for flere så kommer endringen litt for sent.

Vi ønsker alle å få lov til å være den vi er – få være oss selv. Det å være seg selv – som et logisk imperativ, som et grunnleggende utgangspunkt for det å være menneske – kaller på to verdier. Det kaller på frihet og verdighet. Du må ha makt og mulighet til å bevege deg mot egne mål – det er frihet, og du må ha selvrespekt og bli sett og godtatt som den du er – det er verdighet. Med denne lovendringen løftes byrder som det offentlige har lagt på enkeltmennesket, bort, og mange flere får lov til å være seg selv fullt og helt.

Jeg vil slutte meg til saksordfører Kristin Ørmen Johnsen, som i sitt innlegg gjorde godt rede for hva denne lovendringen konkret innebærer, og de praktiske konsekvensene av den. Dagens praksis er ifølge Likestillings- og diskrimineringsombudet i strid med diskrimineringsloven. Den er også i strid med Europarådets anbefaling.

Den forrige regjeringen tok initiativ til å sette ned en ekspertgruppe til å utrede hvilke kriterier som skal gjelde for endring av kjønn i Norge, og vurdere om dagens krav til sterilisering skal fjernes. Ekspertgruppen ga i sin delrapport i desember 2014 råd til departementet og kom med en anbefaling om at juridisk kjønn gjøres til en lovbestemt rettighet adskilt fra medisinske og behandlingsmessige forhold, at endring av juridisk kjønn skal baseres på den enkeltes subjektive opplevelse av eget kjønn, og at ordningen skal bygge på en egenerklæringsmodell. Flere land har ganske nylig endret sine kriterier for endring av juridisk kjønn, bl.a. Sverige, Danmark, Nederland og New Zealand.

Når det gjelder spørsmålet om en nedre aldersgrense, er vi i Arbeiderpartiet enige med regjeringen om en nedre aldersgrense, som regjeringen etter høringsrunden endret fra sju til seks år, etter råd fra Barneombudet.

Det er mange som har kjempet hardt og lenge for denne lovendringen. Jeg har lyst til å takke dem som har kjempet denne kampen for seg selv og for alle dem som kommer etter. De burde selvsagt ha sluppet å kjempe så hardt, men det ville nok ikke ha skjedd akkurat nå om det ikke hadde vært for deres innsats, så takk!

**Kari Kjønås Kjos (FrP) [12:13:51]** (komiteens leder): I dag behandler vi et lovforslag som skal gjøre det enklere og mindre inngripende å endre juridisk kjønn. Personer som opplever å tilhøre et annet kjønn enn det de er registrert med i folkeregisteret, skal nå få en rett til å endre juridisk kjønn uten krav om en bestemt diagnose eller medisinsk behandling. Retten til denne endringen skal nå baseres på egen opplevelse av kjønnsidentitet.

Ekspertgruppen vurderte tre ulike modeller for hvilke vilkår som bør stilles for å få endre juridisk kjønn: diagnosemodellen, vurderingsmodellen og erklæringsmodellen. Felles for alle de tre modellene er at det ikke stilles krav om medisinske inngrep eller medisinsk behandling. Ekspertgruppen anbefalte å basere de nye reglene på erklæringsmodellen, som innebærer at personen som opplever manglende samsvar mellom egen kjønnsidentitet og sitt registrerte juridiske kjønn, selv kan begjære endring av juridisk kjønn. Høringsnotatet fulgte opp anbefalingene fra ekspertgruppen, og høringsinstansene var i all hovedsak svært positive til forslaget.

Videre har flere aktører ment at dagens praksis er forskjellsbehandling og i strid med diskrimineringsloven, og flere land har de seneste år endret sine kriterier for endring av juridisk kjønn.

Fremskrittspartiet støtter lovforslaget som i dag ligger til behandling. Det eneste jeg synes er litt vanskelig, er dette med aldersgrenser. Det er vanskelig å lande det helt optimale slik at alle parter blir fornøyd, så vil fremtiden vise hvor godt vi traff. Vi tar uansett et stort skritt i dag, til glede for mange.

For noen år siden hadde jeg ingen kunnskap om dette. Men på den tiden ble jeg kjent med en dame, som jeg i ny og ne traff og hadde gode samtaler med. En dag spurte en annen meg om jeg visste at hun egentlig var født som mann. Dette var ukjent for meg, og jeg spurte ham hvor

han hadde dette fra. Nei, han hadde bare hørt noen rykter. Jeg hater rykter, så neste gang jeg traff min nye venninne, spurte jeg henne. Hun bekreftet at hun var født som mann. De aller fleste hvisker bare i krokene, sa hun og la til at hun var glad for at jeg spurte. Takket være vårt vennskap har jeg lært mye, og dette gjør at jeg forstår at dette er en stor dag for mange.

De siste årene har jeg blitt kjent med flere som føler seg fremmed i egen kropp, og jeg har derfor selv erfart at ikke alle ønsker å gjennomføre fullt kjønnskifte. Dette er mennesker som er forskjellige som deg og meg, og dette gjør at de gjør ulike valg. Men ønsket om å endre juridisk kjønn uten å ha måttet få stilt en diagnose, gjennomgå lengre psykiatrisk utredning og langvarig hormonbehandling, i tillegg til å ha utført irreversibel sterilisering, det har de til felles.

Jeg fulgte tv-serien «Født i feil kropp» og tror den har vært et viktig bidrag til å øke både kunnskapen og forståelsen hos flere. Jeg må likevel konstatere at vi har en vei å gå. Altfor mange i vårt samfunn er redde for det ukjente, og de mener mye uten å sette seg inn i saken.

Kommentarer og henvendelser jeg har fått om dette, gjør meg trist. Men i dag velger jeg å glede meg over at ting tross alt går i riktig retning, og at lovendringen støttes av mange.

Saksordføreren har på en god måte redegjort for selve saken og hva som ligger i loven, så jeg velger å ikke gjenta dette, annet enn å si at det er svært gledelig at når denne loven nå kommer, har den også bred politisk tilslutning. Så da er det egentlig bare for meg å si: Gratulerer med dagen!

**Olaug V. Bollestad (KrF) [12:17:51]:** Stortinget har gjennom de siste ukene diskutert regjeringens forslag til lov om endring av juridisk kjønn. Det foreslås en rekke endringer stadfestet i den nye loven, bl.a. å oppheve kravet om kjønnsoperasjon og de øvrige medisinske vilkårene, og at den enkelte får rett til å endre juridisk kjønn uten dagens krav om bestemte diagnoser eller vurdering av sakkyndige. En får tildelt et nytt personnummer, barn kan skifte juridisk kjønn fra de er 6 år gamle, barn og unge mellom 6 og 16 år må søke sammen med foreldrene eller andre med foreldreansvar.

Jeg er kjent med at flere har opplevd krenkelser knyttet til egen kjønnsidentitet også i møte med norsk helsetjeneste. Slik skal det ikke være. Dette er noe av bakgrunnen for at regjeringen fremmer et lovendringsforslag.

Kristelig Folkeparti mener at det er behov for å se på hvordan en kan sikre en bedre prosess for å endre juridisk kjønn i Norge. Personer som opplever manglende kjønnsansvar, og som føler at de er født i feil kropp, skal og må tas på alvor. Kristelig Folkeparti er opptatt av at kunnskapen om transseksualisme og om dem som er født i feil kropp, må styrkes. Vi er opptatt av at hvert enkelt menneske skal møtes med verdighet, forståelse og kompetanse.

Harry Benjamin Ressurscenter jobber for at samfunnet skal akseptere mennesker som er født i feil kropp, og uttrykker i sitt høringsinnspill bekymring over at lovendringsforslagene ikke er konsekvensutredet, til tross for at det lå i den daværende regjeringens bestilling til Helsedi-

rektoratet. De påpeker at en viktig forutsetning for at løsningen skal kunne stå seg over tid, er at loven ikke får uforutsette konsekvenser. Kristelig Folkeparti deler deres bekymring over at lovforslaget ikke er konsekvensutredet.

La meg understreke følgende: De aller fleste personer som opplever å bli født i feil kropp, tar ikke en hastebeslutning – vi tror ikke at de enkelt gjør det. Men den politiske prosessen må vi bruke tid på for i tilstrekkelig grad å utrede et omfattende lovforslag.

Kristelig Folkeparti savner et tydeligere barneperspektiv i proposisjonen. Barneombudet påpeker i sitt høringsinnspill at deler av lovforslaget som omhandler foreldreansvar, ikke er tilstrekkelig utredet. Likestillings- og diskrimineringsombudet uttaler at de savner et mer konkret barneperspektiv i høringsnotatet og en mer inngående vurdering av betydningen av de foreslåtte endringene som berører barn.

Kristelig Folkeparti merker seg at foreldrenes samtykkekrav knyttet til endring av barns juridiske kjønn drøftes i proposisjonen, men at mange problemstillinger er fullstendig utelatt. Det perspektivet ønsker Kristelig Folkeparti skulle vært utredet. Hvilke konsekvenser har det for et barn som bæres fram av en som juridisk er mann, og som biologisk er kvinne? Hva gjør dette med barnet? Kan en med de foreslåtte lovendringene også risikere at foreldre kan endre barnets juridiske kjønn, i strid med barnets eget ønske? Kan endringene svekke enkeltpersoners rett til helsehjelp, slik Harry Benjamin Ressurscenter påpeker? Dette vet vi ikke, for vi har ikke konsekvensutredet det.

Det vises i proposisjonen til at veldig mange land har gjort dette. Det er noen land som har gått foran, men det er ikke et stort antall land.

Kristelig Folkeparti er opptatt av å sikre gode, trygge og tydelige rammer, at ungenes beste skal ivaretas, og at løsningene ikke skal medføre store og uforutsette konsekvenser for personene som berøres direkte eller indirekte av lovgivningen. Særlig gjelder dette ungene som berøres av lovgivningen, enten direkte eller som tredjepart.

Jeg tar derfor opp Kristelig Folkepartis eget forslag, hvor vi «ber regjeringen legge frem en helhetlig utredning som redegjør for mulige konsekvenser av forslaget til lov om endring av juridisk kjønn i Norge, i tråd med opprinnelig bestilling».

**Presidenten:** Representanten Olaug V. Bollestad har tatt opp det forslaget hun selv refererte.

**Kjersti Toppe (Sp) [12:23:04]:** Helse- og omsorgsdepartementet foreslår i proposisjonen å gjera det enklare og mindre inngripande å endra juridisk kjønn. Personar som opplever å tilhøyra eit anna kjønn enn det dei er registrerte med i folkeregisteret, bør ha rett til å endra juridisk kjønn utan krav om ein bestemt diagnose eller medisinsk behandling. I dag er praksisen for endring av kjønn at dette ikkje kan endrast i folkeregisteret før det er vorte mottatt ei stadfesting frå Nasjonal behandlingsteneste for transseksualisme ved Oslo universitetssjukehus om at endeleg konvertering av kjønn har funne stad. I praksis betyr det at dei må ha fullført irreversibel sterilisering.

Senterpartiet forstår innvendingane mot dagens praksis, og vi støttar hovudintensjonen som ligg bak forslaget, men likevel kjem vi til å stemma mot forslaget i dag slik det ligg. Det er ut frå at vi meiner forslaget ikkje er godt nok utgreidd. Vi kjem til å fremja forslag om at lova vert konsekvensutgreidd før Stortinget tar endeleg stilling til lovforslaget.

Senterpartiet meiner i motsetning til fleirtalet at anbefalingane frå ekspertgruppa med omsyn til alder er gode anbefalingar som Stortinget ikkje burde gått vekk frå. Ekspertgruppa tilrår at endring av juridisk kjønn vert ein lovfesta rett, skild frå medisinske og behandlingmessige forhold. Det skal vera bygd på ein erklæringsmodell, men når det gjeld alder, seier ekspertgruppa at myndigalder bør leggjast til grunn som hovudregel, og at personar frå 16 til 18 år skal kunna få endra juridisk kjønn dersom ingen av foreldra motset seg det. Viss éin av foreldra motset seg det, kan saka verta avgjort av Fylkesmannen. For dei mellom 12 og 16 år anbefaler ekspertutvalet at foreldra kan krevja endring dersom barnet ønskjer det, og for dei mellom 0 og 12 år meiner ekspertutvalet at endring kan skje etter krav frå foreldra og ut frå ei sakkunnig vurdering som bekreftar at behovet for endring av juridisk kjønn er til stades. Eit mindretal i ekspertgruppa gjekk inn for ein innlagd refleksjonsperiode som i Danmark.

Når stortingsfleirtalet i dag går vekk frå anbefalingane frå ekspertgruppa med omsyn til alder, synest eg det er lite grunngett. Senterpartiet kjem til å fremja forslag om konsekvensutgreiing. I den konsekvensutgreiinga skriv vi i forslaget at ein må leggja anbefalingane frå ekspertutvalet til grunn: at myndigalder skal gjelda, og at ein for dei mellom 0 og 12 år må ha sakkunnig vurdering i tillegg til ønske frå foreldre og barn. Vi meiner òg at det bør verta lagt inn ein refleksjonsperiode – vi har sagt mellom tre og fire månader – i ei slik sak. Det er for meg fagleg sett noko uforståeleg at stortingsfleirtalet i dag legg til grunn at ein seksåring er moden nok til å gjera eit slikt val saman med foreldra sine, men at ein femåring ikkje er det. Difor meiner vi at anbefalinga frå ekspertutvalet med å ta heile gruppa mellom 0 og 12 år innanfor dei same reglane, er ei mykje klokare tilråding.

Vi er einige i dag med Kristeleg Folkeparti om at vi i saka saknar ei sterkare barnefagleg vurdering. Namnelova endrar ein i dag for alle barn, så no kan 16-åringar skifta namn utan ønske frå foreldra. Vi meiner det er uheldig å endra namnelova generelt på grunn av denne saka, og i høyringa er det kome innspel om at dette er mogleg å få til som ei særordning for dei det gjeld.

I forslaget vårt i dag manglar det eit komma. Eg kan ta i neste innlegg kvar det skal vera, eg har det ikkje med meg her. Men eg fremjar forslaget, som ikkje er heilt rett, og så varslar eg at vi kjem til å stemma imot proposisjonen.

**Presidenten:** Da har representanten Kjersti Toppe tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Ketil Kjenseth (V) [12:28:27]:** Jeg har et manus, men jeg tror jeg må starte med noen kommentarer til de to fore-

gående talere. Der var «komma» og «feil kropp» noe jeg la merke til.

Dette er ikke en parentes i historien for dem det gjelder, og det er ikke EU-kontroll på bilen vi snakker om. Det er kropp. Feil kropp? Ja, det kan være at det er feil kropp, eller det kan være en kropp som har litt mer i seg enn det vi andre har. Det kan være at dette byr på utfordringer for staten og ikke det at det er feil kropp for den det gjelder. Jeg tror at mange opplever å ha måttet gå strafferunder med seg selv. De kan ha hatt refleksjonsperioder kanskje fra de var tre–fire år gamle, og de kan ha hatt nok å tenke på og nok med å forholde seg til omgivelsene med sitt kjønnsuttrykk.

Jeg synes vi skal fokusere mer på muligheter og rom for den enkelte, og at kropp og sinn har mer i seg enn å skulle plasseres i to ulike kategorier.

Loven om endring av juridisk kjønn er resultatet av en minoritets lange kamp for anerkjennelse og rettferd i samfunnet. Inntil i dag har vi i Norge begått systematiske brudd på menneskerettighetene ved å kreve sterilisering av personer som opplevde å tilhøre et annet kjønn enn det de er født som – og som har ønsket at dette også skulle gjenspeiles i deres offentlige papirer. Mennesker med kjønnsidentitet som avviker fra normen, har blitt behandlet med for lite verdighet, respekt og kunnskap i Norge. Det har vi sett i form av at Amnesty har kjørt underskriftskampanjer mot norske myndigheter, og når vi hører historiene fra noen av dem det gjelder. Det å være født i en såkalt feil kropp er et tabu der vi bare så vidt har begynt å løfte litt på sløret i Norge og i samfunnet for øvrig.

For noen år siden ble det i Norge beregnet å være ca. 20 000 transpersoner, mennesker som på en eller annen måte føler og uttrykker en annen kjønnsidentitet enn den de ble tildelt ved fødsel. Denne gruppen opplever stor grad av stigmatisering i samfunnet. I Janneke van der Ros' undersøkelse blant mennesker med kjønnsidentitetstematikk fra 2013, kommer det fram at nesten samtlige har vært plaget med psykiske problemer som følge av manglende samsvar mellom kjønn og identitet, og at dette har gitt dem redusert livskvalitet. De har også høyere forekomst av selvmordstanker og suicidalitet enn resten av befolkningen.

Fram til nå har det vært vanskelig for mennesker som opplever at de tilhører et annet kjønn enn det de ble tildelt ved fødsel, å leve ut identiteten sin i det offentlige, da de i hverdagsmøtene med systemet ofte må sorteres etter det kjønn de ikke kjenner samsvar med.

Det å endre kjønn har vært tid- og ressurskrevende og har i liten grad tatt hensyn til individenes egenoppfatning. Å kreve at friske mennesker må gjennomgå irreversible medisinske inngrep som sterilisering for å kunne endre tre bokstaver i passet, er et stort inngrep i retten til privatliv, det er nedverdiggende og på grensen til tortur.

Jeg må få berømme statsråd Bent Høie, som har vist stort lederskap i prosessen med å utforme en mer human og moderne lovgivning, som gir disse menneskene en mulighet til å leve ut sin identitet i det offentlige med mer verdighet. Slik må det være i et mangfoldig og raust samfunn – det er ikke majoritetens oppgave å fortelle minoriteter eller enkeltindivider hvem de er. Det må de fortelle

oss, og vi må legge til rette for at stemmen deres blir hørt, og for at de også får delta og bidra i samfunnet på lik linje med oss andre. Det gjør vi med denne loven.

Venstre skulle gjerne sett at vi ga større innflytelse til dem mellom 12 og 16 år med tanke på å bestemme selv når begge foreldre er uenig med barnet. Vi registrerer at flertallet ikke vil være med på det, men vi tror at det vil modnes, og er glad for at flertallet er med på å erkjenne at vi skal evaluere og legge til rette i større grad framover.

Venstre var også i en refleksjonsperiode med tanke på ikke å ha en nedre aldersgrense. Vi har stor respekt for at barn i tidlig alder har tanker om sin egen kjønnsidentitet, og at de som er i tvil, oppdager det tidlig. Det fremmer vi ikke forslag om.

Jeg tar med dette opp Venstres forslag.

**Presidenten:** Representanten Ketil Kjenseth har dermed tatt opp det forslaget han refererte til.

**Kirsti Bergstø (SV) [12:33:44]:**

«Eg er jente

du er gut.

Eg har trakt

og du har tut.»

Sånn kan man oppsummere kjønn, men kjønn er jo så mye mer enn det. Kjønn er identitet. Kjønn er kategorier. Kjønn er trange bokser som man ikke alltid finner plass i, og som det kan være en stor frihetskamp å prøve å vide ut for at hele en selv skal få rom. Og kjønn må innebære at retten til å kunne være den man er, defineres av en selv.

SV mener at mennesker skal ha frihet til å leve ut sin identitet, og da er det viktig at loven tilpasses virkeligheten, og ikke omvendt. Derfor er det en gledens dag i dag, for Stortinget går inn for både å forenkle systemet og ikke minst å få slutt på tvangssteriliseringen for at man skal få endret sitt juridiske kjønn. Det er noe SV har jobbet for lenge.

Dette er spørsmål som ikke nødvendigvis angår det brede lag i befolkningen. Det er ikke så mange som rammes direkte, men for dem det gjelder, er det helt avgjørende at man tar de grepene vi i dag tar. Det handler om aksept, og det handler også om respekt for den enkelte og for de positive forskjellene i et samfunn – nemlig det vakre mangfoldet som finnes, hvis man bare lar mangfoldet få puste, hvis mennesker får reise seg i sin fulle lengde som den man faktisk er. Nettopp derfor er dette et spørsmål om å anerkjenne individet og menneskets rett til å definere seg selv og hvem man skal være. Da er det et viktig poeng for SV at det er den enkelte som får lov til å sitte med makten til å definere seg selv, også når man er ung. Derfor støtter vi forslaget fra Venstre om at unger som har fylt tolv år, og som vil endre juridisk kjønn, men som ikke får samtykke fra noen av foreldrene sine, får mulighet til å få ønsket vurdert på selvstendig grunnlag.

Selv om mange unger har støttende foreldre, vil vi sikre at også i de tilfellene der foreldrene ikke finner aksept for den som ungen deres faktisk er, får disse ungene mulighet til å få prøvd sin sak, framfor å bli presset på plass av omgivelsene i altfor lang tid. Ingen skal bli fortalt at man skal

leve som noen annen enn seg selv. Alle unger skal bli fortalt at de er fantastiske fordi bare de er de, og bare de er eksperter på å være seg selv. Da må man også få definert seg selv.

Selv om det er en gledens dag – og jeg vil rose både komiteen, saksordføreren og ikke minst alle dem som har båret dette kravet fram, med den kostnaden det har hatt for den enkelte, for et spørsmål som dette er aldri kostnadsfritt – skulle jeg ønske at det hadde vært mulig å gå lenger. Jeg skulle ønske det hadde vært mulig også å velge en tredje kjønnskategori, og ikke bare jente eller gutt, kvinne eller mann.

I dag lever 20 pst. av verdens befolkning i land der man har og kan benytte seg av alternative kjønns kategorier. I Norge liker vi å tenke om oss selv at vi er i front, og at vi er ledende i frihetskampen. Jeg mener at dagens behandling og dagens konklusjoner viser at vi er på veldig god vei, absolutt. Det skal vi være stolte av, og det skal vi fortsette med, men det er fremdeles mange som inviteres til å gå veien, uten å være den man faktisk er. Da er vi ennå ikke i mål.

Jeg vil avslutte med å si at det er en sjelden bredde i disse spørsmålene, og jeg synes det er spesielt gledelig at vi endelig kan stå i lag om den aksepten og den respekten som enkeltmennesket fortjener.

**Rasmus Hansson (MDG) [12:38:22]:** For en som har levd lenge nok til å huske en tid da den typen politisk debatt som vi nå har – for ikke å snakke om den typen vedtak som vi skal gjøre i dag – var totalt utenkelig og overhodet ikke på dagsordenen i vårt samfunn, er det virkelig både imponerende og gledelig å kunne være med på å debattere og beslutte en sak som det vi gjør i dag. Jeg må rette en stor takk til alle dem som gjennom mange tiår har løftet fram hele denne problematikken i det norske samfunnet, som gjør at vi i dag kan modernisere samfunnet på den aller best tenkelige måten. Dette er en god dag.

Takk til helseministeren, som har løftet fram dette lovforslaget, og til et komitéflertall som har gitt det en god behandling og kommet til en god konklusjon, som Miljøpartiet De Grønne støtter.

Vi skal vedta en lov som gjør det mulig for folk å få sin kjønnsidentitet juridisk anerkjent, uten å måtte gjennomgå alvorlige kirurgiske inngrep. Jeg tror det er svært mange av oss som ikke er i stand til å ta inn over oss hva dette betyr for de menneskene det faktisk gjelder, hva det betyr for mennesker som i årevis har måttet leve med en kjønnsidentitet som ikke er i samsvar med det som står i passet deres, en identitet som gjør at samfunnet formelt møter dem på andre måter enn det de selv ønsker å bli møtt som og opplevd som. Alt dette er fordi disse menneskene ikke har ønsket å gjennomføre irreversible kirurgiske inngrep, eller at de ikke har kunnet gjennomføre en kjønnsbekreftende operasjon fordi de f.eks. er barn.

Jeg vil trekke fram tre gode grunner til å vedta dette lovforslaget. For det første: En lov som anerkjenner barns rett til egen identitet, er en seier for arbeidet for barns beste. For det andre: Juridisk anerkjennelse av kjønnsidentitet beskytter mot krenkelse og diskriminering. Transpersoner er

jo særlig utsatt for hatkriminalitet, vold og andre overgrep. Denne typen problemer fjerner vi selvfølgelig ikke med et pennestrøk, men vi vedtar en lov som bekrefter at vi tar ett skritt til på veien og anerkjenner disse menneskene, i et samfunn hvor kjønnsidentitet ikke er avgjørende for hvor risikabelt det er å vandre gatelangs nattetid, eller for hvilke jobber som er innenfor rekkevidde. Det tredje og aller viktigste punktet er at vi nå får en lov som er i tråd med menneskerettighetene, noe dagens praksis ikke er. Nå tar vi endelig det faktum på alvor, og vi endrer loven som i altfor lang tid har brutt med transpersoners menneskerettigheter. Det er godt og riktig.

Til slutt en liten appell: Selv om dette politiske vedtaket vi nå skal gjøre, er svært gledelig og svært viktig, er ikke kampen for transpersoners rettigheter over. Vi har fortsatt en lang vei å gå for å sikre likeverd i Norge, og for å sikre at ingen diskrimineres på bakgrunn av verken kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, seksuell orientering eller hvem de velger å forelske seg i. Det er viktig at vi nå greier å anvende et kritisk perspektiv i hele oppvekstløpet, i skole og utdanning, og også at myndigheter, politi og helsepersonell, som er i kontakt med folk, er bevisste på disse problemstillingene og tar inn over seg det egentlige innholdet i det lovvedtaket som vi i dag gjør.

Som representanten Bergstø var inne på, er vi ikke i mål. Spørsmålet om mulighet for en tredje kjønnsidentitet må tas på alvor og må diskuteres, slik at alle i Norge kan få leve som det kjønn de opplever at de er.

**Statsråd Bent Høie [12:42:54]:** Vi har kommet langt her i Norge når det gjelder de formelle rettighetene til lesbiske, homofile, bifile og transpersoner. Men på ett område henger vi etter i samfunnsutviklingen, og det er ordningen for å endre juridisk kjønn. Dagens ordning er nesten 60 år gammel, og den er for lengst utdatert. Den har også fått kritikk fra flere hold for å bryte med menneskerettighetene.

Regjeringens mål er et tolerant og inkluderende samfunn – også når det gjelder kjønnsidentitet og ulike kjønnsuttrykk. Jeg er derfor glad for at Stortinget i dag skal vedta en ny lov, som gjør det enklere å endre juridisk kjønn.

Det er veldig mange som skal takkes for at vi er kommet dit vi er i dag, mange som over lang tid har stått på og arbeidet for denne saken. Jeg vet at det har vært en stor belastning for enkelte, men deres engasjement har hatt stor betydning for at de nye rettighetene nå kommer på plass.

Den viktigste endringen i loven er at det ikke lenger skal stilles krav om diagnose eller medisinsk behandling for å endre det kjønn man er registrert med i folkeregisteret. Personer som opplever å tilhøre et annet kjønn enn det de er registrert med, skal ha rett til å endre dette basert på en erklæring om egen opplevelse av kjønnsidentitet. Lovforslaget er historisk ved at det ikke lenger er helsetjenesten, men personen selv som bestemmer om han eller hun har endret kjønn. Det blir et tydelig skille mellom helsehjelp og prosessen for å endre juridisk kjønn.

Det er grunn til å tro at de fleste som søker om å endre juridisk kjønn, har veid for og imot og tenkt grundig igjennom hva en slik endring vil bety over lengre tid. For per-

soner som allerede har brukt tid på å tenke og reflektere rundt et slikt valg, kan det – og vil det ofte – oppleves som både mistillit og en unødvendig hindring hvis samfunnet skulle pålegge enda en venteperiode etter at søknaden om å endre juridisk kjønn er sendt inn. Derfor foreslår ikke regjeringen at det skal være en pålagt refleksjonsperiode.

Regjeringen mener også at ungdom over 16 år er tilstrekkelig modne til selv å avgjøre om de vil endre juridisk kjønn. Derfor er aldersgrensen for endring av juridisk kjønn satt til 16 år. Barn og unge mellom 6 og 16 år må søke sammen med sine foreldre. Dersom én av foreldrene samtykker, kan Fylkesmannen i Oslo og Akershus innvilge en søknad om å endre juridisk kjønn. Vilkåret er at Fylkesmannen kommer til at endringen av kjønn er til barnets beste.

Noen høringsinstanser mener at barn og unge under 16 år bør kunne endre juridisk kjønn selv om ingen av foreldrene samtykker. Jeg mener at utgangspunktet bør være at foreldrene skal søke sammen med barnet. Det er foreldrene, sammen med barnet, som er nærmest til å ivareta barnets beste i spørsmålet om juridisk kjønn. Foreldrene vil, sammen med barnet, ivareta hensynet til barnets beste, til barnets medbestemmelse, identitet og integritet.

Det kan imidlertid være grunn til å være oppmerksom på hvordan ordningen fungerer for barn mellom 12 og 16 år, og eventuelt på sikt vurdere også om barn i denne aldersgruppen skal få adgang til å søke Fylkesmannen om endring av juridisk kjønn, selv om begge foreldrene motsetter seg dette.

Endring av juridisk kjønn og endring av navn henger ofte tett sammen. Regjeringen foreslår derfor også å senke aldersgrensen for å endre navn til 16 år.

Lovforslaget som Stortinget behandler i dag, er en viktig historisk milepæl. Jeg håper og tror at de endringene som vedtas, vil få stor betydning for de menneskene som er berørt. Jeg er svært glad for at endringene får så bred politisk tilslutning som de gjør i komiteen. Gjennom disse endringene går Norge fra en situasjon der vi har ligget langt bak internasjonalt i dette spørsmålet, til å ligge helt i front. Det er historisk, og mange av dem som har gjort dette mulig, sitter på galleriet i dag og hører på. Vi er dem stor takk skyldig for at vi er der vi er.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Olaug V. Bollestad (KrF) [12:48:02]:** I debatten og i saken viser en til land som New Zealand, Danmark, snart Sverige og Nederland. Jeg ønsker å spørre statsråden om han har kunnskap om andre land som vi også sammenligner oss med, som Tyskland, England og USA, som så vidt jeg vet ikke har gjort den lovendringen som vi gjør i dag. Med hvilken begrunnelse har de ikke gjort det? Vet statsråden noe om det?

**Statsråd Bent Høie [12:48:44]:** Nei, det vet jeg ikke noe om. Noen av disse landene er jo heller ikke kjent for å være særlig progressive politisk i denne typen spørsmål, så det vil jeg tro er en av grunnene. Det er land som ofte har ligget bak Norge også i denne type spørsmål.

Vi har i Norge vært heldige og hatt enkeltpersoner som har vært villige til å ta denne kampen og stå fram, sammen med organisasjoner, og løfte temaet. Det at vi også har en god utredning som ligger til grunn for denne saken, er også viktig.

**Kjersti Toppe (Sp) [12:49:40]:** I saka står det at «det juridiske kjønn skal legges til grunn dersom kjønn er av betydning ved anvendelse av andre lover og forskrifter», bl.a. «for regler om kjønnskvoltering», men at fødselskjønnet skal leggjast «til grunn dersom det er nødvendig for å kunne etablere foreldreskap og foreldreansvar etter reglene i barneloven», og at «regler som gjelder kvinner som føder barn, skal gjelde tilsvarende for menn som føder barn».

«Inntil videre», står det i proposisjonen, skal likevel juridisk kjønn leggjast til grunn «ved anvendelse av bioteknologilovens regler».

Når det gjeld assistert befruktning, står det i proposisjonen at departementet vil koma tilbake til dette spørsmålet ved evaluering av bioteknologilova.

Kan statsråden seia noko meir om korleis han synest retten til assistert befruktning skal vera for dei personane som har skifta kjønn?

**Statsråd Bent Høie [12:50:45]:** Som det står i proposisjonen, er vi nå i en fase der vi snart skal legge fram en omfattende evaluering av bioteknologiloven, og vi synes det var naturlig at det spørsmålet ble adressert i den sammenhengen.

Jeg hører i debatten at det er enkelte som stiller spørsmål om konsekvensene av at personer som juridisk er menn, kan føde barn. Til det er det å si: Den situasjonen er vi allerede i, og denne loven gjør ingen endringer knyttet til at mennesker som har en identitet som menn, kan bli både gravide og føde barn. Den eneste forskjellen denne loven gjør, er at den gjør møtet med det offentlige Norge lettere for menneskene. Her kommer en til det punkt at dette ikke er noe som Stortinget kan bestemme, for den enkelte kan faktisk leve ut det kjønnsuttrykket en selv ønsker, helt uavhengig av vårt lovverk.

**Kirsti Bergstø (SV) [12:52:02]:** I flere av innleggene trakk man fram barneperspektivet, og det gjør også komiteen i sine merknader i behandlingen av saken. I Norge i dag har en tolvåring rett til å bli hørt og til å avgjøre mange viktige spørsmål i sitt eget liv. Jeg oppfattet også at statsråden var veldig tydelig på at man må se på nettopp selvbestemmelse og ivaretagelse av gruppen barn fra 12 til 16 år. Nå vet vi at veldig mange unge opplever utstøting, sanksjoner og krenkelsjer, nettopp på bakgrunn av hvem man er, og hvem man blir glad i, fra sine nærmeste. Det er en spesiell type krenkelse, som er svært alvorlig, og som kan hindre barnets utfoldelse. Derfor lurar jeg på hvordan statsråden vil ivareta nettopp de ungene, med det lovverket som vedtas i dag, med tanke på aldersgruppen 12–16 år.

**Statsråd Bent Høie [12:53:13]:** Jeg mener at barneperspektivet har blitt styrket gjennom høringsrunden og de endringene som regjeringen valgte å gjøre i forbindelse

med høringsrunden, spesielt med aldersgrensen på 6 år. En legger opp til at hvis en av foreldrene eller en av de nærmeste støtter en endring i alderen 12–16 år, vil en kunne få det. Hvis eventuelt begge foreldrene motsetter seg, vil det ikke være noen mulighet slik loven blir nå, men jeg mener – som jeg også sa i mitt innlegg – at det er forhold som en er nødt til å følge med på. Men mitt utgangspunkt er selvfølgelig at foreldrene stort sett ønsker det aller beste for sine barn, og vi ser også at mange foreldre virkelig har støttet opp om barna sine fra disse var svært små, i denne typen spørsmål. Det er selvfølgelig også den beste løsningen, men dette er noe vi må følge med på.

**Kirsti Bergstø (SV) [12:54:17]:** Støttende foreldre er en av de viktigste ressursene et barn kan ha, men vi vet jo at slett ikke alle er så heldige, og at lovverket må utformes for alle situasjoner, også for dem som dessverre er i motsatt situasjon. Men jeg er veldig glad for svaret fra statsråden, og jeg lurar på om jeg kan oppsummere at jeg forstår statsråden slik at hvis man opplever tilfeller der barn mellom 12 og 16 år ikke blir hørt, og opplever at foreldre legger ned veto mot at man skal kunne bli den man er, så ønsker statsråden å gjennomgå lovverket på nytt, i den hensikt å styrke barns rett til å bestemme over seg selv.

**Statsråd Bent Høie [12:55:09]:** Jeg opplever at flertallet i komiteen påpeker dette i merknadene og er veldig tydelig på at dette er en problemstilling som vi er nødt til å følge med på, nettopp for å sikre at barn og unges rettigheter blir godt nok ivaretatt i praktiseringen av loven i etterkant.

**Ketil Kjenseth (V) [12:55:39]:** I høringen og i samtaler med enkelte av dem det gjelder, har vi fått høre:

Vi har en nasjonal behandlingstjeneste for dem som fysisk vil bekrefte sitt kjønn. Nasjonal behandlingstjeneste på Rikshospitalet har opplevd ikke å føle seg like godt ivaretatt underveis. Vi har et lite fagmiljø i Norge i disse spørsmålene.

Spørsmålet går på: Vi kan nå være i en situasjon der vi får en liberal politikk, men har et konservativt fagmiljø. Det er satt litt på spissen. Men hvordan vil statsråden legge til rette for at de som ikke nødvendigvis ønsker å gjennomføre det å bekrefte sitt kjønnsuttrykk fysisk, kan få mer støtte underveis, og for at vi gir hele landet et bedre og større fagmiljø på dette området?

**Statsråd Bent Høie [12:56:38]:** Det er en del av den parallelle prosessen som foregår i forbindelse med ekspertgruppens arbeid. Det har vært viktig for meg å ha fortgang i dette arbeidet, der en flytter spørsmålet om juridisk kjønn vekk fra det medisinske og gjør det til den enkeltes eget valg. Det tror jeg i seg selv vil dempe konflikten rundt det fagmiljøet som vi har innen det medisinske, for da vil det ikke være noe som er bestemmende for de menneskene som har et ønske om å skifte kjønn uten å gjennomgå medisinsk behandling.

Det har kommet anbefalinger, også fra ekspertgruppen, om det medisinske tilbudet, med litt ulike syn. Det er

også noe som vi nå arbeider med, og som vi kommer til å følge opp videre, og også jobbe med å forbedre tilbudet på den medisinske siden for dem som ønsker ulike grader av kjønnsidentitetsbekreftende behandling.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

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

**Kristin Ørmen Johnsen (H) [12:58:04]:** Jeg har lyst til å takke for en god debatt, og særlig for at vi har fått satt et spesielt søkelys på barn mellom 12 og 16 år og deres rettigheter. Der er jeg sikker på at departementet vil følge nøye med og se på hvordan praktisering av loven gir seg i vei.

Så har jeg lyst til å takke dem som har stått på for denne lovendringen, og si at selv om vi endrer en lov, har vi ikke automatisk endret holdningene i samfunnet. Det må det jobbes for. Så jeg vil bare oppmuntre til å jobbe videre for at lov og holdninger går hånd i hånd.

Jeg vil også takke vår framsynte minister, som kom med lovforslaget.

Kristelig Folkeparti tok til orde for verdighet, det å sikre en bedre prosess ved skifte av juridisk kjønn og det å ta disse på alvor. Ja, det er nettopp det vi ønsker. De refererte også til både Barneombudet og Likestillings- og diskrimineringsombudet. De er også for denne loven, så jeg vil oppfordre Kristelig Folkeparti til å stemme for lovforslaget – om ikke annet, så subsidiært.

Så har jeg lyst til å nevne at Europarådets ministerkomité i 2010 anbefalte at skifte av juridisk kjønn skal være raskt, oversiktlig og lett tilgjengelig. Og ikke minst var man opptatt av at man skulle slippe å gjennomgå store kirurgiske inngrep, prosedyrer og hormonelle behandlinger. Det er det vi faktisk snakker om her i dag.

Jeg er veldig glad for – og veldig stolt over – at Norge kan være et foregangsland i så måte. Derfor synes jeg det er en stor dag for Stortinget.

**Kjersti Toppe (Sp) [13:00:28]:** Det var dette forslaget frå Senterpartiet om ei konsekvensutgreiing, der vi seier at ein i denne konsekvensutgreiinga må leggja tilrådinga frå ekspertgruppa til grunn. Så er det sitert frå ho, og det er her dette kommaet ikkje er kome med, i setninga

«at personer mellom 16 og 18 år skal kunne få endra juridisk kjønn dersom ingen av foreldra motset seg det, eventuelt at Fylkesmannen avgjer (...)» – det er her det skal koma inn eit nytt komma, etter ordet «avgjer».

**Presidenten:** Da er kommaet plassert.

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

Sak nr. 2 [13:01:14]

*Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i psykisk helsevernloven (kontroll for å hindre innføring av uønskede gjenstandar)* (Innst. 308 L (2015–2016), jf. Prop. 78 L (2015–2016))

**Presidenten:** Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Ingvild Kjerkol (A) [13:01:52]** (ordfører for saken): Komiteen har behandlet Prop. 78 L 2015–2016 Endringer i psykisk helsevernloven (kontroll for å hindre innføring av uønskede gjenstandar).

Forslaget handler om å utvide muligheten til å gjennomføre sikkerhetskontroller i det psykiske helsevernet, og forslaget har to sider: innføring av muligheten til å gjennomføre rutinekontroller og utvidelse av dagens mulighet i loven til å kontrollere med bakgrunn i begrunnet mistanke. Komiteen viser til at forslagene gjelder for pasienter som er under frivillig psykisk helsevern, tvungen observasjon og tvungent psykisk helsevern. Lovforslaget har vært på høring, og flertallet av høringsinstansene støtter forslagene om muligheten for utvidet kontroll i psykisk helsevern.

Stortinget har tidligere sluttet seg til liknende hjemler for rutinekontroll i rusinstitusjoner. Forslagene tar sikte på å avverge situasjoner som kan bli farlige for pasienten, medpasienter eller ansatte. Flere har påpekt at rutinekontroller blir opplevd som mindre stigmatiserende enn kontroll basert på konkret mistanke. Formålet med rutinekontroller er å forebygge handlinger som kan få negative konsekvenser for behandlingsmiljøet og for alle pasientene i institusjonen. Samtidig understrekes det at det ikke er foreslått at institusjonen skal innføre rutinekontroll, men at man kan innføre dette om det er nødvendig for å ivareta sikkerheten, eller om det er nødvendig av hensyn til helsehjelpen som skal gis.

En samlet komité mener det er behov for en grundig gjennomgang av bruken av tvang i hele helse- og omsorgssektoren, og mener at når en lovhjemmel åpner for at det kan innføres rutinekontroll, blir det ekstra viktig at mindre inngripende tiltak skal ha vært vurdert, og det skal kunne dokumenteres at vilkårene er oppfylt.

Det kan oppfattes som et paradoks at forslagene gir hjemmel for økt tvangsbruk, samtidig som det er en generell interesse for å redusere tvangsbruk. Flertallet mener dette er balansert i forslaget. Men det må likevel understrekes hvor viktig systematisk arbeid for å redusere tvangsbruk er, og at det faglige ansvaret skjerpes med større muligheter for tvangsmidler. Muligheten til å innføre rutinekontroller foreslås lovfestet. Komiteen støtter dette og sier i sine merknader at sikkerhetskontroller i psykisk helsevern er et inngrep i integriteten til pasienten, og dermed bør reguleres i lov.

Jeg vil understreke at muligheten for å innføre rutinekontroll skal gjelde for institusjoner og enheter for døgnopphold, og bare dersom det er nødvendig for å ivareta sikkerheten eller hensynet til helsetjenesten for pasienten

selv eller medpasienter. Forslaget om å innføre muligheten for rutinekontroller avgrenses til å gjelde pasienter, ikke ansatte og besøkende.

Kontroll ved mistanke om innføring av uønskede gjenstander i dag gjelder ikke pasienter uten døgnopphold. Psykiske lidelser blir i økende grad behandlet utenfor døgninstitusjoner ved poliklinikker. Det vurderes derfor som fornuftig at muligheten til kontroll utvides til også å gjelde poliklinikker.

Enkelte kontrolltiltak vil kunne virke mer skremmende på barn enn på voksne, og man bør derfor være langt mer tilbakeholden med å ta dem i bruk. Barn og unge må behandles spesielt varsomt og i tråd med deres behov og forutsetninger.

Komiteen viser til regjeringens vurdering av de foreslåtte kontrollene som ikke nedverdiggende etter Den europeiske menneskerettighetskonvensjonens artikkel 3 og FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne artikkel 15, og at forslaget ellers er i tråd med menneskerettighetene.

**Kari Kjønås Kjos (FrP) [13:06:36]** (komiteens leder): Prop. 78 L for 2015–2016 handler om å utvide muligheten til å gjennomføre sikkerhetskontroller i det psykiske helsevernet. Forslaget har to sider: innføring av muligheten til å gjennomføre rutinekontroller og utvidelse av dagens mulighet i loven til å kontrollere med bakgrunn i begrunnet mistanke.

Jeg har innledningsvis lyst til å si at jeg opplever en komité som er svært opptatt av å få ned tvangsbruken, og at det også er tverrpolitisk enighet om dette. Det er bra.

Derfor er denne lovendringen bare en av flere lovendringer som vi har gjort, og som vi vil gjøre. Før sommeren skal regjeringen sette ned et nytt utvalg som skal se på tvangsregelverket i sin helhet og foreslå modernisering. Utvalget skal også vurdere om det er behov for å tilpasse regelverket til ulike gruppers ulike behov – f.eks. barn og unge.

Det må derfor ikke herske noen tvil om at en opprydding, forbedring og fornying av lovverk har som mål å gjøre bruken av tvang betydelig mindre.

Så ser vi av høringene at det å finne et balansepunkt som alle kan enes om, synes umulig. Det er derfor det er så viktig for meg å understreke at målet om mindre tvang er det viktigste, og derfor blir det også viktig å følge utviklingen tett. Jeg kommer tilbake til dette litt senere.

Forslagene vi i dag behandler, gjelder for pasienter som er under frivillig psykisk helsevern, tvungen observasjon og tvungent psykisk helsevern.

Lovforslaget har vært på høring, og flertallet av høringsinstansene støtter forslagene om muligheten for utvidet kontroll. Flere av høringsinstansene som støtter forslaget, mener at dette vil bidra til økt trygghet for både pasienter og ansatte.

Stortinget har nylig sluttet seg til lignende hjemler for rutinekontroll i rusinstitusjoner.

Forslagene har til hensikt å avverge situasjoner som kan bli farlige for pasienter, medpasienter eller ansatte,

og der det kunne vært nødvendig med mer inngripende tvangsbruk.

Flere har pekt på at rutinekontroller blir opplevd som mindre stigmatiserende enn kontroller basert på konkret mistanke. Formålet med rutinekontroller er å forebygge handlinger som kan få negative konsekvenser for behandlingsmiljøet for alle pasientene i institusjonen.

Samtidig understrekes det at det ikke er foreslått at institusjonene skal innføre rutinekontroll, men at de kan innføre dette. Når en lovhemmel åpner for at det kan innføres rutinekontroll, er det viktig at mindre inngripende tiltak har vært vurdert. Muligheten for rutinekontroller avgrenses til å gjelde pasienter, ikke ansatte og besøkende.

Psykiske lidelser blir i økende grad behandlet utenfor døgninstitusjoner ved poliklinikker. Det vurderes derfor som fornuftig at muligheten til kontroll utvides til også å gjelde poliklinikker.

Det er en enstemmig komité som understreker viktigheten av at kontrollen skjer så hensynsfullt som mulig, og trekker i den forbindelse frem det faktum at barn og unge er en spesielt sårbar gruppe innen psykisk helsevern. Barn og unge har andre behov enn voksne både når det gjelder informasjon og forståelse for helsetjenestens formål og gjennomføringen av eventuelle kontroller.

Som nevnt innledningsvis er denne lovendringen en av flere endringer og forbedringer som har blitt fremmet, eller som er under arbeid. Jeg er derfor glad for at et flertall støtter opp om viktigheten av en evaluering av alle de lovendringer som blir vedtatt, og varsler at vi vil komme tilbake til omfang og form når disse endrede lovene er på plass.

**Kjersti Toppe (Sp) [13:10:43]:** Først har eg lyst til å gje litt skryt til departementet, som skriv lovproposisjonen på nynorsk. Det legg eg alltid merke til.

I denne proposisjonen foreslår departementet å gi høve til å gjennomføra rutinekontrollar av person og eigedelar når pasientar kjem til institusjonar i psykisk helsevern. Ein føreslår òg å «utvide høvet til kontroll basert på grunngeven mistanke til alle institusjonar i psykisk helsevern». I dag kan slik kontroll berre gjennomførast under døgnopphald ved institusjonar.

Senterpartiet støttar den framlagde lovproposisjonen.

Vi har ein merknad til saka. Det er jo slik at lovendringane som vert vedtatte her, berre kan forsvarast dersom dei faktisk bidrar til færre uønskete hendingar og reduserer faren for farlege situasjonar – og dermed kan gi pasientane som er i psykisk helsevern, eit betre helsetilbod.

Så har vi merka oss at støtta til lovforslaget er sterk ute i fagmiljøa, med nokre unntak, samtidig som det er til dels betydeleg motstand frå brukarorganisasjonane. Det var jo òg motstand til stades – men ikkje like stor – da liknande lovgiving vart innført for rusinstitusjonar, gjennom Prop. 40 L for 2015–2016, som vi nyleg vedtok. Når bekymringa til brukarorganisasjonane om auka tvangsbruk og stigmatisering av personar med psykiske lidingar her kjem fram, meiner vi at det må ein ta på alvor.

Lova og praksisen bør difor, etter Senterpartiets syn, verta evaluerte etter nokre års virke. Utan samanlikning – men det har nyleg kome fram gjennom media at

bruken av tvang generelt har vore større enn det som er vorte rapportert. Eit samla storting er – slik eg oppfattar det – opptatt av å redusera talet på feil og òg unødvendig tvangsbruk.

Senterpartiet fremjar, når vi no utvidar høvet til å bruka tvang og vi får desse tilbakemeldingane frå brukarorganisasjonar som er bekymra, eit forslag som lyder slik:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en evaluering av endringene i lov om psykisk helsevern og eventuelle andre endringer i helselovgivning som regulerer bruk av tvang, for å synliggjøre hvordan omfanget av tvangstiltak er og hvordan tjenestene/tiltakene oppleves av brukerne.»

**Presidenten:** Representanten Kjersti Toppe har tatt opp det forslaget hun selv refererte.

**Ketil Kjenseth (V) [13:14:23]:** Lovendringen som foreslås i dag, vil gi en utvidet rett til å gjennomføre sikkerhetskontroller innen psykisk helsevern. Det har både positive og negative sider, noe også høringsinnspillene viste. Å utvide denne muligheten er ingen enkel sak for oss i Venstre. Vi har en rekke ganger på Stortinget løftet tvangsbruken og behovet for et faglig løft innen psykisk helsevern. Vi vet det er en sammenheng mellom faglig nivå og bruk av tvang, og vi vet at det innen psykisk helsevern er for mange ansatte uten riktig kompetanse. Dette må vi gjøre noe med, og det er et arbeid som haster. Vi kan ikke være bekjent av å ha et psykisk helsevern som er nedprioritert sammenlignet med somatikken. Det uheldige og kunstige skillet mellom psykisk og somatisk helse må bygges ned.

Det går sakte framover innen psykisk helsevern, men heldigvis går det framover. Vi må jobbe aktivt med å bryte ned tabuer rundt psykisk helse. Det rammer de aller fleste av oss, likevel er det nesten ingen som tør å være åpne om det. Det hindrer kvalitetsutvikling i tjenestene, og det skaper utenforskap. – Men nok om de velkjente tabuene og jobben vi alle må ta.

Tvangsbruken innen psykisk helsevern har vært høy over lengre tid, og Norge er blant de landene i Europa som har høyest andel tvangsinnlagte i institusjon. Norge fikk i 2015 refs fra Europarådet som mener at den utstrakte bruken av ufrivillig medisiner og tvangsinnleggelse er urovekkende. Verdens Gang avslørte den 25. april 2016 at en rekke av landets fremste sykehusmiljøer underrapporterer hvor ofte de benytter tvang ved beltelegging overfor psykisk syke pasienter. Det er uheldig, og det er en historie som dessverre gjentar seg gang på gang.

Helsedirektoratets rapport Bruk av tvang i psykisk helsevern for voksne 2014 viser en økning i antallet klagesaker knyttet til bruk av tvang og tvangsinnleggelse. Rapporten viser også store vedvarende geografiske forskjeller i tvangsbruk og tvangsinnleggelse. Derfor mener Venstre det er behov for en grundig gjennomgang av bruken av tvang innen psykisk helsevern, og har nylig fremmet et eget forslag om det som behandles til høsten.

Når Venstre støtter lovendringen i dag, er det fordi vi ser at det er nødvendig med bedre kontroll for å beskytte

ansatte og pasienter. Vi deler også vurderingene fra flere av høringsinstansene som mener at rutinekontroller som omfatter alle, kan bli opplevd som mindre stigmatiserende enn kontroller basert på konkret mistanke. Det er også viktig at denne lovendringen ikke åpner for at rutinekontroller skal innføres ved alle behandlingsinstitusjoner, men at det bare skal innføres dersom det er nødvendig for sikkerheten eller helsehjelpen som gis. Venstre kan bare forsvare en slik lovendring med at vi tror det fører til færre uønskede hendelser og reduserer faren for farlige situasjoner. Det vil ifølge fagmiljøene gi en tryggere behandlingssituasjon og dermed et bedre helsetilbud. For Venstre blir det viktig å evaluere virkningene av en slik lovendring, og derfor støtter vi Senterpartiets forslag i dag. Enda viktigere blir det å sikre et skikkelig løft og fokus på tilstrekkelig bemanning og høy faglig og relasjonell kompetanse. Klarer vi det, vil vi klare å utvikle et psykisk helsevern med så lite bruk av tvang som overhodet mulig.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:18:19]:** Førestill deg at du har ei smerte inne i deg som gjer at du ikkje veit kvar du skal gjere av deg, du aner ikkje korleis du blir kvitt smerta, du føler deg hjelpeløs og heilt utan håp. Slik var innleiinga på eit brev eg fekk frå ein pasient som hadde sine meningar om den saka vi i dag behandlar.

Heldigvis har du ein avtale med fastlege, som foreslår at du skal leggje deg inn på ein sengepost i psykisk helsevern fordi livet er blitt så vondt at det er vanskeleg for deg å vere heime. Kva skal vere noko av det første som møter deg når du blir innlagd? At du blir bedt om å gå inn på eit rom og kle deg naken fordi dei skal gjennomgå kledda dine og bagasjen din? I dag kan dette skje, men da må det vere gjort eit vedtak på førehand om kontroll. Det må vere ein mistanke om at pasienten kan bere med seg våpen, rusmiddel eller andre ting som kan vere til fare for pasienten, andre pasientar eller tilsette.

Regjeringas forslag og komiteens innstilling går enda lenger. Det inneber at alle ved ein sengepost i psykisk helsevern må gjennom denne krenkande ransakinga. Og dersom ein motset seg dette, da kan det gjerast med tvang – for alle.

Hovudargumentet er sikkerheit. At menneske tar med seg rusmiddel eller gjenstandar som kan brukast til å skade seg sjølv og andre, veit vi er eit aukande problem, og det er viktig å sørge for at både tilsette og pasientar er trygge. Problemet oppstår når det ikkje lenger er eit krav om å sjå kvar enkelt og gjere ei konkret vurdering, men at mistanken om at nokon kan vere ein fare, fører til at alle må gjennom tvangskontrollen. Da blir dette ei institusjonalisering av tvang.

Formålet med psykisk helsevernlova er bl.a. at lova skal «sikre at de tiltakene som er beskrevet i loven, tar utgangspunkt i pasientens behov og respekten for menneskeverdet».

Gjennomgang av pasientens kropp, klede og eigedelar er i utgangspunktet ei krenking av pasientens integritet. Det er nødvendig å ha den moglegheita. Som samtlige helseministrar dei siste 20 åra har Bent Høie som mål å redusere stigma rundt psykiske lidningar. Men her går ein

altså frå å krenkje enkeltpersonar ved grunnleggjande mistanke til å krenkje og stigmatisere alle med psykiske lidningar fordi enkelte med psykiske lidningar blir vurderte til å vere farlege. Det er dette eg finn spesielt ved denne saka, at ein ikkje diskuterer dette på eit meir prinsipielt grunnlag. I forskinga kaller ein denne bevegelsen frå enkelttilfelle til generelle lover og reglar for «sikkerhetisering», altså at ein bruker sikkerhetsargumentet for å bruke enkelttilfelle til å innføre generelle tiltak. Vi veit også at det har ein tendens til å ramme dei aller svakaste.

Denne prinsipielle diskusjonen er i liten grad oppe. Den trøyta ein kan ha, er: Jo, jo, dette skal faktisk gjelde alle, og dermed er det greitt. Vi i SV synest det er spesielt kva dette vil kunne gjere for tilliten i behandlingsforløpet og går derfor mot innstillingas § 4-6 andre ledd.

Eg vil med dette også fremje vårt lause forslag, om gjennomgang og styrking av kontrollkommissjonen sitt arbeid med oppfølging av tvangsregelverket. Vi kan subsidiært støtte forslag nr. 1, men eg meiner ei evaluering av denne ordninga er ein ganske svak inngang på eit veldig stort og prinsipielt spørsmål, som har svært mange sider ved seg som handlar om menneskeverd.

**Presidenten:** Da har representanten Torgeir Knag Fylkesnes tatt opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Bent Høie [13:22:43]:** Pasienter og ansatte må føle seg trygge. Det er en grunnleggende forutsetning for god behandling. Forslagene om endringer i psykisk helsevernloven skal bidra til økt sikkerhet. Forslagene gjelder både pasienter som er frivillig innlagt, og pasienter som er innlagt til tvungent psykisk helsevern.

Sikkerhetskontroller kan bare gjennomføres når hensynet til sikkerheten for pasienten selv, medpasientene og de ansatte veier tyngre enn hensynet til pasientens integritet. Flere undersøkelser har vist at pasienter prøver å ta med seg uønskede gjenstander inn i institusjoner i psykisk helsevern, og at dette kan skape farlige situasjoner. Høringen viser at mange har forståelse for at det kan være nødvendig å kontrollere hva pasienter har med seg inn på en institusjon.

Vi åpner for økt bruk av sikkerhetskontroller. Kontrollene skal hindre at pasienter tar med seg noe inn på institusjonen som kan skade dem selv eller andre.

Vi foreslår at institusjonene skal kunne innføre rutinekontroller, dvs. at alle pasienter kontrolleres. Jeg er klar over at mange pasienter aldri opptrer truende eller gjør noe som kan være farlig for andre. For disse pasientene kan rutinekontrollene oppleves som et integritetsinngrep. På den annen side kan uønskede gjenstander brukes av andre enn den som har ført dem inn i institusjonen. Det er vanskelig å forutse hvilke pasienter som vil kunne opptre på en farlig måte, og i hvilke situasjoner det vil kunne skje. Mange vil dessuten oppleve rutinekontroller som mindre stigmatiserende enn å bli særskilt plukket ut til kontroll.

Rutinekontroll betyr ikke at kontroller skal gjennomføres ved alle institusjoner. Vi foreslår tvert imot strenge krav for å innføre rutinekontroller. Institusjonen må dokumentere at slike kontroller faktisk er nødvendige for å ivare-

ta hensynet til sikkerheten eller helsehjelpen, og at mindre inngripende tiltak har vært vurdert. Rutinekontroller skal bare kunne gjennomføres når pasienten blir innlagt, og når pasienten kommer tilbake etter opphold utenfor institusjonen.

Vi foreslår også at kontroll basert på mistanke om at pasienten har med seg farlige gjenstander eller rusmidler, skal kunne gjennomføres i alle institusjoner i psykisk helsevern, altså ikke lenger bare i institusjoner for døgnopphold.

Vi skal stille tydelige krav til hvordan sikkerhetskontrollene skal gjennomføres. Kontrollene skal gjennomføres så skånsomt som mulig. Intensiteten i kontrollen må stå i rimelig forhold til det en kan oppnå med kontrollen. Kroppsvisitasjon skal utføres av en person av samme kjønn som pasienten. Rutinekontrollene skal ikke kunne omfatte avkleddning.

Vi må ha en helhetlig tilnærming til nødvendige endringer i tvangsreglene i helse- og omsorgstjenesten. Forslagene om å utvide muligheten for å gjennomføre sikkerhetskontroller i det psykiske helsevernet er en liten del av helheten. Vi arbeider også med flere tiltak som skal styrke pasientens stilling og rettigheter innen psykisk helsevern. Målet er mer frivillighet og mindre bruk av tvang i helse-tjenesten. Vi jobber bl.a. med å følge opp flere av forslagene fra Paulsrud-utvalget om økt selvbestemmelse og retts-sikkerhet. Vi vil også sette ned et eget lovutvalg som skal gå gjennom alt regelverket om bruk av tvang i helse- og omsorgstjenesten.

Bagasjejennomgang og kroppsvisitering vil kunne oppleves som ubehagelig. Kontroller før man går inn på institusjonen, kan på den annen side forebygge alvorlige skader og farlige situasjoner og bruk av mer inngripende tiltak på et senere tidspunkt. Jeg mener at det er nødvendig å utvide adgangen til å gjennomføre sikkerhetskontroller i psykisk helsevern.

Jeg har respekt for at Sosialistisk Venstreparti ikke er representert i komiteen og derfor ikke har hatt muligheten til å følge behandlingen i komiteen slik som partiene som er representert der. Men det er viktig for meg å understreke at framstillingen til SVs representant ikke er korrekt. Det vil ikke være et krav å måtte gjennomføre rutinekontroller alle steder. De skal være begrunnet, og det er definitivt ikke i tråd med loven å kle av pasientene for kontroll. Det vil ikke være av de tiltakene som kan gjennomføres rutinemessig. Det vil i så fall kreve det samme som i dag. Jeg er opptatt av at det ikke skal gjenstå et inntrykk av at den typen kontroller nå kan gjennomføres rutinemessig på våre institusjoner.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:27:31]:** I § 4-6 andre ledd i innstillinga står det at ein kan innføre rutinekontroll for alle pasientar ved starten av ei behandling. Vil dette auke eller senke stigmaet rundt psykiske lidningar?

**Statsråd Bent Høie [13:27:53]:** Jeg tror at det at alle på en gjeldende institusjon vil bli kontrollert – den

type kontroller som f.eks. alle opplever når vi skal ut og reise – vil kunne oppleves som mindre krenkende enn i dagens situasjon, der en plukkes ut individuelt. Dette vil oppleves av den enkelte på ulike måter, det må vi ha stor respekt for. Men jeg er også opptatt av at vi er nødt til å ivareta sikkerheten til pasienter og ansatte i denne tjenesten, og dette har over lengre tid blitt framhevet som et problem. Så er vi også nødt til å jobbe på et bredt felt for å redusere stigmatiseringen innenfor psykisk helse.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:28:53]:** Eg trur det blir ganske vanskeleg på den eine sida å seie at ein vil kjempe mot stigmaet og samtidig ha ei sånn form for ordning som er beskrive i lovproposisjonen – ei samanlikning med sikkerheitskontrollen på flyplassar – som noko som alle må gjennom, og difor er dette noko som ein ikkje skal føle som eit stigma. Den forklaringsmodellen synest eg er veldig underleg. Når menneske som er i ein så sårbar situasjon kjem og ber om hjelp, og dei kjem til ein institusjon som har innført ein slik rutinekontroll, så er eg ganske sikker på at det vil bli oppfatta som krenkende og dermed bidrar til stigmatiseringa.

Da lurer eg på: Viss ein skal jobbe med å redusere stigmaet på anna vis, kva for tiltak skal ein da innføre som skal veie opp for denne følelsen?

**Statsråd Bent Høie [13:29:55]:** For det første ville jeg nok vært veldig forsiktig med å være så skråsikker som representanten er her, på hvordan dette ville oppleves av den enkelte. Det tror jeg vil variere veldig mye. For det andre er det også viktig at en ikke framstiller dette som noe annet enn det det er. Og jeg er litt overrasket over at representanten nå i replikkunden ikke oppklarer den misforståelsen som han selv sto for i sitt innlegg. Det bidrar i hvert fall ikke til å redusere opplevelsen av dette.

Vi jobber med en rekke tiltak innenfor psykisk helse som bidrar til å gjøre dette til en erkjennelse av at vi alle har en psykisk helse, og at vi alle kan få psykiske helseutfordringer. Det gjør vi på et bredt felt, fra folkehelsemeldingen til Nasjonal helse- og sykehusplan, primærhelsemeldingen, men også med det arbeidet som vi nå gjør for å redusere den tvangsbruken innenfor psykisk helse som jeg tror de fleste pasientene opplever som den tyngste, nemlig tvangen knyttet til behandling.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:31:05]:** Til akkurat det siste: Det kunne være interessant å høre litt om kva for vurderingar ministeren gjer. For ja, det ville redusere den registrerte tvangen, men den nye tvangen vil jo vere skjult. Korleis vil ministeren jobbe for å få opp informasjonen om dette arbeidet, slik at ein kan ta gode politiske avgjerder?

**Statsråd Bent Høie [13:31:31]:** Vi har jo iverksatt et arbeid for å sikre oss at registreringen av bruk av tvang blir bedre enn det den har vært i lang tid.

Men vi vil jo også snart fremme et lovforslag for Stortinget som styrker den enkeltes rettigheter veldig tydelig i møte med psykisk helsevern, bl.a. at en ikke lenger vil få muligheten til å tvangsmedisinere pasienter som har be-

slutningskompetanse, noe som vil være en betydelig forbedring, og at vi regulerer at pasienten – hver gang det brukes tvang innenfor psykisk helse – sammen med behandler skal få lov til å reflektere over og diskutere dette. Det skal også journalføres, slik at den type erfaringer og pasientens opplevelse ved bruk av tvang også skal kunne brukes og vektlegges hvis en kommer i en situasjon der helsepersonell også senere vurderer bruk av tvang. Også en rekke andre av Paulsrud-utvalgets forslag vil bli fulgt opp.

**Presidenten:** Da er replikkordskiftet omme. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [13:32:42]

*Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i legemiddeloven (refusjonskontrakter og rabatter) (Innst. 311 L (2015–2016), jf. Prop. 83 L (2015–2016))*

**Presidenten:** Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten forslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Sveinung Stensland (H) [13:33:21]** (ordfører for saken): Først takk for nok en legemiddelsak som har blitt behandlet på konstruktivt og godt vis i komiteen.

Vi skal i dag behandle regjeringens forslag til endringer i legemiddeloven § 6, endringer som vil legge til rette for rabattavtaler mellom legemiddelindustrien og staten for legemidler som blir finansiert over blå resept-ordningen. Formålet er å sikre befolkningen likeverdig og rask tilgang til effektive legemidler til lavest mulig pris, noe som også er i tråd med legemiddelmeldingens intensjoner.

Totalkostnadene for nye legemidler kan i fremtiden bli så store at den offentlige finansieringen av disse vil kunne fortrenge annen etablert behandling. Dermed kan det føre til et samlet dårligere helsetilbud til befolkningen. Vi i fellesskap vil kunne stå overfor valget om nye legemidler ikke skal finansieres, sette stramme kriterier for bruk eller få redusert prisen for legemidlene. Vi må derfor se på hvilke muligheter som finnes for å redusere prisene, og dermed totalkostnadene for helsetjenesten.

Mange land har i større grad gått over til å forhandle om priser og rabatter. De landene aksepterer at rabattene ikke nødvendigvis blir gjenspeilet i de offisielle listepriene. Avtalene er ikke ensartete, men kan f.eks. være avtaler der kostnadene er knyttet opp mot de samlede utgiftene for den enkelte pasientgruppen, oppnådde behandlingsresultat eller abonnementsordninger. Som følge av markeds-situasjonen og utviklingen i de europeiske landenes innkjøp av legemidler er det behov for å legge til rette for

at det kan forhandles om innkjøpsavtaler og rabatter også i Norge. Dette gjelder både for legemidler som finansieres av spesialisthelsetjenesten, og legemidler som blir finansiert over folketrygden. Vi mener legemiddeloven ikke skal legge føringer på hvordan avtalene utformes, og når rabattene gis. Dette er noe som en enstemmig helsekomité har sluttet seg til.

Det blir foreslått at forbudet mot etterskuddsvise rabatter ikke skal gjelde rabatter som følge av avtaler mellom det offentlige og legemidlets rettighetshaver for å sikre offentlig finansiering av legemidlet.

Bruk av refusjonskontrakter og rabattavtaler vil kunne innebære at utsalgspris fra apotek ikke samsvarer med den reelle prisen for legemidlet. Dette kan i en viss grad redusere verdien av offentlig legemiddelstatistikk, som Folkehelseinstituttet forvalter. Dette kompenseres langt på vei ved at det vil være kjent hva slags legemiddel det er inngått refusjonsavtaler for, og at det ikke blir åpnet opp for avtaler om etterskuddsvise rabatter mellom legemiddelindustrien og grossistene og apotekkjedene.

En samlet komité stiller seg bak lovendringen som gjennomføres for å legge til rette for fleksible avtaler med rabatter på legemidler som finansieres av folketrygden. Målsettingen er at lovendringen skal legge til rette for lavere utgifter for folketrygden, sammenlignet med en situasjon der de samme legemidlene blir tatt i bruk uten rabatter. Komiteen peker samtidig på at de årlige budsjettvirkningene vil bli store dersom disse legemidlene tas i bruk i helsetjenesten og bruken dekkes over offentlige budsjetter. Det er fare for at totalkostnadene for nye legemidler blir så store at offentlig finansiering av disse vil kunne fortrenge mer kostnadseffektiv behandling.

Legemiddeloven § 6 begrenser i dag bruk av refusjonskontrakter til de situasjonene der det er risiko for at et legemiddel vil forskrives til flere pasienter enn forutsatt. En samlet komité støtter forslaget om at det offentlige og legemidlets rettighetshaver kan inngå slike refusjonskontrakter om offentlig finansiering av legemiddel. Men igjen viser en enstemmig komité til at bruk av slike kontrakter er et mulig virkemiddel for å utnytte konkurransen mellom ulike legemidler for å få budsjettkontroll, og Stortinget vil med dette vedtaket legge til rette for en mer utstrakt bruk av slike kontrakter.

Høyre støtter imidlertid ikke mindretallets forslag om å pålegge regjeringen å ta et initiativ om mer åpenhet i legemiddelmarkedet. Statsråden er allerede en aktiv pådriver for å bidra til internasjonalt samarbeid for å ivareta fellesskapets interesse i denne sammenhengen. Det kan stilles spørsmål om et krav om full åpenhet vil bidra til å styrke vår forhandlingsposisjon i dette markedet.

Norge er for øvrig allerede en aktiv pådriver i arbeidet med lavere legemiddelpriser og bedre samhandling og utvikling av nye vaksiner og andre legemidler.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

**Ingvild Kjerkol (A) [13:38:04]:** Takk til saksordføreren. Legemidler er den vanligste medisinske behandlings-

formen i vår felles helsetjeneste, og i løpet av ett år får to tredjedeler av den norske befolkningen reseptbelagte legemidler. Legemiddelbehandling spiller en viktig rolle i å forebygge og redusere sykkelighet og dødelighet, men kan selvsagt også forårsake bivirkninger og andre legemiddelrelaterte problemer.

Forslaget til endring i legemiddeloven om refusjonskontrakter og rabatter er en direkte oppfølging av en enstemmig komités behandling av legemidelmeldingen i fjor høst. Der ble behovet for nye virkemidler for å sikre befolkningen tilgang til viktige legemidler beskrevet, og den gangen sa komiteen bl.a. følgende:

«Komiteen viser til den pågående debatten om tilgang på svært kostbare legemidler, og mener dagens system for refusjonskontrakter og rabatter har utfordringer knyttet til kostbare legemidler. Komiteen mener det er behov for å styrke muligheten for å forhandle fram rabatter på legemidler som finansieres av folketrygden. Komiteen mener det er riktig å presisere forbudet mot å gi rabatter som ikke er fastlagt på tidspunktet for salget av et legemiddel og andre hjemmelsgrunnlaget for å inngå refusjonskontrakter.»

Debatten om tilgang til kostbare legemidler har ikke løyet. Den har tvert imot tiltatt i styrke. Media omtaler faren for et todelt helsevesen, og helseministeren går i debatt med legemiddelindustrien om utfordringer som han i opposisjon hadde langt enklere svar på enn han som ansvarlig statsråd har i dag.

Det utvikles mange nye legemidler for behandling av store pasientgrupper med sykdommer som hjerte- og karsykdom, kreft, infeksjoner som hiv og hepatitt C, og nevrologiske sykdommer som f.eks. Alzheimers sykdom og Parkinsons sykdom. Dette kan være legemidler med bedre effekt enn eksisterende legemidler, eller legemidler mot sykdom som vi i dag ikke har effektiv behandling mot.

De årlige budsjettvirkningene for slike legemidler vil bli store dersom de tas i bruk av helsetjenesten og bruken dekkes over offentlige budsjetter. Vi står sannsynligvis overfor en situasjon der kostnader forbundet med nye legemidler øker betraktelig. Totalkostnadene for de nye legemidlene kan bli så store at offentlig finansiering av dem vil kunne fortrenge mer kostnadseffektiv behandling og dermed føre til et samlet dårligere helsetilbud til befolkningen.

Legemiddeloven § 6 gir i dag forbud mot rabatter som ikke er fastlagt på tidspunktet for salget av et legemiddel, altså etterskuddsvise rabatter. Med den endringen vi vedtar i dag, unntas rabatter som gis som en del av avtaler mellom det offentlige og legemiddelindustrien for å sikre offentlig finansiering av legemidler, fra dette forbudet. Lovendringen åpner derfor opp for at legemiddelindustrien gir slike rabatter til gunst for folketrygden. Det er bra, og det gir fellesskapet et kort til på hånden.

Det er en styrke for vår felles helsetjeneste at legemiddelpolitikken er så omforent som det behandlingen av legemidelmeldingen har vist. Norge er et lite land og et lite marked for legemidler. Vi har i internasjonal sammenheng lave priser og en begrenset legemiddelproduksjon her

hjemme. Likevel vil vi møte en utvikling der kostnadene forbundet med nye legemidler vil øke betraktelig. Derfor må vi finansiere vår felles helsetjeneste til å tåle flere dyre medisiner. Vi må forske mer, og vi må legge til rette for at norske fortrinn, særlig knyttet til biobanker og helseregistre, kan utnyttes til å utvikle nye legemidler. Vi må også forhandle tøffere og med nye kort på hånden i møte med industrien.

Arbeiderpartiet slutter enstemmig opp om forslaget som ligger til behandling, og er ikke en del av mindretallet som har et eget forslag.

**Kjersti Toppe (Sp) [13:42:33]:** I denne lovproposisjonen foreslår ein endring i legemiddelova § 6 om å leggja til rette for rabattavtaler mellom legemiddelindustrien og staten for legemiddel som vert finansierte over blå reseptordninga. Bakgrunnen for proposisjonen er det som vart varsla i legemiddelmeldinga om å utgreia kva for endringar i regelverket som er nødvendige for å leggja til rette for prisrabattar for legemiddel som vert finansierte av folketrygda.

I proposisjonen skriv departementet følgjande:

«I prinsippet er det ønskelig med mest mulig åpenhet rundt legemiddelpriser og avtaler mellom myndighetene og legemiddelindustrien. Dagens markedssituasjon tilsier imidlertid at åpenhet kan ha en høy kostnad i form av at Norge ikke oppnår rabatter på legemidler. Åpenhet må derfor veies opp mot kostnadene ved at pasientene får et dårligere tilbud. Etter departementets vurdering bør lovgivningen ta hensyn til at legemiddelindustrien i en del tilfeller ikke er villig til å senke maksimalprisen, men kan være villige til å senke den reelle prisen gjennom ulike former for rabattavtaler.»

Dette er jo dilemmaet i saka og viser kva slags system det er når det gjeld å regulera legemiddelprisar.

I komiteen si innstilling tar ein òg opp dette. Senterpartiet er med på dei merknadene. Men det er jo ei utfordring når ein har mange nye legemiddel til behandling av store pasientgrupper med sjukdommar som hjarte–kar, kreft, infeksjon og nevrologiske sjukdommar. Dei årlege budsjettverknadene vil kunna verta store dersom desse legemidla vert tatt i bruk og skal verta dekte over offentlege budsjett utan at ein har ein tenleg pris, og ein fryktar for at totalkostnadene for nye legemiddel vil ha så store konsekvensar at det kan føra til eit samla dårlegare helsetilbod til befolkninga. Dette er dilemmaa i denne saka.

Eg skal innrømme at Senterpartiet ikkje liker denne saka i det heile. Vi har i ein merknad vist til NOU 2014:12, Åpent og rettferdig – prioriteringer i helsetjenesten, som nettopp viser til at Noreg og andre land står overfor ei avveging mellom å betala høg listepriis og openheit om prisen eller forhandla om rabatt og andre vilkår og akseptera at det ikkje er full openheit om rabattar og vilkår. Det har Senterpartiet problem med å akseptera.

Det er jo sånn at auka bruk av rabattavtaler og refusjonskontraktar, som denne saka legg opp til at vi kan få meir av, kan bidra til å redusera openheita rundt kostnadene for legemiddelbehandling som er finansiert av det offentlege. Det er problematisk av fleire årsaker, som vi skriv

i merknad, at ålmenta ikkje får innsyn, og at verdien av offentleg legemiddelstatistikk vert redusert.

Vi har difor fremja eit forslag. Vi meiner at det må vera eit klart mål for Noreg å sikra ein internasjonal legemiddelmarknad med openheit om avtalar for pris og refusjon. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et internasjonalt arbeid for å sikre åpenhet i legemiddelmarkedet.»

Eg hadde forventa at det var nokre fleire parti som hadde støtta oss i dag.

Når det gjeld resten av sjølve lovforslaget, har vi vurdert om vi skal støtta det. Vi kjem til å støtta lovforslaget, men eg må innrømme at eg føler meg litt som reven i Hakkebakkeskogen da han skulle ta stilling til om alle skulle verta vegetarianarar. Han såg det mektige fleirtalet rundt seg, og sa til slutt: De får ta labben min òg. Og det får eg seia i denne saka: De får ta labben vår òg.

**Presidenten:** Representanten Kjersti Toppe har tatt opp det forslaget hun refererte.

**Bård Hoksrud (FrP) [13:47:46]:** De aller fleste av oss har det veldig bra i Norge – høy sysselsetting, høy levestandard, vi har mat på bordet, vi nyter livet og har mulighet for en innholdsrik fritid. Helsevesenet vårt er et av verdens beste, og selv om vi tidligere har måttet vente lenge på behandling, er det også der i ferd med å snu.

Men ikke alle har det bra. Mange barn, ungdom og voksne lever med kroniske sykdommer. Noen har store utfordringer med å komme seg gjennom dagen. Mange er plaget av store smerter og ubehag som følge av sykdom – alvorlige, noen ganger uhelbredelige og noen ganger svært sjeldne sykdommer, sykdommer som gir stor grad av funksjonshemming og lav grad av sosial aktivitet, sykdommer som fordrer hele følelsesregisteret til både pårørende og omgivelsene. Men én ting har vi til felles: håpet og drømmen om å bli og forbli friske.

Forskning er viktig og er noe av det regjeringen prioriterer på det høyeste. Hvem vil ikke finne svaret på kreftgåten eller på en annen alvorlig sykdom? I de siste årene har vi vært vitne til flere gjennombrudd i arbeidet med å utvikle legemidler med livsforlengende og helbredende effekt, spesielt innen kreft, hjerte- og karsykdommer, infeksjoner og nevrologiske sykdommer. Utvikling av legemidler er en kostnadskreven prosess og vil derfor prege prissettingen av det nye legemiddelet, spesielt ved suksess.

Regjeringen viser i Prop. 83 L for 2015–2016 til at vi sannsynligvis står overfor en situasjon der kostnadene forbundet med nye legemidler øker betraktelig, og at totalkostnadene for nye legemidler kan bli så store at offentlig finansiering vil kunne føre til et samlet dårligere helsetilbud til befolkningen.

Det finnes i dag legemidler som koster flere millioner kroner per pasient per år, legemidler som kan ha livsforlengende effekt, ja sågar helbredende effekt. Noen vil trenge livslang bruk av disse legemidlene. Vi står derfor overfor svært viktige valg. Skal de nye legemidlene finansieres for enhver pris? Skal vi sette stramme kriterier for bruk?

Eller skal vi prøve å finne måter å redusere kostnadene på?

Regjeringen bygger pasientenes helsetjeneste. Der har alle like stor plass, og alle er like viktige. Hver enkelt skal ses, og hver stemme skal høres. Pårørende skal høres. Valgfrihet står sentralt. Derfor er det i alles interesse at vi kan tilby den beste medisinen tilgjengelig, selv om prisen er høy. Befolkningen skal sikres en likeverdig og rask tilgang til effektive legemidler til lavest mulig pris.

Regjeringen har funnet en måte å gjøre dette på og presenterer forslaget til lovendring her i dag, med refusjonskontrakter og rabatter. Lovendringen legger til rette for rabattavtaler mellom legemiddelindustrien og staten for legemidler som finansieres over blå resept-ordningen. Bruk av refusjonskontrakter er et mulig virkemiddel for å utnytte konkurransen mellom de ulike legemidlene og for å få budsjettkontroll. Både den som finansierer legemiddelet, og legemiddelindustrien ønsker forutsigbarhet. En styrt innføring for oppfølging og bruk er ønsket av begge parter. Saken har vært sendt på høring, og høringssvarene viser ganske bred enighet om de forslagene som ligger til behandling i dag.

Da får jeg vel si at jeg er glad for at Senterpartiet gir labben og blir med på deler av dette, for jeg tror dette vil være til beste for pasientenes helsetjenester, og det er dem man er opptatt av å prøve å hjelpe med dette forslaget.

**Statsråd Bent Høie [13:51:32]:** Regjeringen har fremmet forslag til endringer i legemiddeloven § 6. Lovendringen vil legge til rette for rabattavtaler mellom legemiddelindustrien og staten for legemidler som finansieres over blå resept-ordningen.

Lovproposisjonen er en oppfølging av legemiddelmeldingen, Riktig bruk – bedre helse, som Stortinget behandlet i februar. Her foreslår regjeringen å utrede hvilke endringer i regelverket som er nødvendig for å legge til rette for prisrabatter for legemidler som finansieres over folketrygden. Formålet med tiltaket er å oppnå lavest mulig pris på legemidler og dermed sikre befolkningen likeverdig og rask tilgang til effektive legemidler.

Jeg er veldig glad for at en samlet komité stiller seg bak regjeringens forslag til lovendringer. Ny kunnskap og innovative teknologier fører til stadig nye legemidler som kan behandle alvorlige sykdommer på en mer effektiv måte. Utviklingen går raskt, og den vil fortsette framover. Dette er godt nytt for pasientene. Men utviklingen gir oss også noen nye utfordringer, bl.a. hvordan vi skal sikre finansiering dersom alle som vil kunne ha god nytte av behandlingen, skal gis tilgang til de nye legemidlene. Lovforslaget legger til rette for å bruke nye virkemidler for å møte denne utfordringen.

Jeg registrerer at flere medlemmer i komiteen er bekymret for at økt bruk av rabattavtaler og refusjonskontrakter kan bidra til å redusere åpenheten rundt kostnader for legemiddelbehandling som finansieres av det offentlige. Jeg ønsker åpenhet om legemiddelpriser, men hvis åpenheten fører til at norske pasienter ikke får tilgang til legemidler, kan vi ikke forsvare å kreve full åpenhet.

Jeg har diskutert legemiddelpriser og utveksling av in-

formasjon med mine europeiske kolleger. Jeg opplever at de europeiske helseministrene har en felles erkjennelse av at de høye legemiddelprisene er et problem som vi i større grad må møte sammen, og at landene er positive til å samarbeide mer om dette. Samtidig er vi ikke kommet så langt at det er realistisk at de europeiske landene kan bli enige om å ha åpenhet om forhandlinger og priser. Norge kan derfor ikke alene kreve åpenhet om priser dersom konsekvensen er at det går ut over de norske pasientene.

Dette hindrer imidlertid ikke at premisene for vurderinger og beslutninger skal være både klare og forutsigbare. Regjeringen vil snart fremme en stortingsmelding om prioritering i helsetjenesten. Meldingen legger grunnlaget for å etablere klare og forutsigbare prinsipper for prioritering som skal sikre likebehandling på tvers av pasientgrupper og nivåer der beslutninger tas i helsetjenesten.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjersti Toppe (Sp) [13:54:21]:** Det er ein merknad i innstillinga som berre Senterpartiet står bak, om at «det må være et klart mål for Norge å sikre et internasjonalt legemiddelmarked med åpenhet om avtaler for pris og refusjon».

Eg høyrer det statsråden seier om at dette kan han ikkje sikra dersom – og det er eit dilemma i saka – det går ut over legemiddelprisane. Men sett at ein får til dette utan at det går ut over legemiddelprisane: Kan statsråden iallfall seia – om ikkje dei andre partia seier det her i salen – om han og regjeringa meiner det er eit mål å sikra ein legemiddelmarknad med openheit om pris og refusjon?

**Statsråd Bent Høie [13:55:06]:** Jeg er enig i at åpenhet er et ideal. Det tror jeg også flertallet gir uttrykk for. Men til tanken om at vi skulle stå overfor en situasjon der vi i nærmere framtid skulle ha en regulering på dette området som gjør at hele eller store deler av verden har en enighet om at en skal ha åpenhet om priser: Det er jeg ikke i stand til nå å se at vi står overfor, nettopp fordi dette er et spørsmål som jeg har luftet med kolleger både på nordisk, europeisk og internasjonalt nivå. Da er jeg opptatt av at vi også må ha en realistisk tilnærming til dette, og en veldig framheving av prinsippet om åpenhet hadde i nåværende situasjon gått på bekostning av pasientenes muligheter for tilgang til nødvendig behandling.

**Kjersti Toppe (Sp) [13:56:07]:** Når det gjeld Beslutningsforum, har det vorte kritisert for at ein bruker for lang tid før avgjerdene vert gjorde. Eg forstår at ein av grunnane til det nettopp er forhandling av pris. Som folkevald opplever iallfall eg at vi får spørsmål, og vi må visa til noko vi ikkje veit. Så ser statsråden at systemet òg kan føra til at folk har manglande tillit til dei prioriteringane og avgjerdene som vi gjer i helsevesenet, når prisargumenta er vekk frå det offentlege rommet?

**Statsråd Bent Høie [13:56:52]:** Jeg ser at det, også for meg, av og til er krevende å svare på den typen spørsmål, for jeg har heller ikke mulighet til å kjenne til de avtale-

ne som inngås i Beslutningsforum. Men jeg har tillit til de menneskene som sitter der, og det at vi også har f.eks. brukerrepresentanter inne i Beslutningsforum, sikrer en større transparens rundt denne typen beslutninger.

Så ville det vært sånn at hvis vi stilte krav om vilkår og pris – og det er viktig for meg å understreke at dette ofte handler om mer enn pris, det handler også om andre vilkår – ville det ha gjort at en del av de behandlingene som vi har tatt i bruk i Norge i dag, sannsynligvis ikke kunne vært tatt i bruk, fordi vi ikke kunne inngått den type avtaler som andre land har inngått, men som vi nå også har inngått her i Norge.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Ketil Kjenseth (V) [13:58:13]:** I saken vi behandler i dag, er jo alle enige, men diskusjonen om åpenhet kommer her, og også diskusjonen om virkemidler for å skape åpenhet og få fram nye medisiner, og hvilke virkemidler og tiltak vi kan benytte oss av.

Når det gjelder åpenhet, er Venstre av den oppfatning at det er viktig. Det er store beløp vi snakker om. Som statsråden sier, snakker en om et europeisk samarbeid fra politisk hold. Det er sånn at legemiddelindustrien i dag i stor grad forholder seg til EU for å få godkjenning, så vi er nødt til å samarbeide mer på tvers av landene, samarbeide mer politisk og også ta i bruk flere virkemidler. I Danmark har de en mellomløsning der det offentlige ikke får se legemiddelprisene, mens helsepersonell og leverandører via et innloggingssystem kan se prisene. Det er et eksempel på hvordan noen tenker og gjør det.

Jeg har også tidligere tatt til orde for en mellomfinansieringsmodell basert på fond der flere får delta, som bl.a. Kreftforeningen og andre private bidragsytere. Det er ikke for å toppe finansieringen og skaffe fram medisiner som ikke nødvendigvis er dokumentert, og heller ikke som toppfinansiering, men for at vi på den måten kan samarbeide med andre land, som Danmark, og andre aktører mindre byråkratisk og mer dynamisk. Slike typer løsninger må vi lete etter. Selvfølgelig skal vi evaluere dem underveis, men i det krevende, internasjonale arbeidet dette er, må vi være åpne for også politiske samarbeidsmodeller på andre måter enn den vi tradisjonelt har vært vant til å regulere veldig byråkratisk og veldig rigid, slik at vi skaffer oss flere arenaer og flere erfaringer å vurdere underveis.

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

Sak nr. 4 [14:00:48]

*Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol, Freddy de Ruiter og Kari Henriksen om implementering av mobil helseteknologi (Innst. 314 S (2015–2016), jf. Dokument 8:73 S (2015–2016))*

**Presidenten:** Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Ketil Kjenseth (V) [14:01:45]** (ordfører for saken): Først av alt takk til Arbeiderpartiet for å ha fremmet et forslag som er viktig på vegne av pasientene og viktig også for offentlig sektor, for ny teknologi kan bidra til at helsesektoren styrkes, og at den også faktisk kan effektiviseres. Pasienten kan bli mer sjef i eget liv ved å få tilgang til ny teknologi, men vi må sørge for at personvernet ivaretas.

Ja, vi står foran en digital revolusjon i norsk og internasjonal helsesektor. Den blir krevende, ikke minst for tilbyderene, det offentlige helsevesenet, og vil også skape utfordringer for pasienten. Derfor er det viktig at vi tenker i faser og ikke går for raskt fram. Vi skal gjøre en endring både i primærhelsetjenesten, som kommunene sørger for, og også i spesialisthelsetjenesten, som staten i dag driver.

Det handler om betydelige investeringer for å tilpasse seg og også for å lære. Det handler om alt fra den lille tilpasningen inne på et legekantor til utskifting av betydelig infrastruktur over hele landet. Det handler også om å gi bedre informasjon fra det offentliges side til pasientene. Der har vi en vei å gå innenfor norsk helsesektor. Det handler også i stor grad om kompetanse for den ansatte og for pasienten.

Ved behandlingen av primærhelsemeldingen satset vi på en lovfesting av ergoterapeuter fra 2020. I NOU-en «Innovasjon i omsorg» ble ergoterapeutene omtalt som de som har den viktigste kompetansen med tanke på innovasjon i helsesektoren. De har evnen til å se pasientens behov, men også hvilke tilpasninger som eier og tilbyder kan gjøre.

Dermed handler det også om organisering av helsesektoren. Det er en stor sektor med mange ansatte. Derfor tar det tid å gjøre endringer og tilpasninger. Det handler også om forvaltning ikke minst av mer og mer sensitive persondata, som gjennom digitalisering kan komme på avveier.

For pasientens del gir teknologi et viktig bidrag til å få økt kompetanse om sin egen sykdom, bedre rutiner og mer informasjon, og gjennom samvalg som utvikles innenfor norsk helsetjeneste, styrker det også muligheten for pasienten til å være med og ta beslutninger som angår den enkelte som er særlig viktige.

Det er også viktig at vi gjennom personvernarbeidet jobber systematisk med hvordan staten skal forvalte den enkeltes pasientopplysninger. Vi står foran en dreining fra der det i dag er pasientenes egne data som er innsatsfaktoren, til at vi i større grad bør sørge for at den enkelte betaler og ikke i så stor grad bidrar med sine

egne data for å godtgjøre andres utvikling og fortjeneste.

For særlig kronikere representerer mobil helseteknologi og velferdsteknologi en stor mulighet. Mange av dem opplever å falle mellom primær- og spesialisthelsetjenesten i dag. De kan i større og større grad drive regelmessig oppfølging av sine egne diagnoser. Det vil gi dem økt kompetanse om egen sykdom. For mange fører det til færre sykehusinnleggelseser, og de får en større presisjon og hyppighet i målinger og kunnskap.

Det fører også til at vi må organisere oss annerledes, sånn som Helsevakta i Trondheim satser på, eller bydelene i Oslo, som gjør forsøk med velferdsteknologi og tenker at Oslo faktisk blir for liten til å drive den type virksomhet.

Så må vi også standardisere og tenke at her har vi store næringsmuligheter. Norden har godt grunnlag for å samarbeide. Også det må vi ta sikte på.

**Tove Karoline Knutsen (A) [14:07:24]:** Det er på tide med et krafttak som kan utfordre tradisjonelle måter å rigge helse-, pleie- og omsorgssektoren på, gjennom å utvide det repertoaret vi har i dag. Vi ser allerede nå at helse-tjenester ikke trenger å være bundet av fysiske rammer, vi har lenge sett at samhandling og kommunikasjon kan skje gjennom bl.a. telemedisinske løsninger over nett og – etter hvert og ikke minst – ved hjelp av mobilen vi har i lomma.

Nye digitale tjenester bidrar til at innbyggere generelt og pasienter og brukere spesielt kan hente informasjon og ta aktive valg knyttet til egen helse. På den måten har vi i dag en unik mulighet til å påvirke eget helsetilbud. Derfor er mobil helseteknologi så bra. Det er en teknologi som også kan sørge for bedre behandling og oppfølging av pasienter og brukere, samtidig som helsetjenesten sparer både tid og penger. Vi snakker altså om en vinn-vinn-situasjon.

Det som nå blir påpekt fra flere hold, er at regjeringa ikke adresserer disse utfordringene godt nok. Vi ser at tunge aktører som Abelia og Teknologirådet etterlyser sterkere handlekraft fra regjeringa. SINTEF understreker at alt ligger til rette for en mer offensiv politikk på området, med tanke på at vi har god digital infrastruktur her i landet, og at vi er et teknologifortrolig folk. I en rapport fra 2015 slår Teknologirådet fast at mobil helseteknologi spesielt er viktig for folk med kroniske lidelser, som gjennom gode tekniske innretninger, som f.eks. ulike apper, kan få en helt annen og bedre hverdag. Teknologirådet anbefaler at det offentlige tar ledertrøya når det gjelder tilrettelegging og regulering av nye produkter og for å få gode og sikre løsninger. Det er svært viktig at data knyttet til helse vår, blir brukt på den måten det var tenkt, og på forsvarlig vis.

Bedre og mer systematisk bruk av mobil helseteknologi kan sette pasientene i stand til å ta reell styring i eget liv. Men foreløpig er vi altså ikke der at vi håndterer godt nok den nye muligheten. Derfor er det avgjørende at det tas et sterkere grep nå. Ved behandlingen av primærhelse-meldinga tok Arbeiderpartiet sammen med flere til orde for at helseteknologi måtte bli et strategisk satsingsområde, ikke minst i kommunehelsetjenesten, da særlig mange hjemmeboende eldre vil nyte godt av en slik satsing. Vi

mener det må utarbeides en nasjonal handlingsplan for økt bruk av mobil helseteknologi, med sikte på at alle pasienter som ønsker det, skal kunne følge opp helsa si hjemmefra med nødvendig og løpende oppfølging fra helsetjenesten. Både teknologibransjen, internasjonale miljøer og helse-tjenesten må inviteres til å delta i arbeidet med en slik handlingsplan.

Planen må belyse hvordan helseteknologi, og spesielt mobilteknologi, kan tas i bruk på en sikker måte i helse-tjenesten. Sikkerhetsaspektet må belyse hvordan helse-dataene lagres og sendes, hvem som får tilgang til dem, og hvordan mobile helseløsninger kvalitetssikres.

Jeg leser av statsrådets svar til komiteen at han mener at dette feltet er ivaretatt av en ny nasjonal handlingsplan for e-helse. Men grunnen til at Arbeiderpartiet her og nå løfter mobil helseteknologi spesielt, er at dette feltet er i rivende utvikling, at vi på ingen måte er der vi burde være, og at vi vet at anledningen gjør at en del useriøse aktører kan komme på banen. Derfor mener vi at det må et spesielt trøkk til nå, slik at vi i Norge ikke blir en sinke, som flere tunge teknologiaktører mener at vi kanskje er i ferd med å bli. Det er det nemlig ingen grunn til.

Jeg er for øvrig fornøyd med at helseministeren stadig viser til den rød-grønne regjeringas stortingsmelding Én innbygger – én journal, og at man også bygger på Nasjonalt velferdsteknologi-program, som kom i kjølvannet av stortingsmeldinga Morgendagens omsorg. Begge disse var banebrytende stortingsmeldinger om e-helse og velferdsteknologi, som altså Stoltenberg II-regjeringa la fram. Det er med andre ord mye viktig arbeid som ble gjort på rød-grønn vakt, og som denne regjeringa nå nyter godt av – men som ikke akkurat ble applaudert av de samme partiene i opposisjon, for å si det mildt. Men vi tar de gode endringene med fatning og glede. Nå haster det med å få fart på bruken av helseteknologi generelt og mobile løsninger spesielt, i tråd med de mulighetene som er tilgjengelig.

Da tar jeg opp de forslagene som Arbeiderpartiet fremmer alene og sammen med Senterpartiet.

**Presidenten:** Representanten Tove Karoline Knutsen har tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Kristin Ørmen Johnsen (H) [14:12:42]:** Arbeiderpartiet skal ha ros for å ta opp tematikken mobil helseteknologi, og de har i dette Dokument 8-forslaget et forslag om utarbeidelse av en nasjonal handlingsplan for implementering av mobil helseteknologi. Høyre mener at Arbeiderpartiet slår inn åpne dører ved dette forslaget, og jeg skal komme nærmere inn på hvorfor vi mener det. I tillegg ber de regjeringen utarbeide en teknologinøytral finansieringsmodell, som skal gi incentiver til økt bruk av teknologi. Jeg vil også referere til departementet og statsrådets svar.

Satsing på IKT er en av de seks store bærebjelkene i regjeringens arbeid for å skape pasientens helsetjeneste. Og som jeg nevnte, har ministeren i sitt brev til komiteen den 25. april beskrevet dette feltet nøye i et langt og omfattende brev. Det er tatt viktige nasjonale grep på IKT-feltet, bl.a.

ble Direktoratet for e-helse opprettet den 1. januar 2016. Målet med dette er nettopp å bedre styring og koordinering av IKT-utviklingen – det trengtes sårt. Det er en videreutvikling av det arbeidet som tidligere regjeringer har startet. Direktoratet skal samarbeide med helseforetakene, kommunene og øvrige relevante aktører. Jeg tør påstå at vi verken får fart, systematikk eller implementering i alle kommunene uten at vi har et direktorat som rett og slett kan arbeide med å koordinere det. Det er veldig mange gode eksempler rundt omkring i kommunene, men det blir veldig ofte enkeltteksempler og ikke systematikk.

Noe av det første regjeringen gjorde, var å få vedtatt en ny pasientjournal- og helseregisterlovgivning i Stortinget i 2014. Loven var tilpasset den moderne virkeligheten nettopp fordi man har behov for å dele informasjon for å kunne gi god nok helsehjelp. Pasienten skulle ikke falle mellom de mange stoler eller de mange skott i helsevesenet. Det er åpnet for ny bruk av teknologiske løsninger som skal bidra til nettopp å gi pasienten bedre helsetjenester. Jeg er også enig i representanten Kjenseths vurdering av at det er viktig at personvernet til enhver tid passes på i bruken.

IKT og velferdsteknologi skal ikke være et supplement til en helsetjeneste, men det skal være en integrert og naturlig del av en helsetjeneste. Det er derfor det er behov for systematikk og koordinering av dette. Bruk av velferdsteknologi og også mobil helseteknologi skal bidra til trygghet, sikkerhet, sosial deltakelse og ikke minst gi den enkelte en mulighet til å mestre hverdagen bedre, selv om man har nedsatt funksjonsevne.

Helsedirektoratet og helsesektoren har sagt at de selv ser at det er mange uutnyttede muligheter når det gjelder mobil teknologi. Det er behov for å ta dette i bruk for nettopp å forebygge og identifisere sykdom tidligere og styrke pasientmedvirkningen når sykdom inntreffer. Når det gjelder fjerning av tidstyver og unødvendige kostnader i helsevesenet, har man hatt regnskap som viser at det er mye å hente. Økt bruk av denne type teknologi vil nettopp kunne innebære at man får innsparinger. Men da må det være systematisert og koordinert.

Denne regjeringen har fulgt opp og intensivert arbeidet den forrige regjeringen startet når det gjelder både teknologiutvikling og ikke minst satsingen på velferdsteknologi og flere forsøk. Velferdsteknologien og også mobil helseteknologi inngår i dag i nasjonal handlingsplan, og ny nasjonal handlingsplan for e-helse er under utarbeidelse. Mobil helseteknologi er et innsatsområde i denne handlingsplanen. Høyre ser det, sammen med flertallet i komiteen, ikke nødvendig, som jeg sa innledningsvis, å sparke inn åpne dører. Vi venter nå på innsatsområdene i handlingsplanen og ser fram til dette.

**Bård Hoksrud (FrP) [14:18:00]:** Teknologi vil bli en av bærebjelkene i framtidens helse- og omsorgstjeneste – det er jeg ikke i tvil om – men det er selvfølgelig en del utfordringer med personvern og den type ting, som flere av de foregående representantene har pekt på.

Selv var jeg på Høgskolen i Sørøst-Norge for kort tid siden. Det er spennende å se at det skjer utrolig mye utvikling på dette området, det er mye spennende som er i

gjære. Så er jobben selvfølgelig å sørge for at det blir satt ut i livet, og at det kommer pasientene og dem som trenger det, til gode. Målet er selvfølgelig å skape en tryggere og enklere hverdag, både for brukeren, for pårørende og ikke minst for omsorgspersonell i framtiden.

Digitale tjenester gir nye muligheter til å involvere pasienter, brukere og innbyggere på en helt annen måte enn det vi gjør i dag. Det er viktig at brukerne ser de mulighetene og kan ta i bruk dette på en bra måte.

Ved bruk av velferdsteknologiske løsninger kan brukerne oppleve bedre helse og mindre forbruk av helsetjenester. Det ligger et stort potensial i å satse på velferdsteknologi. Det gir gevinst for samfunnet og for helse- og omsorgstjenestene. Brukerne har behov for helsetjenester. Det at teknologi kan ivareta behovet til innbyggerne, bør medføre at brukerne opplever større grad av frihet og mestring av eget liv og egen helse. Innbyggerne går fra å være passive pasienter til å være aktive brukere.

Forslagsstillerne mener at helsetjenestene foreløpig ikke er rigget for å håndtere den nye helseteknologien, og at det nå må tas grep gjennom en nasjonal handlingsplan. Jeg mener at de må ha sovet litt i timen. Denne regjeringen er allerede godt i gang med å bygge, utvikle og videreutvikle velferdsteknologiske løsninger utover hele vårt vidstrakte land. Vi etablerte i 2016 Direktoratet for e-helse, som skal gi bedre forutsigbarhet ved å forsterke styringen av e-helsetjenestefeltet. Vi har behov for en aktør som kan samle sektoren om en felles utvikling, og det er behov for en nytenkning rundt hvordan vi bruker virkemidlene våre.

I september 2015 åpnet helseministeren konferansen Healthworld. Det har vist seg som en viktig møteplass for helsesektoren, IT-bransjen og forvaltningen. Velferdsteknologisk informasjonstjeneste ble opprettet i oktober 2015. Nasjonalt velferdsteknologiprogram lanserer nå en egen informasjonstjeneste for alle som ønsker å holde seg oppdatert på gjeldende tekniske standarder for velferdsteknologi, og jobber bl.a. med å få på plass veiledning for alle innkjøpere og leverandører som skal være med på realiseringen av pasientens personlige helsenett. Første versjon av nasjonal referansearkitektur for velferdsteknologi ble ferdig utarbeidet og sendt ut til utprøving i desember 2015.

I en rapport fra 2016 gir Helsedirektoratet klare anbefalinger til alle landets kommuner om å ta i bruk velferdsteknologiske løsninger. Rapporten gir anbefalinger om hvilke områder som kanskje bør prioriteres først, bl.a. lokaliseringsteknologi, elektronisk medisineringsstøtte, elektroniske dørlåser – eller e-låser – osv. Her er det også personvernmessige forhold som man må ha med, men det er jeg sikker på at man klarer å ivareta på en god måte.

Forslaget opplever jeg litt som å slå inn – som foregående representant også sa – åpne dører. Denne regjeringen er godt i gang med å bygge ut et spennende område innen mobil helseteknologi. Gjennom kontinuerlig kvalitetssikring er det lagt godt til rette for at kommunene skal kunne være med og bidra i dette. Veien blir også litt til mens vi går. Jeg tror det er viktig at man ikke stopper opp og stagnerer når man har funnet en løsning, men at man fortsetter å se på nye løsninger og nye muligheter.

Jeg opplever at man har både en bransje og et kompetansenivå der man er veldig klar til å være med og ta disse utfordringene. Man ser at både høyskoler, universiteter og andre er med og bidrar – sammen med gründere, enkeltpersoner og bedrifter som ønsker å være med på å utvikle en ny velferdsteknologi, til beste for pasientene, og selvfølgelig også med en mulighet til å kunne tjene penger. Det er også bra. Når vi skal leve av noe annet enn oljen, vil dette være et område hvor det er et stort potensial for å kunne tjene mye penger. Det vil være bra for framtiden.

**Olaug V. Bollestad (KrF) [14:22:52]:** Helseteknologi er ikke noe nytt, men nå går det «jysla» fort, så det som var nytt for noen år siden, er gammelt i dag. Jeg tenker at dette er en så viktig sak at vi i denne salen må være enige om at dette må vi bygge stein på stein.

Samhandling handler om kommunikasjon. Før var vi avhengige av å komme til sykehuset tidsnok. Nå kommer sykehuset til oss. Luftambulansen kommer med CT-maskinen. Luftambulansen kommer med EKG-apparatet, og de har det til og med i Nordsjøen, for å se om det er rett å sende vedkommende inn. Vi er veldig gode i akuttfasen. Vi er av de beste i verden når det kommer til å nå folk i akuttfasen, og til å bruke teknologi og medisinskteknisk utstyr.

Men i den andre enden, når vi har fått behandling, har kommet hjem og skal leve med de sykdommene og de livsstilssykdommene som mange av oss har, har vi ikke vært så gode til å klare å implementere dette. Utstyret er der, men vi har ikke vært gode nok i Kommune-Norge til faktisk å ta det i bruk, slik at kronikerne kan bruke iPad-en og finne ut om blodsukkeret er for høyt. Har jeg gått nok i dag, eller har jeg gått for lite i dag? Hva må jeg gjøre med kostholdet? Dette kan man da gjøre istedenfor å ha en time på poliklinikken eller hos fastlegen. Det å bruke ny teknologi vil spare den enkelte, men det vil også spare samfunnet vårt. Vi vil kunne leve med sykdommen på en helt annen måte. Velferdsteknologi og helseteknologi er kommet for å bli.

Men den største utfordringen er, tror jeg og Kristelig Folkeparti, at når vi har fått til dette – vi sitter med maskinen, vi sitter med iPad-en – hvem skal hjelpe brukerne til å følge opp dette? Jeg har utfordret statsråden noen ganger før. Jeg skulle ønske vi hadde tenkt kreativt med ungdommen som utdanner seg, og blandet fag som helsefagarbeider og elektronikk. Da kunne en være med og hjelpe den enkelte i hjemmet og samtidig observere de gangene det medisinsktekniske utstyret eller velferdsteknologien ikke fungerer.

Vi er nødt til å hjelpe kommunene våre til å ha en innkjøpsordning som gjør at de tør å satse på velferdsteknologien og kan ta en sjanse. Slik som ordningen er i dag, kan kommunene nesten ikke ta en økonomisk sjanse for å prøve ut ting. Så prosjekter og piloter blir viktige, slik at vi får den gode historien å fortelle. For til sjue og sist er vi like alle sammen. Vi ønsker å bo hjemme lengst mulig. Vi ønsker å leve med sykdommen uavhengig av helsevesenet hvis vi kan. Da må vi bruke den teknologien som er, og så må vi faktisk gjøre oss i stand til å ta den i bruk. Det tror jeg er mulig hvis vi ikke jobber som

opposisjon og posisjon og heller jobber sammen i denne sal.

**Kjersti Toppe (Sp) [14:26:27]:** Mobil helseteknologi og velferdsteknologi er Senterpartiet enig i kan vera veldig viktig for å sikra pasientane og brukarane meistring i kvardagen og å sikra betre utnytting av ressursane til helse- og omsorgstenestene. Eg er veldig enig i det som representanten Bollestad sa nettopp no, om at særleg i den andre enden, t.d. innanfor akuttmedisin og òg blant kronikargruppene, har vi eit stort potensial for å ta i bruk både mobil helseteknologi og ikkje minst anna velferdsteknologi. Det er bra for pasientane, det er bra for helse- og omsorgstenestene og for samfunnet.

I dette representantforslaget fremjar Arbeidarpartiet to forslag, nemleg å be regjeringa utarbeida ein konkret handlingsplan for auka bruk av mobil helseteknologi, og å be regjeringa om å utarbeida ein teknologinøytral finanseringsmodell.

Vi deler Arbeidarpartiet sitt syn på at det er viktig med eit høgt tempo og sterk framdrift i dette arbeidet med å ta i bruk ny teknologi i helsesektoren, og det var jo den raudgrøne regjeringa som i stortingsmeldinga «Morgendagens omsorg» foreslo å oppretta Nasjonalt velferdsteknologi-program, og det var her målet om at velferdsteknologi skal vera ein integrert del av helsetenestene innan 2020, vart slått fast.

I svaret frå statsråden synest eg at statsråden faktisk argumenterer veldig bra for kva for tiltak som vert gjort. Det vart vist til at velferdsteknologi – og som ein del av dette, mobil helseteknologi – inngår i dagens Nasjonal handlingsplan for e-helse 2014–2016, og at det går føre seg eit arbeid med ein ny handlingsplan for e-helse, der òg mobil helseteknologi skal vera eit innsatsområde.

Så vert det òg vist til at mobil helseteknologi er ein del av nasjonalt velferdsteknologi-program, der oppfølging og behandling av personar med kroniske sjukdomar spesielt er i fokus. Det vart òg vist til at Noreg tar del i eit prosjekt under Verdas helseorganisasjon og Den internasjonale telekommunikasjonsunion, og at det er etablert eit nasjonalt prosjekt for utprøving av mobile helseløysingar.

Når det gjeld finansiering, viser statsråden til at telemedisinske løysingar, med enkelte atterhald, inngår i ordninga med innsatsstyrt finansiering, og at det i 2013 vart etablert ein eigen takst for e-konsultasjon mellom innbyggjar og fastlege, og ikkje minst at Helsedirektoratet no har fått i oppdrag å vidareutvikla finansieringsordningar med sikte på å understøtta medisinsk praksis som følgje av teknologisk innovasjon, og at oppdraget har frist til 2017. Samla sett meiner vi at det da ikkje er nødvendig å ha ein eigen handlingsplan for mobil helse. Det har òg litt med vårt syn på byråkrati å gjera. Det er veldig lett å fremja forslag om handlingsplanar – det veit eg – men når det alleie finst ein handlingsplan for e-helse, synest Senterpartiet det er naturleg at satsinga på mobil helse kjem inn i den handlingsplanen.

Vi er opptatt av at Stortinget skal verta betre informert om status for velferdsteknologi og e-helsearbeidet, spesielt sidan det berre er tre år til det som eit samla storting har

sagt, at i 2020 skal velferdsteknologi vera ein integrert del av helse- og omsorgstenestene. Difor har vi saman med Arbeidarpartiet fremja følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa årlig informere Stortinget om status for Nasjonalt velferdsteknologiprogram og Nasjonal handlingsplan for e-helse, og sikre at velferdsteknologi er ein integrert del av helsetjenestene innan 2020.»

**Presidenten:** Representanten Kjersti Toppe har tatt opp det forslaget hun refererte.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [14:31:26]:** I denne debatten trur eg vi kan vere såpass ærlege og seie at anten det var raud-grøn regjering eller blå-blå regjering eller kva regjering som helst, er dette eit område der vi alle er treige. Ingen har klart å føresjå det som har kome, ingen er framoverretta i utviklinga, ingen sit på løysinga. Men det må vi gjere saman. Eg synest rett og slett ikkje det passar seg så godt i denne debatten berre å gå i typisk skyttargravsstrid der den eine seier at vi gjer for lite, og den andre seier at vi i alle fall gjer nok.

Det er berre seks år sidan nesten ingen hadde smarttelefon. No har over 80 pst. det. Det betyr at vi har eit veldig godt utgangspunkt for mobil helseteknologi. Viss du tar ein titt i App Store på telefonen din, vil du finne snart ein million ulike program du kan ta i bruk for å monitorere di eiga helse. Passivt kan mobiltelefonen passe på om hjartet ditt er i god behald, han kan følgje med på kaloriane dine gjennom bevegelsar, han kan følgje med på blodtrykk, osv. – passivt. Aktivt kan han sjekke om du har hudkreft, han kan gi deg psykologtenester, han kan sjekke kolsen din, han kan gi deg hjernetrim, osv. Enorme helsefordelar kan vi skape med det.

Det er til hjelp i eit førebyggingsperspektiv, men det kan også bidra direkte i behandling. Spesielt om du kombinerer desse duppedittane med det som er den verkeleg store styrken i mobil helse: store data, f.eks. genomsekvensering. For eksempel får eg for ein tusenlapp eller to sekvensert mitt eige DNA, og så får eg det lasta opp til eit firma på nett, og så tilbyr dei ulike typar tenester på mobilen min. Dei tenestene finst i dag. Så kan eg da gjennom mobilen følgje med på helsa mi ut frå kva som er arvelege sjukdomar i DNA-et mitt. Dette føregår allereie i dag, det er mange i Noreg som allereie bruker dette. Som ein sa det: Vi er alle blitt Marit Bjørgen på trening. Alle har altså no moglegheit til å vere Marit Bjørgen på trening, der ein rett og slett blir totalovervaka helsemessig gjennom mobil teknologi.

Vi er ikkje i nærleiken av å ta stilling til dette i norsk helseteneste – ikkje i nærleiken. Ta f.eks. Direktoratet for e-helse som er ein del av diskusjonen. Kva er det dei gjer? Det er ein veldig viktig jobb dei gjer, dei jobbar med å få dataene vi allereie i dag har i helsevesenet, til å bli kopla saman. Det er ikkje ein liten jobb heller, verkar det som. Og så prøver dei å gjere dette enkelt tilgjengeleg for pasientar, kanskje på mobilen osv. Men dette registeret handlar berre om dei typane data som blir henta opp av det offentlege helsevesenet sjølv. Ein tar ikkje stilling til all den

dataen om helse vi på privaten hentar opp gjennom appar osv.

Det blir også så vidt nemnt i innstillinga at det er ei utfordring med personvern, sidan vi no begynner å få fleire og fleire pasientopplysningar på avvegar fordi folk lastar opp ulike typar helsehistorikk her og der. Korleis skal vi stille oss til det? I «éin pasient, éin journal»-tenkinga finst det ikkje ei tenking rundt det. Så eg vil seie at viss det offentlege helsevesenet skulle tatt stilling til mobil helseteknologi i det heile, ville ein ha sagt – frå helseministeren si side – at frå og med no jobbar vi for å gjere den eine journalen per pasient slik at ein som pasient også kan laste opp dei private dataene sine. Så kan ein som pasient definere om dette er data ein har lyst til å dele med helsetenesta eller ikkje, men poenget er at vi må ha ein trygg stad folk kan laste opp helsedataene sine, sånn at ikkje alt – for å setje det på spissen – hamnar i USA, der ein sjølv sagt gjer ein god jobb, men der det er ein heilt annan type lovgiving om personopplysningar. Vi veit at det kan seljast, osv.

Noreg har eigentleg eit heilt unikt utgangspunkt. Vi har den mest høgteknologisk kompetente eldrebefolkninga i verda. Det er ingen eldre i verda som er like kompetente på teknologi som dei i Noreg. Men dessverre er ikkje helsevesenet rigga slik at ein tar i bruk denne kompetansen. Kva viss vi verkeleg tok dette innover oss og Stortinget som heilskap gjekk med opne auge inn i dette og sa: Vi har vore for dårlege til no, no skal vi verkeleg få løfta dette. Det hadde vore stas.

**Statsråd Bent Høie [14:36:49]:** Effektiv og riktig bruk av IKT er en forutsetning for å lykkes med å skape og utvikle pasientens helsetjeneste. Nye teknologiske verktøy gir helt andre muligheter til å bestille tjenester, kommunisere med tjenesten, følge med på egen helse, skaffe seg informasjon og få tilgang til egne journalopplysninger.

Vi står overfor store utfordringer. Velferdssystemet vårt er ikke tilpasset befolkningsutviklingen. I årene framover blir vi flere eldre, og vi lever lenger. Dette er en god samfunnsutvikling, men samtidig vet vi at en 70-åring bruker omtrent dobbelt så mye helsetjenester som en 40-åring, og at man lever lenger med kroniske sykdommer. Skal vi ruste samfunnet for framtiden, må vi tenke nytt i måten vi løser oppgavene på.

Det viktigste verktøyet i denne nytenkningen er IKT, at vi må bli flinkere til å tenke bruk av ny teknologi. Her er det et stort potensial for å effektivisere og frigjøre arbeidskraft til andre oppgaver. Teknologien skaper nye muligheter for å involvere og behandle pasientene. Teknologi gir innbyggerne bedre muligheter til å mestre eget liv og helse og kan bidra til at flere kan bo hjemme lenger. Teknologi kan også brukes for å gi mer helse og omsorg for de ressursene vi bruker, og det pågår mye godt arbeid på dette området.

Velferdsteknologi og mobil helseteknologi er en del av dette, og det inngår i Nasjonal handlingsplan for e-helse. Mobil helseteknologi vil også være et av innsatsområdene i den kommende nasjonale handlingsplanen for 2017. Mobil helseteknologi er også en del av Nasjonalt velferdsteknologiprogram, som ledes av Direktoratet for e-helse. Dette programmet består av flere prosjekter hvor

kommuner prøver ut teknologi for trygghet og mestring. Både velferdsteknologi og mobil helseteknologi brukes for på avstand å følge opp og behandle pasienter med kroniske sykdommer. Innbyggerne går fra å være passive pasienter til å bli aktive pasienter. Målet er at slik teknologi vil være en del av det ordinære tjenestetilbudet innen 2020.

Norge deltar også i et prosjekt under Verdens helseorganisasjon og Den internasjonale telekommunikasjonsunionen – Be He@lthy, Be Mobile. Her brukes mobilbaserte verktøy i arbeidet med å bekjempe ikke-smittsomme sykdommer. Jeg er opptatt av at vi driver følgeforskning for å dokumentere effekt og gevinst underveis. Vi har allerede gode resultater å vise til. Oslo kommune har frigjort mye tid og ressurser ved å bruke teknologi til å følge opp og behandle pasienter med kroniske sykdommer.

Foruten å være økonomisk lønnsom bidrar også velferdsteknologi til mindre belastning på både helsepersonell og brukerne. Men teknologien i seg selv bidrar ikke til bedre tjenester for pasienten. Vi må legge til rette for gode rammebetingelser og stimulere til at gode løsninger tas i bruk. Det skal lønne seg å være smart. Riktig finansiering er en nøkkel for å lykkes med dette. Jeg vil derfor se på hvordan finansieringsmodellen og de økonomiske virkemidlene skal innrettes for å understøtte nye samarbeidsformer og bruk av digitale løsninger.

Jeg er, i likhet med representantene bak dette forslaget, opptatt av at vi tar i bruk mulighetene som teknologien gir. Jeg har satt i gang flere tiltak som kan bidra til at vi når målene våre. Arbeidet med det langsiktige målbildet «én innbygger – én journal» er godt i gang. For å sikre nasjonal styring og koordinering av IKT-utviklingen opprettet vi Direktoratet for e-helse den 1. januar i år. Jeg vil også ta i bruk regelverket som virkemiddel for nasjonal innføring og standardisering av IKT-løsninger. Forskrift om IKT-standarder er allerede innført. Forskriften skal utvikles over tid, men vi vil hele tiden vurdere om dagens hjemler er tilstrekkelig for å oppnå målet om en felles IKT-funksjonalitet i helse- og omsorgssektoren.

Alt dette er viktige grep for å sikre god IKT-utvikling i helse- og omsorgssektoren framover, og jeg er glad for at det er et bredt engasjement for dette i Stortinget. Det er også viktig at vi nå gjennomfører de tiltakene som faktisk fører til en endring på dette området.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Tove Karoline Knutsen (A) [14:41:21]:** Jeg hører at regjeringspartiene er såre fornøyd med situasjonen, og at vi slår inn åpne dører med dette forslaget. Da må jeg si, i likhet med Abelia og Teknologirådet, at vi ikke er fornøyd med situasjonen så langt, sånn som den er etter to år med en handlingsplan. Vi ser gjerne at de forslagene vi kommer med her, blir innbakt i en ny handlingsplan. Da er vi såre fornøyd.

Men jeg vil spørre statsråden om den omleggingen som går på takstsystemet. Han sier at det skal være ferdig i 2017, og det synes jeg er fint. Jeg har stilt spørsmål om det til statsråden før i Stortinget. Jeg får daglig henvendelser fra folk som er fortvilet over at dette ikke er på plass.

Da spør jeg statsråden: Kan det tenkes at han kan legge opp til at vi får beslutninger underveis som kan avhjelpe en situasjon som for mange er uholdbar?

**Statsråd Bent Høie [14:42:25]:** For det første er det ikke slik at regjeringen og regjeringspartiene er fornøyd med situasjonen. Om vi hadde vært fornøyd med situasjonen, hadde vi ikke igangsatt alle de tiltakene som nå er iverksatt for å bedre situasjonen. Men vi er opptatt av at vi nå gjennomfører mye av det som ligger i handlingsplanen, og som gjelder det som i lang tid har vært etterlyst som mangler: manglende nasjonal styring, manglende standardisering, manglende oppdatering av det juridiske grunnlaget og behovet for endringer i bl.a. finansieringssystemet. Det er gjort endringer når det gjelder finansieringssystemet, som i mye større grad gjør det mulig med e-konsultasjoner. Så det er stadig forbedringer på dette området. Det er ikke slik at man her skyver disse problemstillingene foran seg. Man jobber systematisk med å endre dette og å implementere det så fort det lar seg gjøre.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [14:43:35]:** I denne saka er eg opptatt av å ta masse sjølvkritikk også frå raudgrøn side. Sjølv om ein gjorde ting, var ikkje det nok. Eg tenkjer at det bør også vere utgangspunktet for alle her, at dette er eit felt som kjem i ein enorm fart, og vi strevar framleis med å etablere éin journal i Noreg, og eitt system som kan snakke saman. Vi er på ein måte på steg éin i IKT-revolusjonen, mens resten av verda – eller iallfall moglegheitene i verda – er på steg tre og fire. Det som er mi bekymring, er at viss vi er for treige med å utvikle noko på dette, vil dette skape helseforskjellar, fordi dei som har ressursar og kompetanse, vil nytte desse private moglegheitene, mens andre ikkje vil gjere det.

Mitt spørsmål, som eg forsøkte å reise i innlegget mitt, var om ein f.eks. kunne gjere noko med oppdraget til e-hesledirektoratet, at dei skal sjå på moglegheiter for korleis mobil teknologi, lagring av data derifrå, kan brukast i journalsystema. Har ministeren vurdert dei tinga?

**Statsråd Bent Høie [14:44:43]:** Det som er noe av utfordringen på dette området, for Norge og veldig mange andre land, er at vi er i en situasjon der vi er nødt til å gjøre ganske store investeringer i selve kjernen av systemet, og må bygge det sånn at det henger sammen som et nasjonalt system. Det er jo det konseptet «én innbygger, én journal» handler om, og som nå er en hovedoppgave for Direktoratet for e-helse, der vi håper innen relativt kort tid å ta viktige, nye beslutninger om de neste stegene.

Det er jo sånn at den typen investeringer og den typen beslutninger ikke nødvendigvis er det som gir de raskeste resultatene ut mot publikum, men hvis vi hele tiden har oppmerksomheten rettet bare mot de raske resultatene, risikerer vi at de bygges på sandgrunn. Men det skjer også forbedringer kontinuerlig når det gjelder det som gir resultater ut til publikum. For eksempel har nå innbyggerne i både Helse Vest og Helse Nord tilgang til egen journal over helsenorge.no, når det gjelder spesialisthelsetjenesten.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [14:45:54]:** Eg trur at det å handtere den mengda – lat oss kalle det helsedata – som blir samla av det offentlege, til éin journal, eitt system som både folkehelsestenesta og pasienten kan halde seg til, er veldig, veldig viktig, og det er ein slags grunnmur i dette arbeidet, noko ein aldri kjem forbi, noko som vi må ha. Mitt inntrykk er at mange tenkjer at da er vi komne i mål, mens eg tenkjer at det som er den store moglegheita for helsetenesta no framover, og som også er det store problemet, er alle dei dataa som folk samlar inn på privaten, som det berre blir meir og meir og meir av, og som faktisk også kan vere relevante for helsetenesta, for fastlegen eller for spesialisthelsetenesta, å ta i bruk. Det vil kunne gi store helsegevinstar for alle, og da bør det så tidleg som mogleg i designet av journalsystemet bli opna opp for at ein også trygt kan plassere sine data der. Er dette noko som kan vere ein del av eit neste steg for regjeringa?

**Statsråd Bent Høie [14:46:59]:** Vi jobber nå med vurderingen av e-helsedirektoratets konsept for «én innbygger, én journal», og jeg er helt enig i at det nå samles inn mye informasjon av den enkelte gjennom mobilteknologien. Det som vi er opptatt av, og som jeg oppfatter at også representanten er enig i, er at det er veldig viktig at vi tar de rette stegene på rett tidspunkt. Derfor har vi også et eget e-helsestyre, der alle aktørene er representert, nettopp for å få en vurdering av hvilke tiltak som skal iverksettes når, sånn at vi ikke risikerer å bruke store ressurser på noe som kan virke som en riktig og spennende løsning, men som bygges på et system som ikke er i stand til å ivareta det framtidige målbildet.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

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

**Ketil Kjenseth (V) [14:48:16]:** Mens vi debatterer her, presenterer fire partier en enighet om revidert nasjonalbudsjett, og der framgår det at utdanningskapasiteten innenfor IKT og helsefag skal styrkes med 200 nye studie-plasser, som et eksempel på nettopp den kompetansen vi nå snakker om skal styrkes. Det er også en av grunnene til at Venstre ikke støtter forslaget fra Arbeiderpartiet – det skjer mye.

Statsråden skal ha ros for at han har tatt mange viktige grep – Direktoratet for e-helse, bl.a., som skal sette fart på tilpasning, standardisering – og også knyttet mer til den helhetlige infrastrukturen. Det er krevende når 428 kommuner skal prøve å gå bitte litt mer i takt, og svært få av dem ønsker å samarbeide mer forpliktende ved å bli noe færre kommuner.

Telenor skal avvikle det analoge telefonnettet. Med det er det også mange analoge vaktentraler som vil måtte bygges om de neste årene og bli digitale. Debatten her i dag har gjenspeilet at det er mange store utfordringer, og derfor er det krevende også å lage en strategi som møter alle disse utfordringene.

Venstre har også vært pådriver for å få fram det nasjonale prosjektet om velferdsteknologi. Noe av det viktige

med det er at det er så mange pasienter som deltar i det prosjektet at vi kan gjøre underveisevalueringer og følgeforskning, og vi trenger også mer av det. Derfor var jeg i mitt hovedinnlegg inne på at dette må vi ta steg for steg, og ikke gå for raskt fram. Vi er nødt til å lære underveis, også å samarbeide mer med andre – og andre land. Derfor er det også viktig det treårige prosjektet som Nordisk ministerråd har hatt for å se på hvordan vi kan samarbeide i Norden. Det er også et lignende prosjekt mellom de nordiske landene og de baltiske landene, som ligger langt framme i å ta i bruk ny teknologi.

Så er det også debatten om hvem som skal komme først og sist, som vi ikke har vært så mye inne på her i dag – om det er de eldre som skal dra nytte av teknologien først, eller om det er ungdom, som jo er raske til å ta i bruk ny teknologi. En ungdomshelsestrategi er under arbeid, og det er også et eksempel på at her skjer det noe. Derfor er det også viktig at vi snakker om den psykiske helsen, hvor ungdom er nysgjerrig på å ta i bruk ny teknologi til å lære mer om sine egne psykiske helseutfordringer. Så jeg ser fram til en spennende fortsettelse og tror at de tiltakene som vi har gjort nå, er riktige på denne tida.

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

Sak nr. 5 [14:51:37]

*Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Janne Sjelmo Nordås, Kjersti Toppe og Jenny Klinge om likeverdig tilgang til laboratorietjenester etter at EUs postdirektiv er innført og lørdagspost avviklet (Innst. 309 S (2015–2016), jf. Dokument 8:70 S (2015–2016))*

**Presidenten:** Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Bård Hoksrud (FrP) [14:52:33]** (ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for samarbeidet rundt saken. Det har gått på en god måte.

Så må jeg passe på å rette opp en ganske vesentlig feil. I merknaden fra Høyre og Fremskrittspartiet på side 2, avsnitt nr. 6, i innstillingen står det at Først Medisinsk Laboratorium, som er Norges største laboratorium, har 10 000 prøver i året. Det ble litt lite – da ville de nok ikke vært Norges største. Det riktige er at det er 10 000 om dagen. Det er en ganske vesentlig forskjell, som det er greit å ha med videre i debatten. Men det går fort med mange saker som ligger til behandling.

Jeg synes også det er viktig å ha med at når man leser

representantforslaget, kan det se ut som om dette handler om EUs postdirektiv, og at det er en av konsekvensene av at man legger ned lørdagsombringen av posten. Det er det selvfølgelig ikke. EUs postdirektiv er vedtatt, men Posten Norge har bedt om muligheten til ikke lenger ha postombringer på lørdager. Den retten eller plikten de hadde, er nå tatt bort, sånn at de ikke lenger må det.

Grunnen til det er ikke at man for enhver pris vil kvitte seg med Posten eller sørge for at de skal få andre vilkår, men det er faktisk fordi det skjer ting. Dette samfunnet går framover, akkurat som da vi diskuterte mobilteknologi og velferdsteknologi. Det er nettopp det som har skjedd innenfor området med postutsending også. Før brukte vi å sende brev til hverandre. I dag sender man enten e-post eller sms til hverandre. Det går litt kjappere, og det gjør det litt enklere. Det gjør at mengden av post som blir sendt, går kraftig ned, mens andre ting som blir sendt med posten som det ikke er enerett på, og som Posten ikke har hatt eneansvaret for, øker, fordi det er flere som velger å bruke internett. Så får man sendt ting hjem til seg, men da er det ikke på det samme området. Der er det god konkurranse, og jeg tror de aller fleste er veldig godt fornøyd med den muligheten man har til å kunne velge hvem som skal levere pakkene. Jeg tror de aller fleste også synes at Posten er en veldig god leverandør, på samme måte som andre er gode leverandører. Men det er sånn at verden har gått videre.

Det er enkelte i denne salen som helst ikke vil være med på den forandringen som skjer, og være med på at verden utvikler seg, mens andre ser potensialet og muligheten. Posten er en typisk bedrift som nettopp har gjort det, hvor de har sett på nye muligheter og nye markeder for å fortsette å hevde seg og være en suksessbedrift og en stor bedrift.

Det er selvfølgelig sånn at når man gjør denne type endringer, kan det få noen negative konsekvenser når ikke alt lenger er som det var før. Det betyr at man må se på noen andre måter å gjøre ting på. Det er nettopp det som har skjedd her, at man så at det ble noen utfordringer, spesielt når det gjaldt laboratorieprøver. Men da har altså helseforetakene sørget for å etablere nye ordninger. Blant annet har man henteordninger som man har etablert og fått på plass. I tillegg bruker man Posten Ekspress over natten, noe som gjør at prøvene likevel kan komme fram som ønsket.

Jeg er veldig opptatt av at statsråden og departementet er klar over situasjonen, følger nøye med og er opptatt av at man skal ivareta pasientene på en best mulig måte og sikre pasientene god kvalitet på de tjenestene som skal leveres. Derfor har statsråden vært tydelig i svarbrevet sitt om at rundt det økonomiske kommer det til å være ting som man tar opp i de årlige budsjettene. Det er også satt i gang et opplegg hvor man ser på muligheten for å få ut et tilbud som kan gjøre at kostnadene går ned, og at man får fortsatt like gode tjenester – eller kanskje til og med bedre tjenester – men for en lavere sum enn det man betaler nå. Jeg mener at dette er godt ivaretatt, og jeg vet også at bransjen er fornøyd med at det nå er iverksatt tiltak, så må man følge videre med.

Så regner jeg med at forslagsstillerne og de som

har andre forslag, kommer til å redegjøre for sine forslag.

**Ingvild Kjerkol (A) [14:57:36]:** Sektortenkningen er en tung arv i norsk politikk. Den hindrer oss i å koble en del opplagte sammenhenger. I høringen til ny postlov og endringene som da kom, med bortfall av lørdagsombringer for Posten, skrev Helsedirektoratet i sin høringsuttalelse at alternativ distribusjon var hovedregelen når det gjelder forsendelse av biologiske prøver til laboratoriemedisinske klinikker for analyse. Nå melder laboratorieklinikker over hele landet at dette ikke stemmer. Noen steder er det faktisk motsatt. Det er Posten som er hovedregelen i valg av distribusjon.

Laboratoriemedisinsk klinikk ved St. Olavs Hospital i Trondheim fortalte at i desember 2015 var gjennomsnittet for antall prøver til analyse på lørdager på over 500. Det er jo ikke lite. Arbeiderpartiet forventer at helseministeren følger opp dette slik han sier at han skal gjøre, på en måte som sikrer pasientene og helsetjenestens utfordringer.

Vi står bak mindretallets forslag i innstillingen, altså forslagene nr. 1–3, som jeg herved tar opp.

Dette handler ikke om at man ikke ønsker å være med på framtiden, som representanten og saksordfører Hoksrud sa i sitt innlegg. Dette handler om en manglende koordinering, en manglende samordning, som har gitt uheldige konsekvenser for helsetjenesten, og det forventer vi at regjeringen ordner opp i.

Svein Roald Hansen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Kjerkol har da tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Olaug V. Bollestad (KrF) [14:59:38]:** Nå har vi til diskusjon og debatt at Posten ikke lenger leverer varer og henter post på lørdager. Begrunnelsen er at vi ikke sender så mange brev lenger. Men det er jo noen ting som vi ikke kan sende med brev. Det er noen ting som vi heller ikke kan sende med e-post, og det er blodprøver og annet biologisk materiale. Det må faktisk transporteres, og det er ferskvarer. Skal vi få de gode blodprøvene, de gode svarene og den rette diagnosen, må det transporteres innen en gitt tidsramme. Vi kan ikke vedta når folk skal ta prøver. Vi vet at sykdom kommer uventet, og vi vet at pasienter med kroniske sykdommer kan få tilbakefall som gjør at en må ta prøver også på en fredag.

Utfordringen i det som har skjedd, er at de som er lengst fra sykehus, de som har dårligst dekning av fastlege, og de som har størst avstander, er de som per i dag også har dårligst dekning når det gjelder å innhente prøver som skal sendes før helg: Telemark, Hedmark, Finnmark har dårlig dekning også når det gjelder transport av biologisk materiale. Dette er en helseutfordring som vi er nødt til å ta ansvaret for. Vi er nødt til å finne en ordning som gjør at pasienter får levert det materialet de trenger, for å få den diagnosen de har behov for, og den hjelpen de skal ha.

**Kjersti Toppe (Sp) [15:02:00]:** På heimesidene til Vik kommune kunne ein den 29. februar i år lesa følgjande:

«Posten Norge har sendt ut informasjon om at all postombering på laurdagar blir slutt frå 05. mars 2016. Det er eit stortingsvedtak som ligg til grunn for endringa, og den gjeld heile landet.

Dette medfører at Vik legekantor ikkje kan ta blodprøvar på fredagar då prøvane vert for gamle før dei kjem fram til sjukehuset.

Me beklager dei ulempene dette har for våre pasientar!»

Utgreiingsseksjonen i Stortinget har innhenta desse utsegnene frå eit legekantor i Telemark:

«Drangedal legekantor (Telemark) beskriver en situasjon der stans i postombringning på lørdager har hatt store konsekvenser. Dette legekantoret sender prøver bare med post. Legetimer med prøvetaking må derfor planlegges til de fire første dagene i uka. Ved akutte tilfeller på fredager, der prøvetaking ikke kan vente til mandag, må pasientene sendes med taxi til sykehuset i Skien.»

I svaret frå statsråden vert Vik og Drangedal sikkert omtalte som perifere område utanfor allfarveg. Vi reagerer på dette. Føremålsparagrafen til spesialisthelsetenesta er å gi likeverdige helsetilbod til folk, uansett kvar dei bur i dette landet. Difor kan vi ikkje akseptera at ei ny postlov skal få slike konsekvensar for norske pasientar. Ei effektivisering av Posten har altså sendt rekninga til norske pasientar.

Da ein innførte postlova, medførte det full liberalisering av postmarknaden, ei liberalisering som førte til at laurdagsomdeling av brev vart slutt frå mars 2016. Med det fekk ein òg eit redusert tilbod til norske pasientar med omsyn til både legekantor og sjukehus fordi ein ikkje lenger kunne ta blodprøver fredagar, da dei ikkje vart analyserte før over helga – og da risikerte å verta for gamle. Slik får enkelte legekantor berre fire arbeidsdagar til rådvelde for å ta blodprøver. Dette er ingen bagatell, dette er ein ganske dramatisk konsekvens av ei lov. Som representanten Kjerkol har sagt, dette var ikkje synleggjort for Stortinget. Ein hadde nærmast fått andre opplysningar om konsekvensar for det å ta blodprøver.

Statsråden skriv i svaret sitt at det er «opprettet nye henteruter på fredager». Eg reagerer på at det tilsynelatande vert akseptert at det skal vera store regionale forskjellar her. Det vert omtalt at perifere område i «Hedmark, Buskerud og Telemark må i større grad» bruka Postens ekspresstjenester. Det er dyrt, og det er ikkje føreseieleg. I Finnmark er det etablert henteservice på «kun 7 av de 23 legekantorene». Det er desse nye endringane som statsråden svarar på, og det er faktisk ikkje godt nok.

Det er òg forstemmande å lesa at ein statsråd kan skriva rett ut at det vil vera «regionale variasjoner når det gjelder i hvor stor grad helsetjenesten blir påvirket». Når vi veit at det var så mange som 350 legekantor som postlova fekk følgjer for, utan at Stortinget vart informert om dette, og at ein no seier at desse «ligger utenfor «allfarvei» og må sørge for alternative forsendelser», kunne eg ønska at Stortinget var meir tydeleg på at dette er uakseptabelt, her

skal vi få på plass mellombelse løysingar, her skal vi sørgja for at dette ikkje får økonomiske konsekvensar for helseforetak og kommunar, og her skal vi sørgja for langsiktige løysingar, slik at det sjølv sagt skal vera ein rett for alle pasientar å kunna gå til legen fem dagar i veka, og at ein slepp anten å koma igjen ein annan dag, ikkje få tatt den blodprøva eller verta sendt i taxi til sjukehuset.

Forslaga er vortne tatt opp, og eg hadde håpa at dei hadde fått fleirtal i dag.

**Statsråd Bent Høie [15:07:19]:** I likhet med forslagsstillerne er regjeringen opptatt av kvalitet, pasientsikkerhet og effektiv utnyttelse av ressursene. Posten Norge avviklet lørdagsombering fra 5. mars. Det innebærer at det vil ta lengre tid fra en prøve er tatt, hvis den tas i slutten av uken, til den er mottatt på laboratoriet og analysert hvis den sendes med ordinær post.

Holdbarheten til biologiske prøver er begrenset og avhengig av temperatur. Noen analyser krever transporttid på prøvematerialet på under to–tre døgn for ikke å bli ødelagt. Noen laboratorieanalyser foretas på legekantor i kommunene, men de fleste prøvene sendes til større laboratorier, enten privat eller lokalisert ved et sykehus. Legekantor sender analyser til laboratoriet på to måter, enten via henteservice eller via post. Er det tilbud om henteservice fra laboratoriet, vil legekantoret ikke bli påvirket av at lørdagsomdelingen er avviklet.

For å kompensere for endring i postomberingen er omfanget av henteservice økt både hos private laboratorier og hos helseforetakene. I tillegg benyttes nå også Postens ekspresstjenester i stedet for ordinær post. Disse kompenserende tiltakene betyr økte kostnader for helsetjenesten, men innebærer at man sikrer at analyse skjer i tide uten ulempe for pasienten.

Først Medisinsk Laboratorium har en stor andel av markedet. De opplyser at de mottar prøver fra ca. 1 200 legekantor, eller ca. 80 pst. av samtlige kontorer. 20 pst. av analysene mottas per post. Først har utstrakt henteservice til rundt 850 legekantor, hovedsakelig i østlandsområdet og rundt de store byene Bergen, Stavanger, Haugesund, Trondheim og Bodø. Som følge av bortfall av postombering på lørdag, er det etablert henteservice på fredager en del steder.

Ved de regionale helseforetakene er det opprettet nye henteruter på fredager. Dekningen til henterutene er svært forskjellig i de ulike regionene. I Helse Sør-Øst er det god dekning på henterutene i de sentrale østlandsområdene, mens områdene som ligger mer perifert i Hedmark, Buskerud og Telemark, i større grad må benytte Postens ekspresstjenester. Postens ekspresstjenester er et aktuelt alternativ i deler av landet. Posten oppgir at Bedriftspakke Ekspres Lørdag dekker tilnærmet alle strekninger fra Post i Butikk til nærmeste brevterminal. Innleveringsfristen på Post i Butikk er den samme for Bedriftspakke Ekspres Lørdag, som for A-post og andre brevprodukter, så lenge det er snakk om pakker til samme terminalområde. Det er altså ingen vesentlig innskrenking i tjenestetilbudet i forhold til det kundene har med A-post andre dager i uken, bortsett fra at man må levere pakken inn på nærmeste

Post i Butikk. Posten har god dekning i distriktene til mer sentrale strøk i samme distrikt.

Ifølge dokumentasjonen jeg har per i dag, vil det være regionale variasjoner når det gjelder i hvor stor grad helse-tjenesten blir påvirket. Som beskrevet er det flere tiltak som kompenserer for postombæring på lørdag. Noen analyser kan gjøres på legekantor, som f.eks. INR-undersøkelser, som viser om pasienten trenger blodfortynnende legemidler. I dag analyseres denne prøven ved de aller fleste legekantor.

Både Fürst og helseforetakene har utviklet henteservice til legekantor. Helseforetakenes innkjøpsservice, HINAS, arbeider nå med en nasjonal anskaffelse for å kompensere for endringene i postombæringen. Ved en nasjonal anskaffelse forventes det at merkostnadene kan reduseres noe.

Tiltak som er iverksatt, kompenserer i stor grad for utviklingen av postombæringen på lørdager. Det arbeides videre med å etablere gode løsninger. Det er viktig at endringene ikke går ut over pasienten. De budsjettmessige konsekvensene vil bli håndtert i de ordinære budsjettprosessene.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjersti Toppe (Sp) [15:11:24]:** Eg refererte i innlegget mitt til det som vart opplyst på heimesidene til Vik kommune, om at innbyggjarane ikkje lenger kunne forventa å få tatt blodprøve på fredagar – det same også frå Drangedal kommune i Telemark.

Det finst òg mange andre kommunar som har det same problemet. Eg les svaret frå statsråden og høyrer på innlegget, men eg vil gjerne vita konkret kor lang tid – kor mange månader, år – statsråden meiner det kan gå før ein er sikra at alle legekantor i Noreg har tilbod om å ta blodprøve på fredagar.

**Statsråd Bent Høie [15:12:22]:** Jeg oppfattet, med de undersøkelser som er gjort, at det nå jobbes godt med kompensierende tiltak i alle helseregioner, og Bedriftspakke Ekspress Lørdag er tilgjengelig og dekker tilnærmet alle strekninger fra Post i Butikk til nærmeste brevterminal. Jeg forventer også at de ulike legekantorene tar i bruk de alternativene som er tilgjengelige, enten fra Posten eller fra de ulike henteordningene som allerede er etablert på dette området.

**Kjersti Toppe (Sp) [15:13:02]:** Det vert vist til at helseføretaka innfører henteordningar, men statsråden sjølv seier i svaret at her er det regionale forskjellar, bl.a. i Finnmark er det henteordning på berre 7 av 23 legekantor. Vil statsråden akseptera at det er så store regionale forskjellar, og vil statsråden akseptera at ei henteordning berre gjeld nokre av legekantora og ikkje alle?

**Statsråd Bent Høie [15:13:34]:** Det vil variere hvilke ordninger som brukes. Det er viktigst at det etableres og er ordninger som kan brukes for å sikre at en også kan ta laboratorieprøver på fredag. Noen steder vil det være hen-

teordning som er alternativet, andre steder kan en bruke Postens tilbud om Bedriftspakke Ekspress Lørdag. Det er summen av ordninger som er viktig, eventuelt andre avtaler med andre leverandører av transporttjenester som kan stå for å sikre pasientene muligheten til å få et godt tilbud.

**Kjersti Toppe (Sp) [15:14:17]:** Eg forstår at statsråden viser til anten henteordninga eller Ekspresspakke ved Posten. Men spørsmålet er kven som skal betala for dette. Henteordning er det vel føretaka som skal betala, i alle fall har Helse Nord betalt 20 000 kr i veka for å innføra ei ordning i Troms. Det vil verta betydelege midlar for helseføretaka. Viss kommunane skal bruka A-post, er det kommunane som skal betala det. Det er heilt sikkert betydelege midlar, eg har ikkje sett noka utrekning av det. Korleis vil statsråden forsikra det enkelte legekantor om at dei kan setja i gang tiltak eller krevja noko frå helseføretaket utan at kommunen eller legekantora skal verta økonomisk belastet for det, og utan at dei f.eks. må kutta i opningstida og pasientbehandlinga?

**Statsråd Bent Høie [15:15:10]:** For 2016 må de ulike aktørene håndtere dette innenfor de budsjettene de har fått tildelt, og de budsjettmessige konsekvensene for 2017 kommer vi tilbake til i budsjettet for 2017.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Kjell-Idar Juvik (A) [15:15:41]:** Grunnen til at jeg tar ordet i denne saken, er at Posten ligger under transportkomiteen. Jeg har bare lyst til å orientere statsråden – og for så vidt også Stortinget – om det, for jeg forstår det sånn at her er man kanskje tatt litt på senga. Det kan i hvert fall høres sånn ut, ut fra innstillingen og ut fra debatten.

Så kan jeg allerede nå varsle om at det ligger en stortingsmelding ute, Meld. St. 31 for 2015–2016, om postsektoren i endring. De som synes det er dramatisk, det som har skjedd nå som gjelder å ta bort lørdagsposten, kan vente seg nye, store utfordringer. For i dette dokumentet ligger det forslag om også å ta bort A-posten så snart som mulig, på grunn av kostnader. Det ligger også inne forslag om at Posten skal ha fullmakt til å øke omfanget av unntak for dem som står igjen med fem dagers omdeling. I dag er det 318 som har unntak for postomdeling fem dager i uka. Med den føringen som ligger her, kan det bli åpning for at faktisk opptil 10 pst. kan få unntak fra fem dager. Det vil utgjøre så mye som 240 000 personer. Nå står det riktignok at det ikke skal innføres fra dag én, men det er en fullmakt som ligger til Posten.

Det står også at merkostnadene for ombæring med hensyn til at man kutter ut A-posten, for helsesektoren anslagsvis vil dreie seg om 25 mill. kr.

Så grunnen til at jeg tok ordet, var at vi kanskje kunne slippe å ha en interpellasjonsdebatt om et år, men at de partene som blir berørt av denne meldingen, allerede nå så på om det var naturlig å spille inn ting som vi kunne ta med oss. Meldingen blir for øvrig behandlet til høsten.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 6 og 7 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 6 [15:17:45]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteen om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analyse og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv. (Innst. 305 S (2015–2016), jf. Prop. 70 LS (2015–2016))*

Sak nr. 7 [15:18:18]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i luftfartsloven (Innst. 303 L (2015–2016), jf. Prop. 70 LS (2015–2016))*

**Presidenten:** Første taler er representanten Kjell-Idar Juvik, som er ordfører for sakene. Taletiden er inntil 30 minutter.

**Kjell-Idar Juvik (A) [15:18:48]** (ordfører for sakene nr. 6 og 7): Jeg kan berolige forsamlingen med at jeg ikke vil benytte meg av den taletida.

Det er en samlet komité som legger fram både lovsaken og rapporteringsforordningen.

Rapporteringsforordningen pålegger organisasjonene, medlemsstatene og Det europeiske flysikkerhetsbyrået, EASA, å etablere ordninger for frivillig rapportering som supplerer dagens obligatoriske.

Frivillig rapportering gjør det mulig for personer som ikke er underlagt rapporteringsplikten, å rapportere, og det åpner også for at personer som har rapporteringsplikt, kan rapportere om andre forhold enn de har plikt til å rapportere om.

Det er viktig at rapporteringsforordningen langt på veg likestiller opplysninger som er rapportert frivillig, med opplysninger som er pliktig å rapportere. Det viktigste aspektet med dette er at opplysningene ikke kan brukes som grunnlag for sanksjoner – det som dreier seg om beskyttelsesreglene.

Ingen av høringsinstansene har kommentert forordningens bestemmelser om frivillig rapportering. Ordningen med frivillig rapportering blir et positivt tilskudd til det eksisterende norske rapporteringssystemet.

Den viktigste endringen fra rapporteringsdirektivet til rapporteringsforordningen er trolig at EU-reglene nå gir et sterkere vern for rapportøren mot negative konsekvenser av å rapportere – enten rapporten er frivillig eller obligatorisk, og enten mottakeren er staten eller den organisasjonen som rapportøren arbeider for.

Fordi luftfartsloven allerede går lenger i å beskytte rapportøren enn rapporteringsdirektivet, innebærer rapporte-

ringsforordningen først og fremst at medlemslandene i EU nå løftes opp på omtrent det samme beskyttelsesnivået som vi allerede har i Norge.

Rapporteringsforordningen presiserer at beskyttelsesreglene omfatter ikke bare ansatte rapportører, men også innleid personell og selvstendig næringsdrivende som arbeider for virksomheter som er omfattet av rapporteringsordningene.

Dette har også tidligere vært en foretrukket tolkning, men det er positivt at dette er klargjort nå når en samtidig ser en tendens til mer bruk av innleid personell og kontraktører i luftfarten.

Om denne formelle utvidelsen er tilstrekkelig til å sikre at ikke-ansatt personell rapporterer i like stor grad som ansatt personell, gjenstår å se.

EU-kommisjonen har gitt Det europeiske flysikkerhetsbyrået, EASA, i oppdrag å vurdere om nye utviklingstrekk i luftfartsindustrien skaper nye sikkerhetsproblemer, og bruken av ikke-ansatt personell er ett av disse utviklingstrekkene.

Det sies også at det fortsatt vil være aktører som likevel ikke vil bli omfattet av regelverket. Kontraktører innleid fra bemanningsselskaper utenfor EU/EØS-grensene vil i realiteten ikke ha beskyttelse mot sanksjoner fra arbeidsgiver ved rapportering av forhold som kan ha sikkerhetsmessige konsekvenser.

Når det gjelder de økonomiske konsekvensene av forslaget, sier Luftfartstilsynet at de vil måtte bruke en del ressurser på å gjennomføre og forvalte de nye reglene, men at dette vil kunne skje innenfor gjeldende budsjetttrammer.

De organisasjonene som velger å benytte seg av en annen rapporteringsløsning enn dagens Altinn-løsning med skjema NF-2007, må påregne kostnader for å få en slik løsning på plass.

Avinor anslår de samlede kostnadene til om lag ett årsverk, i tillegg til investeringskostnader som ikke er oppgitt.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 6 og 7.

Sak nr. 8 [15:22:32]:

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår (Innst. 312 S (2015–2016), jf. Dokument 8:45 S (2015–2016))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og

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

– Det anses vedtatt.

**Abid Q. Raja (V) [15:23:22]** (ordfører for saken): Jeg vil aller først takke forslagsstillerne og dernest komiteen for et godt arbeid. En samlet komité står bak innstillingens forslag til vedtak. Det er svært gledelig og nødvendig for å sikre nærskipfarten gode rammevilkår og få mer gods fra vei til sjø.

I generasjoner har Norge vært blant de største skipsnasjonene i verden – en posisjon som har skapt, og fremdeles skaper, store verdier for Norge. Det er sjøfarten som bringer Norge ut i verden og verden til Norge.

Nærskipfarten er Norges viktigste transportfartsåre, både langs norskekysten og til og fra havner i Europa. Den spiller en avgjørende rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft, den bidrar med verdiskaping og 14 000 arbeidsplasser langs hele kysten, og den er en viktig aktør i den norske maritime klyngen.

Komiteen viser til at det er bred politisk enighet om å legge til rette for godsoverføring fra vei til sjø og bane. Komiteen viser til at dette bl.a. har kommet til uttrykk gjennom votingen til Innst. 213 S for 2014–2015, der et samlet storting vedtok en rekke forslag for å styrke nærskipfartens konkurransekraft for å stimulere til økt godsoverføring fra vei til sjø og bane, som styrking av Kystverket, bedring og forenkling av rammebetingelsene for nærskipfart, midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring, stimuli til lavutslippsteknologi, vrakpantordning og bedre avskrivningssatser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at flere av disse grepene er fulgt opp, herunder at det er etablert en vrakpantordning for gamle skip og en innovasjonslånsordning for å bygge nye skip med en ramme i 2016 på 40 mill. kr. Videre er det fremmet tiltak for å gjøre havnene mer effektive gjennom tilskuddet til havnesamarbeid, og utredningsoppdragene pågår eller er ferdigstilt.

Komiteen viser til at flere rapporter, bl.a. fra DNV-GL og Transportøkonomisk institutt, viser at overføring av gods fra vei til sjø og bane bl.a. innebærer mindre miljøavtrykk samt lavere risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken.

Komiteen viser til at rapporten NTP Godsanalyse ble lagt fram i september 2015, og vil inngå i kunnskapsgrunnlaget til Nasjonal transportplan. Komiteen merker seg at rapporten viser at det er grunnlag for å overføre 5–7 mill. tonn av dagens godstransport på vei til bane og sjø.

Komiteen mener det er et stort potensial for godsoverføring i Norge dersom rammevilkårene legger til rette for det.

Jeg er svært glad for å kunne meddele at en samlet komité mener det er nødvendig med flere typer tiltak for å oppnå godsoverføring, og at det er viktig å ta med aktørene i næringen i utarbeidelsen av en helhetlig strategi for nærskipfarten.

Jeg er også svært glad for at en samlet komité legger

til grunn at 30 pst. av transportarbeidet over 300 kilometer som i dag går på vei, kan overføres til jernbane eller sjø innen 2030, og 50 pst. innen 2050.

Neste NTP skal ta Norge et stort skritt på vei mot lavutslippssamfunnet. Målene Stortinget i dag vedtar, kan bidra til å flytte 300 000 lastebiler bort fra veinettet vårt. Det blir mindre belastning på veinettet, færre ulykker og bedre for miljøet.

Komiteen viser til at flere, bl.a. Short Sea Promotion Center, framhevet behovet for å innføre tilskuddsordninger for vareeier som vil kunne bidra til å opprette nye godsruiter på sjø. Komiteen viser til at Stortinget i Innst. 213 S for 2014–2015, jf. vedtak nr. 488, ba regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring. Komiteen merker seg at transportetatene i grunnlagsdokumentet til NTP 2018–2029 har gjort dette, og viser hvordan en slik ordning kan innrettes. Komiteen mener det er viktig at ordningen er midlertidig, rettet mot konkrete prosjekter, og bidrar til dokumenterbar og varig overføring av gods med miljøgevinst. Komiteen ber regjeringen i budsjettet for 2017 komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareeiere til å velge sjøveien.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til høringen, hvor flere av høringsinstansene pekte på at havneinfrastrukturen i Norge er preget av et fragmentert eierskap og manglende koordinering.

Siden det er veldig kort tid igjen, hopper jeg til de forslagene som Venstre har fremmet sammen med Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti. Vi vil gjerne ta opp disse. Da vi ikke vet hvordan votingen kommer til å ende, kan det hende at vi subsidiært vil stemme for forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet, hvor det tas til orde for å gjøre denne vurderingen som en del av NTP for 2018–2029.

**Presidenten:** Representanten Abid Q. Raja har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Magne Rommetveit (A) [15:28:44]:** For Arbeiderpartiet er det svært viktig at me nyttar sjøvegen for transport av mest mogleg gods. Som det ofte vert sagt: Sjøvegen er infrastruktur som er ferdig brøytta og ferdig salta. Samanlikna med tiltak i veg og ikkje minst jernbaneinfrastruktur er offentleg bruk av midlar til hamner, farleier og kystforvaltning elles svært liten.

Me må lukkast med å innføra låg- og nullutslepp innan skipsfarten. Då må me også halda fram med å utnytta potentialet som ligg i denne viktige sektoren. Me må vidareutvikla fortrinnet den lange kystlinja vår gjev.

Dette arbeidde me difor aktivt med då me sat i regjering, og sette av betydelege beløp for å styrkja mogleghetene til nærskipfarten for den inneverande NTP-perioden 2014–2023.

Dette området har vore viktig i dei alternative budsjetta våre så langt i denne stortingsperioden, og vil også vera viktig når me i Arbeiderpartiet skal leggja fram den alternative transportplanen vår våren 2017.

Eg kan lova at dette også vil verta følgt opp såframt landet får ei ny regjering etter valet neste år.

Den sitjande regjeringa har openbert ikkje hatt styrking av nærskipfarten som fremste prioritet i transportpolitikken. Sjølv om samferdselsministeren i dag vil trekkja fram prisverdige tiltak som reduksjon av losavgifta, viser departementet si eiga oppsummering i statsbudsjettet for 2016 at her har ein enno ikkje kome i gang med tiltaka Nasjonal transportplan 2014–2023 la opp til.

Eg meiner at det at komiteen som ledd i handsaminga av saka hadde eiga høyring, har vore temmeleg avgjerande for at komiteen så samla enda opp med ei offensiv innstilling, som saksordførar nettopp viste til.

Det er ikkje tvil om at dei ulike aktørane knytte til sjøtransport gjennom denne høyringa gav tydelege signal om og viste klart til at slett ikkje nok har skjedd på området dei siste åra.

Ein oppfølgingsgrad på 18 pst. tre år inn i transportplanen taler sitt tydelege språk. I svarbrevet til Stortinget fokuserer då også statsråden meir på kva som avgrensar vekstmoglegheitene til skipsfarten, enn på potensialet for at større fraktevolum skal gå sjøvegen.

Arbeidarpartiet er difor glad for at det i komitéarbeidet med representantforslaget frå Kristeleg Folkeparti er eit samla storting som stiller seg bak ambisiøse målsetjingar for delen av gods som skal fraktast på kjøll i framtida.

Eg vil difor gje honnør til både Kristeleg Folkeparti og Venstre som har fått regjeringspartia med på dette. Så får me heller setja det på kvoten for eit sterkt markeringsbehov og ein openbert sterk lojalitet til regjeringa at støttepartia saman med regjeringspartia dagen før komiteen la fram innstillinga si, gjennom pressa presenterte dette som ein firepartis borgarleg avtale om kraftig overføring av gods frå veg til sjø.

Vel – denne politiske kraftsamlinga for å ta grep som styrkjer konkurransekrafta til sjøtransporten, den er det fleire av oss som er ein del av.

Det som det no vert viktig at Kristeleg Folkeparti og Venstre bidreg med, er å få regjeringa med på å gå frå ord til handling i budsjetta som no skal vedtakast.

Det har støttepartia gjennom budsjettforlika dei siste åra ikkje klart å få til. Og det hjelper som kjent lite med representantforslag og ambisiøse målsetjingar utan at dette også vert følgt opp med konkrete tiltak og aktivitet.

Det me i Arbeidarpartiet håper på, er at regjeringa no tek inn over seg at det må satsast og ikkje berre snakkast om nærskipfarten, og at dette altså gjev seg utslag i ei skikkeleg satsing i statsbudsjettet for 2017 i tråd med transportplanen frå Stoltenberg II-regjeringa og nærskipfartsstrategien som vart presentert av Lisbeth Berg-Hansen den gongen me hadde eigen kystminister. Først då kan desse ambisjonane me i dag er einige om, også verta realitetar.

Eg fremjar forslag nr. 6, frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet.

**Presidenten:** Representanten Magne Rommetveit har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Helge Orten (H) [15:33:35]:** Først av alt vil jeg gi honnør til Kristelig Folkeparti for å fremme dette representantforslaget og gi oss muligheten til å debattere en viktig pro-

blemstilling, og ikke minst for at vi har blitt enige om to viktige forhold:

- for det første å etablere en nærskipfartsstrategi med konkrete tiltak for å gjøre nærskipfarten mer konkurransedyktig og mer miljøvennlig
- for det andre at vi har en tydelig målsetting om å overføre 30 pst. av gods med transportlengde over 300 km som i dag går på vei, til sjø eller jernbane

Med disse grepene, det vi allerede har iverksatt av tiltak, og det som vil komme i Nasjonal transportplan, går vi fra ord til handling i arbeidet med å styrke sjøfarten som et foretrukket alternativ for lange godstransporter. Norge har en lang kyst, og det skulle ligge godt til rette for å bruke riksvei 1 mer enn det vi gjør i dag.

Transportsektoren står for en betydelig del av de norske utslippene av klimagasser. Det løser vi ikke ved å slutte å bygge vei, men ved å utvikle ny teknologi og stimulere til at flere velger sjø og bane når godset skal fram. Derfor er jeg fornøyd med at regjeringa og samarbeidspartiene har prioritert miljøteknologi i de tre budsjettene som er lagt fram:

- Vi har økt budsjettene til forskning og innovasjon. Det legger grunnlaget for økt forskningsinnsats også på dette området.
- Vi har styrket Enova og fusjonert inn Transnova. Det har gitt en betydelig større muskel for satsing på miljøteknologi og lav- og nullutslippsløsninger i transportsektoren. Et godt eksempel på det er knappe 300 mill. kr til Hordaland fylkeskommune for å tilrettelegge for lav- og nullutslippsferger.
- Tilskudd til landstrøm gjennom Enova er et annet tiltak. Enova delte nylig ut 82 mill. kr i tilskudd til 13 havner over hele landet.
- Miljøteknologiordningen i Innovasjon Norge er flerdoblet i denne perioden. Flere får tilskudd til utvikling av ny teknologi.
- I revidert statsbudsjett for 2016 har regjeringa foreslått å sette av 65 mill. kr til en ny ordning som skal stimulere til utvikling og bruk av miljøteknologi, både i offentlig og privat virksomhet.

Å flytte gods fra vei til sjø og bane har god miljøeffekt, men er også viktig for å avlaste veinettet, øke trafikksikkerheten og bedre framkommeligheten. Det er også grunnen til at regjeringa og samarbeidspartiene har prioritert dette i budsjettene så langt gjennom

- økt satsing på jernbanen: Budsjettene til investering og vedlikehold/fornyng er økt betydelig. Økt forutsigbarhet på jernbanen gir mer gods på bane;
- å ha redusert avgiftene på sjøtransport med ca. 100 mill. kr, som styrker konkurransekraften til nærskipfarten;
- å ha forbedret ordningen med farledsbevis, som sparer næringen for store utgifter;
- å ha etablert miljødifferensierte losberedskapsavgifter;
- tilskudd til havnesamarbeid, for en mer effektiv havnestruktur. 28 har søkt, noe som viser et behov for mer havnesamarbeid i Norge;
- å ha etablert en kondemneringsordning for nærskip-

fartsflåten for å stimulere til økt utskifting av eldre fartøy.

I tillegg har vi flerdoblet kontrollene på tungtransporten og lagt til rette for at alle må betale bompenger og andre avgifter, slik de skal. Det gjør konkurransen mellom vei, bane og sjø mer rettferdig, og den relative konkurranseevnen til sjøtransporten blir styrket.

Dette viser vel med all tydelighet at vi har gjort veldig mye allerede, i motsetning til det forrige taler påpekte. Men selv om vi har tatt en del grep allerede, vil dagens vedtak gi en klar målsetting for overføring av gods fra vei til sjø og bane. Godsanalysen som har blitt utarbeidet i forbindelse med NTP-prosessen, viser at sjøtransporten allerede i dag har en sentral rolle i godstransporten. Samtidig viser godsanalysen at det er et potensial for å flytte 5–7 mill. tonn fra vei til sjø og bane. Det vil bety betydelig færre lastebiler på norske veier. Det vil ha en miljøeffekt, men det vil også redusere slitasjen på veinettet og øke trafikksikkerheten.

En nærskipfartsstrategi med konkrete tiltak vil gi oss en mer helhetlig tilnærming til sjøtransporten og dens rolle i transportsystemet. En strategi blir aldri god uten at den følges opp med konkrete tiltak. Derfor er det viktig at arbeidet med nærskipfartsstrategien blir koordinert med Nasjonal transportplan. Nasjonal transportplan ser alle transportformene i sammenheng og vil være et godt verktøy for å få på plass en tydeligere satsing på effektive logistikknutepunkt, med effektive havner og godsterminaler og en velfungerende infrastruktur i tilknytning til havnene.

Jeg er glad for at vi nå forsterker satsingen på sjøtransporten ytterligere, og jeg ser fram til det videre arbeidet med både nærskipfartsstrategien og Nasjonal transportplan.

**Presidenten:** Ønsker representanten Orten å ta opp forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet?

**Helge Orten (H) [15:38:30]:** Ja, det ønsker jeg.

**Presidenten:** Da har representanten Helge Orten tatt opp de forslagene han refererte til.

**Morten Stordalen (FrP) [15:38:51]:** Det å styrke nærskipfartens rammevilkår er bra for å få mer gods over på bane og sjø. Dette er et tema som har vært diskutert i mange fora i mange år. Men en ting er å prate om det, en annen ting er å sette handling bak ordene.

De fire borgerlige partiene har allerede vist at vi er opptatt av sjøtransporten og dens konkurranseevne. Flere av tiltakene som er satt i gang for 2016-budsjettet, vil innebære en besparelse på i overkant av 100 mill. kr. Dette er og har vært viktige bidrag for å gjøre nærskipfarten mer konkurransedyktig med bedre rammevilkår.

For at mer gods skal kunne flyttes over fra vei til sjø og bane, er det mange typer tiltak som må settes inn. For å få dette til bør man her ta med aktørene i næringen for i fellesskap å finne de gode løsningene for å lykkes i dette arbeidet.

På tross av de avgiftslettelser næringen har hatt siste

året, peker næringen fortsatt på at avgiftstrykket og antallet avgifter som sjøtransporten betaler, utgjør en konkurranseulempe.

Mye har allerede skjedd på kort tid. Regjeringen la for et drøyt år siden fram Nasjonal havnestrategi. Mange i næringen mener dette er en god plan som drar i riktig retning fordi den beskriver godt hva som er dagens utfordringer, og peker også ut en god retning for framtiden.

For å lykkes med en god helhetlig strategi for nærskipfarten er det flere faktorer som spiller inn. Det handler ikke bare om avgifter, men like viktig er mer samarbeid mellom havnene og mer effektive havner. I tillegg er det viktig at det sørges for gode tilførselsveier for både bil og bane. Det er et ambisiøst mål for flytting av gods fra vei til bane og sjø som det her legges opp til. Betydelige mengder gods fraktes allerede på sjø og bane, men nå legges det i hvert fall opp til et mål og et grunnlag for å ville gjøre noe med det og ikke bare prate.

Det at vi nå vil flytte betydelig mer gods fra vei, betyr ikke at det ikke fortsatt skal fraktes store godsmengder på vei. Det kommer fortsatt til å transporteres mye på bil der det er hensiktsmessig. Dette handler like mye om å øke tryggheten ved at flere tilførselsveier bør bedres. Ved enkelte havner er det så dårlig veibane at det går utover sikkerheten ved at det skjer for mange utforkjøringsulykker med trailere som følge av for dårlige veier. I tillegg er det i dag strekninger som kunne vært mer og vel så effektive om man kunne benyttet sjøveien istedenfor å ha unødvendig mange omlastinger, for en del av det som transporteres, skal ut i Europa og verden.

Ved at vi nå kan legge til rette for mer gods på sjø og bane, vil det på enkelte veistrekninger bli færre trailere og dermed også mindre slitasje på veinettet. Med det vil også tryggheten øke. Men trailere vil og skal fortsatt være et viktig transportmiddel også i framtidens godstransport.

For at vi skal lykkes med en god plan, mener Fremskrittspartiet at den bør ses i sammenheng med Nasjonal transportplan. Planer må ikke bli planer som slår hverandre i hjel. Planer må ses i sammenheng. En grense stopper ikke ved et fylke, den stopper heller ikke ved en bil, den stopper ikke ved bane, den stopper ikke ved sjø. Vi må tenke helhetlig om transport for framtiden. Det er det som gir god transport for framtiden.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:42:23]:** Først vil jeg få takke saksordføreren for å ha loset saken gjennom komiteen på en flott måte. Jeg vil også gi honnør til alle mine kollegaer i komiteen for å ha gitt sin tilslutning til et ambisiøst forslag. Styrken i dagens vedtak ligger i den politiske bredden som stiller seg bak. Dette er en god dag for oss som er opptatt av samfunnsøkonomisk og miljøvennlig transport. Det er også en god dag for oss som vil redusere ulykker, veislitasje og køer.

Ett skip kan ta opptil flere hundre trailere av veien. NTP Godsanalyse gir indikasjoner om at 300 000 trailere kan tas av veiene dersom overføringspotensialet utnyttes. Det vil gi færre trailere gjennom lokalsamfunn og tettsteder landet over, vi kan se færre liv ødelagt av stygge møteulykker med vogntog, sjeldnere vil vinterveier være stengt av

trailere på tvers, og flere vil få et lettere liv, som følge av mindre svevestøv og lavere miljøutslipp.

Det er en stadig økende bevissthet om miljø- og klimautfordringene. Enkeltpersoner, organisasjoner, næringer og myndigheter ønsker å redusere miljø- og klimaskadelige utslipp. Klimaavtalen i Paris, klimaforliket i Stortinget og andre klimapolitiske forpliktelser innebærer at vi i fellesskap må ta et betydelig ansvar for å redusere vårt klimaavtrykk.

Sjøfarten er i en egen liga når det kommer til klima- og miljøvennlighet. Allikevel er det en ambisjon i næringen om at sjøfarten skal bli enda mer miljøvennlig. Rederiforbundet har f.eks. en nullutslippsvisjon som alle medlemmene har sluttet seg til, og visjonen er at norsk skipsfart ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft.

Det krever mye av næringen, men det krever også mye av oss som tilretteleggende myndigheter. Investeringer i nye skip med ny miljøteknologi er svært kostbart og krever langsiktighet. Ved at vi i dag vedtar mål som gir en tydelig retning, gjør vi valgene lettere for aktører som står foran nye investeringer. En forutsigbar og ambisiøs nærskipfartspolitikker gjør det tryggere for næringen å ta på seg forpliktelser og å gjennomføre investeringer som tar sjøfarten i en mer miljøvennlig retning.

Nye skip med ny og moderne miljøteknologi gir store reduksjoner i klima- og miljøutslippene. Det har vi gode eksempler på. I 2015 satte Nor Lines i fart to godsskip, med navnene «Kvitnos» og «Kvitbjørn», som begge går på LNG. Reduksjonen i utslippene sammenlignet med utslippene til tidligere skip er enorme: 38 pst. CO<sub>2</sub>-reduksjon, 90 pst. NO<sub>x</sub>-reduksjon og 100 pst. SO<sub>x</sub>-reduksjon.

Vi trenger flere slike suksesshistorier. Derfor er det så viktig at vi i dag vedtar ambisiøse mål som kan ta oss flere steg i retning av en mer miljøvennlig og samfunnsøkonomisk lønnsom godstransport.

For å nå målene er det nødvendig å stimulere til å bruke sjøveien. Vareeierne er de som tar beslutningen om hvordan godset skal flyttes, og innsatsen må derfor rettes inn mot vareeierne. Derfor er jeg glad for at vi i dag vedtar at det i forbindelse med statsbudsjettet for 2017 skal komme tiltak som skal stimulere til at vareeierne velger sjøveien framfor landeveien. Dette kan gjøres gjennom å innføre en midlertidig tilskuddsordning som går til vareeiere som kan vise at de flytter gods fra land til sjø.

Slike ordninger har blitt gjennomført i andre land og i EU. Her hjemme har Borregaard vært en del av en slik ordning og kan vise til imponerende resultater. Andelen av deres gods som går på sjø, økte fra 15 til 35 pst. som følge av tilskuddsordningen, og andelen har blitt opprettholdt også etter at tilskuddet ble avsluttet.

I tillegg vil det være avgjørende at den kommende nærskipfartsstrategien inneholder konkrete og virkningsfulle tiltak. Et bedre avgifts- og gebyrregime for sjøfarten, effektivisering og modernisering av lostjenesten, tiltak for mer effektive havneprosesser, utbedring av infrastruktur i og rundt havn, regionalisering og spesialisering av havnestrukturen, er alle tiltak som bør tas med i vurderingen når nærskipfartsstrategien skal utarbeides. Det er også viktig at næringen involveres i utarbeidelsen

av strategien, slik at tiltakene treffer og har den ønskede effekt.

Forslagene som Kristelig Folkeparti har vært med på, tror jeg allerede er tatt opp, så dermed behøver jeg ikke å gjøre det.

**Presidenten:** Forslagene er behørig tatt opp.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:47:33]:** Det er viktig at vi greier å flytte mest mulig gods over til sjø og bane. Det er som det er sagt allerede: Sjøveien ligger ferdig saltet og brøytet, den er klar til å tas i bruk. Så kan man stille seg spørsmålet: Hvorfor brukes den ikke mer? Godsanalysen har pekt på noen utfordringer som det er viktig at vi følger opp både i en nærskipfartsstrategi og i Nasjonal transportplan.

Det er også rett som representanten Rommetveit peker på, at det ikke er noen oppfølging i NTP med tanke på nærskipfart og sjøtransport. I den høringen som komiteen hadde, var alle høringsinstansene klinkende klare på at det ikke var god nok oppfølging på området. Man pekte på flere tiltak. Man pekte på behovet for en nærskipfartsstrategi, man pekte på ambisiøse tiltak på teknologi, og man pekte på at man ville ha på plass en incitamentsordning til hver eier for å få flere til å velge sjøveien. Det var ganske samstemt fra alle aktører fra – nær sagt – høyre til venstre.

Det er viktig at vi tenker på hvordan vi skal få til gods-overføring. Det må gis en helt annen prioritet. Jeg har møtt Kysthavnalliansen flere ganger – jeg regner med at representantene er kjent med det – der man forsøker å få overført transport av fisk mest mulig bort fra vei og over på båt. Nå sitter man egentlig og venter på tiltak som kan avhjelpe, for de har kommet langt i planleggingen. Man har sett at det er mulig både prismessig og kompetansemessig, det er ingen utfordringer sånn sett. Men de trenger en incitamentsordning for å få det til, og de trenger investeringer i havner. Det er det viktig at vi på Stortinget bidrar til.

Jeg er veldig glad for at komiteen er så samstemt om at det er behov for en nærskipfartsstrategi. Det er en samlet komité som mener at det er viktig å få på plass en nærskipfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipfartens rammevilkår. Og man er enig i at man må sette mål både på kort sikt og for fremtiden. Det er viktig at vi greier å følge opp det i de ulike budsjettene framover.

Senterpartiet mener at en nærskipfartsstrategi er viktig. Vi mener at en tilskuddsordning for gods-overføring er viktig. Vi trenger å løfte nærskipfarten. Det har gjort at vi med tanke på en havneplan egentlig var veldig i tvil om alle forslagene som lå der, fordi havn henger sammen med annen type infrastruktur – man kan ikke løsrive havnen fra vei og bane. Egentlig synes vi verken forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet eller forslagene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre var presise nok. Når det er sagt, har vi til slutt, ut fra en helhetsvurdering, landet på at vi støtter forslagene nr. 3, 4 og 5 fordi vi mener at nærskipfarten trenger et ekstra løft. I tillegg må nærskipfart og havner og farleder også ha et sterkt innslag i Nasjonal transportplan, og den legges fram neste år. Vi forventer

også at dette blir prioritert i statsbudsjettet for 2017. Det er noen her som sitter tettere på prosessen og bør følge med på den.

Jeg reagerte litt på saksbehandlingsprosessen. Det kan hende at komiteen valgte en tidsramme som ikke var god nok, men totalt sett har vi kommet positivt ut. Jeg reagerte også på at fire av partiene presenterte en pakke for saken var avgitt, og en god del av de forslagene som lå der, er støttet av Senterpartiet i likhet med Arbeiderpartiet. Det burde ha vært sagt tydelig at dette var enstemmig fra Stortingets side med tanke på å ønske å gjøre ting for å løfte nærskipfarten videre.

Til slutt fremmer jeg forslaget som Senterpartiet er med på – selv om det egentlig er fremmet.

**Presidenten:** Det er behørig fremmet, så det blir det votert over.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:52:35]:** Skipsfarten er en viktig næring, både for landet med tanke på sysselsetting og verdiskaping og fordi den er en integrert del av transportsektoren i Norge. 75 pst. av all frakt som skjer i dette landet, skjer allerede på skip. Det er før en regner med olje og gass. Det sier seg selv at en næring som er svært viktig for at hjulene skal gå rundt i samfunnet vårt, er en næring vi bør sørge for har gode vilkår.

Jeg skal faktisk selv reise langs hele kysten med ulike typer skip de to siste ukene av juni, nettopp for å oppleve hvordan losberedskapen, kystvakt, kystverk og ulike typer skip fungerer i samspill med hverandre, og for å oppleve hva som fungerer godt, og hva vi må gjøre en jobb med.

Jeg opplever at debatten vi har hatt nå, og forslagene fra Kristelig Folkeparti peker i samme retning som regjeringen ønsker. En støtter opp om kursen, selv om en gir klar beskjed om at en skal ha full gass framover. Det synes jeg er veldig bra. Det er viktig at vi lager gode rammer og har et attraktivt transporttilbud, slik at de som kjøper transport i vårt land, velger skipsfart og jernbane, gjerne i kombinasjon. Da gjelder det å ha både gode frekvenser og gode volum, og også å se på hva vi kan gjøre for å redusere kostnadene.

En del av regjeringens tilnærming er også å sørge for at konkurransen i markedet totalt sett er rettferdig, ikke bare mellom rederiene, men også mellom de ulike transportformene. Når vi vet at det innenfor vogntogbransjen har vært en del useriøse aktører som bidrar til et lavere kostnadsnivå enn det som er forsvarlig, er den innsatsen vi har gjort for økt kontroll og strengere regler for å ta ut de useriøse aktørene, en del av arbeidet for en bedre balanse i markedet.

Jeg synes det er litt rart å høre fra opposisjonen at ingen ting har skjedd. Da er det i hvert fall verdt å påpeke at det hadde vært interessant om opposisjonen kunne påpekt ett eneste virkemiddel som forrige regjering hadde, som er fjernet med dagens regjering. Det finnes ikke. Da er det egentlig et tegn på at en i for lang tid selv ikke har gjort de grepene som en skal. For når en lister opp grepene som flere allerede har tatt, ting som allerede er igangsatt og under arbeid, blir listen ganske lang.

Det er altså blitt lagt fram en nasjonal havnestrategi, den første i sitt slag. Der ligger det også inne tilskuddsordninger på over 10 mill. kr for å få til et bedre havnesamarbeid. Det er det greit å ha med seg før en kommer med altfor mye kritikk. Det er gjort en losreform som gjør at kostnadene for mange, spesielt innenfor nærskipfarten, går ned, og bruken av farledsbevis går opp. Det betyr også lavere kostnader. Gjennom Enova, som har rekordmye penger, er det flere støtteordninger som allerede er tilgjengelige. Jeg klarer ikke helt å se at det skal være nødvendig å opprette parallelle støtteordninger, både noen som ligger i Enova, og noen som ligger utenfor Enova, når formålet hos Enova er klart definert. Enova har bl.a. støttet utbyggingen av landstrømanlegg mange steder, og i statsbudsjettet fikk de borgerlige partiene på plass en lav elavgift for bruk av landstrøm. Det er innført en ordning med vrakpant, som gjør at utskifting av gamle nærskipfartsskip har en økonomisk stimulans i seg. Det er bedre avgifter for miljøvennlige skip enn for mindre miljøvennlige skip. Det er under dagens regjering og dagens flertall f.eks. kuttet avgifter som gjør at fartøy på opptil 8 000 bruttotonn ikke betaler losberedskapsavgift. Fartøy på under 70 meter betaler ikke sikkerhetsavgift. Og hvis en har høy score på miljøindekser, betaler en ingen avgift uansett hvor stor en er. Det er altså en avgiftslettelse på 86 mill. kr. Jeg husker at da jeg selv satt i opposisjon og forrige regjering kom med en avgiftslettelse på 10–15 mill. kr, var det en kjempesatsing. Nå er altså avgiftslettelsen bare i 2016-budsjettet på nesten 90 mill. kr.

I tillegg ligger det i revidert budsjett bl.a. en støtteordning for grønn teknologi for igjen å gjøre konkurransedyktig, miljøvennlig skipsfart mer attraktiv.

Det skjer veldig mye. Er vi i mål? Nei, på ingen måte, for vi startet på ganske bar bakke, men jeg mener at vi viser en retning som Stortinget nå er med på å styrke. Den innsatsen skal vi ta med oss videre, og den kommer til å synes i Nasjonal transportplan, som framlegges om mindre enn et år.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Magne Rommetveit (A) [15:57:56]:** Min nokså gode kollega representanten Juvik spurde statsråd Solvik-Olsen i spørjetimen for ei tid sidan om korleis han stilte seg til kritikken som bl.a. NHO Logistikk og Transport har retta mot regjeringa for manglande oppfølging av NTP på nærskipfarten sitt område. Statsråden svarte då noko slikt som at det var ein kritikk han tok med knusande ro. Det får me berre ta til etterretning. Men meiner statsråden at dei som sit nærmast på næringa i dette tilfellet, og som etterlyser konkret oppfølging av allereie framlagde tiltak, ikkje har innsikt og heller ikkje forstår sitt eige beste?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [15:58:43]:** Vi har veldig god kontakt med mange enkeltredier, men ikke minst med bransjeorganisasjonene. Jeg tar kritikken fra Arbeiderpartiet med knusende ro, fordi det vi hører fra bransjeorganisasjonene, som regel er mye mer nyansert. Det er ingen tvil om at bransjeorganisasjonene ønsker mer sub-

sidier. Enhver jeg snakker med som kan få gratis penger, pleier som regel å si ja til det. Men det vi påpeker, er også at vi ser at det er ikke bare oppfølgingsstallet på Nasjonal transportplan som er det viktige, men totaliteten som skjer. For eksempel reflekterer ikke prosentoppfølging av NTP de avgiftslettelsene som blir gjort. Hadde en tatt med dem, ville en sett at en ligger langt bedre an. En ser at vi ligger foran skjema når det gjelder utbedring av farleder. Det er en viktig del av konkurransesituasjonen til rederiene. Det hjelper lite å ha skip hvis en ikke kommer inn til havnene med dem. Vi ser at det gjøres en jobb for å få ned kostnadene for håndtering av gods i havner. Det er også en viktig del av næringens konkurransevne. Så selv om det er mye som gjenstår, mener jeg at vi har en veldig god dialog med bransjen, og vi har ikke det inntrykket som Arbeiderpartiet har.

**Magne Rommetveit (A) [15:59:50]:** Eg meiner eg refererer NHO Logistikk og Transport rett. Vidare oppfatar eg statsråden frå tidlegare debattar dit at han ikkje er overvettas begeistra for talfesting av årstal og prosentsatsar f.eks. innanfor klimapolitikken, men heller tek til orde for konkrete tiltak. Sjølv meiner eg at det ikkje skal vera noka motsetning. Konkrete målsetjingar må følgjast opp av konkrete tiltak. Kan statsråden lova at han vil koma tilbake i statsbudsjettet for 2017 med ei kraftfull satsing, slik at dei ambisjonane som me no i fellesskap vedtek i dag, også kan verta ein realitet?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:00:34]:** Fra regjeringen og fra flertallet i Stortinget sin side er det allerede en kraftfull satsing for å oppnå de målene, så det ville ikke vært noe nytt. Men det handler om å videreføre og gjerne øke kursen ytterligere. Når jeg i flere debatter påpeker at det å sette et årstall ikke er det viktigste en politiker gjør, men faktisk å komme med virkemidler for å innfri målene, er det rett og slett fordi en under forrige regjering lovt å rense Kårstø gasskraftverk innen 2009 – diskusjonen da var om det gjaldt 1. januar 2009 eller 31. desember 2009 – og meg bekjent er ennå ikke det gasskraftverket renset. En lovt å rense Mongstad innen 2014 – meg bekjent er ennå ikke det anlegget renset. Så istedenfor å komme med stadig nye årstall uten at virkemidlene henger sammen, er jeg mer opptatt av å få en diskusjon om hva som er innholdet i politikken, og der registrerer jeg noe tiltak fra Arbeiderpartiet utover det som regjeringen allerede holder på med. Derimot registrerer jeg at vi i mange politiske debatter får høre at Arbeiderpartiet har lovet 50 mill. kr til ferjesatsing, og at en gir inntrykk av at regjeringen ikke gjør noen ting, selv om regjeringen allerede har bevilget over 350 mill. kr til formålet.

**Abid Q. Raja (V) [16:01:44]:** Jeg noterer meg Senterpartiets støtte til forslag fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Det setter vi jo veldig stor pris på, de vil da få det nødvendige flertall. Så noterer jeg meg også den kritikken som kom fra både Rommetveit og Janne Sjølmo Nordås, og jeg kan vel innrømme at her har vi forbedringspotensial. Det kunne med hell ha blitt gjort på en annen-

ledes måte, for det er ikke noen tvil om at en samlet komité står bak det å flytte mest mulig gods bort fra vei og over til sjø og bane.

Når det gjelder mitt spørsmål til statsråden, så vil en slik utredning komme, men i påvente av den utredningen håper jeg på at statsråden kan ha en plan for hvordan vi i mellomtiden også kan bidra til å gjøre havnene mer effektive, hva som kan gjøres for at de samarbeider bedre, at de blir mer miljøvennlige. Har statsråden noen tanker om hvordan man kan jobbe opp mot dette og fram til en slik utredning er på plass?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:02:37]:** Det arbeidet er allerede igangsatt, for man har lagt fram en nasjonal handlingsstrategi, og en strategi som legges fram, må man også ha til hensikt å faktisk innfri og gjennomføre. Der ligger det inne penger. Vi har mange møter med havnenæringen, og det kommer jeg ikke minst til å ha de siste to ukene nå i juni. Samtidig jobber vi opp mot Enova, nettopp fordi det er de som profesjonelt forvalter de tilskuddsordningene som Stortinget har vedtatt, og som regjeringen støtter helhjertet opp om – at de pengene skal brukes på en best mulig måte. Ikke minst jobber vi inn mot Nasjonal transportplan, det blir det store dokumentet.

Jeg merket meg at Arbeiderpartiet mente at før hadde de en kystminister, i motsetning til nå. Før hadde man en fiskeriminister med ansvar for havn. Nå har vi en samferdselsminister med ansvar for havn. Dere kan bare gjette hvilken av tematikkene som gjør at transportnæringen blir mest mulig ivaretatt. Jeg mener det er under dagens ansvarsområde, så bare der er det gjort en kraftig styrking til fordel for havnene og for nærskipfarten.

**Kjell-Idar Juvik (A) [16:03:55]:** Vi er for så vidt vant med at statsråden ikke vil lytte til Arbeiderpartiet og påstandene deres, men jeg prøver igjen. Jeg var til stede på frokostmøte 12. april med NHO Sjøfart, og der viste de til NTP-en der man skryter av at det er satt av 300 friske millioner årlig – støtte til infrastrukturinvestering i utpekede havner, støtte til godsknutepunkt i havneregioner, incitamentordninger for flytting av gods fra vei til sjø, midler til kartlegging av gods som kan overføres til sjøtransport. Og karakteristikken deres var at regjeringen ikke følger opp. Det burde faktisk være en sak for Riksrevisjonen, var ordene som NHO brukte. På høringen gjentok de det samme. Så kan man for så vidt prøve å ignorere det.

Men spørsmålet mitt til statsråden er: Han har vist at han ikke vil følge opp NTP-en som de rød-grønne framla. Kan vi nå stole på at statsråden vil følge opp det dokumentet som vedtas i kveld?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:04:52]:** Regjeringen følger alltid opp de vedtak som Stortinget gjør – det er vår plikt, og den gjør vi.

Jeg har også veldig mye kontakt med NHO, og vi får en veldig konstruktiv tilbakemelding på det som en må gjøre mer av, og det som en mener er godt i rute. Det som ikke nevnes i den oppstillingen som representanten Juvik har, er avgiftspolitikken, der dagens flertall, dagens regje-

ring har sagt at det å redusere avgiftsbelastningen for næringen også er en måte å støtte opp om den på. Vi kunne opprettholdt avgiftsnivået og heller delt ut pengene i subsidier, men nettoeffekten for næringen hadde vært akkurat den samme.

Så er det litt interessant når representanten Juvik tar opp Riksrevisjonen, for Riksrevisjonen så på nærskipfarten og havnesatsingen da Stortinget diskuterte det for ca. halvannet år siden. Det var en total slakt. Det var en total slakt av den nærskipfartspolitikken og havnepolitikken som er ført under forrige regjering. Det er litt rart at representanten Juvik fullstendig har glemt det, og det er faktisk Riksrevisjonens siste gjennomgang av den politikken som Arbeiderpartiet sto i bresjen for.

**Kjell-Idar Juvik (A) [16:05:57]:** Det var jo ikke jeg som siterte Riksrevisjonen. Det var NHO – bare for å presisere det. Man føler det litt mer betryggende at det blir fulgt opp nå når det ligger et forslag med bred oppslutning i Stortinget bak. Vi kan iallfall konstatere at man ikke har gjort det ut fra den ellers godt oppfulgte NTP-en.

Jeg vil utfordre statsråden på et annet moment, det å få mer gods over fra veg til sjø. Så vet vi at båttilbudet som var en forlengelse av Nordlandsbanen, ble lagt ned, og at det nå jobbes for å finne en løsning.

Hvordan vil statsråden stille seg til et samarbeid om en løsning for å få til den ruta som tidligere gikk nordover i enden av Nordlandsbanen?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:06:49]:** For det første: Jeg synes det er litt rart at man prøver å skape konflikt når regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti og Venstre faktisk står bak akkurat de samme forslagene som alle andre. Det er altså et enstemmig storting som vedtar en masse ting, og så gir en inntrykk av at det er noe annet enn det som regjeringen holder på med. Jeg kan si at såpass god kontakt har vi med våre egne stortingsrepresentanter fra Høyre og Fremskrittspartiet at det faktisk er en samstemthet her.

Så er det riktig at representanten Juvik ikke var den som siterte Riksrevisjonen, men jeg påpekte at Riksrevisjonen har sett Arbeiderpartiets havne- og nærskipfartspolitikker i kortene, og det var en rimelig slakt av situasjonen.

Når det gjelder de ulike strekningene der vi med fordel kunne ha fått opp nye linjefartøy, har jeg selv i mange konferanser og debatter tatt til orde for både å erstatte «Tege», få fisketransport bedre på plass og få en base til base på Vestlandet. Det er spennende ting vi jobber med, og ikke minst vil Enova være den som utløser midler til den typen satsing.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [16:08:05]:** Som representanten Juvik viste til, fantes det jo en nærskipfartsstrategi som i liten grad er fulgt opp, i hvert fall hvis vi skal lytte til dem som var på høring i transportkomiteen.

Ett av de tiltakene som lå der, var en incitamentordning for å få mer gods over fra vei til sjø, og det har nå vært fulgt opp i flere år etterpå. Når vi har diskusjoner rundt statsbud-

sjettet, kommer representanter fra havnenæringen og ber oss om å få det på plass.

Nå ligger det et forslag – som får flertall – der man ber regjeringen i budsjettet for 2017 om å komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareiere til å velge sjøveien.

Vil statsråden komme med tiltak som er i den retning som havnenæringen ber om?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:09:02]:** Vi har i de 31 månedene vi har regjert, jobbet iherdig for å styrke skipsfarten generelt, og nærskipfarten spesielt. Jeg minner igjen om at vi i avgiftspolitikken har sørget for at nærskipfartsskip opp til 8 000 bruttotonn ikke lenger betaler losberedskapsavgift. Fartøy under 70 meter betaler ikke lenger sikkerhetsavgift. Det betyr ganske mye for de skipene. Så det skjer mye, og jeg synes det er litt rart gang på gang å oppleve at det diskuteres ulike områder innenfor transportpolitikken uten at opposisjonen tar hensyn til de vedtak som faktisk er fattet. Det er greit at en mener at det gjerne ikke er godt nok, eller at en har alternative forslag, men når debatten handler om at en later som at det ikke har funnet sted, blir debatten litt meningsløs. Vi kommer til å fortsette det arbeidet vi har satt i gang, og jeg mener at vi får god marsjordre fra det Stortinget vedtar her. Jeg opplever ikke at det er endring av kurs, men tvert imot at det er et ganske samlet norsk politisk miljø som ønsker samme retning, og det skal vi bidra til.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed over.

**Lisbeth Berg-Hansen (A) [16:10:29]:** La meg først av alt få gratulere forslagsstillerne med tilsynelatende å ha fått regjeringen på glid, for ikke å si på sjøen, i denne saken.

Forrige ukes nyhet om at regjeringen og samarbeidspartiene nå skal flytte mer gods fra vei til sjø, syntes jeg også var strålende, selv om uttrykkene «å slå inn åpne dører» og «keiserens nye klær» aldri har passet bedre.

Vi trenger ikke å vente på neste nasjonale transportplan. Stortinget har allerede vedtatt mesteparten av det som blir vedtatt i dag. Det gjorde Stortinget ved behandling av gjeldende NTP.

Det er allerede utarbeidet en nærskipfartsstrategi. Jeg har den med meg, og i tilfelle statsråden ikke har et eksemplar, så kan han få den med seg. Den skulle han kanskje ha lest før han nå skal ut på sin store kystreise, som jeg for øvrig heller vil anbefale at han tar på høsten eller vinteren for å få et godt nok inntrykk.

Det som er det tragiske, er at regjeringen ikke har fulgt opp det som Stortinget har vedtatt. Det ligger 3 mill. kr i gjeldende NTP, så det er bare for samferdselsministeren å komme med forslag i budsjettet, så får han flertall for tiltak for å flytte gods fra vei til sjø. Det er dobbelt tragisk for miljøet, for mens samferdselsministeren har vært opp-tatt av å kjøre E6, med eller uten DDE, skjer det ingenting på kystdelen av hans ansvarsområde. Alle snakker om det grønne skiftet. Å flytte mer gods over på sjø er grønt skifte. Men det er ikke minst tragisk for dem som jobber på

spreng for nettopp å få i gang båtruter for å få fraktet mer gods sjøveien.

Vi har et helt konkret prosjekt fra Midt-Norge der Kysthavnalliansen har etablert et samarbeid med et dansk rederi. De står klar til å flytte 13 000 laksetrailere årlig fra vei til sjø. For dem er usikkerheten knyttet til returlaster, som selvsagt er en viktig del for å få økonomien til å gå i hop. Nå har de altså vært holdt med godt snakk av politisk ledelse i Samferdselsdepartementet i snart et år.

Regjeringen Stoltenberg II foreslo en incentivordning nettopp for å gi rederiene en liten oppstartstrygghet i bunnen, mens de arbeider med å gi vareeierne trygghet for god regularitet når de skal velge sin transportform.

Samferdselsministeren skryter stadig av at han skal overoppfylle Nasjonal transportplan. På kysten vil mange bli strålende fornøyd bare han oppfyller gjeldende Nasjonal transportplan.

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

Sak nr. 9 [16:13:25]

*Innstilling fra transport og kommunikasjonskomiteen om Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder* (Innst. 306 S (2015–2016), jf. Prop. 86 S (2015–2016))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [16:14:07]** (ordfører for saken): Jeg vil gjerne starte med å takke komiteen for et meget godt og konstruktivt samarbeid i arbeidet med å finne fram til omforente løsninger. Den takken går til alle partiene som er representert i komiteen. Det er hyggelig å kunne presentere en enstemmig innstilling fra komiteen i denne sak.

E18 er den viktigste veiforbindelsen mellom Østlandet og Sørlandet. E18 Tvedestrand–Arendal, som er strekningen som er til behandling i dag, har en dårlig standard og mange avkjørsler, som gir redusert trafiksikkerhet på strekningen. Utbyggingen skal skje i regi av Nye Veier AS og er det første utbyggingsprosjektet som skal realiseres av det nye veiselskapet.

I tråd med lokalpolitiske vedtak er prosjektet utvidet til å omfatte delstrekningen Stølen–Harebakken i Arendal kommune. I tillegg omfattes prosjektet av trafikkregulerende tiltak på dagens E18. Strekningen er prioritert i NTP 2014–2023, med en lengde som var planlagt å være 21 ki-

lometer, men som i og med utvidelsen Stølen–Harebakken er økt til 23 kilometer. Det legges opp til muligheter for åpning av delstrekninger underveis i byggeprosjektet, men hele strekningen skal åpnes for trafikk i 2019 – et åpnings-tidspunkt som innebærer en framskyndelse i forhold til den finansieringsplanen som det var lagt opp til i NTP.

En samlet komité har merket seg at det i proposisjonen er lagt til grunn en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. Komiteens flertall, partiene Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, framhever at det bør kunne legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente enn hva proposisjonen legger til grunn, men som likevel må være tilstrekkelig og robust med tanke på svingninger i markedsrente og trafikkgrunnlag.

Komiteen viser til svar på spørsmål til Samferdselsdepartementet i brev datert 21. april 2016, med henvisning til beregninger foretatt av Nye Veier AS av rentenivåets innvirkning på nedbetalingstid. Ved et rentenivå på henholdsvis 2 og 3 pst. vil rentekostnaden være henholdsvis 323,5 og 540 millioner 2016-kroner. Med 2 pst. vil nedbetalingstiden dermed kunne reduseres med tre år og med 3 pst. med to år, forutsatt samme takst.

Et annet av komiteens flertall, partiene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettinnstillingen, Innst. 2 S for 2015–2016, vedtak 71, hvor Stortinget ber regjeringen om å vurdere alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen.

Komiteens mindretall, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til at en rentekompensasjonsordning vil virke byråkratisk og foreslår i stedet, som et alternativ, at staten bevilger en høyere statlig andel.

En samlet komité ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS og i tråd med Innst. 2 S for 2015–2016, vurdere om en lavere beregningsteknisk rente kan legges til grunn, forutsatt at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rente kan disponeres på en optimal måte.

Komiteen viser til statsrådets svar på komiteens spørsmål knyttet til strekningen Harebakken–Stoa, hvor det framgår at reguleringsplanen for denne strekningen må være godkjent og nødvendig grunnverv gjennomført før det kan gis noe prisestimat på dette prosjektet. Komiteen er kjent med at det er et lokalpolitisk ønske å få realisert utbyggingen også av denne strekningen raskest mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet peker på at lavere kostnader må komme bilistene til gode gjennom lavere bomsatser, kortere innkrevingsperiode eller gjennom å benyttes til å realisere strekningen Harebakken–Stoa.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til Aust-Agder fylkestings ønske om å sette av inntil 200 mill. kr fra bompengemidler for å sikre videre planlegging av tilstøtende strekninger, og videre at en lavere beregningsteknisk rente kan åpne for enten lavere takster, kortere nedbetalingstid eller benyttes til utvidelse av prosjektet, inkludert planleggingsmidler.

Komiteens flertall, alle unntatt Venstre, peker på behovet for en ytterligere utbygging av E18 i fylket for å styrke Sørlandet som en bo- og arbeidsregion, og at utbyggingen av Harebakken–Stoa vil være en naturlig forlengelse av prosjektet.

Jeg anbefaler herved komiteens innstilling.

**Tone-Helen Toften (A) [16:19:12]:** Aller først vil jeg takke saksordføreren for godt arbeid i komiteen med denne saken.

E18 er den viktigste veiforbindelsen gjennom Aust-Agder og mellom Østlandet og Sørlandet, og det er nok en del folk i Aust-Agder som nå følger spent med på forhandlingene i Stortinget. For mange er det en stor dag. Og jeg vil si: Gratulerer!

Stortinget vil i dag gi grønt lys for å bygge ny E18 mellom Tvedestrand og Arendal i Aust-Agder, noe veldig mange har ventet lenge på. Unødvendig lenge, vil nok kanskje også mange mene.

Dagens vei mellom Tvedestrand og Arendal er av veldig varierende standard med delvis randbebyggelse, mange kryss og om lag 100 avkjørsler. Det er høy trafikk, noe som sammen med den dårlige standarden fører til mange alvorlige ulykker og redusert framkommelighet. Trafikken gir også miljøulemper for randbebyggelsen.

Byggingen av strekningen ligger inne i Meld. St. 26 for 2012–2013, Nasjonal transportplan 2014–2023, men da med bygging av firefelts veg på den 21 km lange strekningen mellom Tvedestrand og Stølen i Arendal. Jeg er veldig glad for at man etter hvert har fulgt lokalpolitiske ønsker og funnet rom til å utvide strekningen med 2 km, til nå totalt å omfatte 23 km ny vei fra Tvedestrand til Harebakken.

Strekningen er delvis bompengefinansiert, og det er et faktum at strekningen har blitt forsinket ut i fra Høyre og Fremskrittspartiets lovnader før stortingsvalget i 2013. For det er visst like vanskelig å innfri løftene om lavere bompengesatser og raskere ferdigstillelse som det er å si: rentekompensasjonsordning for bompengelån. Regjeringens lovnader om rentekompensasjonsordning for bompengelån på strekningen E18 Arendal–Tvedestrand førte til en direkte forsinkelse av prosjektet fordi nye lokalpolitiske behandlinger måtte gjøres da regjeringens prestisjeordning viste seg faktisk ikke å ha særlig mye prestisje likevel og ble bortforhandlet i Stortinget.

Dette førte til ekstra bruk av tid og økonomiske ressurser – konsekvenser regjeringspartiet Fremskrittspartiet ikke alltid har vært en like stor forkjemper for. Jeg konkluderer med at det åpenbart er forskjell på Fremskrittspartiet i opposisjon og Fremskrittspartiet i posisjon – noe jeg for øvrig tror og håper at 16,3 pst. av velgerne, og de øvrige velgerne også, legger godt merke til.

Arbeiderpartiet mener selvsagt at det er fornuftig å se på den beregningstekniske renten på bompengelån, både på dette prosjektet og på andre prosjekt. Det åpnes for lavere satser, kortere nedbetalingstid, eller en utvidelse av prosjektet, noe som vil gi mer vei for pengene. Et enstemmig storting kommer i dag til å gi det signalet til samferdselsministeren og regjeringen. Arbeiderpartiet vil da peke

på vedtaket fra fylkestinget i Aust-Agder den 9. februar 2016, hvor fylkestinget påpeker et ønske om at det settes av inntil 200 mill. kr av bompengemidlene for å sikre videre planlegging av tilstøtende strekninger.

Vi vet at det på hovedstrekningen mellom Østlandet og Sørlandet, E18, fremdeles vil være behov for å gjøre mer. Det er en av landets viktigste transportkorridorer. Dette vil nok ikke være siste gang vi har saker om E18 til behandling i Stortinget, heldigvis, kan man si. Men i dag dreier det seg altså om Tvedestrand, Arendal og Aust-Agder, og meldingen fra Stortinget i dag er: Sett i gang – bygg ny vei! Arbeiderpartiet støtter altså innstillingen i saken.

**Helge Orten (H) [16:22:51]:** Det er gledelig å kunne behandle bompengeproposisjonen for det første prosjektet som skal gjennomføres i regi av Nye Veier AS. Vi har store forventninger til en rask og effektiv gjennomføring av strekningen Arendal–Tvedestrand, og at vi kan legge et godt grunnlag gjennom behandlingen av denne proposisjonen.

Jeg skal ikke gå i detaljer på innholdet, det er godt beskrevet i bompengeproposisjonen, men vil likevel framheve noen viktige elementer.

E18 er den viktigste transportåren mellom Sørlandet og Østlandet. Jeg tror vi alle kan være enige om at det er på tide at vi nå får en mer sammenhengende og helhetlig utbygging av E18, og at det legges et godt grunnlag for det ved at Nye Veier AS har fått tildelt ansvaret og fått på plass en forutsigbar finansiering.

Europaveinettet i Norge har flere funksjoner. Det skal håndtere transport over større avstander og tjene næringslivets behov for en effektiv varetransport. Samtidig er det slik at et effektivt veinett også skal bidra til å korte ned avstandene og bygge sterkere bo- og arbeidsmarkedsregioner. Strekningen Arendal–Tvedestrand er et eksempel på en slik utbygging. Reisetida på denne strekningen reduseres med 8 minutter, og 100 avkjørsler på den gamle E18 blir erstattet med 3 avkjørsler på den nye veien. Det vil bidra til å styrke hverdagsregionen, bedre framkommeligheten og øke trafiksikkerheten på en ulykkesutsatt strekning.

Prosjektet er utvidet med strekningen Stølen–Harebakken i Arendal kommune. Denne delen av prosjektet var ikke en del av Nasjonal transportplan. Dette er i tråd med lokalpolitiske ønsker og samsvarer godt med våre politiske målsettinger om å bygge lengre strekninger.

Strekningen Arendal–Tvedestrand var prioritert igangsatt i siste del av denne fireårsperioden i Nasjonal transportplan. Nå får prosjektet oppstart i 2016 i tillegg til at vi utvider prosjektet. Det betyr at vi gjennom disse vedtakene og etableringen av Nye Veier AS får en raskere oppstart og gjennomføring av strekningen. Den er den første som blir startet i regi av Nye Veier AS, ikke minst fordi prosjektet har positiv samfunnsnytte og vil gi et verdifullt bidrag til utviklingen av hele regionen.

Det er også verdt å merke seg at det ligger to nye proposisjoner til behandling i Stortinget der Nye Veier AS har utbyggingsansvaret. Jeg regner med at begge disse blir vedtatt i Stortinget, og da er det altså 81,5 km med firefelts

motorvei til en samlet verdi av 18,6 mrd. kr som skal bygges ut av det nye selskapet. Jeg regner med at Arbeiderpartiet, som var imot etableringen av Nye Veier AS og fremdeles er det, merker seg denne framdriften og taktskiftet i utbyggingen av motorvei i Norge.

I statsbudsjettet for 2016 foreslo regjeringa en rentekompensasjonsordning for bompengelån, både for å stimulere til sammenslåing av bompengeselskap og for å redusere renterisikoen og dermed legge grunnlaget for lavere bompengesatser eller raskere nedbetalingstid. Dette forslaget fikk ikke flertall i Stortinget, og bompengeproposisjonen må derfor vurderes ut fra en ordinær renterisiko.

Det kan likevel være grunnlag for å bruke en lavere rentesats ved fastsettelse av bompengesatsene. Det er helt normalt at departementet får fullmakt til å gjøre nærmere avtale om finansieringsopplegget, slik også i denne saken. Det betyr at det kan gjøres tilpasninger innenfor rammen av proposisjonen og vedtaket i Stortinget. Oppnås en lavere rente i markedet, er det fullt mulig å bruke dette handlingsrommet til å justere finansieringsopplegget, f.eks. ved å redusere bompengesatsene i samarbeid med regionale myndigheter og i dette tilfellet Nye Veier AS.

I tillegg åpner vi, gjennom dette vedtaket vi nå skal gjøre i dag, for å bruke et mulig handlingsrom til å utvide prosjektet, slik at også strekningen Harebakken–Stoa kan bli en del av prosjektet. Jeg registrerer at det er sterkt lokalt ønske om det, og det ville være svært positivt om det kunne la seg gjøre. Nærmere vurderinger av finansieringsopplegget og forventet renteutvikling vil avgjøre om det er grunnlag for også å inkludere denne strekningen.

Det er ekstra hyggelig å få lov til å være med på å vedta det første prosjektet som skal gjennomføres av Nye Veier AS. Det er et viktig prosjekt for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionen i aksene mellom Arendal og Tvedestrand og området for øvrig. Det betyr raskere framføring av varer for næringslivet og ikke minst en tryggere vei for alle som ferdes på denne strekningen.

**Hege Jensen (FrP) [16:27:24]:** Jeg vil starte med å takke komiteen for et godt samarbeid i behandlingen av proposisjonen og takke for konstruktive diskusjoner i denne saken.

Strekningen Arendal–Tvedestrand på E18 gjennom Aust-Agder er en viktig trasé som vil bety at vi nå er enda nærmere en komplett firefelts E18 mellom Oslo og Kristiansand. Strekningen er svært utsatt for ulykker, og at utbyggingen nå kan settes i gang, er veldig gledelig med tanke på sikkerheten for brukerne av veien.

Strekningen Arendal–Tvedestrand er tildelt det nyopprettede veiselskapet Nye Veier AS, som én av fem i deres portefølje. Jeg vil benytte anledningen til å uttrykke min begeistring over at vi endelig har fått dette selskapet på plass, og at vi nå har flere som skal gå nøyer etter i sømmene hvordan vi bygger infrastruktur i Norge.

Nye Veiers mandat er å utfordre oss på hvordan vi hittil har gjort det, og finne løsninger som gjør at vi for fremtiden kan bygge infrastruktur raskere, rimeligere og mer effektivt. Dette gleder vi i Fremskrittspartiet oss til å følge med på. Når det er sagt, er det naturlig for meg å kommen-

tere bompengeproposisjonen videre. La meg først gjøre det helt klart at veiutbygging finansiert med bompenger ikke er Fremskrittspartiets politikk. Fremskrittspartiet mener dette er en dyr måte å bygge infrastruktur på. Vi støtter heller en tilnærming der det å investere mer av egne penger i eget land må være lønnsomt. Når det er sagt, forholder vi oss lojalt til Stortingets flertall som støtter denne måten å finansiere vei på.

Det er besnærende å følge den siste tidens debatter når vi ser at til og med SV er blitt partiet til sterk nedsettelse av bomtakster og innkrevningstid. Det er med stor begeistring jeg registrerer at Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre etterlyser tiltak som gjør at bomtakstene kan settes ned.

La meg få minne Stortinget om at ved regjeringens budsjettframlegg for 2016 ble Stortinget presentert for regjeringens forslag med bompengereformen. Denne ble foreslått innrettet som en rentekompensasjonsordning, staten skulle stå for en større del av rentekostnadene ved lånene, slik at takstene for bilistene kunne reduseres. Dette stemte flertallet i Stortinget ned.

Ved behandlingen av denne bompengeproposisjonen er det nå flertall i komiteen for å bidra til at takstene for lån settes ned. En samlet komité står nå bak forslag til vedtak, III, som ber regjeringen i samarbeid med Nye Veier AS forsøke å sette ned den beregningstekniske renten for bompengelånet.

Dette er rett og slett en gledens dag, og vi i Fremskrittspartiet ser fram mot nye toner i debatten rundt bompenger fra det øvrige flertallet i Stortinget.

Til slutt vil jeg igjen uttrykke min glede over at vi har en handlekraftig regjering som siden regjeringsskiftet har økt budsjettene til samferdsel med over 20 mrd. kr. Det har en betydning hvem som styrer, og hvilke prioriteringer som gjøres.

Strekningen vi nå kan sørge for blir satt i gang, har en enorm betydning for regionen, næringslivet og ikke minst miljøet. Mindre kø, kork og kaos er positivt for alle, og det blir det enda mindre av nå framover.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:31:45]:** Jeg er veldig glad for det vedtaket som Stortinget nå gjør om å utbedre en veldig viktig veistrekning på Sørlandet. E18 forbi Arendal og Tvedestrand har vært en beryktet veistrekning for mange av oss som har kjørt den ofte. Ikke minst noen av dem som kjører den daglig, har gjort det med hjertet litt i halsen. Det har vært mye svinger, mye av- og påkjøringer som har vært uoversiktlige, mye køkjøring og – dessverre – mye ulykker. Nå får vi gjort noe med det.

Dette har vært etterlengtet lenge, riktignok. Jeg har skummet igjennom litt gamle nyhetsklipp, der en ser ulike politikere fra regionen som lovet at hvis de ble valgt, skulle veien komme på plass i 2009, i 2012, i 2014 – ja, mange ganger, men uten at regjeringen de ble en del av, gjorde vedtak. Det har vært mange ønsker, men ingen vedtak. Nå kommer det.

Nye veier sørger for at ikke bare blir strekningen Arendal–Tvedestrand bygd, men en legger på en del, sånn at vi får en helhetlig strekning og ikke bare et strekke som

ender i en rundkjøring, og så den gamle, dårlige veien igjen. Nå får vi det som lokalbefolkningen ønsker, som betyr at man knytter bo- og arbeidsregionen enda tettere sammen, men som også gjør at det blir tryggere, redusert reisetid og litt mer avslappende når en først skal reise den strekningen.

Det er litt morsomt – skal vi kalle det det – å tenke på at for bare et drøyt år siden sa Senterpartiet at Nye Veier ville sette norsk veibygging ti år tilbake i tid. Det er lite som minner om det nå. Arbeiderpartiet, derimot, advarte mot at det ville bli en veibonanza med regjeringens og flertallets politikk med etablering av Nye Veier. Og veibonanza tror jeg vi kan være enige om at det er tegn på at det blir, og det lever jeg godt med.

For dette er ikke den eneste strekningen på E18 som vi diskuterer. Vi har allerede framskyndet ferdigstillingen av strekningen mellom Sandefjord og Tønsberg. En legger opp til å ferdigstille strekningene ved Larvik tidligere enn planlagt, og Stortinget har nå til behandling strekningen som ligger rundt Porsgrunn og Bamble. Og nå gjør vi altså vedtak i dag om Arendal–Tvedestrand. Så her skjer det veldig mye.

Det er også litt rart når Arbeiderpartiet prøver seg med at nå er det forsinkelser på gang. Noe av det første vi gjorde etter regjeringsskiftet, med Venstre og Kristelig Folkeparti som godt samarbeidende partnere, var å øke bevilgningene til denne veistrekningen for å kunne framskynde planleggingen. Det er grunnen til at vi kan gjøre vedtaket allerede nå og om en lengre strekning enn det som opprinnelig var planlagt.

Så det er litt rart gang på gang å ha debatt om samferdselspolitikk der opposisjonen gir inntrykk av at vi fører en helt annen politikk enn det som faktisk er vedtatt. Det er helt normalt at en gjerne er uenige om prioriteringene, men at en benekter fakta, er derimot litt spesielt.

Så vil det være bompengefinansiering på denne veistrekningen. Regjeringen har som politikk at vi helst skal redusere bompengandelen, og vi har gjort det på mange strekninger. Regjeringen foreslo også en bompengereform der vi skulle bevilge mer statlige midler for å redusere risikoen i prosjektene, for derved å kunne redusere bomtakstene. Det ville gitt en ytterligere reduksjon i takstene på denne veien.

Vi har sett eksempler på hva det kan bety på E18 gjennom Vestfold. Der lokalpolitikkerne vedtok bompenger opp mot 116 kr for hele strekningen, er nå bomtakstene på ned mot 50 kr, fordi regjeringens politikk gir utslag. Vi kunne også sett allerede nå tydeligere eksempler på det i denne proposisjonen. Når vi ikke har lagt det inn, er det rett og slett fordi forslaget ikke fikk flertall i Stortinget i fjor sommer. Dermed har vi ikke kunnet endre på den beregningstekniske renten sånn som vi skulle ønske. Men vi jobber fortsatt med saken. Jeg anser at vi har fått fullmakt allerede til å kunne redusere takstene etter hvert som vi får gjort nødvendige vedtak i Stortinget. Innen denne veien står åpen, mener jeg at det vil vi ha fått gjort med god margin.

Så er jeg veldig glad for de signalene som også opposisjonen nå gir, som dog stemte imot å redusere takster og ikke ville bevilge penger, om at de allikevel nå synes det er

helt flott at vi justerer den beregningstekniske renten. Dermed vet vi at vi kan gjøre det fra regjeringens side med full støtte i Stortinget, i hvert fall fra de partiene som er i salen nå. Det synes jeg også er veldig bra. Dermed har vi fått det som i hvert fall jeg har gått til valg på: Vi får mer vei, og vi får lavere bompenger, og det synes jeg er veldig bra.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Tone-Helen Toften (A) [16:36:53]:** Statsråd Solvik-Olsen og regjeringspartiet Fremskrittspartiet har hele tiden vært forkjempere for raskere bygging av vei – det skal de ha. Nå har ministeren egenhendig sørget for at prosjektet faktisk er blitt forsinket, selv om jeg hører at statsråden prøver å bortforklare det. Men det var en enkel grunn. Han holdt både velgerne og ikke minst lokalpolitikkerne for narr med en ordning som aldri ble noe av. Jeg vil spørre: Hvordan harmonerer dette faktumet med regjeringens lovnad om raskere ferdigstilling av E18 Tvedestrand–Arendal?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:37:24]:** Ordningen som representanten tar opp, som ikke ble noe av, stemte representanten selv imot. Hvis representanten mener at det var viktig å ha god framdrift, kunne jo representanten støttet regjeringens forslag, som sørget for at de signalene regjeringen ga om å redusere bompengene, faktisk også hadde blitt gjennomført.

Men det er ikke en forsinkelse i dette. Jeg minner som sagt om at vi ved regjeringsskiftet økte bevilgningene til planlegging av Arendal–Tvedestrand. Det er ikke planlegging for at vi skal bruke penger på ikke å gjøre noen ting, men det var faktisk for å få flere folk til å planlegge veien og få den ferdig. Det er den nå, klar til å bygges, og den er blitt forlenget. Det er altså et lengre og større prosjekt som nå blir vedtatt, enn det som opprinnelig lå i planene.

Når en begynner med den diskusjonen, blir jeg veldig fristet til å tenke på den nasjonale motorveiplanen som Arbeiderpartiet la fram i 1963. Der er det ikke mye som er gjennomført. Så hvis det er nok å ha snakket om det når en selv satt i regjering, er jeg mer opptatt av at vi faktisk får gjort vedtakene, og nå blir vedtakene gjort.

**Tone-Helen Toften (A) [16:38:28]:** Et brev sendt i februar fra Samferdselsdepartementet, undertegnet av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, viser at Statens vegvesen må belage seg på å ta en merkostnad på 2016-budsjettet på hele 90 mill. kr, på grunn av arbeidet som Statens vegvesen har utført i Nye Veier-prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal. Vi spør statsråden: 90 mill. kr er 90 mill. kr mindre til andre tiltak. Hva slags konsekvenser har dette for andre prosjekter i Vegvesenets portefølje?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:39:00]:** Da dagens flertall overtok makten i 2013, var planleggingsbudsjettet til Jernbaneverket og Vegvesenet på rundt 850 mill. kr. I 2016 er planleggingsbudsjettet på nesten 3 000 mrd. kr, altså tre og en halv gang mer. Det har vi gjort for å planlegge ting raskere, få bygd ting raskere. Når Vegvesenet da faktisk har brukt 90 mill. kr mer enn det de hadde planlagt,

er det jo også fordi de har fått ting raskere på plass. Det harmonerer dårlig med forrige spørsmål, som ga inntrykk av at det var en forsinkelse, når en altså med tallbruken her bekrefter at det er en framskynding.

Så er det ikke sånn at disse pengene er dårlig brukt. Dette er penger som er brukt på en fornuftig måte. Den diskusjonen som har vært, har vært om det er Vegvesenet eller Nye Veier som skal ta regningen. For skattebetalerne er det knekkende likegyldig, for begge deler er statlige selskaper. Vi kunne godt sagt at Nye Veier tar regningen, men da hadde man økt bevilgningene til Nye Veier med 90 mill. kr og kuttet bevilgningene til Vegvesenet med 90 mill. kr. Sånn sett hadde de kommet ut akkurat likt. Det viktige for meg er at man har fått planene på plass, gjør noen vedtak, og da er jeg godt fornøyd.

Sverre Myrli hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

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

**Freddy de Ruiten (A) [16:40:33]:** Jeg prøvde ut den gamle veien, som jeg ofte gjør, i dag morges mellom Arendal og Tvedestrand. Jeg hadde en liten befarings på vei innover. Den må sies å være ganske problematisk, – særlig når det gjelder antall avkjørsler, har den vel norgesrekord som europavei.

Dette er en stor dag for befolkningen i Aust-Agder og særlig for befolkningen i det området jeg kommer fra, Agder-/Tvedestrandsområdet. Det er en stor dag at vi får en forbedring av stamveien mellom Sørlandet og Østlandet, men ikke minst er det en stor dag for dem som bruker veien daglig. Det tror jeg det er viktig å ta med seg, at når man bygger den type veier i tida framover, skal man også ta hensyn til lokalbefolkningen.

Det går selvfølgelig an å trekke historien tilbake til 1960- og 1970-tallet når det gjelder denne veien. Jeg registrerer at det er litt ulik historieforståelse når det gjelder NTP og denne veien – når den kom inn, når den ble tatt ut, hva som er bevilget av midler, osv. Jeg har ikke tenkt å gå inn i den diskusjonen, men jeg har tenkt å takke alle som har vært engasjert i denne veien. Det har vært rimelig tverrpolitisk lokalt og regionalt. Det tror jeg er en av grunnene til at vi har klart å få den fram til det endelige vedtaket i dag. Det har vært stor enighet på Sørlandet om at denne veistrekningen skal prioriteres, og det har det vært jobbet aktivt med uavhengig av regjering. En har hatt litt ulike løsninger, men denne veien kom for noen år siden tilbake i NTP under den rød-grønne regjeringa, og den har blitt fulgt opp. I dag er vi der vi er, og det er vi veldig glad for. Den har stor, stor betydning.

Det er også viktig for trafikksikkerheten. Denne veien har vært veldig ulykkesbelastet, og det er viktig for framkommeligheten. Det kommer da noen nye utfordringer, for nå blir det nye flaskehalsar. Da blir flaskehalsen på enden av denne veien ekstra synlig. Derfor er jeg glad for at Harebakken–Stoa er trukket fram nå som en mulig forlengelse relativt raskt.

Så er det forskjell på å barbere seg og skjære av seg hele haka. Da jeg kjørte den turen inn til Oslo i dag, betalte jeg 50 kr for å kjøre gjennom store deler av Telemark og Vestfold. Det er en strekning på 4–5 mil. Men på en strekning tilsvarende det halve er det beregnet samme bompengetakst. Det er klart at da vil både Arbeiderpartiet og andre partier rope et varsko og si at nok er nok. Det er fare for overbelastning av det gamle veinettet, og en må ta de hensynene. Jeg er veldig glad for at et samlet storting peker på det og sier at den taksten som ligger til grunn nå, på nærmere 50 kr for 2 mil, er for høy, og at det opprinnelige forslaget til fylkestinget i Aust-Agder, som lå i kortene, på kanskje 30–35 kr, er en mer rimelig takst.

I dag er det en stor dag. Gratulerer til befolkningen i Aust-Agder!

**Bård Hoksrud (FrP) [16:43:50]:** Jeg klarte ikke å dy meg etter foregående taler.

Jeg synes det er veldig bra at Freddy de Ruiten valgte å si at dette er en gledens dag. Det er kjempebra for alle dem som bruker E18, både for dem som kjører på denne veien daglig, og for dem som bruker den innimellom. Det er det ikke tvil om. Jeg er veldig glad for det.

Men det er litt spesielt når representanten de Ruiten er opptatt av hva som har skjedd, og at dette har tatt tid, osv., for det er bare å gå inn på et lite Google-søk, så ser man at i NRK i 2007 lovde representanten de Ruiten at han skulle kjempe mer for E18 Arendal–Tvedestrand. Men det tok nesten ti år før veien nå endelig begynner å bygges, og den gangen var heller ikke den lille ekstra strekningen med. Det var den faktisk heller ikke i den nasjonale transportplanen som ble lagt fram av de rød-grønne.

Det viser at denne regjeringen satser i et helt annet tempo, og man ser på nye muligheter og nye måter å gjøre ting på med det nye veiselskapet. Det er jeg veldig glad for kom på plass. Jeg tror man kommer til å se en helt annen utbyggingstakt enn det man har sett så langt.

Under åtte år med rød-grønn regjering skjedde det altså ingenting med å reformere eller se på andre måter å gjøre ting på innenfor samferdselssektoren. Det har denne regjeringen gjort, og det ligger her nå.

Jeg tror også at man kommer til å se at når man følger opp det stortingsflertallet nå sier, at man faktisk skal se på rentenivået, så vil sannsynligvis rentenivået bli mye lavere. Det er i hvert fall Fremskrittspartiet opptatt av. Det har vi kjempet for i åtte år under de rød-grønne. Da var det umulig å senke rentesatsen noe som helst. Men den er faktisk senket etter at det ble en ny regjering, som ser på ting på en annen måte.

Så med Fremskrittspartiet og Høyre i regjering og de to samarbeidspartiene ser man nå at det kommer forslag om å gjennomføre prosjektet, og så er det en gledens dag fordi trafikksikkerhetsmessig, framkommelighetsmessig og miljømessig er dette et kjempebra prosjekt. Det er flere som ligger i kjømda og som skal behandles i denne salen. Det viser altså at man virkelig satser på samferdsel. Det er jeg glad for.

Og så er det et skår i gleden rundt finansieringen med bompenger, men en tidligere kollega av meg har vært oppe

og redegjort godt for hva Fremskrittspartiet mener om det.

**Åse Michaelsen (FrP) [16:46:30]:** Jeg vil egentlig bare komme med en liten tanke rundt den behandlingen som vi har nå. Det kan synes som om det forslaget som de fleste partiene, bortsett fra Høyre og Fremskrittspartiet, fremmet i forbindelse med statsbudsjettet når det gjaldt rentekompensasjon, faktisk har begynt å bli litt modent. Vi er på vei til å lage en snuoperasjon her som betyr at vi faktisk tverrpolitisk kan være enige om at bomtakstene skal ned. Det er en gledens dag, vil jeg si.

Når det gjelder det ene forslaget som handler om at statsråden nå i hvert tilfelle skal kunne vurdere å tilpasse den beregningstekniske renten, er det egentlig å slå inn åpne dører, for det ligger inne i de vedtak som vi har tatt tidligere. Det mandatet har statsråden allerede – at han kan beregne det.

Det som har vært den store – hva skal jeg si – konflikten, tror jeg, for spesielt Arbeiderpartiet, har vært at en ikke har ønsket å bruke statlige midler når det gjelder rentekompensasjonsordningen. Men det ville ha minsket risikoen for brukerne, altså bilistene. Og når en nå setter ned renten, betyr det kanskje at en ikke klarer å se forbi det som vi kaller rentekompensasjonsordning. Jeg tipper vi kan finne på et nytt navn, så går dette veldig greit.

Det har også noe å gjøre med risikoen hvem en så sett skal velte kostnaden over på. Slik rentemarkedet ser ut nå, tror jeg vi skal få en lav rente, vi skal få en lav og liten bompengekostnad, og alt i alt tror jeg vi tverrpolitisk er enige om at det er det rette.

Så vi får nok en snuoperasjon her.

**Kjell-Idar Juvik (A) [16:48:30]:** Det er for så vidt ganske utrolig hva man skal få høre fra denne talerstolen. Det er greit at man blir engasjert, men jeg tror kanskje man skulle ha googlet litt kortere tilbake i tid før man begynte å kritisere de rød-grønne. Da kunne man ha googlet til siste stortingsvalg og sett hva man selv sa, før man går høy og mørk ut på banen når det gjelder både denne strekningen og bompenger. Det er ikke noen tvil om at selv om man prøver så godt man kan, så nytter det ikke å stå på denne talerstolen og legge fram prosjekt etter prosjekt med skyhøye bompenger og si at man mener noe annet. Fremskrittspartiet kommer ikke unna den. De har ikke klart å levere i forhold til bompenger.

Når det gjelder rentekompensasjon, hvis man får en oppfatning av at vi plutselig er for den, ja, da tror jeg man har lest noen innlegg på en helt annen måte. Vi ønsker å bruke pengene på vei. Jeg vet det selv, jeg har selv sittet som ordfører ute i kommunen og skal bygge vei. Da er det ikke først og fremst for at man skal ha mest mulig bompenger. Nei, det er for at man skal bygge vei for dem, og ikke sende dem som rentekompensasjon til banker eller til andre. Men vi ønsker at vi skal bygge billigst mulig vei. Og vi skal ikke ha mer renter på prosjektene enn det det skal være. Og når det da blir frigjort renter, så har vi lyst til at det skal stå fast et klart prinsipp om at man kan gjøre valget: enten mer vei, som det gjerne kan være mer av, kor-

tere innkrevningstid, sånn som det har vært helt fram til i dag – det er ikke noe nytt at det har gått fortere å betale prosjekt – eller lavere satser. Og det er Fremskrittspartiet som ikke har villet bruke pengene på mer vei, men de er der også tvunget i kne av de andre partiene, og det er jeg veldig glad for.

For det kan være fornuftig i noen prosjekter, sånn som dette, å utvide prosjektet eller ta med et prosjekt som ikke kom med. Det er fornuftig, og det er rett. Man må vurdere fra tilfelle til tilfelle hva man gjør. Det er ikke noen tvil om at det prosjektet vi behandler i dag, kunne ha vært gjort minst like kjapt om vi ikke hadde hatt Nye Veier. Det er jo noen som forherliger det nye selskapet, at det er det som er løsningen. Tvert imot – det øker byråkratisering, det er dublisering av utgifter. Det er ikke noen grunn til at ikke dette prosjektet kunne blitt organisert på en annen måte. Å prøve å tegne en annen historie kan man gjerne gjøre, men sannheten er som regel ikke helt sånn som noen ønsker å fortelle den.

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

Sak nr. 10 [16:50:56]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken om et klimaforlik for transportsektoren med 49 forslag for 50 pst. klimakutt basert på Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» (Innst. 313 S (2015–2016), jf. Dokument 8:63 S (2015–2016))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anes vedtatt.

**Nikolai Astrup (H) [16:52:12]** (ordfører for saken): President, det er en glede å se deg i denne stolen.

Norges mål er å kutte utslippene av klimagasser med 40 pst. innen 2030 i samarbeid med EU. Det er en krevende, men nødvendig ambisjon. Den vanskelige delen av et grønt skifte er å sørge for at lavutslippssamfunnet ikke blir slutten på noe godt, men starten på noe bedre – nye arbeidsplasser, friskere luft, et rikere liv, en bedre, enklere og mer effektiv hverdag der vi fortsatt skaper verdiene som skal til for å finansiere velferdssamfunnet vi alle setter pris på.

Klimapolitikken må også ses i et annet perspektiv. Vi blir stadig flere som skal dele på stadig knappere ressurser. I 1950 var vi to og en halv milliarder mennesker på jorden.

I 2050 vil vi nærme oss ti milliarder. Og mens nesten en fjerdedel av verdens befolkning i 1950 var europeere, er vi nå bare 7 pst. Det forteller oss at klima- og miljøutfordringene verden er et norgesmesterskap eller et europamesterskap. Det er en global dugnad der alle må bidra. Med norsk teknologi, kapital og kompetanse kan vi bidra til en utvikling der økonomisk vekst og høy levestandard lar seg forene med lave utslipp og en ressursbruk jorden kan bære. Norges bidrag må være å gjennomføre tiltak her hjemme som også får betydning for verden der ute. Vi har allerede vist at vi kan. Siden 1990 er utslippene fra norsk industri nesten halvert, mens produksjonen nesten er doblet. Teknologiske fremskritt og vår rene, fornybare energi har gjort at med de samme utslippene Kina har ved produksjon av én brusboks, kan vi i Norge produsere åtte.

Men den sektoren hvor norske utslippsreduksjoner på kort sikt har størst betydning for det globale utslippsregnskapet, er transport. Derfor er det gledelig at en samlet komité har en visjon om null utslipp fra transportsektoren. Hvor raskt vi klarer å oppnå null utslipp, vil i stor grad avhenge av teknologisk utvikling innen fornybare drivstoff, motorteknologi, materialteknologi og intelligente transportsystemer. Samtidig må vi sørge for politiske rammevilkår som både bidrar til at teknologien utvikles, og også til at den raskt tas i bruk. Vår ambisjon må i tillegg være at det grønne skiftet skaper nye, spennende arbeidsplasser, teknologimiljøer og verdier for fellesskapet.

Det er heldigvis bred enighet om ambisjonsnivået, og det er bred enighet om mange viktige tiltak som vil bidra til at transportsektoren kan ta nødvendige utslippsreduksjoner innenfor 2030-målet. De siste årene har det grønne skiftet i transportsektoren skutt fart. Innenfor miljøvennlig drivstoff er biodiesellavgiften fjernet, og biogass er blitt konkurransedyktig, noe som har ført til at spaden nå stikkes i jorden for det som skal bli Europas største biogassanlegg på Skogn. Omsetningspåbudet av biodrivstoff er økt og vil fortsette å øke fremover. Fra 2018 vil omsetningspåbudet også omfatte flytransporten. I sum bidrar dette til at industrielle aktører igjen er i gang med spennende prosjekter innenfor produksjon av biodrivstoff basert på norsk råstoff.

Fordelene for elbiler er forlenget, og bilavgiften er endret slik at CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> veier tyngre i avgiftssystemet enn tidligere. Samtidig ruller Enova ut hurtigludere langs alle landets transportkorridorer, og det gis betydelige tilskudd til landstrømlegg ved norske havner. Enova lanserte totalt syv ulike støtteprogrammer for grønn transport i 2015, og per mai 2016 har disse delt ut mer penger enn Transnova gjorde i hele sin levetid.

Enova og Innovasjon Norge er tilført betydelige midler de siste årene og står derfor sterkt rustet til å bidra til et grønt skifte i transportsektoren. Innen grønn skipsfart ser vi en rivende utvikling med mange spennende prosjekter innenfor biodrivstoff, hybride drivlinjer og batterielektriske fartøy. Innen tungtransport går Enova og store aktører som Posten, Bring, ASKO og Ruter foran med spennende prosjekter innenfor bl.a. hydrogen og andre miljøvennlige alternativer. Hydrogen kan også bli et spennende og rimelig alternativ til tradisjonell elektrifisering

av jernbanestrekningene som i dag benytter diesellokomotiv.

Offentlig sektor har betydelig markedsmakt, og gjennom mer enn 400 mrd. kr i årlige, offentlige innkjøp og offentlige anbudskrav kan nye, grønne løsninger utvikles og tas i bruk. Dette er et verktøy vi allerede benytter, men som kan videreutvikles i miljøets tjeneste i årene fremover.

Satsing på jernbane, kollektivtrafikk i de store byene, økt bruk av sykkel og miljøvennlig by- og stedsutvikling er også helt sentrale ledd i en bærekraftig utvikling og i arbeidet med å redusere utslippene, samtidig som dette er meget gode eksempler på tiltak som også gjør hverdagen enklere og livene bedre for folk.

La meg til slutt få lov til å takke forslagsstillerne for oppspill til en viktig debatt om fremtidens transportsystem.

**Kjell-Idar Juvik (A) [16:57:26]:** Norge skal realisere lavutslippssamfunnet innen 2050. Målet er tilnærmet null utslipp fra transportsektoren på sikt, som saksordføreren så greit sa. I utkast til transportplan for 2018–2029 har transportetatene en ambisjon om å redusere utslippene med 50 pst. innen 2030.

Det er fremmet en rekke representantforslag fra ulike partier som omhandler tiltak for å redusere klimautslippene i Norge. Dette er en konsekvens av at vi har en regjering som ikke synes å ha ambisjoner om å utvikle ny politikk og nye tiltak før etter at en avtale med EU er på plass. Arbeiderpartiet mener det haster med å ta nye grep for å redusere klimagassutslippene. Det er derfor påfallende at det er Stortinget selv som i alle disse forslagene må ta initiativ på grunn av manglende initiativ fra dagens regjering. Det må ikke og bør ikke være sånn at alt må settes på vent, enten til en ny NTP, eller med andre forsøk på forklaring.

Representantforslaget fra SV-representantene er prisverdig, og jeg synes det er merkelig at ikke flere partier har gått inn på deler av forslagene. Når Arbeiderpartiet ikke velger å gå inn på flere av de 49 forslagene enn det vi gjør, er det fordi noen av dem er det naturlig å komme tilbake til i NTP-en, og noen er det også naturlig at man ser på i forbindelse med budsjett.

Arbeiderpartiet viser også til sitt forslag som nå ligger til behandling i energi- og miljøkomiteen. Flere av de forslagene vil bli behandlet og omtalt der, eller i energimeldingen. Men Arbeiderpartiet har valgt å fremme sju konkrete forslag i denne saken, og Senterpartiet har gått inn på seks av dem. Vi hadde vel forventet at de som ønsker å være miljøpartiene og sier det høyt, men som ikke har vært med på forslagene, hadde gått inn på dem. Da tenker jeg spesielt på Venstre og Kristelig Folkeparti.

Jeg tenkte jeg kort ville gå inn på Arbeiderpartiets sju forslag. Forslag nr. 1 er et forslag vi mener at alle – ut fra det man sier at man er – burde kunne støtte. Forslag nr. 2 er for så vidt det samme. Det er at man ber om målsettinger underveis og ikke bare ser mot 2030, men at man har underveismål i 2020 og 2025. Forslag nr. 3 går på en forpliktende opptrappingsplan for tilskudd til kommuner og fylkeskommuner for å bygge sykkelveier, for å øke sykkelandelen. Det er ikke bare storbyene som trenger sykkel-

veier. Det trengs over hele landet. Forslag nr. 4 burde være noe spennende som alle kunne være med på, og det er å prøve ut hydrogen som alternativ til elektrisitet på noen av de dieseldrevne togstrekningene.

Forslag nr. 5 er en sak som Stortinget tidligere har fått tilslutning til, så det er egentlig en etterlysning av en sak som burde være kurant å gå inn på. Forslag nr. 6 er et signal man bør få på plass så tidlig som mulig, og det går på når vi skal i gang med neste anbud på kystruta Bergen–Kirkenes. Der mener vi det er helt naturlig at det stilles krav om at alle fartøyene skal være klargjort for landstrøm. Forslag nr. 7 går på at staten skal forplikte seg med inntil 70 pst. av investeringsutgiftene på store kollektivinvesteringer i de store byene. Her har som kjent regjeringen lagt seg på inntil 50 pst., men som vi vet, er dette store løft for mange, og jeg tror det er viktig at staten går tyngre inn for å lykkes med en raskere utbygging.

Med det tar jeg opp Arbeiderpartiets forslag.

**Presidenten:** Da har representanten Kjell-Idar Juvik tatt opp de forslagene han refererte til.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [17:01:58]:** I Kristelig Folkeparti har vi rimelig god hukommelse. Vi husker veldig godt tiden da SV satt i regjering, og det er ingen tvil om, sett med Kristelig Folkepartis øyne, at vi får mer igjen på miljø og klima med dagens regjering enn da SV satt i regjering, og da SV styrte Miljøverndepartementet.

Jeg er glad for den offensive politikken som føres av dagens regjering etter påtrykk fra Venstre og Kristelig Folkeparti. Nå har vi en annen holdning, en annen vilje, til resultater også hva gjelder miljø, transport og klima.

Men i Kristelig Folkeparti tar vi selvsagt alle forslag på alvor. Det gjelder selvfølgelig også forslagene fra SV. Men det er altså ingen tvil om at dagens regjering i samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre er i gang med gode og viktige miljøvennlige tiltak på transportområdet. Det er jeg glad for, for vi har mistet mange verdifulle år under det rød-grønne styret.

Utslipp av klimagasser øker i Norge. Nye tall som ble kjent for en drøy uke siden, viser at klimagassutslippene i Norge steg med 1,5 pst. i 2015. De foreløpige utslippstallene fra Statistisk sentralbyrå viser at utslippene av klimagasser lå på i alt 53,9 millioner tonn i 2015, en økning på snaut 0,8 millioner tonn fra året i forveien. Hovedgrunnen til økningen er økt bruk av naturgass offshore. Utslippene fra utvinning av olje og gass steg med 2,3 pst., og også i veitrafikken har utslippene økt.

Samferdsel står for en betydelig del av utslippene i Norge, og transportsektoren må ta sin del av ansvaret. Det handler om klima globalt, men det handler også om lokal luftforurensning. Vi må sørge for renere luft der folk bor og oppholder seg. Vi må kunne puste trygt i byene våre uten at det går på helsa løs.

Nettopp derfor er jeg glad for at Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre vedtar og gjennomfører nye tiltak. Mer gods skal flyttes fra vei til sjø, veitrafikken elektrifiseres, det bygges ut ladestasjoner i høyt tempo, elbilpolitikken virker, og avgiftene vris i grønnere

retning. Ja, når det gjelder ladeinfrastruktur for elbiler, har vi nå en satsing som medfører utbygging av ladestasjoner i alle transportkorridorene på riksveinettet, sånn at en innen 1. november 2017 kan kjøre elektrisk på alle riksveier i Norge. Dette er en helt annen giv enn det vi har sett før, og Kristelig Folkeparti var ikke i nærheten av å få til noe sånt i samarbeid med et SV i regjering.

Bevilgningene til gang- og sykkelveier har økt kraftig gjennom flere budsjettforlik mellom samarbeidspartiene, og belønningsordningen for gang- og sykkelveier har gitt 85 mill. nye statlige kroner i 2015 og 162,5 mill. kr i 2016. SV og de rød-grønne var aldri villige til å vurdere noe sånt. De stemte ned Kristelig Folkepartis forslag gang på gang, bl.a. vår sykkel-satsing og belønningsordning for gang- og sykkelveier. Før regjeringsskiftet måtte storbyområdene ta den store regningen for store kollektivsatsinger, mens nå har samarbeidspartiene forpliktet seg til at staten gjennom bymiljøavtalene skal bidra med 50 pst. investeringsstøtte til store kollektivinvesteringer i de fire største byområdene. Da SV styrte, fikk ikke engang bybanen i Bergen mer enn 15 pst. støtte fra den rød-grønne regjeringen. Det er nye tider.

I tillegg til dette har vi fått en langt mer offensiv satsing på jernbane enn under den rød-grønne regjeringen. Men utfordringene er fortsatt store. Vi har en langsiktig og viktig jobb foran oss. Utslippene skal ned, og vi skal rigge et moderne transportsystem som både er mer miljøvennlig og samtidig gir folk en bedre og enklere transporthverdag. Og vi skal fortsette dreiningen av avgiftssystemet i en grønnere retning.

Jeg ser alle forslagene fra SV her og nå. Vi har vurdert samtlige forslag nøye, og det er liten tvil om at forslagene først og fremst er relatert til budsjett og prioriteringene i bl.a. Nasjonal transportplan. Ingenting er bedre enn om det kan bli et stort flertall for offensive miljø- og klimatiltak i NTP, og vi ser fram til at den planen skal behandles i Stortinget våren 2017. For det er der og i de kommende statsbudsjetter at forslagene til SV etter vår mening må vurderes.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [17:06:51]:** Det var hyggelig å se den nye presidenten i aksjon.

Jeg har lyst til å takke saksordføreren for en god redogjørelse både i salen i dag og i den skriftlige som ligger i saken. Den var veldig bra.

Jeg er teknologioptimist. Jeg tror vi kommer langt hvis vi satser på teknologi, og komiteen var heldig nok til å få være i Sør-Korea og Japan og få se litt på den teknologiutviklingen som skjer der. Det var veldig interessant. Vi fikk testet hydrogen som en kilde til drivstoff – veldig interessant.

Her skjer mye på veldig mange områder, men det krever vilje til å satse, det krever vilje til å ta det i bruk, og det krever også at vi bruker det, og at staten er med og finansierer en del ting. Det kan faktisk bli ny industri av en del, bl.a. det som går på biodrivstoff. Det er spennende, men vi må ville.

Som det tidligere er sagt, er det fremmet en rekke representantforslag i sesjonen 2015–2016 som omhandler tiltak

for å redusere klimagassutslippene i Norge. Det tror jeg er en konsekvens av at Stortinget er utålmodig, og man synes det skjer for lite fra regjeringens side. Det er bra med utålmodighet – det er nødvendig å pushe fram nye løsninger. Det er et prisverdig initiativ fra SV vi har til behandling i dag, men vi fra Senterpartiet synes nok at mange av forslagene må behandles i sammenheng med Nasjonal transportplan og de vurderingene som vi skal gjøre der, og en del må vi se i forhold til skatte- og avgiftssystemet i det enkelte års budsjett. Men som sagt, det er nødvendig med et press fra Stortinget, og det er viktig at vi tar de debattene som ligger her. Vi fra Senterpartiet støtter de forslagene som er fremmet fra Arbeiderpartiets side. Jeg ser i dag at det er fremmet løse forslag fra SV. Dem skal vi se på. Jeg tror ikke vi kan støtte alle, men det er nok ting der også som kan støttes.

Jeg registrerte at representanten Hans Fredrik Grøvan snakket om bymiljøavtalene som noe som denne regjeringen har funnet opp. Det er vel rett å si at det lå i Nasjonal transportplan, og dermed ble vedtatt tidligere enn det. Saken er like god, men det er kanskje greit å ta med seg at det er noe som Stortinget har vært enstemmig om i stor grad. Det er også fint selvfølgelig å høre på selvskryten fra Kristelig Folkeparti. Det er veldig bra, men når man er så ensidig fokusert på det man selv mener man har fått til, tar man også på seg et stort ansvar framover til statsbudsjettet for 2017 og til Nasjonal transportplan. Det ansvaret regner jeg med at dere tar. Senterpartiet skal i hvert fall ta på seg det ansvaret at vi skal presse fram gode løsninger i samarbeid med andre partier, og vi tror at diskusjonene rundt både statsbudsjett og Nasjonal transportplan blir gode i så måte.

Det er viktig at vi tenker over de klimautfordringene vi alle berøres av uansett hvor vi bor. Det er ikke lenger sånn at luftkvalitet bare er et problem i Oslo, det er faktisk et problem i mange byer rundt omkring. Det er problemer med klimautfordringene. Gitt at det raser – man får utfordringer med utglidninger av masser både på veier og i havner. Man får store utfordringer i flere sektorer. Det er viktig at vi tenker gjennom det, og at vi kan prøve å bidra til at vi får nye løsninger som sikrer at vi får mindre klimautfordringer framover. Da må vi handle, og vi må handle nå, og vi må være villige til å ta i bruk tiltak fra statens side for å få det til.

Arbeiderpartiet har fremmet de forslagene som Senterpartiet også støtter, så jeg regner med at de er behørig notert.

**Abid Q. Raja (V) [17:11:43]:** Transportsektoren står som kjent for om lag en tredjedel av de nasjonale utslippene. Derfor er det avgjørende at det lages nasjonale strategier og planer som sørger for at klimautslippene fra transportsektoren går ned. Det var derfor svært dårlige nyheter vi fikk nylig om at det i 2015 gikk i gal retning, og at klimagassutslippene økte med 1,5 pst. Venstre har vært tydelig på at neste års statsbudsjett derfor må være tidenes klimabudsjett for å snu denne trenden.

Det kan ikke lenger herske tvil om hvor vi skal. Etter et historisk klimatoppmøte i Paris er svaret null – null klimagassutslipp. Skal vi klare å nå 2-gradersmålet og strekke

oss mot 1,5-gradersmålet, kan vi ikke fortsette som før. Det tror jeg alle sektorer i samfunnet nå innser.

Jeg deler utålmodigheten som representantene bak forslaget har, men det bør også være slik at det Stortinget vedtar, er godt fundert. Jeg mener derfor det kan være litt uklokt over bordet å vedta alle disse 49 forslagene, slik de ligger i dag.

Bymiljøavtalene er nevnt, og jeg forstår iveren hos alle partier etter å ta æren for det. Det er bra, det er en avtale som flere partier slutter opp om, men om jeg ikke tar helt feil, tror jeg det var Venstres Torild Skogsholm som innførte dette da hun var samferdselsminister, men det kan hende at jeg har dårlig hukommelse på dette.

Venstre viser til det vedtatte målet om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, som i dag gjelder for de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler.

Venstre viser videre til grunnlagsdokumentet for ny nasjonal transportplan for 2018–2029, der fagetatene, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen samt Avinor anbefaler at nullvekstmålet

«utvides til å omfatte alle byregioner der miljø og kapasitetsutfordringene gjør det formålstjenlig å håndtere persontransporten med kollektivtransport, gåing og sykling. Nullvekstmålet bør som et minimum legges til grunn i alle byer der det er aktuelt med bypakker.»

Venstre viser til grunnlagsdokumentet for ny nasjonal transportplan, utarbeidet av fagetatene, der man foreslår å redusere utslippene i transportsektoren med 50 pst. innen 2030, og at transporten skal være utslippsfri innen 2050. Venstre støtter målsettingene om å bli helt utslippsfrie og ber regjeringen legge disse til grunn for utviklingen av Nasjonal transportplan.

Venstre viser til at det ikke kan stemmes over forslag to ganger i én og samme stortingssesjon. Derfor viser Venstre til at det i energi- og miljøkomiteen foreligger en rekke forslag som berører samme tema som dette representantforslaget tar opp, bl.a. i Energimeldingen. Venstre vil derfor vise til disse sakene, hvor vi fremmer en rekke forslag om reduserte klimautslipp fra transportsektoren.

La meg helt til slutt være helt tydelig: Neste nasjonale transportplan må være en plan som bidrar til å redusere klimautslippene. Store prosjekter som intercity må derfor prioriteres veldig høyt og realiseres. Hvordan vi klarer å flytte mennesker på en miljøvennlig og effektiv måte, må være helt sentralt for planen.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:15:42]:** Det er bare resultatene som teller, og hvis Norge skal gjøre sin rimelige del av innsatsen for å stoppe de farlige klimaendringene og følge opp Paris-avtalen, er det bare nullutslipp som teller.

Dessverre har vi en regjering som er fullstendig uten nasjonale ambisjoner for utslippskutt. De kjenner oppskriften, de har bedt om oppskriften på hvordan man skal kunne nå målene som Stortinget har vedtatt om å redusere utslippene til 47 mill. tonn innen 2020, men de har avstått fra å levere noe som helst. Det er ikke fremmet ett forslag fra regjeringen som har en vesentlig utslippsredu-

sjon. Og nå leste jeg nylig i Finansavisen at statsråd Vidar Helgesen heller ikke ville legge fram tall for hva som var netto utslippsreduksjoner som følge av denne regjeringens utslippspolitik og klimapolitikk – og det sier vel alt.

Dette er en regjering som ikke har kommet med noen invitasjon til brede klimaforlik. Jeg hører at Kristelig Folkeparti sier at den forrige regjeringen var så ille og lite inkluderende, men den forrige regjeringen fremmet i to omganger invitasjoner til store, brede klimaforlik, som førte til utslippsreduksjoner. Hvis man følger Statistisk sentralbyrås analyse, sier de klart at fra 2007/2008, da vi hadde det første klimaforliket, hadde vi en nedgang i klimautslippene helt fram til 2013/2014. Og om fjoråret, 2015, sier Statistisk sentralbyrå at trenden er snudd.

Jeg merker meg at både Venstre og Kristelig Folkeparti sier at det har vært et taktskifte i klimapolitikken. Vel, det taktskiftet fører altså til økte utslipp etter åtte år med en sammenhengende nedgang fra 2007 og framover. Jeg er overrasket over at Kristelig Folkeparti og Venstre ikke er med på å støtte forslaget om å sette et måltall, altså sette et konkret måltall – dette var en invitasjon til et bredt forlik siden regjeringen ikke fremmer den typen invitasjoner – for hva Nasjonal transportplan skal kutte av klimagassutslipp i løpet av tiden fram mot 2030. Vi får en nasjonal transportplan som skal gjelde fram til 2029. Fagetatene sier selv at de er i stand til å kutte 50 pst. av klimagassutslippene i transportsektoren innen 2030. Derfor fremmet SV et slikt forslag, og det var en direkte oppfølging av det forslaget som et flertall på Stortinget, inklusiv Kristelig Folkeparti og Venstre, sto bak i fjor, om at Nasjonal transportplan måtte ha et måltall for klimakutt. Har man ikke det, må Stortinget sitte i blinde og prøve å finne ut hva summen av alle de grepene som tas i Nasjonal transportplan, betyr for å klare å kutte klimagassutslippene.

Jeg må innrømme at jeg har tillit til saksordføreren. Han ønsket seg i utgangspunktet denne saken til transportkomiteen. Transportkomiteen fikk den, men jeg skjønte først etterpå at det var for å begrave alle forslagene istedenfor å ta vare på dem og følge opp dem som man var enig i. Jeg har ingen tillit til at en regjering som har klart å levere økning av klimagassutslippene fram til i dag, skal klare å levere nedgang i klimagassutslippene gjennom en nasjonal transportplan. Deres egne fagetater sier jo at klimaforlikets mål for 2020 om 47 mill. tonn utslipp, som Stortinget har vedtatt, ikke kommer til å bli nådd i 2030 engang, slik som prognosene er nå. Det er prognoser som statsråden fra Høyre, Vidar Helgesen, sier at han ikke har tenkt å la seg bevege av. Tvert imot, han sier som sist gang vi fikk en økning av utslippene: Dette var forventet. En regjering som består av folk som sier at de forventer utslippsvekst i en tid når vi trenger å kutte, er feil folk til jobben.

Jeg trenger en regjering som sier at vi skal ha nedgang i klimagassutslippene istedenfor å øke dem, som skjer nå, som vet oppskriften på hvordan de skal få det til når de får seg forelagt den, og som faktisk følger den. Vi har en nedgang i andelen nysolgte elbiler, uten at det åpenbart bekymrer regjeringen i det hele tatt. De har med andre ord en

avgiftspolitik som ikke bidrar til å sørge for at nullutslipp er på plass.

Vi har en regjering som er stor i ord, men liten i handling når det gjelder å levere resultater. Våre barn kommer til å måle oss på om vi gjorde vårt beste for å kutte klimagassutslippene. Den regjeringen som sitter nå, øker dem istedenfor.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:21:11]:** I samferdselspolitikken er det mange mål vi skal innfri. Men hovedmålet med samferdsel er å komme seg rundt – komme seg til og fra arbeid, jobb, til og fra skole, kulturaktiviteter, friluftsliv og lignende. Derfor er en viktig del av den jobben vi har å gjøre, å bedre mobiliteten, både for våre hverdagsreisende og for næringslivet.

I tillegg må vi sørge for at det blir tryggere. Det skal være trygt å ferdes på norske veier, på jernbane, til sjøs og i luften. Vi må få ned antall ulykker, og, ikke minst, vi må få ned antall drepte og skadde.

Så skal vi sørge for at trafikken er renere. Vi skal redusere støy, lokale utslipp og globale utslipp. Da er det viktig at vi har løsninger som fungerer. Vi løser ikke klimautfordringene ved å fylle byene våre med diesalbiler, som noen har gjort før oss.

Retningen på tiltak viser at vi går i riktig retning. Utslippene har riktignok økt som følge av spesielt oljevirkosomheten. Den vil jeg avlegge et lite besøk, for jeg registrerer at noen fra opposisjonen gjør det til en hovedsak at tallene fra siste år gikk i feil retning. Da minner jeg om at da klimameldingen ble framlagt under forrige regjering, skisserte den en nedgang i utslippene fra oljevirkosomheten. Men da oljemeldingen ble framlagt ca. samtidig, skisserte den en oppgang i utslippene. Vi ser at i oljemeldingen forholdt en seg til realitetene, og vi ser altså økte utslipp nå. Det hjelper ikke at en har en klimaretorikk når tiltakene en selv fremmet, ikke hang med i svingene. Det er altså utslippene fra oljesektoren som nå gjør at regnskapet har gått i vesentlig feil retning.

Ikke denne regjeringen og ei heller dagens flertall – det jeg synes representantene Grøvan og Raja så utmerket har vist – har tenkt verken å la gamle synder eller dagens utvikling få lov til å styre. Vi setter inn mange tiltak som vil gi reduserte utslipp på sikt. Det er viktig. I Nasjonal transportplan vil det ligge en klimastrategi – for første gang. Det er altså ikke slik at regjeringen ikke bryr seg. Klimastrategien kommer – for første gang. Regjeringen holder på å gjennomføre flere omstillingskonferanser, som nettopp handler om grønn teknologi, grønn økonomi. Det er også et tegn at vi involverer både næringsliv og andre land i en idédugnad om hva en kan gjøre, og hvordan en skal gjøre det. Det er rett og slett ikke riktig når en sier at en ikke bryr seg.

Så er det også veldig mange tiltak som har blitt gjennomført, og som vil gi resultater etter hvert som volumene blir store. Innenfor kjøretøysektoren har vi forlenget elbilfordelene. Vi har forsterket fordelene for hybridbiler, og det er avgiftsfritt å kjøre hydrogenbiler. Vi ser at utslippene fra nye biler nå er på de laveste nivåene, lavere enn da representanten Eidsvoll Holmås satt i regjering. Å

gi inntrykk av at det ikke skjer noe, er rett og slett ikke riktig.

Innenfor drivstoff brukes det mer penger nå enn før på å bygge ladestasjoner. En har innført avgiftsfordeler for biodrivstoff, noe som ble fjernet av forrige regjering. Men det er viktig at disse biodrivstoffene også må være bærekraftige.

Innenfor skipsfart – som vi diskuterte tidligere, men jeg gjentar det – er det både støtteordninger til miljøteknologi, støtteordninger som før ikke fantes, støtteordninger til landstrøm, som før ikke fantes, og bygging av batteriferge. Det ble bygd en batteriferge under forrige regjering, nå bestilles det flere. I tillegg skal vi få bedre frekvens på mange av de samme fergesambandene.

Vi gjør det mulig for folk å velge vekk bilen ved å gi dem et bedre alternativ. Ingen folk får løst sine problemer hvis de får lengre reisetid. Derfor er det viktig at vi styrker både kollektivtransport og jernbane. Bevilgningene til jernbane er økt med rundt 50 pst. etter regjeringsskiftet. Det tilsvarer 6 mrd. kr i året. Nå går det over 100 flere tog fra Oslo S – for å nevne én stasjon – med en passasjervekst som er langt høyere enn trafikkveksten på vei. Alt ligger til rette for at vi nå vil få en oppgang igjen i godstransport på jernbane på grunn av økt vedlikehold under dagens flertall. Sågar så sent som i dag hadde jeg møte med et stort selskap når det gjelder hydrogenteknologi på tog. Regjeringen er allerede i gang med dette arbeidet, som noen partier fremmer forslag om i Stortinget.

Kollektivsatsingen i byene har økt kraftig. Oslo fikk tolt 180 mill. kr i belønningsordningen for kollektivtransport i 2012 og 2013. I 2014 og 2015 fikk de 715 mill. kr og bare i 2016 450 mill. kr – altså fem ganger høyere enn det årlige snittet under den rød-grønne regjeringen. Jeg registrerer at noen vil ha 70 pst. støtte til kollektivtiltak, mens de selv ga 10 pst. da de styrte.

Listen er lang – jeg gleder meg til å fortsette.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjell-Idar Juvik (A) [17:26:27]:** Det er bra at vi har en statsråd som gleder seg til fortsettelsen, så får vi nå se hvordan den blir etter hvert. Transportetatens grunnlagsmateriale trekker opp en rekke utfordringer i transportpolitikken. En av de viktigste er at den ønskede veksten i bruk av kollektivtransport på sikt ville ført til store økonomiske utfordringer for fylkene og storbyene.

Som transportetatene peker på, vil fylkene og storbyene ikke ha rygg til å bære verken de framtidige økte driftskostnadene eller de kommende store investeringene. Derfor innførte regjeringen Stoltenberg i NTP 2014–2023 en ordning med bymiljøavtaler og satte av midler til de forhandlingene som Samferdselsdepartementet nå er i gang med i de store byene.

Regjeringen har lagt seg på et prinsipp om investeringskostnader for aktuelle større investeringsprosjekter på 50 pst. Arbeiderpartiet har vurdert det slik at flere av disse store investeringene kan bli gjennomført, men med større bidrag fra staten.

Mitt spørsmål er: Vil statsråden fram mot neste NTP

vurdere om det ikke er klokt at staten i enkelte tilfeller tar på seg et større ansvar enn det regjeringen i sin plattform har lagt til grunn?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:27:35]:** Som jeg nevnte i mitt innlegg, har dagens regjering både på jernbane og kollektiv langt overgått de planene som forrige regjering la til grunn i sin nasjonale transportplan. Det er fordi vi mener at en faktisk må ha en sterkere satsing enn det som var det mest offensive SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet tenkte seg.

Jeg vil også bare nevne det som representanten Raja understreket. Det er fint at forrige regjering snakket om bymiljøavtaler og belønningsordninger, men det er faktisk tidligere samferdselsminister Torild Skogsholm fra Venstre som bør krediteres mest for dette.

Jeg synes det er veldig bra at Arbeiderpartiet nå også sier at staten skal forplikte seg til å investere mer når en bygger ut lokal kollektivinfrastruktur i de største byene. Bergen fikk ca. 10 pst. støtte under den rød-grønne regjeringen. Dagens regjering har sagt vi forplikter oss til 50 pst. Det er altså fem ganger så mye. Jeg registrerer at Arbeiderpartiet, som ikke ville tallfeste dette tallet i posisjon, nå i opposisjon plutselig vil ha 70 pst., men ikke nødvendigvis mer penger til ordningen. Det gir dog heller ikke mer penger til hvert fylke.

**Kjell-Idar Juvik (A) [17:28:37]:** Jeg registrerer at man er fornøyd med de 50 prosentene og i hvert fall ikke vil si at man vil gå utover det. Nå er det slik at tida går, og ting endrer seg, selv om noen forsøker å fortelle historien om hvordan ting var tidligere. Ett eksempel på det er jo elbilen. Det er klart at når man har få elbiler, er det lite behov for ladestasjoner. Heldigvis har vi ført en politikk som har gitt flere elbiler. Det er jo ikke slik at det kun er den nye regjeringen som har gjort at det er bygd ut ladestasjoner. Oppbyggingen av Transnova og satsingen der, og det som etter hvert ble Enova, var det tverrpolitisk enighet om. Derfor må man jo tilpasse politikken til den tida man til enhver tid er i.

Jeg forstår godt at statsråden vil snakke om tida før den rød-grønne tida, men man kommer ikke unna det at det er de rød-grønne som har løftet bymiljøavtalene. Men tilbake til Enova og Transnova: Føler statsråden seg trygg på at de oppgavene som Transnova tidligere hadde, nå blir godt ivarettatt av Enova?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:29:45]:** Ja, jeg føler meg veldig trygg på at Enova forvalter det totale ansvaret de har. De har både fått langt større rammer enn de har hatt tidligere, og de har fått større ansvar, slik at de kan se ting i en helhet. Det er ingen grunn til å tro at ikke Enova gjør den jobben. Hvis Arbeiderpartiet dog er i tvil, må de gjerne ta til orde for det.

Jeg vil også bare minne om at jeg så langt ikke har registrert at det ble inngått en eneste bymiljøavtale under forrige regjering. Jeg synes det er veldig bra at vi nå har fått inngått en avtale med Trondheim – rød-grønt styrt – så partifargen her betyr ingenting. Det viktigste er at vi sam-

men klarer å finne ut hvordan vi skal bygge ut kollektivløsninger i byer, slik at folk får et bedre alternativ.

Jeg synes det vitner om populisme når Arbeiderpartiet i sin nasjonale transportplan nekter å si at staten i det hele tatt skal forplikte seg til å bidra. Da var det bare slik at staten kan bidra, men ikke at staten skal bidra. Når dagens regjering femdobler beløpet i forhold til hva de pleide å gjøre under rød-grønn regjering, er det plutselig for lite. Jeg synes det vitner mer om litt populisme fra representanten Juvik.

**Kjell-Idar Juvik (A) [17:30:53]:** Nå skal vi ikke ha noe norgesmesterskap i populisme her. Jeg er ikke helt sikker på hvordan det ville ha slått ut til slutt. Men jeg vil bare nevne at det ikke er et populistisk tiltak når et landsmøte i et stort parti som Arbeiderpartiet gjør et vedtak, og det er jo det vi snakker om her i dag. Det er det vi fremmer på nytt her i dag, når det gjelder forpliktelsene, og når det gjelder 70 pst. Jeg kan jo forstå at statsråden synes det høres stort ut og er et hårete mål å nå, og jeg registrerer at man er overfornøyd med å skulle nå 50 pst., men det er jo ikke slik at det er populisme når man har forankret det på den måten.

Spørsmålet mitt blir på nytt – bare for å sjekke om statsråden føler at han har svart tydelig nok: Er det slik at man også i neste NTP vil legge seg på en makslinje på 50 pst., eller vil man være med på å vurdere en høyere andel i enkelte store prosjekter?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:31:54]:** Jeg tror alle som er kjent med Nasjonal transportplan – og ikke minst burde være det i et stort, ansvarlig parti – vet at en ikke går ut og konkluderer på Nasjonal transportplan før den framlegges for Stortinget.

Men det jeg er veldig fornøyd med, er at dagens flertall i Stortinget sørger for at bymiljøavtalene gir fem ganger mer penger i statlig støtte til kollektivinfrastruktur enn det representanten Juviks parti vedtok da de selv styrte. Vi bevilger altså 40 pst. mer penger til belønningsordningene. Det betyr at f.eks. Oslo kom særdeles godt ut, for her er også behovene størst. De får altså fem ganger mer penger i 2016 enn de fikk i snitt i 2012 og 2013. Det er én ting å snakke om hvilke målsettinger en vedtar på sine partimøter, og en annen ting hva en faktisk vedtar og gjennomfører når en sitter og styrer landet. Der har dagens flertall ingenting å skamme seg over. Det kommer også de kollektivreisende særdeles godt til gode.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:33:06]:** Det er resultatene som teller, og utslippene fra Norge går altså opp under Ketil Solvik-Olsen, også fra transportsektoren, som samferdselsministeren sa. Det er altså resultatene, og ikke hvor mange ganger man sier teknologi og klima, som teller.

Så synes jeg statsråden har en enestående og imponerende evne til å kose seg over alle tingene han er blitt tvunget til å gjennomføre. Han nevner i fleng biodrivstoff og nullutslippsferger som ting han nærmest har drevet igjennom, på tross av at han og Fremskrittspartiet er blitt tvunget av flertallet til å gjennomføre det. Og flertallet av

jernbaneinvesteringene som er kommet i denne stortingsperioden, er tvunget igjennom av Kristelig Folkeparti og Venstre – kudos til dem, null ros til statsråden.

Det sentrale spørsmålet er: Kommer statsråden til å legge fram en klimastrategi, eller kommer han til å følge det Stortinget har sagt i forbindelse med NTP, nemlig at det skal settes et tallfestet mål for klimagassutslippsreduksjoner i NTP?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:34:12]:** Jeg minner representanten Eidsvoll Holmås om hva som faktisk står i regjeringsplattformen. For i regjeringsplattformen, som Stortinget ikke har vedtatt, og der Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ikke hadde en finger med i spillet, står det at denne regjeringen skal ta i bruk nullutslipps- eller lavutslippsteknologier innenfor samtlige områder på samferdselssektoren så fort teknologien er tilgjengelig.

Det er det vi holder på å gjøre. Det at Stortinget og opposisjonen i etterkant har vedtatt liknende mål, betyr ikke at vi dermed tvinges i den retningen, når vi allerede har begynt å marsjere i den retningen. At vi på en måte heier hverandre fram, får vi heller ta som en god ting. Men jeg forstår at det smerter litt for SV når de ikke får framstille seg selv som det mest offensive partiet i klimapolitikken. Jeg minner om at klimameldingen SV la fram, skisserte lavere utslipp i oljesektoren. Oljemeldingen de rød-grønne la fram, skisserte økte utslipp. Vi ser at resultatene av rød-grønn politikk var økte utslipp fra oljesektoren. Det er det som skisseres av de siste utslippstallene.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:35:16]:** Jeg merker meg at statsråden igjen gjør det han ofte gjør når han er i debatt, han hopper bukk over spørsmålet og raljerer istedenfor. Det som var spørsmålet mitt, var følgende: Flertallet i Stortinget stemte ned Høyre og Fremskrittspartiets forslag om å ha klimastrategier i Nasjonal transportplan. Det skjedde i fjor. Det vi ville ha istedenfor, var et tallfestet mål, et klimamål, for utslippsreduksjoner i Nasjonal transportplan. Statsråden snakker fortsatt om klimastrategier som om Stortinget ikke hadde fattet noe vedtak. Vel, det er statsrådets stil. Men jeg vil ha statsråden til å svare bekræftende på: Kommer han til å følge Stortingets vedtak om å legge til grunn et utslippsreduksjonsmål i Nasjonal transportplan?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:36:10]:** I grunnlagsmaterialet fra transportetatene ligger det inne et mål om å kutte utslipp. Ergo er det altså en del av tenkningen at vi skal få utslippene ned. Vi forholder oss selvsagt til vedtakene Stortinget har gjort, men det betyr ikke at vi forholder oss til alle tanker SV har om hvordan målene skal nås. Vi har fått til lavere gjennomsnittlig utslipp fra nye biler nå enn det det var da representanten Eidsvoll Holmås var i regjering. Sånne ting nekter en å forholde seg til når representanten diskuterer klimapolitikk, men det er like fullt et faktum. Det er flere ladestasjoner, det er flere landstrømanlegg, det er mer av alt som er i klimariktig retning, sammenliknet med da representanten Eidsvoll Holmås satt i regjering. Jeg synes det er litt rart når en gir inntrykk av at

det faktisk nesten er mindre av alt som er godt, istedenfor å akseptere og innrømme at ting har gått i riktig retning, og at det er mer av det. Men vi må også leve med gamle vedtak som f.eks. gjør at utslippene fra oljenæringen har økt det siste året.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:37:18]:** Jeg forventer ikke at statsråden skal være tankeleser for SV, jeg forventer at statsråden forholder seg til stortingsvedtakene som er fattet. Der sier vi altså helt klart at det skal settes et klimamål for Nasjonal transportplan. Grunnen til at det er viktig, og grunnen til at det hadde vært viktig å stadfeste dette tallet før statsråden legger fram Nasjonal transportplan, er at det er enormt stor forskjell på om man har ambisjoner om å kutte 2 pst. klimagassutslipp i transportsektoren, eller om man har ambisjoner om å kutte 50 pst. innen 2030.

Men la nå det ligge, jeg har et helt konkret Oslo-spørsmål. Statsråden latterliggjør Arbeiderpartiets forslag om 70 pst. og framstiller det som om alle tiltak får 50 pst. i storbyene av større investeringer. Meg bekjent gjelder det ikke signalanlegget i Oslotunnelen, som vil føre til 25 pst. økt kapasitet gjennom Oslotunnelen, sentrumstunnelen for T-banen, og i tillegg 7 000 ekstra folk. Vil han garantere 50 pst. der?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:38:24]:** Jeg konstaterer at spørsmålsstilleren selv leverte 0 kr til den type anlegg, så når dagens regjering har sagt at vi skal bevilge 50 pst. til nye infrastrukturprosjekter, og det er det bymiljøavtalen også handler om, er det altså mer enn det utfordren her utfordrer med. Jeg latterliggjør ikke diskusjonen om at vi skal bidra mer med statlige midler til å bygge kollektivinfrastruktur i de største byene. Jeg bare påpeker at den som selv leverte 10 pst. i snitt til Bergen, nå mener at 50 pst. er for lite. Da kan heller de som lytter til debatten, vurdere hvem de tror mest på.

Men så er det også dette med ambisjoner. Vi vet at representanten Eidsvoll Holmås representerte en regjering som hadde ambisjoner om å rense Kårstø i 2009. Det har fortsatt ikke skjedd. De hadde ambisjoner om å rense Mongstad i 2014. Det har ikke skjedd. Det å bli belært om ambisjoner etter at man nå ser resultatene selv ... Nei, vet du hva, da stoler jeg mer på egen dømmekraft og tiltakene dagens flertall allerede er i gang med.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Nikolai Astrup (H) [17:39:56]:** Jeg merker meg at representanten Eidsvoll Holmås kritiserer statsråden for raljering. Det er jo en øvelse som representanten Eidsvoll Holmås er vel kjent med – og ganske god på.

La meg starte med representanten Juvik, som mener regjeringen setter alt på vent og venter på EU før vi gjennomfører tiltak. Dette må jo være et utslag av manglende innsikt i hva regjeringen og samarbeidspartiene faktisk gjør. Denne debatten burde i så fall være opplysende for repre-

sentanten Juvik, for det er ingen tvil om at det aldri har skjedd så mye for å fremskynde et grønt skifte i transportsektoren som det har gjort under denne regjeringen, med støtte fra de samarbeidspartiene som vi har en samarbeidsavtale med.

Eksemplene har vært nevnt – og de er mange – i debatten allerede. Jeg skal ikke gå inn på alle, men jeg synes det er verdt å dvele ved eksemplet som brukes om at man ønsker å bruke inntil 70 pst. statlige midler på kollektivtiltak i de store byene, for det er jo bevist under de rød-grønne at inntil 70 pst. kan være 10 pst. – og da foretrekker jeg faktisk at man bevilger 50 pst. til de store tiltakene, slik at kommuner og fylkeskommuner er i stand til å gjennomføre de viktige, store prosjektene.

Tilskuddsordning for sykkel er et annet eksempel, det er brukt 250 mill. kr der i 2015 og 2016, og dette er jo under en ordning som Arbeiderpartiet stemte ned da de selv satt i regjering. Nå gjennomfører vi – og vel så det.

Jeg satt selv og forhandlet klimaforliket i 2012 og husker godt hvordan vi måtte dra de rød-grønne med oss for å få dem med på noe som var ambisiøst og forpliktende for fremtiden. Årsaken til at det var et klimaforlik – og det kan det være greit å minne representanten Eidsvoll Holmås om – var jo at regjeringen hadde lagt frem en klimamelding som ble slaktet unisont av både opposisjonen og også av det sivile samfunn og miljøbevegelsen for øvrig, og det var behov for å få på plass mer forpliktende tiltak. Det bidro vi til.

Så har representanten Eidsvoll Holmås også snakket om klimastatistikk, og da kan det være verdt å nevne at fra 2006 til 2007 gikk utslippene kraftig opp, under de rød-grønne, så falt de til en bunn under finanskrisen i 2009, og så gikk de kraftig opp igjen i 2010. Men det er altså ikke slik at det er finanskrisen og nedgang i økonomisk aktivitet som skal redde oss, det er omstilling til et samfunn der vi opprettholder aktiviteten, men reduserer utslippene. Det er den frikoblingen av økonomisk vekst og utslipp vi må få til, og vi redder ikke verden ved å gjøre Norge til et fattig land. Det tror jeg det kan være greit for representanten Eidsvoll Holmås å legge seg på minne.

Så har regjeringen gjort noe viktig, og det er å invitere til at vi slutter oss til EUs klimapolitikk i 2030. Det kommer til å medføre en betydelig omstilling i transportsektoren og betydelige utslippsreduksjoner frem mot 2030.

**Kjell-Idar Juvik (A) [17:43:13]:** Det er flott at komitélederen og saksordføreren er fornøyd med sitt påtrykk med tanke på det grønne skiftet. De får det til å framstå som noe som har skjedd etter regjeringsskiftet. Det vet både representanten Astrup og jeg ikke er tilfellet. Grunnen til at jeg dro det fram i mitt innlegg, er at man konsekvent utsetter alle gode forslag og heller ikke kommer med mangfoldet av forslag til Stortinget. Det er faktisk Stortinget selv som har levert representantforslag på representantforslag for å få fart i det grønne skiftet.

Så er det nå slik, og det får man bare godta at man har vanskelig for å forstå, at Arbeiderpartiet foreslår opp til 70 pst., for man ser at det ikke er tilstrekkelig og man er ikke fornøyd med 50 pst. Det er etter klare tilbakemel-

dinge – ikke minst fra byen vi sitter i nå, men også fra andre.

Så prøver man å framstille det slik at Arbeiderpartiet ikke er for satsing på sykkel. Da har man i hvert fall ikke fått med seg de budsjettene som har vært i denne transportplanen, som jeg kan gå god for. Og så kan man bare fortsette med å se bakover i tid – langt tilbake i tid. Vi har en statsråd som ønsker å se helt tilbake til 1963, før både han og jeg ble født. Det kan man gjerne gjøre for å raljere med andre partier, men jeg synes kanskje heller vi burde se litt mer framover.

Jeg konstaterer at av de forslagene som ligger i dag, er det ingen av dem regjeringspartiene på det nåværende tidspunkt går inn for.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:45:06]:** Jeg skal være kort. Det er altså sånn at representanten Nikolai Astrup sier klart ifra at de ser for seg en stor og betydelig omstilling fram til 2030 som følge av inngåelsen av den avtalen med EU som han nevner. Jeg vil bare gjøre oppmerksom på at det nå pågår – og jeg vil anbefale representanten Astrup å følge med på den – en utveksling mellom både regjering og EU og mellom energi- og miljøkomiteen og statsråden på klimafeltet, der det jo nå blir tydeligere og tydeligere at regjeringen legger opp til en ganske bred strategi der man skal plante skog i Norge og gjennomføre skogtiltak istedenfor å gjennomføre utslippsreduksjoner, og der man legger opp til å benytte seg av utslippskvoter, altså reduksjoner i transportsektoren i andre land, istedenfor å gjøre noe i Norge.

Jeg er bekymret over den utviklingen og synes at dette er nok et eksempel på at regjeringen bare skyver på utslippsforpliktelsene, sier de ikke vil komme tilbake igjen og fastsette noe som helst for transportsektoren før EU har gjort seg ferdig med sitt arbeid, istedenfor å gjøre det en offensiv regjering burde ha gjort, nemlig å si at de har tenkt å følge med EUs utvikling med sitt arbeid med klimakutt parallelt, med akkurat de samme planene for gjennomføring av dette. Men planer får vi altså ikke. Konkrete planer for hvordan vi skal kunne bli et nullutslippssamfunn, og hvor mye som skal kuttes, hører jeg ikke at statsråden sier at han skal legge fram i forbindelse med Nasjonal transportplan, og jeg oppfordrer statsråden til å overraske meg positivt. Hvis han gjør det, så skal jeg jammen gi beskjed.

Den tingen som jeg synes det er viktig å påpeke når Nikolai Astrup drar opp dette her med bredt klimaforlik, er at det er helt klart at grunnen til at vi fra vår side i SV ønsket brede klimaforlik i den forrige regjeringsperioden, var at vi hadde tro på og håp om at det skulle dra utviklingen i riktig retning. Den gangen kom det forslag fra både Venstre, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Høyre med ting som bidro, og som det var mulig å finne sammen om at gikk i positiv retning. Denne gangen, i løpet av denne stortingsperioden, er det ikke fremmet ett bredt, inviterende dokument med utslippsreduksjoner, med ambisiøse utslippsreduksjoner i Norge, for å bevege oss nærmere de målsettingene vi satte oss i 2007, i 2008 og i 2012 – ikke ett dokument som beveger oss i den retning. Det man utelukkende har gjort, er å avskaffe alle de nasjonale målene fram

mot 2030. Det har Kristelig Folkeparti og Venstre vært med på, og så har man bare satt mål på EU-nivå. Det er det motsatte av å være driver for omstilling, det er stagnasjon, og dessverre bakoverskuende istedenfor framoverskuende.

**Magne Rommetveit (A) [17:48:17]:** Eg er her på Stortinget og spesielt i transport- og kommunikasjonskomiteen fordi eg vil vera med og byggja landet og prøva å få til noko for framtida. Dette framstår meir som ein historietime med kva som skjedde før, og ikkje det som er dei store utfordringane: kva me skal få gjort. Spesielt gjeld det dette med historikken til Bergen. Bergen er jo ein historisk by – ja. Så vert det sagt at ein har fått 10–15 pst. statleg bistand frå dei raud-grøne når det gjeld kollektivsatsing. Det store i Bergen er jo bybana. Men eg var med i transportkomiteen på den tida, og då var det slik at Framstegspartiet ikkje ville ha noka bybane – dei kalla det for somletrikk, og det var noko ein ikkje skulle bruka pengar på, i alle fall ikkje statlege pengar. Lokalt var dei òg skeptiske, men no er dei for bybane, og alle likar bybane. Høgre var veldig oppteken av – for då var det belønningsordning, det var belønning til dei store byane, dei fekk ei belønning i forkant for at dei skulle satsa på kollektiv – og meinte at nei, der skulle ein berre leggja til grunn objektive kriterium. Me søkte då etter dei objektive kriteria. Då hadde ikkje Bergen fått noko. Så gjennom belønningsordning fekk Bergen rundt ein halv milliard over nokre år, som utelukkande gjekk til bybane. No snakkar ein om at det berre gav 10–15 pst., og no vil ein gje 70, mens me garanterer 50 pst., fem gongar meir enn det ein gav. Eg synest det vert veldig feil – når ein ser på dette, dersom ein først skal driva med historikk. Men i utgangspunktet synest eg ikkje me skal driva med historikk; det er kontrollkomiteen som skal grava i slikt. Me skal byggja landet, me, og sjå framover. Då må ein gle seg over at mitt parti på landsmøtet har sagt inntil 70 pst. Me skal jo slita veldig for å få tak i så mykje, men likevel: Det viser seg at kollektivutfordringane i dei store byane er større enn det me hadde trudd, og det er ikkje berre behov for investering, men også for drift. Eg stilte spørsmål i spørjetimen for ikkje så lenge sidan om ein ville opna for at meir av bompengane kunne gå også til drift, for det er etterspurt i desse store byane. Men då snakka statsråden om noko anna, og så sa han at staten skal gje meir. Eg trur ikkje det er lagt opp til at staten skal gje meir, men det vert spennande.

**Nikolai Astrup (H) [17:51:19]:** Representanten Juvik tok igjen opp sin påstand om at vi utsetter alle gode forslag, og det ble nevnt av representanten Eidsvoll Holmås at det kommer mange forslag i Stortinget. Det er riktig, det kommer mange forslag i Stortinget, men det betyr ikke nødvendigvis at det er gode forslag. Og det historien de siste par årene har vist, er at regjeringen og samarbeidspartiene klarer å finne sammen om tiltak som er ambisiøse, og som kommer til å gi store resultater fremover.

Det er jo ikke riktig at det ikke gjøres noe i Norge, slik representanten Eidsvoll Holmås sier. Det har skjedd enormt mye på biodrivstoff, og det kommer gode nyheter stadig vekk om nye industrielle prosjekter som en følge av

at rammevilkårene er endret av regjeringen og samarbeidspartiene.

Elbilpolitikken er trukket frem. La oss huske på at de rød-grønne var ikke villige til å strekke seg lenger enn at vi skulle ha elbilfordeler til det var solgt 50 000 biler eller 2017, avhengig av hva som kom først. Nå har vi forlenget elbilfordelene lenge etter at vi har passert 50 000 solgte biler, vi har endret avgiften for ladbare hybridbiler, slik at de også er blitt et godt alternativ. Og det er ikke slik at elbilsalget stagnerer av mangel på fordeler – om noe, er det at tilbudet av biler er for lite til å møte behovet til en grisgrendt befolkning i et land som Norge. Det kommer til å endre seg. Nå har Volkswagen sagt at de kommer til å satse på helelektriske biler i hele kjeden sin. De skal bygge en batterifabrikk som er dobbelt så stor som det Tesla er i ferd med å bygge. Dette kommer til å endre seg, og Norge er ekstremt godt posisjonert til raskt å fase inn mange nullutslippskjøretøy med de rammevilkårene som denne regjeringen og samarbeidspartiene har fått på plass. Jet fuel får nå omsetningspåbud av biodrivstoff fra 2018. Vi ser på hvordan vi kan bytte ut dieseltogene med miljøvennlige alternativer, og grønn skipsfart er et av satsingsområdene til regjeringen. Så det jobbes systematisk i alle ledd i transportsektoren for å redusere utslippene.

Så øker utslippene med 1,5 pst. fra i fjor. Men la oss se hvor de økte. De økte i all hovedsak innenfor kvotepliktig sektor, de økte innenfor industri, og de økte innenfor petroleum. Men det betyr at når det øker innenfor kvotepliktig sektor, stiger ikke de europeiske utslippene, og det er altså i transportsektoren at norske utslippsreduksjoner virkelig kan ha en effekt på det globale utslippsregnskapet, og derfor jobber vi så systematisk som vi gjør med dette.

Noen var inne på belønningsordningen. Jeg tror det var representanten Rommetveit som hadde en liten historie-tid for oss der. La oss se på Oslo. Biltrafikken i Oslo gikk ned med 7 prosentpoeng mellom 2007 og 2014, og i samme periode var befolkningsveksten 14 pst., og Oslo fikk smuler av regjeringen i belønningsmidler. Det mener jeg var feil. Heldigvis har denne regjeringen rettet opp denne feilen.

**Presidenten:** Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [17:54:58]:** Igjen gjen-tar representanten Nikolai Astrup sin påstand om at når utslippene går opp i kvotepliktig sektor, så går de ned i EU. Det er – objektivt sett – feil. Det er så mange overskuddskvoter i EU at det er ingen andre steder som må redusere selv om utslippene går opp i Norge.

Jeg synes det er interessant at det som representanten Nikolai Astrup trekker fram som er så mye bedre under denne regjeringen enn under den forrige regjeringen, er biodrivstoffsatsing, all den tid det er sånn at biodrivstoffsatsingen er noe som regjeringen i to omganger er blitt tvunget til å gå med på, selv om Finansdepartementet tok omkamp fram mot revidert nasjonalbudsjett og

skapte usikre rammebetingelser – igjen, ære være Kristelig Folkeparti og Venstre.

Jeg sa ikke at antall elbiler går ned på grunn av mangel på fordeler. Jeg sa at elbilsalget gikk ned, og grunnen til det er at vi har to statsråder fra Fremskrittspartiet som sitter med nøkkelen her, og som motsetter seg enhver økning i den samlede fossilbilprisen, og da vil heller ikke elbilene bli mer konkurransedyktige.

**Nikolai Astrup (H) [17:56:18]:** Når det gjelder kvotepliktig sektor, oppfatter jeg at representanten Heikki Eidsvoll Holmås tar feil av flere grunner. Det er slik at antall utslippsrettigheter i EU vil gå ned med 43 pst. i 2030 innenfor kvotepliktig sektor sammenliknet med 2005. Det betyr alt annet like at utslippene i Europa vil gå betydelig ned i denne sektoren, og industrien og petroleumssektoren er omfattet av dette.

Jeg mener Norge bør ha ambisjon om å ta en større del av industriveksten internasjonalt enn det vi gjør i dag, og det vil også være bra for det globale klimaet. Det vil gjøre at utslippene fra industrien isolert sett kan gå noe opp i Norge, men det gjør at de globale utslippene går kraftig ned alt annet like, og så må vi bistå med teknologiutvikling for å gjøre industrien vår så ren som overhodet mulig innenfor de rammene vi har tilgjengelig.

Når det gjelder biodrivstoff, mener jeg at representanten Eidsvoll Holmås har frekhetens nådegave, for jeg husker meget godt at daværende statsråd Erik Solheim åpnet et nytt biodieselanlegg i Norge, og et par måneder senere innførte den samme regjeringen en biodieselavgift som gjorde at det samme anlegget måtte stenge, som en direkte konsekvens av regjeringens avgiftspolitik. Så når representanten Eidsvoll Holmås snakker om at vi har spredd usikkerhet om rammevilkårene for denne bransjen, vel, da bør han ta en titt i speilet, for var det noen som skapte usikkerhet om dette – og ikke bare skapte usikkerhet, men satte hele den industrielle satsingen i Norge på vent – var det jo nettopp de rød-grønne. Jeg skjønner at det ikke var representanten Eidsvoll Holmås' ønske at det skulle bli slik, men det var altså på hans vakt det skjedde, og han må ta ansvaret som en følge av det.

Når det gjelder fossilbilparken, har vi – regjerings- og samarbeidspartiene – endret bilavgiftene, slik at vi vektlegger CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> i enda sterkere grad enn i dag. Det er positivt, ikke minst når EU nå er i ferd med å revidere sitt testregime for disse bilene, og da vil Norge ha et avgiftssystem som er meget godt tilpasset fremtiden, og bidra til at vi klarer å fase inn så miljøvennlige biler som overhodet mulig, så raskt som mulig, og ikke minst med en betydelig andel null- og lavutslippsbiler, takket være at vi har videreført de fordelene som har ligget der, og vi har ambisjoner om å fortsette å gjøre det.

Vi må ha et avgiftssystem som står i forhold til de ambisjonene vi har for 2030. De ambisjonene er høye, og heldigvis er det en samlet komité som står bak de ambisjonene. Det lover godt for fremtiden – så kan vi la historie være historie og se fremover, og da har vi mye å glede oss til – og forhåpentligvis også for fremtidige generasjoner.

**Presidenten:** Det finnes nok bedre uttrykk enn å si om sine meddebattanter at de har «frekkhetens nådegave».

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

Sak nr. 11 [17:59:32]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse (Innst. 310 S (2015–2016), jf. Dokument 8:66 S (2015–2016))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Kjell-Idar Juvik (A) [18:00:33]** (ordfører for saken): I denne saken har komiteen i all hovedsak vært enige om det meste, med noen få unntak.

Luftfarten spiller en viktig rolle, og flytrafikken er sentral i et velfungerende samfunn. Luftfarten er uten tvil en del av kollektivtransporten i Norge, og flytrafikken er helt nødvendig for effektiv mobilitet både i og utenfor landets grenser.

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner og flysikringstjenester. I tillegg kommer de ikke-statlige flyplassene.

Luftfarten skal tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem med god tilkomst for alle. I tillegg skal transportsystemet dekke samfunnets behov for transport og fremme nasjonal og regional utvikling.

Norge er et langstrakt land, og folk i Norge er avhengige av fly for å komme seg raskt og effektivt rundt i dette landet. En samlet komité ser derfor på flyrutene som en viktig del av kollektivtilbudet, ikke minst i Distrikts-Norge, der man mange plasser har få alternativer.

Flyselskapene har de senere år tatt viktige grep i mer miljøvennlig retning. Tiltak som å redusere drivstoffbruket er bra for luftfartens økonomiske bærekraft, samtidig som det sparer miljøet for utslipp. Økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et framtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen er komiteen enig om bør stimuleres og intensiveres.

Derfor er det gledelig at Avinor allerede satser på biodrivstoff, og at dette nå er gjort tilgjengelig på Oslo Lufthavn – faktisk som den første flyplassen i verden. Avinor har i tillegg satt av 100 mill. kr over en tiårsperiode til satsing på biodrivstoff og ser for seg en konkurransedyktig pris i 2025.

Flere industrielle aktører arbeider med å utvikle produksjon av syntetisk biojet. Med stor tilgang på biomasse fra skog her i Norge og Norden har vi gode forutsetninger for slik produksjon. Teknologien er kjent, men må utvikles videre gjennom storskalaproduksjon.

På sikt – ja, for så vidt allerede – mener man også at alger, både mikro- og makroalger, vil være relevant, også når det gjelder biodrivstoff. Utredninger, bl.a. et felles prosjekt mellom flybransjen og Avinor, viser at produksjon av biojet er fullt mulig i Norge. Kostnadene for slik produksjon i oppstartsårene vil ligge høyere enn forventet markedspris for fossilt brennstoff.

Det er derfor viktig med incentiver slik at en får fortgang i etablering av bærekraftig jetdrivstoff i Norge. Økonomisk støtte til produksjon av biodrivstoff i en oppstartsperiode kan bidra sterkt til utvikling av ny bioindustri i Norge, styrke norsk skogsindustri samt gi viktige bidrag til en mer klimavennlig luftfart.

Avinor selv har satt seg som mål at biodrivstoff skal utgjøre 30 pst. av alt flydrivstoff i 2030.

En samlet komité med unntak av Venstre åpner også for en uavhengig kartlegging av flyplasstilbudet i østlandsområdet, og man ber også om at det sees nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.

Dette er blitt enda mer aktualisert med vedtaket fra Rygge sivile lufthavn, som ble kjent sist uke, om å legge ned Moss Lufthavn Rygge fra 1. november 2016 på grunn av den mye omtalte flyseteavgiften.

Etter informasjon fra Avinor er flyplasskapasiteten på Østlandet allerede utredet av et svensk firma i forbindelse med NTP-rapporten uten at jeg er kjent med alle detaljene i denne. Denne uavhengige utredningen viser i hvert fall at OSL når sitt kapasitetstak i 2030 med 90 planlagte bevegelser per time og da vil utløse behov for en tredje rullebane.

Komiteen er samstemt om å gjøre Oslo Lufthavn til et sterkt knutepunkt for å kunne utvikle gode, sammenhengende rutesystemer som dekker behovene også i Distrikts-Norge, og hindre trafikkoverføring til utenlandske knutepunkt som f.eks. København, Stockholm, Amsterdam, London og Frankfurt.

Komiteen mener Sandefjord og Moss Lufthavn er gode lufthavner for sine regioner, men ikke kan fylle rollen som nasjonalt luftfartsknutepunkt.

Komiteens flertall, utenom Senterpartiet og Venstre, viser for øvrig til budsjettinnstillingen for 2015, der komitéflertallet uttalte:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil påpeke at det haster med å avklare nødvendig areal for tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.»

Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Det er som sagt stor enighet i komiteen, med unntak av Venstre, som sikkert vil argumentere for sitt syn selv.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Nils Aage Jørgstad (H) [18:05:58]:** Jeg vil først takke Kristelig Folkeparti for å ha fremmet et viktig og dagsaktuelt dokumentforslag, et forslag som fokuserer på to viktige elementer.

For det første er det klimautfordringene.

Flyelskapene har de senere år tatt viktige grep i mer miljøvennlig retning, med tiltak som både reduserer drivstofforbruket og øker bruk av bærekraftig biodrivstoff. Utredninger viser at produksjon av biojet er mulig i Norge, men at kostnadene for produksjonen i oppstartsårene vil ligge høyere enn forventet markedspris for fossilt brennstoff. Det er derfor viktig at staten bidrar med incentiver slik at en får fortløpende i etablering av bærekraftig jetdrivstoff i Norge.

Stortinget ber regjeringen vurdere om virkemidlene som i dag finnes for utvikling, produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff og andre null- og lavutslippsløsninger, er tilstrekkelige. Målet må være at luftfarten kan oppnå de utslippsreduksjonene som er nødvendige for at Norge skal kunne innfri sine utslippsforpliktelser innen 2030.

Økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et framtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Det vises her til budsjettforliket mellom regjeringen og samarbeidspartiene, der det ble enighet om å redusere startavgiften med 25 pst. for fly som benytter 25 pst. bærekraftig biodrivstoff, med sikte på å erstatte denne ordningen med et omsetningskrav fra 1. januar 2018.

Enovas fond for klima, fornybar energi og energiomstilling er nær doblet siden 2013 og nærmer seg 70 mrd. kr. Avkastningen fra dette fondet kan også benyttes til å støtte pilotanlegg og teknologiutvikling knyttet til null- og lavutslippsløsninger for flytrafikken. Innovasjon Norges miljøteknologiordning er nær tredoblet siden Stoltenberg II-regjeringens forslag til statsbudsjett for 2014 og bidrar gjennom dette til å støtte en rekke bedrifter.

I vedlegg 1 til NTP 2018–2029, Grunnlag for klimastrategi, står det:

«I retningslinjene for NTP 2018–2029 er det overordnede målet for transportsektoren formulert slik: «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Etatene må utvikle sin rolle som kunnskapsleverandør og pådriver for å oppfylle forventningene samfunnet har til sektoren, samtidig som lavutslippssamfunnet legges som en langsiktig premiss for framtidige prioriteringer i samspill med hensynet til sikkerhet og verdiskaping.»

I dette vedlegget har etatene valgt å legge til grunn absolutte kutt på 50 pst. i forhold til dagens utslipp på 16,5 mill. tonn innen 2030, noe som er i tråd med Meld. St. 13 for 2014–2015, Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU.

Det er imidlertid verdt å merke seg at klimastrategien konkluderer med at uten en storstilt overgang til ny teknologi og nye typer drivstoff vil det være nærmest umulig å oppnå tilstrekkelig store kutt i klimagassutslippene til 2030.

Den andre delen av Kristelig Folkepartis forslag omfatter den samlede flykapasiteten på Østlandet.

I Norge er luftfarten en del av kollektivtransporten. Luftfarten skal tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem med god tilkomst for alle. Det er behov for en samlet kartlegging av flyplasskapasiteten i østlandsområdet, hvor bl.a. Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge inngår. Dette aktualiseres i forbindelse med behandlingen av NTP 2018–2029. Tidspunktet for når en tredje rullebane på Gardermoen skal bygges, må vurderes i lys av en slik totalanalyse. Det som ikke kan vente, er avgjørelsen av hvor en eventuell tredje rullebane på Gardermoen skal lokaliseres.

Vi har i dag fem ikke-statlige flyplasser. Høyre mener at utredningen som Avinor har utført, i liten grad er opptatt av at de ikke-statlige flyplassene er med på å gi flypassasjerene en valgmulighet.

Vi mener at de ikke-statlige flyplassene har en plass i norsk luftfart. Støyen rundt flypassasjeravgiften må ikke skygge over det faktum at det er mange andre elementer som er av større betydning for de ikke-statlige flyplassene. Ikke minst gjelder dette forholdet til Avinor. Det er årsaken til at vi ønsker en uavhengig utredning som kan være et korrektiv til det som ligger i grunnlagsdokumentet til NTP. Det betyr ikke at Høyre vil rokke ved OSL Gardermøens rolle som den sentrale «hub»-en – både nasjonalt og i Skandinavia – men vi tror det er viktig at det finnes konkurransedyktige korrektiver til Avinor.

**Åse Michaelsen (FrP) [18:11:00]:** Bruk av fly for både person- og varetransport har blitt et svært viktig og nødvendig transportmiddel for veldig mange. Mange lokalsamfunn har også blomstret betraktelig fram ettersom mindre flyplasser har gjort dem tilgjengelige for større markeder.

Det er en kjensgjerning at bruk av fly kommer til å øke. Miljøjustert? Ja. Og til glede for mange – selv om kanskje noen politikere hadde ønsket å forby luftfart generelt.

Fremskrittspartiet har alltid vist til teknologiutvikling og hvordan enkle grep setter markedet i stand til å levere de tjenester og varer vi er ute etter. Vi har vært klare på at gulrot framfor pisk må være mantraet.

I denne saken om en bærekraftig luftfartssektor gjør også dette seg gjeldende. Fremskrittspartiet har alltid vært og er fortsatt skeptisk til avgifter framfor gode incentiver.

Jeg er derfor glad for at komiteen gjennom dette forslag kan jobbe videre for å få dette ytterligere på plass. Det har allerede blitt tatt gode grep for å sikre at flyelskapene belønnes for mer bruk av biodrivstoff. Dette gjøres med både redusert startavgift for fly og en stor økning i bevilgningene til Enova, som arbeider kontinuerlig med dette.

Selv om prosentandelen biodrivstoff per i dag ikke er så høy som vi kanskje kunne ønsket oss, er det i hvert fall et viktig signal om at vi er på vei i riktig retning. Det er uten tvil når man ser all den oppmerksomheten som OSL har fått i forbindelse med etablering av dette – det gir nesten kjendisstatus.

Fremskrittspartiet ser positivt på at vi også utover dette kan se nærmere på hvilke incentiver som kan være nyttige for å sikre at produksjon og bruk av biodrivstoff fortsatt

øker. Videre mener vi det er viktig å vurdere slike tiltak i sammenheng med utarbeidelsen av ny nasjonal transportplan, som skal vedtas våren/sommeren 2017. Den anledningen vi nå har til å se på våre transportformer helhetlig og i sammenheng, må vi benytte oss av.

Det er derfor videre viktig at vi gjennom denne transportplanen sikrer oss at vi får et helhetlig bilde av hvordan flyplassstrukturen blir i framtiden. Endrede og bedre forhold på vei eller bane mellom byer vil kunne gi utslag for lokale flyplasser. Dette må vi følge med på.

Gjennom dette forslaget støtter vi en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten i det sentrale østlandsområdet. Det vil være viktig for å kunne sikre forutsigbarhet for flyplassene. Det vil også være spesielt viktig for de private aktørene som ikke er en del av Avinor-systemet. Under dette kan vi kanskje se for oss en forlengelse av flytoget, at det som i dag går fra Gardermoen ned til Drammen, kanskje burde gå ned til Torp – nettopp for å sikre dem synergi av hverandre.

Folks transport- og reisevaner handler til syvende og sist om tilgjengelighet. Det jobbes i disse dager med flere ting som hele tiden utfordrer vårt reisemønster. Nye teknologiske nyvinninger gjør transport enklere og raskere. Bedre kapasitet på jernbanen eller øvrig kollektivtransport gjør at avstandene mellom by og land, nord og sør og øst og vest endrer seg. Denne utviklingen følger vi spent med på. Men teknologiutviklingen går så fort at det vel er de færreste av oss her i salen i dag som klarer å forestille oss at framtidens fly kanskje er førerløse, og at tog i framtiden ikke kommer til å gå på skinner – det kommer til å gå på vei. Det betyr at vi må legge til rette for vekst, legge til rette for etterspørsel og ikke minst for uante muligheter i framtiden.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:14:55]:** Dette representantforslaget er todelt. Vi har to forslag til vedtak, som begge ser ut til å få flertall i dag. Det er litt ulik tematikk i de to forslagene, og jeg vil gå inn på dem begge.

Det ene forslaget, som saksordføreren var inne på, handler om den samlede flyplasskapasiteten i det sentrale østlandsområdet. For luftfarten vil det bli stadig viktigere i tiden som kommer. Luftfarten er en viktig del av transportsystemet vårt. Vi har et langstrakt land, vi blir stadig flere som reiser, og befolkningen øker. Da er det viktig at vi sørger for å ha et tilbud som ikke bare møter dagens behov, men som også tar høyde for behovet i årene som kommer.

Reisemønstre og befolkningssammensetning endrer seg over tid. Det er en viktig oppgave for staten å vurdere luftfartens samlede behov og de samlede ressursene i et overordnet perspektiv, også hva gjelder infrastrukturen som ikke inngår i Avinors portefølje.

Derfor mener Kristelig Folkeparti, og jeg er glad for at flertallet støtter oss på dette, at det trengs en uavhengig utredning som gir en samlet kartlegging av flyplasskapasiteten i det sentrale østlandsområdet. Ja, det har vært mye oppmerksomhet, som flere har vært inne på, rundt Moss Lufthavn Rygge i senere tid. Denne flyplassen vil være en naturlig del av en slik utredning, og vi må se på hvilke muligheter som finnes. Samtidig vil jeg si at en slik uavhengig

utredning må gå utover denne dagsaktuelle problemstillingen. Det er viktig. Vi skal få en oversikt over det samlede behovet, og ikke minst hvordan vi kan utnytte ressursene best mulig. I det arbeidet skal det også ses nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.

Den andre saken – det andre forslaget vi har fremmet, og som vi i all hovedsak får tilslutning til – handler om en mer miljøvennlig flytrafikk.

Flyselskapene har selv tatt viktige grep i mer miljøvennlig retning og innført tiltak som reduserer drivstoffbruken. Det er bra. Det er bra for luftfartens økonomiske bærekraft, og det sparer samtidig miljøet for utslipp. Over tid kan den teknologiske utviklingen legge grunnlag for en kapasitetssterk luftfartsbransje, som er tilpasset nye markedsbehov, samtidig som miljøhensyn ivaretas.

I dette bildet er bærekraftig biodrivstoff et nøkkelord. Biodrivstoff, vel og merke bærekraftig biodrivstoff, er et framtidrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen bør stimuleres og intensiveres. Flere industrielle aktører arbeider med å utvikle produksjon av syntetisk biojet. Det er god tilgang på biomasse fra skog i Norge og i Norden, og vi har gode forutsetninger for slik produksjon. Teknologiene er kjente, men det må utvikles videre gjennom storskalaproduksjon, som kan være kommersiell og bærbar også i et økonomisk perspektiv. Så vet vi samtidig at produksjonskostnadene vil ligge høyere enn forventet markedspris for fossilt brennstoff i en oppstartfase. Derfor foreslår Kristelig Folkeparti at staten skal bidra med incentiver. Da kan vi få til en raskere innfasing, og vi kan få forgang i etableringen av bærekraftig biodrivstoff for fly i Norge.

Samtidig vil dette også være positivt for norsk skogindustri. Jeg viser til det som nå ligger som forslag til vedtak. Det er et meget godt forslag. Det er positivt for luftfarten, det er bra for klimaet, og det vil kunne bidra til at Norge i samarbeid med EU kan innfri sine utslippsforpliktelser om 40 pst. reduksjon innen 2030.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:19:34]:** Jeg ønsker først og fremst å takke Kristelig Folkeparti for å ha fremmet dette forslaget. Det er en viktig sak, og det er viktig at vi får debattert den. Dernest ønsker jeg å takke sakens ordfører for å ha samlet så stor oppslutning om de tre vedtakspunktene som ligger her. Det synes jeg også er veldig positivt.

Luftfarten er viktig for hele landet. Det er kollektivtrafikk. Jeg bruker å si at det er bussen min. Uten muligheter til å ta fly hadde det vært en lang reise. Selv om det går tog forbi i nærheten av der jeg bor, tar det så lang tid at det er ikke et alternativ – mellom 13 og 15 timer. Da sier det seg selv at en ikke er veldig påkoblet når en skal være så ofte ute og reise som mange av oss er. Så luftfart er viktig, og det er viktig at vi finner gode løsninger for framtiden for å ha et luftfartstilbud som gjør at folk kan være mobile og kan pendle, slik mange gjør.

Senterpartiet støtter en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et framtidsperspektiv. Vi mener det er veldig rett tidspunkt å gjøre det på, ikke bare ut fra den situasjonen som er i dag, men

også framover. Nå i disse tider går debatten om Rygge og den dramatiske utviklingen der. Det må tas med og sees på med tanke på hva som kan være aktuelt å gjøre framover, med den flyplassen som ligger der. En annen er Torp, som heller ikke er en statlig flyplass. Det er lurt å se dette i et helhetlig perspektiv. Oslo Lufthavn Gardermoen kommer uansett til å være en «hub» for mange av oss, og den er viktig for oss, men man bør se på helheten for østlandsområdet. Det er flere som har pekt på gode argumenter for å gjøre det, så jeg er glad for at komiteen er enstemmig.

I Senterpartiet mener vi også at økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et virkelig framtidsrettet virkemiddel, og jeg er veldig glad for det initiativet som er blitt tatt, som ikke minst Avinor har stått for, når det gjelder biofuel for fly. Det er veldig, veldig bra. Det er et framtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten, og det er et arbeid som må intensiveres. Vi mener også at økonomisk støtte til produksjon av bærekraftig biodrivstoff i Norge er en god ting. Det bidrar sterkt til utvikling av ny bioindustri. Det vil styrke norsk skogindustri samt gi et viktig bidrag til en mer klimavennlig luftfart.

De samfunnsmessige gevinstene er med andre ord betydelige og kan bidra til en sunn vekst for luftfarten, som fremmer konkurransekraft og velferd i et land som er veldig avhengig av mobilitet. Vi er det i dag, og vi kommer til å være avhengig av det i all framtid.

**Abid Q. Raja (V) [18:23:04]:** Aller først en takk til saksordfører for godt arbeid og ikke minst til forslagsstillerne.

Det er svært viktig å få redusert forurensningen fra luftfarten, slik representantforslaget tar til orde for. Venstre er fornøyd med at luftfarten tar klimaansvar, og at Avinor satser på biodrivstoff. På Oslo Lufthavn, som den første flyplassen i verden, er dette nå gjort tilgjengelig. Avinor har satt av 100 mill. kr over en tiårsperiode til satsing på biodrivstoff og ser for seg en konkurransedyktig pris i 2020–2025.

Venstre vil ha en luftfart med reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp. Venstre mener likevel at biodrivstoff ikke vil løse all forurensning fra fly, og derfor er det riktig å avgiftsbelegge utslipp fra luftfarten. Venstre mener at billettprisene er svært lave, og at en lav oljepris bidrar til det. Lave priser fører til økt flytrafikk og økt forurensning. Som en del av et grønt skatteskifte må derfor aktiviteter som forurenser, koste mer, som f.eks. å fly, mens det samtidig må gis lavere skatt på inntekt. Venstre mener vi trenger betydelig høyere avgifter på det vi vil ha mindre av, nemlig forurensning og CO<sub>2</sub>-utslipp, og langt mindre skatt på det vi vil ha mer av, nemlig arbeid, bedrifter og miljøvennlig adferd.

Venstre mener luftfarten bør stimuleres til å ta i bruk mer miljøvennlige energikilder. Både annengenerasjons biodrivstoff og hydrogenløsninger må stimuleres. I statsbudsjettet for 2016 fikk Venstre gjennomslag for å gi 25 pst. i rabatt på blandingsavgiften for fly som har minimum 25 pst. biodrivstoff. Venstre viser til Lufthansa, Swissair, Austrian Airlines, Germanwings, Eurowings, Brussels Airlines, SAS og KLM, som har inngått avtaler om biojetdrivstoff. Resultatet er at disse selskapene som del-

tar i det grønne skiftet, kommer bedre ut og vil kunne tilby lavere priser til sine kunder.

Venstre mener økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et framtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen bør stimuleres og intensiveres.

Jeg vil derfor på vegne av Venstre varsle at vi støtter forslaget om å be regjeringen vurdere om virkemidlene som i dag finnes for utvikling, produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff og andre null- og lavutslippsløsninger, er tilstrekkelige, og eventuelt foreslå nye konkrete tiltak, slik at luftfarten kan bidra til utslippsreduksjoner som er nødvendige for at Norge skal kunne innfri sine utslippsforpliktelser om 40 pst. reduksjon innen 2030 i samarbeid med EU, og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med framleggelsen av NTP for 2018–2029.

Venstre mener jernbanepolitikk og luftfartspolitik er to sider av samme sak. Tog må i mye større grad erstatte fly innenlands i Sør-Norge. Det er god miljøpolitikk å utnytte eksisterende infrastruktur på Rygge og Torp framfor å bygge ny rullebane på Gardermoen. Venstre mener at et nytt intercity-nettverk vil føre til at flyplassene på Rygge og Torp vil bli knyttet enda tettere opp mot sentrale deler av Østlandet og dermed få et utvidet omland. Venstre mener at en sammenkobling av Vestfoldbanen, landets mest trafikkerte jernbanestrekning, med Sørlandsbanen også vil forkorte reisen til Oslo fra Sørvest-Norge. Venstre mener derfor at ny rullebane 3 på Gardermoen må utsettes utover neste Nasjonal transportplan 2018–2029.

Ved avgivelsesmøtet ble vi ved en inkurie stående utenfor det forslaget som flertallet har lagt fram, i og med at jeg ikke var på avgivelsesmøtet, men det kan vi jo rette på nå. Venstre vil altså meddele at vi kommer til å stemme for forslaget fra flertallet, hvor Stortinget ber regjeringen foreta en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten i det sentrale østlandsområdet i et framtidsperspektiv. I denne sammenheng må det også sees nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:27:40]:** God samferdsel og god infrastruktur betyr også at vi skal hjelpe folk med å reise de lange distansene på en enkel måte. Da er luftfarten en av de beste transportformene som vi har. Det å bidra til å bygge ut gode, effektive og trygge flyplasser er viktig. Det har skjedd gjennom bl.a. endring i utbyttepolitikken i Avinor, der Avinor har fått beholde mer av sitt overskudd for å kunne finansiere satsingen på bl.a. Flesland og Gardermoen. Det er en politikk vi mener er riktig, og som vi skal fortsette med.

Samtidig er det viktig at vi sørger for at de flyene som flyr, har så lave utslipp som mulig, og at staten er med på å bidra til det. Det skjer gjennom bl.a. avgiftspolitikken, men det kan også skje ved at Avinor, som staten eier, investerer i mer miljøvennlig drivstoff.

Jeg synes Avinor har gått foran og vist både ansvarsvilje og evne til nytenkning i måten de ser nye prosjekt på. De har vært med og tatt ansvar, som flere har nevnt her, og har et investeringsprogram på 100 mill. kr for å se på hvordan en kan utvikle nytt, bærekraftig og lønnsomt biodrivstoff. En har også vært langt framme i å bidra til at biodrivstoff

blir tatt i bruk på flyene. Jeg har ved flere anledninger vært med og markert milepæler på Gardermoen, for villighetserklæring til bruk av biodrivstoff og sågar faktisk bruk av biodrivstoff. Det ønsker jeg at vi skal legge til rette for.

Det er viktig at det biodrivstoffet som brukes, er bærekraftig. Det har jeg oppfattet at alle i salen er enige om. Og jeg ønsker gjerne at vi skal få dette til å bli produsert i Norge, men det må være lønnsomt på sikt. Det gir ingen mening å bidra til å produsere noe som en kunne gjort bedre og billigere andre steder, mens skattebetalerne skal subsidiere det. Det er dog veldig interessant å se at mange store aktører i Norge ser for seg en teknologiutvikling som gjør at lønnsom og bærekraftig biodrivstoffproduksjon i Norge vil kunne bli en realitet. Enova har mange program for å bidra til investeringsstøtte for å etablere den typen produksjonsanlegg, og det skal vi jobbe for videre.

Så ber komiteen om at vi også ser på lufthavnstrukturen på Østlandet. I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018–2029 har transportetatene og Avinor vurdert behovet for en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen. I den forbindelse er det gjennomført en kartlegging av flyplasskapasiteten i det sentrale østlandsområdet.

I tråd med de vedtakene som Stortinget nå gjør, vil jeg at det skal gjennomføres en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten også i et framtidsperspektiv – en vil altså ta utgangspunkt i det som er, og det en har gjort, men også prøve å framskrive utviklingen.

Som en del av denne kartleggingen vil jeg også se på de ikke-statlige lufthavnenes plass i norsk luftfart. Vi har i vår regjeringsplattform sagt at vi ønsker å legge til rette for å stimulere til at private aktører skal kunne både drive lufthavner og tilby tjenester i og rundt dem. Det er noe som vi vil følge opp, og som er i tråd også med det som stortingsflertallet her ønsker. Det betyr at vi skal kunne gjøre en god jobb med det.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjell-Idar Juvik (A) [18:31:26]:** Jeg ser i dokumentet som ligger her, at Venstre er glad for at Fremskrittspartiet og Høyre gikk inn for en flyseteavgift, som vi nå ser har fått store konsekvenser. Ja, hvis NHOs tall slår til, kan det faktisk bety et tap av 5 000–6 000 arbeidsplasser. Men i motsetning til Venstre, som kaller dette en miljøavgift, innrømmer finansministeren at dette er en avgift for å saldere budsjettet.

Jeg er spent på hva statsråden vil gjøre framover. 27. mai kunne vi lese i Dagens Næringsliv at forskningsleder ved Transportøkonomisk institutt, Harald Thune-Larsen, mente at dersom regjeringen virkelig vil ha en avgift som reduserer antallet flyreiser, må flyseteavgiften på 88 kr omtrent femdobles til rundt 400 kr.

Mitt spørsmål til statsråden er om vi kan frykte en ytterligere økning i neste års statsbudsjett, sånn at det ikke bare blir en fiskal avgift, men, som Venstre ønsker, en avgift som reduserer folks ønske om å benytte fly både innenlands og utenlands.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:32:34]:** Jeg tror nok at hvis representanten Juvik tenker seg grundig om, vet han utmerket godt at dagens regjering ikke foreslo flypassasjeravgiften, og at det heller ikke ligger i vårt partis natur å ty til økte avgifter. Samtidig står vi ved de kompromissene som stortingsflertallet har inngått, og regjeringen er forpliktet til å gjennomføre dem.

Samtidig er jeg veldig glad for at dagens flertall velger denne løsningen hvis en først skal ha en avgift, framfor den løsningen som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og andre heller har ønsket, nemlig å fjerne taxfree-ordningen. Å fjerne taxfree-ordningen ville ha vært den sikre død ikke bare for Rygge, men for veldig mange andre flyplasser. Vi vet at hvis en skulle kompensert tapet av inntektene Avinor-systemet har fra taxfree, ville en måtte ha en avgift som var langt høyere enn den flypassasjeravgiften det nå er snakk om. I valget mellom to ulike tilnærminger der en skattlegger flyreisene mer, er den ordningen som flertallet nå har vedtatt, den minst vonde.

**Kjell-Idar Juvik (A) [18:33:37]:** Jeg er for en gangs skyld glad for at statsråden svarte på noe helt annet, nemlig taxfree-ordningen, for den begynner å gå igjen i denne salen, uten rot i virkeligheten. Det er korrekt at det var et utvalg som så på taxfree-ordningen, men statsråden har sikkert fått med seg hva Arbeiderpartiet konkluderte i den saken. Arbeiderpartiet har ikke tenkt å fjerne taxfree-ordningen i Norge. Det er sett på organiseringen, det er korrekt. Så la nå i hvert fall dette ligge fast. Det skulle ikke være noen tvil om hvor Arbeiderpartiet står i den saken. Jeg tror folk er mye mer opptatt av hva Fremskrittspartiet og Høyre i regjering kan finne på å gjøre når det gjelder nye avgifter i årene framover, men jeg registrerer at statsråden ikke vil svare på det.

Over til et annet spørsmål som gjelder lufthavnene: Man er for en utredning av de ikke-statlige, men er det sånn at statsråden er villig til at det skal gå på bekostning av dagens Avinor-flyplasser, eller skal det være et supplement?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:34:39]:** Allerede i dag er de private flyplassene et supplement til Avinor-flyplassene. Dermed har jeg svart på spørsmålet, akkurat som jeg også svarte på forrige spørsmål. Jeg dro noen paralleller og litt historie, for hvis en ser på det Arbeiderpartiet har skrevet i innstillingen til Stortinget, er det mer alvorlig når det gjelder taxfree-ordningen, enn det representanten Juvik nå gir inntrykk av. På samme måte foreslo også Arbeiderpartiets landsmøte å utrede den avgiften som nå har blitt innført.

Men jeg konstaterer likevel at jeg tror ikke siste ord er sagt når det gjelder flysituasjonen og avgiften. SAS varslet tidlig at det ville bli færre avganger som følge av avgiften. Når de nå har lagt fram sitt program, viser det at det er en kraftig økning i antallet avganger. Det som derimot sannsynligvis er faktum for Rygge, er at det er på grunn av at en skal stille krav om skikkelige arbeidsvilkår og liknende ved basen på Rygge, at Ryanair ikke vil være med lenger – og ikke avgiften. Det sier de fleste analytikerne som kjenner flybransjen.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:35:55]:** Jeg har ikke tenkt å bidra til debatt om ting som har vært, jeg har tenkt å spørre statsråden om det som går på bærekraftig biodrivstoff, og det som vi må gjøre for å få utviklet det i litt større industriell skala. Statsråden var så vidt innom det i sitt innlegg og var positiv, men pekte i stor grad på at Enova hadde mye midler som kunne brukes til etablering av industri. Men Stortinget ber jo regjeringen se på om det er nok, og jeg spør – i denne situasjonen der oljebransjen står overfor utfordringer, og vi har sett over lang tid at arbeidsløsheten øker, i en del områder av landet i hvert fall: Vil det ikke da kunne være fornuftig å gå litt sterkere inn fra statens side, sånn at man får etablert industri som kan produsere bærekraftig drivstoff? Det vil jo være et kinderegge på mange vis.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:36:57]:** Det er viktig å være med og bidra til utvikling av mange typer industri som har flere bein å stå på. De siste åtte–ti årene, ja siden trenden snudde i 2003, har vekst i norsk økonomi stort sett vært en følge av økte investeringer i olje- og gassnæringen. Det gjorde oss veldig ensidig avhengig av én næring, til tross for at mange advarte mot det og ønsket å forbedre rammebetingelsene for f.eks. kraftførelende industri fra datasentre o.l. Jeg er veldig stolt over at dagens flertall i Stortinget nettopp har gjort det – forbedret rammebetingelsene sånn at det nå er mer lønnsomt å investere i fornybar energi enn det var tidligere, gjennom endringer i avskrivningsreglene og grønne sertifikat. Vi har gjort at det er mer lønnsomt å drive vannkraftbasert industri i Norge ved at man får mer kontroll over vannkraften, i motsetning til den endringen forrige regjering gjorde. Og man har redusert en del avgifter på grønne datasentre. At vi også skal se på muligheten for å investere i biodrivstoff, er helt naturlig, og det er en del av den politikken som regjeringen har, men det er ikke det eneste vi skal stå på for i framtiden.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:37:59]:** Det er jo positivt at statsråden varsler at han vil se på det. Jeg vil minne statsråden om at en god del av de endringene som er skjedd innenfor fornybar energi, har det vært et bredere flertall for enn bare regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti og Venstre, så det er noe som Stortinget er opptatt av. Man ønsker å utvikle landet sånn at man har flere bein å stå på. Da tenker jeg at det er viktig at vi er offensive fra statens side når vi er i den situasjonen vi er i. Vi trenger arbeidsplasser, vi trenger å skape. «Det grønne skiftet» er forresten ord jeg ikke er så veldig glad i. For meg handler det mer om å sette naturen i arbeid på klokt vis. Her har vi muligheten til å gjøre det, så jeg ber statsråden se nøye på om det er mulig å intensivere arbeidet sånn at vi får både fasett inn biofuel i flybransjen og etablert industri som kan være viktig f.eks. innenfor langtransport og veitrafikk med hensyn til biodrivstoff. Hvordan ser statsråden på det?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:39:10]:** Jeg tror den som best svarte på dette, egentlig var representanten Asturup i forrige debatt, som påpekte historikken bak biodrivstoffpolitikken og -avgiften. Den forrige regjering åpnet

pumpeanlegg for biodrivstoff, som en deretter måtte legge ned på grunn av forrige regjerings avgiftsøkninger, mens med dagens regjering har vi fått redusert avgiftene og har sett en kraftig økning i investeringene. Det synes jeg er veldig bra. Jeg registrerer også at skognæringen blir stadig mer involvert i metoder for å produsere biodrivstoff. Vi ser også at skognæringen sier at de har fått redusert sine transportkostnader med opp mot 50 mill. kr i året så langt, som følge av de satsingene som dagens flertall har gjort på veivedlikehold. Det gjør også at næringen lettere vil kunne tjene penger på å levere råstoff inn til biodrivstoffnæringen.

Så vil jeg også understreke at jeg har registrert at blant dagens stortingsflertall er det et bredere storting som er for de endringene i rammebetingelsene som jeg nevnte, grønne datasentre o.l. Sånn var det dessverre ikke i de foregående åtte årene. Da ble de samme forslagene nedstemt av det vanlige flertallet.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.

Sak nr. 12 [18:40:21]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap* (Innst. 307 S (2015–2016), jf. Dokument 8:69 S (2015–2016))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

**Helge Orten (H) [18:41:18]** (ordfører for saken): Dette representantforslaget fra Kristelig Folkeparti har sitt utgangspunkt i en situasjon der kostnadene til fergedrift har økt betydelig de siste årene. Samtidig er det relativt få tilbydere igjen i dette markedet, og vi står overfor en betydelig utskifting av fergemateriell ved fornyelsen av anbudene og overgangen til lav- og nullutslippsteknologi.

Jeg tror de fleste er enige om problembeskrivelsen, men det kan være forskjellig oppfatning av hvordan dette kan løses. I representantforslaget foreslår Kristelig Folkeparti å etablere et statlig selskap som skal eie fergemateriellet, og at aktørene i markedet kun skal konkurrere om driften av fergene. Ifølge forslagsstillerne vil dette gi grunnlag for mer konkurranse, økt innovasjon og sterkere styring med kravene til miljøteknologi.

Jeg skal ikke gå inn på de forskjellige partienes vur-

dering av forslaget, det overlater jeg til den enkelte, men vil gi noen betraktninger omkring de utfordringene vi ser i fergemarkedet.

Det er et faktum at konkurransen i fergemarkedet er preget av få tilbydere. Totalt er det fire rederier som er i dette markedet, og det gjør at konkurransen kan oppleves som begrenset i en del anbudsutlysninger. Anbudssystemet som sådant er avhengig av effektiv konkurranse, og slik situasjonen er i dag, er det grunn til å reise spørsmål om det fungerer tilfredsstillende. Når vi samtidig vet at to av rederiene vurderer å slå seg sammen, en sak som nå ligger hos Konkurransetilsynet, gjør ikke det situasjonen noe bedre.

Videre har vi en situasjon med en relativt høy gjennomsnittsalder på fergemateriellet. Det er et resultat av mange år med forsømmelser, der det ikke har blitt stilt tilstrekkelig krav ved anbudsutlysning eller kontrakter med fergerederier. Det er altså et etterslep i fornyingen av fergefåten.

I årene som kommer, vil det være nødvendig å stille strengere krav til utslipp. Regjeringa har allerede startet den prosessen, og f.eks. ved utlysningen av strekningen Anda-Lote ble det stilt krav om lav- og nullutslippsteknologi da tilbudet ble lagt ut. Det betyr at det vil bli bygget to nye ferger, en elferge og en hybridferge.

Et annet eksempel er gladnyheten før helgen om at rederiet Boreal skal bygge en ny miljøferge ved Fiskerstrand Verft AS på Sunnmøre, utviklet av Multi Maritime i Førde. Dette er en dieselelektrisk lavutslippsfarge som har muligheten til å kjøre på biodiesel. I tillegg er den forberedt for ombygging til hybrid, plug-in-hybrid eller helelektrisk drift med batteri. Det er imponerende å se hvordan både rederiet, verftet og den maritime industrien tar denne utfordringen, som igjen betyr nye, spennende arbeidsplasser.

En veldig stor andel av fergestrekningene, både på riks- og fylkesveier, skal ut på ny anbudsutlysning i løpet av de nærmeste årene. Da blir det viktig å stille strenge miljøkrav og samtidig sørge for at standarden på fergemateriellet blir hevet. Samtidig må vi sørge for at ny teknologi blir innfaset på en fornuftig måte. DNV GL har påpekt at det er en risiko for at vi vil få for mange ferger med førstegenerasjonsteknologi om ikke dette blir håndtert på en fornuftig måte. Arbeiderpartiet har i tidligere debatter etterlyst en framskynding av tilbudene, men det vil være å gjøre oss selv en bjørnetjeneste. Løsningen er en kontrollert innfasing av ny teknologi. Da vil vi få de beste løsningene, sikkerhet for driftsstabiliteten, en fornuftig kostnadsutvikling og mange muligheter for norsk industri.

Gjennom forvaltningsreformen i 2010 ble en stor del av fergesambandene overført til fylkeskommunene. Det var sannsynligvis det verst tenkelige tidspunktet for fylkeskommunene å overta ansvaret. Etter første runde med anbudsutlysning og reduserte kostnader har vi siden 2010 sett en konsolidering og betydelig kostnadsøkning. Dette er en betydelig utfordring for ferg fylkene og gjør at noen fylkeskommuner sliter med å stille nødvendige krav til standard og miljøteknologi ved fornying av tilbudene. Derfor er det bra at regjeringa nå oppdaterer kostnadsnøklerne for ferge i inntektssystemet, slik at de bedre reflekterer de faktiske kostnadene. I tillegg ser vi gode eksempler som

Hordaland fylkeskommune, som har fått betydelige midler fra Enova for å tilrettelegge for ny miljøteknologi. Det er et eksempel til etterfølgelse for andre fylkeskommuner.

Utfordringene for å skape et miljøvennlig fergetilbud med tilstrekkelig kapasitet og frekvens er omfattende. Derfor er jeg fornøyd med at samferdselsministeren allerede har igangsatt et arbeid for å se nærmere på hvordan vi kan utvikle fergemarkedet, herunder markedssituasjonen, kontraktsformer og organisering av innkjøpsfunksjonen. I dette arbeidet inngår også en vurdering av et eventuelt skille mellom drift og fartøy. Dette arbeidet skal være ferdig nå i 2016, og det er naturlig at det inngår i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Selv om vi ser en del utfordringer og praktiske problemer knyttet til modellen slik Kristelig Folkeparti har foreslått, finner vi det likevel naturlig at dette inngår i Statens vegvesens vurderinger, slik også statsråden har vist til. Det vil ikke være riktig å utelukke noen alternativer på dette stadiet i prosessen. Så får vi gjøre en totalvurdering når utredningen er fullført.

**Magne Rommetveit (A) [18:46:29]:** Lat meg først få retta ei takk til saksordførar Helge Orten, som i heile sitt saksordførarframlegg har gjeve ei treffande og god beskriving av utfordringane når det gjeld ferjedrifta her i landet. Eg vil også gje Kristeleg Folkeparti honnør for her gjennom representantforslaget å ta opp ei sak som er svært viktig for dei av oss som ferdast langs kysten, og som også er viktig transportpolitisk.

Sjølv om representantforslaget i all hovudsak fokuserer på dei statlege riksvegferjesambanda, er problembeskrivinga tilnærma identisk også for det som fylkeskommunane står oppe i. Dette er utfordringar som det må gripast tak i.

Eg synest også det er bra at Samferdselsdepartementet har sett i gang ei heilskapleg vurdering, som er varsla å vera ferdig innan kort tid, for det kan ikkje vera tvil om at kostnadsutviklinga dei seinare åra, det generelle behovet for å fornya ferjeflåten og ikkje minst nødvendigeita av raskt å få til ein ferjesektor med låg- og nullutslippsfarjer, gjer at me må sjå på organiseringa og strukturen på nytt og med eit ope sinn. Arbeidarpartiet imøteser difor det arbeidet som Statens vegvesen no skal vera i sluttfasen av.

Eg vil likevel visa til at det i samleproposisjonen, Prop. 126 S for 2015–2016, som me skal behandla her i Stortinget om berre nokre dagar, kjem fram at det i 2016 og 2017 er lyst ut eller skal lysast ut konkurranse om heile ti nye riksvegferjesamband. I tillegg til dei store utfordringane eg nettopp har nemnt, viser talet på konkurransegrunnlag som er i kjemda, at det no hastar med å få ein gjennomgang og fastsetjing av framtidige prinsipp for organisering og struktur i ferjesektoren. Det vil vera fornuftig om staten i dei kontraktane som skal inngåast i den nærmaste tida, vurderer om dei kan inngåast på ein slik måte at dei ikkje vert låste for eventuelle framtidige endringar i sektoren.

Det er difor etter Arbeidarpartiet si vurdering skuffande at regjeringspartia, Kristeleg Folkeparti og Venstre har vorte einige om å leggja denne saka inn i stortings-

meldinga om Nasjonal transportplan, som skal koma våren 2017.

Eg var så heldig at eg fekk vera med på å behandla Stoltenberg II-regjeringa sin transportplan våren 2013, den same planen som statsråd Ketil Solvik-Olsen er så heldig å få lov til å styra etter, og som gjer at mykje går bra i Samferdsels-Noreg. Eg kan forsikra alle som driv med samferdselspolitikk, om at behandlinga av NTP er ei svært omfattande oppgåve som vil krevja all vår tid og merksemd mot slutten av vårsesjonen 2017. Å leggja ei så viktig sak som framtidig innretning av ferjesektoren inn i komande NTP er difor ingen god idé. Difor har då også Arbeidarpartiet bedt om at Stortinget får seg førelagt denne saka tidlegare.

Eg vil som avslutning, som eg veit at også Senterpartiet har vore oppteke av, igjen få understreka at utfordringane ikkje er mindre innanfor det fylkeskommunale ferjeregimet – kanskje snarare tvert imot. Eg håpar difor at saka, når regjeringa kjem tilbake til Stortinget, også inneheld ein gjennomgang og forslag som det går an å sjå på på tvers av forvaltningsnivåa. Arbeidarpartiet forventar difor at regjeringa føreslår grep som kan letta situasjonen fylka er oppe i. Saman med Senterpartiet er me difor også einige om at regjeringa må føreslå ei ordning som kompenserer fylkeskommunane for meirkostnader på investeringsida, som overgangen til låg- og nullutsleppsteknologi i ferjesektoren inneber. Det er overraskande at dette forslaget berre har fått støtte frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet.

Eg fremjar med dette dei forslaga Arbeidarpartiet står bak.

**Presidenten:** Representanten Magne Rommetveit har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Morten Stordalen (FrP) [18:51:05]:** Vi bor i et land med svært lang kystlinje, og veldig mange av våre innbyggere benytter ferje som transportmiddel for å komme seg til arbeid eller andre oppgaver. Mange av disse er prisgitt at ferjene går og således er driftsstabile.

Arbeid med ferjefrie strekninger er godt i gang, og det jobbes intensivt fra regjeringens side med dette. Det vil være avgjørende for å sikre stabilitet for innbyggerne i disse områdene. Dårlige værforhold bidrar tidvis også til stopp i ferjetrafikken, og faste forbindelser vil sørge for at dette ikke lenger blir så sårbart. Når det er sagt, vil vi fortsatt noen år fram i tid måtte belage oss på at ferjer er nødvendig for mange. Da må vi sikre at dette tilbudet er best mulig.

Man har de seneste årene registrert en formidabel kostnadsvekst i nye anbud på ferjetilbud. Det er ingen enkeltårsak til dette, men ulike krav og behov for økt kapasitet kan være noe.

Videre er det også et faktum at ved forvaltningsreformen i 2010 ble hovedtyngden av ferjesambandet overført til fylkeskommunene. En stor del av ferjeflåten vår er svært gammel, og det er behov for fornying.

Det er tilbakemeldinger på at et fragmentert eierskap og uheldig fokus på fornying av ferjeflåten følges svært ulikt opp. Jeg vil vise til at regjeringen har satt i gang et viktig

arbeid der man skal gå nærmere inn på organisering av ferjetrafikken i Norge. Fremskrittspartiet er glad for dette arbeidet, men støtter opp om forslaget som fremmes. Vi stiller oss bak at man kan se på et statlig selskap som én av flere muligheter for organisering.

Jeg vil også benytte sjansen til å nevne at Norge har en betydelig verftsindustri som står klar til å ta imot bestillinger på oppgraderinger, eller bestilling av nye ferjer. Dette må vi benytte oss av. En stor del av anbudskontraktene på ferjesamband, det være seg statlige eller fylkeskommunale, skal fornyes de nærmeste årene. Dette bildet må da ses i en helhetlig sammenheng.

Jeg vil, i likhet med saksordføreren, gi uttrykk for at Fremskrittspartiet også deler skepsisen til Kristelig Folkepartis opprinnelige forslag, men er tilfreds med forslaget vi nå står sammen om.

Jeg vil også la det være opp til hvert enkelt parti å kommentere forslaget slik de ønsker, men jeg ønsker å nevne at det absolutt ikke finnes noen automatikk i at et fullt statlig eierskap bestandig er den beste løsningen. Når det er sagt, deler jeg fullt og helt bekymringen rundt fragmentert eierskap og ulik oppfølging.

Fremskrittspartiet er enig i at det er viktig at også ferjeflåten fornyer seg, slik at miljøkrav blir fulgt. Jeg vil imidlertid presisere at det også her er viktig at man bruker gode incentiver og gulrot framfor pisk.

Økt antall og fordyrende krav vil ha negativ effekt på å få ned kostnadene for ferjetrafikken. Med dette i tankene ser vi med glede fram til å få tilbake departementets gjennomgang av saken.

Jeg vil også berømme Møre og Romsdal fylkeskommune, som har lagt ned et omfattende arbeid i å få oversikt over status på ferjeflåten og kostnadene ved dette. Det er min oppfordring til departementet at man nå ser på arbeidet som er gjort der, før man konkluderer med videre organisering av ferjesektoren.

Jeg vil til slutt også presisere viktigheten av at man i ny Nasjonal transportplan ser på oppgraderingen av ferjesektoren i sammenheng med etablering av fastlandsforbindelser på de aktuelle strekningene, slik at man får kostnads- og investeringsbildet i sin helhet.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [18:54:37]:** Norge er et fergeland. Riksveifergene og fylkesveifergene er en naturlig og viktig del av mange menneskers liv og hverdag. Derfor er det viktig at tilbudet må være godt og pålitelig med hyppige avganger og god komfort. Samtidig trenger vi å gjøre fergeflåten mer miljøvennlig.

Det er i alt 17 riksveifergesamband som frakter til sammen 9,6 millioner kjøretøy per år i Norge i dag. Det er 113 fylkesveifergesamband som frakter 11,4 millioner kjøretøy. Til sammen 130 riks- og fylkesveifergesamband og 200 ferger frakter til sammen 21 millioner kjøretøy årlig. Den årlige omsetningen på riks- og fylkesveifergene er på 5 mrd. kr, hvorav 50 pst. er tilskudd. I 2016 vil staten kjøpe riksveifergetjenester for nær 1 mrd. kr. Dette sier litt om omfanget. Norge er et fergeland.

Utfordringen er imidlertid at det på mange fergesamband har vært stor kostnadsøkning. Det offentliges ut-

gifter til kjøp av tjenester og materiell har økt mer enn gjennomsnittlig prisøkning skulle tilsi. Transportetatens grunnlagsdokument til NTP viser at statens utgifter til kjøp av riksveifergetjenester har økt med 60 pst. fra 2010 til 2015. Etatene legger til grunn at utgiftene vil øke med ytterligere 50 pst. innen 2017. Samtidig anslår transportetatene at behovene bare vil øke, og det trengs større kapasitet på ferger og kaianlegg. Det vil gi ytterligere økt kostnadsvekst.

Dette er en utfordring for mange fylker, og det kan i verste fall også gi dyrere billetter for kundene. Noe av problemet er helt klart mangel på tilbydere. Enkelte steder har vi nærmest en monopoltilstand. Da kan det bli kunstig høy prising fra tilbyder. Fergesambandene er konkurranseutsatte i dag, men markedet fungerer altså ikke godt nok. Anbudskontraktene blir unødvendig dyre. Dessuten er mange ferger svært gamle, flere av dem er bygd på 1960- og 1970-tallet med gammeldags teknologi og høye utslipp. Disse bør skiftes ut.

En stor del av anbudskontraktene både på statlige og fylkeskommunale samband skal fornyes i løpet av de nærmeste årene. Kristelig Folkeparti er opptatt av at fornyelse av fergeanbudene blir benyttet til å fornye fergeflåten og sikre nye og mer miljøvennlige ferger. Det vil gi et bedre fergetilbud samtidig som det gir et vesentlig bidrag til lavere utslipp fra transportsektoren. Krav om nye og miljøvennlige ferger vil dessuten bety nye oppdrag til verftsindustrien. Det er viktig i en tid med nedbemanning og sviktende oppdragsmengde i andre markeder.

Kristelig Folkeparti vil organisere eierskap og drift av fergesamband på en annen måte enn i dag. Som jeg allerede har vært inne på, er en av hovedutfordringene ved dagens situasjon nettopp mangel på konkurranse. Det er rett og slett for få tilbydere. Derfor mener Kristelig Folkeparti at staten må ta et større ansvar for materiellsituasjonen på riksveifergene.

Jeg er glad for at det er flertall for å be regjeringen vurdere dette forslaget fra Kristelig Folkeparti. Et statlig fergeselskap som ett av flere alternativer synes vi er bra. I et statlig selskap kan staten eie alt fergemateriell, men selve driften av fergesambandene konkurranseutsettes. Dermed vil staten eie og ha kontroll over fergeflåten, og materiellet stilles til disposisjon for private tilbydere som drifter den enkelte strekning.

Kristelig Folkeparti har forståelse for at dette må utredes, og at regjeringen vurderer dette når framtidig organisering av fergesektoren skal gjennomgås. Resultatet av arbeidet legges da fram for Stortinget i NTP, i tråd med det vedtaket som gjøres her i dag. Jeg er glad for at det går tydelig fram av vedtaket at framtidig organisering av fergesektoren må ivareta målene om økt innovasjon, innføring av miljøvennlig teknologi og kostnadseffektiv drift. Kristelig Folkeparti mener at med en ny organisering i tråd med vårt forslag kan staten bidra til teknologiutvikling mer effektivt, og vi kan fase inn nye og mer miljøvennlige ferger raskere. Nye og moderne ferger kan samtidig gi et bedre tilbud til de reisende, med økt brukervennlighet og bedre komfort. Gjennom en ny modell kan staten stimulere til innovasjon og utvikling mer effektivt, og når vi samti-

dig vet at verftsindustrien står i en krevende situasjon, kan et statlig selskap med en klar innovasjonsstrategi gi nye arbeidsplasser i en presset næring.

Jeg ser fram til arbeidet som nå skal gjøres, og jeg vil gi ros til regjeringspartiene for offensiv og positiv holdning i denne saken.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [19:00:00]:** Senterpartiet viser til at bakgrunnen for forslaget om å opprette et statlig ferjeselskap er kostnadsveksten innen drift av ferjesamband. Vi i Senterpartiet mener ikke at kostnadsveksten skyldes mangelen på et statlig selskap. Vi tror det heller er en konsekvens av et nytt anbudsregime og krav som er satt av kjøper. Derfor kommer vi ikke til å støtte forslaget.

Men når det er sagt, deler Senterpartiet bekymringen for kostnadsveksten, særlig for fylkesveisambandene der fylkeskommunen ikke har fått kompensert for økte kostnader. Vi har mange fylkesveisamband i dette landet, og det er ganske krevende innenfor rammene fylkeskommunene har til disposisjon.

Vi støtter økte miljøkrav. Det har vi gjort i en årrekke. Vi ønsker både på riksveisamband og på fylkesveisamband at man skal ivareta nullutslippsvisjonen. Det krever stor utskifting og ombygging av materiell, noe som vil avspeile prisen på ferjekontraktene. Derfor må omleggingen til mer miljøvennlig ferjesektor sikres finansiering fra statlig hold.

Så mener vi det må opprettes en statlig finansieringsordning som sikrer at fylkeskommunene kan ta en aktiv rolle i å realisere nullutslippsvisjonen for ferjesektoren. Det vet jeg mange fylkeskommuner gjerne vil, men de har ikke økonomisk mulighet til det. Derfor har vi fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 foreslå en ordning som kompenserer fylkeskommunens merkostnader ved å kreve null- og/eller lavutslippsordninger for ferjesektoren.»

**Abid Q. Raja (V) [19:02:04]:** Venstre støtter ikke representantforslaget om å innføre et statlig fergeselskap. Vi har merket oss innspillet fra NHO Sjøfart om at organiseringen av fergesektoren nå er mer fragmentert etter at fylkene overtok ansvaret for fylkesveiene. Vi mener imidlertid at dette vil løse seg når man får større og sterke regioner, som kan se mer helhetlig på trafikken innen regionen.

Venstre mener at kostnadsøkningene i fergesektoren er mer sammensatt enn det som kommer til uttrykk fra forslagsstillerne. Blant annet gjelder dette økte kvalitetskrav som åpningstider, regularitet, miljø, sikkerhet, utstyr og universell utforming. Jeg vil her vise til Oslo Economics som framhever i en rapport at det ikke kan konkluderes med at det er for få aktører i det norske fergemarkedet.

Venstre mener også tid til å utforme kontraktstilbud er vesentlig for å få flere tilbydere til hver utlysning. NHO Sjøfart påpeker at det kan gjøres mye for å organisere dette på en bedre måte på oppdragsiden. Venstre vil derfor advare mot å fjerne kompetansen til aktørene som har erfaring fra fergedrift. Etablering av et statlig selskap som skal

bygge ferger, kan medføre redusert innovasjonstakt og trolig også økte kostnader knyttet til vedlikehold og oppgradering av materiell.

Venstre viser til at verdens første helelektriske ferge går mellom Lavik og Oppedal. Det kan derfor ikke hevdes at næringen ikke er nyskapende nok. Staten og Enova bidrar til grønn omstilling av næringen, og Venstre mener at utviklingen av et hjemmemarked for lav- og nullutslippsferger vil sette norske verft i stand til å konkurrere på det internasjonale markedet. Venstre mener at det må legges forutsigbare rammebetingelser til grunn, slik at rederiene kan velge den til enhver tid beste miljøløsningen.

Vi er litt overrasket over regjeringspartienes tilslutning her. Venstre mener uansett at det ikke er behov for å utrede forslaget om et eget statlig fergeselskap, og vil derfor stemme imot.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:04:45]:** Det å sikre god samferdsel over fjordene er viktig. Mange av oss som kommer fra Vestlandet, vet hvor irriterende det kan være når siste ferje har gått – og ikke nødvendigvis bare da, men når en bare er et halvt minutt for sen og vet at det er en time til neste avgang.

Det å se på ferjene som en forlengelse av den veien som en kjører på, er viktig. Det er bl.a. derfor en også jobber iherdig med å få etablert fastlandskryssinger mange steder der en har ferje i dag. Men vi må forholde oss til at ferjene er en del av hverdagen for mange og vil være det i lang tid.

Vi er likevel litt bekymret over den kostnadsveksten som er, fordi det kan bety dyrere billetter for de reisende, men også fordi det legger beslag på bevilgninger over statsbudsjettet. Derfor har vi i regjeringen diskutert dette med Vegdirektoratet mange ganger, nettopp for å se hva vi kan gjøre for å få ned kostnadene. Noen av kostnadene er riktignok pålagt av oss selv som politikere. Gjennom vedtak om strengere miljøkrav, økt kapasitet, bedre materiell og flere avganger pålegger en seg selv også kostnader. De må vi ta. Men i det er det også en kostnadsvekst i bunnen, som gjør at en er bekymret for utviklingen. Vi ser også at en har gått i retning av at det er færre ferjeselskap, men fortsatt mange kjøpere. Det kan også bety noe for den prisen som markedet til slutt krever for å levere en viss tjeneste.

Det er bakgrunnen for at vi har gjort den jobben som jeg nevnte, og for at vi har fått Vegdirektoratet til å sette i gang et utredningsarbeid for å se på både eierskap, innkjøpsordninger, kontraktstrategier og muligheter for å skille mellom drift og fartøy. Hva som er fornuftig og ikke, skal ikke jeg konkludere med nå, men vi imøteser den rapporten som Vegdirektoratet er i gang med, og som skal komme, sannsynligvis til høsten. Så fort den rapporten foreligger, vil den bli sendt ut til fylkeskommunene på høring.

Jeg mener det er viktig at vi finner en løsning her som er langsiktig, og som står seg. Derfor mener jeg også det er fornuftig at en gjør dette i sammenheng med Nasjonal transportplan. Når noen viser utålmodighet, er det for så vidt hyggelig og bra, men generelt pleier de samme personene å mene at alt annet som regjeringen gjør, skjer altfor fort. Tatt i betraktning at vi her vil ha fylkeskommunene med på laget nettopp fordi det her er både staten og fylke-

ne som er kjøpere, mener jeg det er fornuftig at fylkeskommunene også får litt tid til å områ seg når de gir sine innspill til staten. Hvis vi allerede i statsbudsjettet til høsten skulle lagt fram vår sak, betyr det at fylkeskommunene i praksis ikke ville hatt høringsfrist. Det ville ikke gitt gode løsninger. Men jeg har veldig tro på at vi skal finne gode løsninger når vi behandler dette i Nasjonal transportplan.

La meg også minne om, når noen sier at det er altfor mye som skal vedtas i Nasjonal transportplan til at en får gjort det skikkelig hvis en også skal tenke på ferjene, at det er veldig mye som skal vedtas også i statsbudsjettet i løpet av veldig kort tid, som gjør at jeg tror det ville blitt en dårligere behandling av en så viktig sak som dette er.

Men jeg setter pris på engasjementet som forslagsstillerne har. Det er viktig at vi finner felles løsninger her, som gjør at det står seg over tid. Om det betyr at en dramatisk endrer på organisering og ansvar, om man får til bedre samarbeid eller på andre måter gjør endringer, tror jeg vi kan diskutere oss fram til. Men jeg er opptatt av at det ikke bare er Vegdirektoratet og regjeringen som skal ha synspunkter på dette, men også i høyeste grad fylkeskommunene, som er store og viktige veieiere.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Magne Rommetveit (A) [19:08:58]:** Eg forstår det slik at me kjem til å verta røysta ned når det gjeld vårt forslag om hastevedtak, så dette får me i Nasjonal transportplan.

Eg viser igjen til noko eg tok opp i innlegget mitt. I Prop. 126 S kjem det fram at det skal lysast ut ein konkurranse om heile ti nye ferjesamband i 2016 og 2017. Mitt spørsmål er: Vil det ikkje vera fornuftig om staten i dei kontraktane som skal inngåast i den næraste tida, kan rigga kontraktane slik at ein ikkje låser for eventuelle framtidige endringar i sektoren? Kan ein i alle fall ta høgd for det, slik at ein ikkje, når ein etter NTP-prosessen kjem til ei ordning som skal vera nærast varig, allereie då har låst seg opp på ein del kontraktar?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:09:58]:** For det første mener jeg at det å gjøre som Arbeiderpartiet foreslår, vil være uheldig hastverk. Når Vegdirektoratet skal legge fram sin rapport i høst og vi ønsker å få fylkene til å gi tilbakemelding, betyr det at fylkene ikke ville fått sjans til å gi tilbakemelding hvis vi samtidig skulle fått saken inn i budsjettokumentene som Stortinget skal ha i oktober. Det å gjøre som Arbeiderpartiet foreslår, å utelate fylkene fra arbeidet med en slik ordning, vil jeg se på som svært, svært uklokt.

Når det gjelder kontraktene som skal inngås, vil det alltid være sånn at jo mer risiko man pålegger tilbyder, jo større kostnader vil man anta vil komme. Det er selvsagt i alles interesse at vi sørger for å ha en viss fleksibilitet, slik at hvis vi finner bedre løsninger, vil vi kunne ta det med oss. Det vil vi prøve å hensynta så godt som mulig. Hvilken form det vil finne i kontraktene, er litt for tidlig å si.

**Magne Rommetveit (A) [19:11:02]:** Takk for det. Eg synest det er flott at ein i alle fall er obs på det aspektet.

Det er eit anna aspekt som eg ikkje tok opp i innlegget mitt. Det gjeld ferjestrategien si kopling mot næringspolitikken. Fleire av våre beste bedrifter som lever av å utvikla maritime produkt, er avhengige av ein heimemarknad som hjelper til med å byggja, utvikla og testa ut nye produkt. Norsk maritim leverandørindustri er ei stormakt internasjonalt, og det er den internasjonale marknaden som er drivande for bedriftene. Når me i lys av gjennomgangen til Statens vegvesen skal leggja fram framtidig strategi for ferjesektoren, er eg oppteken av at me legg forholda til rette for norsk næringsliv.

Kan statsråden bekrefte at han i sitt framlegg for Stortinget vil leggja vekt på også desse forholda – og då tenkjer eg òg på norsk miljøteknologi og ikkje berre på verfta?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:12:02]:** Det mener jeg at regjeringen allerede gjør i godt samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre. Vi har sagt at vi skal satse mer på miljøvennlig ferjeteknologi. Det ligger også som en del av regjeringsplattformen og som en del av forståelsen mellom de fire partiene at vi skal ta i bruk nullutslipps- og lavutslippsteknologi når markedet tillater det.

Jeg mener at en også ser det allerede. På strekningen Anda-Lote, som er omtalt i innstillingen, tar en, som det er nevnt, i bruk miljøteknologi. En bestiller altså en elferje og en ferje til med litt mer valgfri teknologi, men likevel med miljøkategorier i bunnen. Hordaland fylkeskommune har i to omganger fått tildelt nesten 300 mill. kr som støtte til sitt arbeid med å kjøpe inn miljøvennlige ferjer når de nå skal utlyse nye tilbud. Vi ser altså at Enova gir mye støtte også til bygging av landanlegg for strøm o.l., som vil legge til rette for dette. Vi vet at ferjer med mye miljøteknologi i bunnen ofte vil være best for norske verft å by på.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

Sak nr. 13 [19:13:14]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EU-programmet ISA2 (2016–2020) (Innst. 302 S (2015–2016), jf. Prop. 75 S (2015–2016))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 14 [19:13:34]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i pasient- og brukerrettighetsloven mv. (utvidelse av retten til fritt behandlingsvalg til å omfatte private rehabiliteringsinstitusjoner m.m.) (Lovvedtak 69 (2015–2016), jf. Innst. 280 L (2015–2016) og Prop. 61 L (2015–2016))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 15 [19:13:45]

*Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdlova (arbeidsavklaringspengar – bistand til å skaffe seg eller behalde arbeid) (Lovvedtak 70 (2015–2016), jf. Innst. 267 L (2015–2016) og Prop. 82 L (2015–2016))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Ingebjørg Amanda *Godskesen* fra og med 30. mai og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Lene *Langemyr*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten:** Lene Langemyr er til stede og vil ta sete. Vi er da klare til å gå til votering.

*Votering i sak nr. 1*

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

- forslag nr. 1, fra Olaug V. Bollestad på vegne av Kristelig Folkeparti
  - forslag nr. 2, fra Kjersti Toppe på vegne av Senterpartiet
  - forslag nr. 3, fra Ketil Kjenseth på vegne av Venstre
- Det voterer over forslag nr. 3, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at barn som har fylt 12 år og ønsker å endre sitt juridiske kjønn, men som ikke får samtykke fra noen av foreldrene, gis adgang til å søke Fylkesmannen eller et annet egnet organ på selvstendig grunnlag om å få vurdert sitt ønske.»

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

*Votering:*

Forslaget fra Venstre ble med 87 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.24.35)

**Presidenten:** Det voterer så over forslag nr. 2, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa gjennomføre ei konsekvensutreiing av forslag til lov om skifte av juridisk kjønn, før Stortinget tar endeleg stilling til lovforslaget. Stortinget ber regjeringa legge til grunn i dette arbeidet at endring av juridisk kjønn vert basert på ein erklæringsmodell, der kravet om sterilisering og medisinske vilkår/diagnosar vert oppheva. Stortinget ber regjeringa vidare legge til grunn i arbeidet med konsekvensutrei-

ing ekspertutvalet si anbefaling om at myndighetsalder skal vere ein hovudregel, at personer mellom 16 og 18 år skal kunne få endra juridisk kjønn dersom ingen av foreldra motset seg det, eventuelt at Fylkesmannen avgjer at frå 12–16 år kan foreldra krevje endring dersom barnet ynskjer det, og frå 0–12 år etter foreldra sitt krav og ut ifrå sakkyndig vurdering. Stortinget ber om at det også vert lagt til grunn ei innføring av ein refleksjonsperiode på 3–4 månader, og at reendring av juridisk kjønn berre skal kunne gjerast dersom særlege grunnar tilseier det.»

#### Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 91 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.25.01)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 1, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig utredning som redegjør for mulige konsekvenser av forslaget til lov om endring av juridisk kjønn i Norge, i tråd med opprinnelig bestilling.»

#### Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 91 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.25.19)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

L o v  
om endring av juridisk kjønn

#### § 1 Definisjon

Med juridisk kjønn menes det kjønn en person er registrert med i folkeregisteret.

#### § 2 Rett til å endre juridisk kjønn

Personer som er bosatt i Norge og som opplever å tilhøre det andre kjønn enn det vedkommende er registrert med i folkeregisteret, har rett til å få endret sitt juridiske kjønn. Departementet kan gi forskrift om at loven skal gjelde for norske statsborgere bosatt i utlandet.

#### § 3 Endring av juridisk kjønn for personer som er satt under vergemål

En person som er satt under vergemål etter vergemålsloven, søker selv om endring av juridisk kjønn.

#### § 4 Endring av juridisk kjønn for barn

Barn som har fylt 16 år kan selv søke om endring av juridisk kjønn.

Barn mellom 6 og 16 år må søke om endring av juridisk kjønn sammen med den eller de som har foreldreansvar

for barnet. Dersom foreldre har felles foreldreansvar, men søknaden fremmes sammen med bare en av dem, kan det juridiske kjønn likevel endres dersom dette er til barnets beste.

Søknad om endring av juridisk kjønn for barn under 6 år fremmes av den eller de som har foreldreansvar for barnet. Barn som er i stand til å danne seg egne synspunkter om det saken gjelder, skal informeres og gis mulighet til å uttale seg før søknaden fremmes. Det er et vilkår for endring at barnet har en medfødt usikker somatisk kjønnsutvikling. Søker må legge frem dokumentasjon på tilstanden fra helsepersonell.

#### § 5 Behandlingen av søknader om å endre juridisk kjønn

Søknader om å endre juridisk kjønn behandles av skattekontoret (folkeregistermyndigheten). Skattekontorets vedtak i sak om endring av juridisk kjønn kan påklages til Fylkesmannen i Oslo og Akershus.

Søknader fra barn mellom 6 og 16 år som etter § 4 andre ledd andre punktum fremmes sammen med bare en av dem som har foreldreansvar, behandles av Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Fylkesmannens vedtak kan påklages til Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten.

#### § 6 Rettslige konsekvenser av å endre juridisk kjønn

Det juridiske kjønn skal legges til grunn ved anvendelsen av andre lover og forskrifter. Fødselskjønnet skal likevel legges til grunn dersom det er nødvendig for å etablere foreldreskap og foreldreansvar etter barneloven. En person som endrer sitt juridiske kjønn, beholder rettigheter og plikter som følge av farskap, morskap eller medmorskap.

Regler som gjelder om eller for en kvinne som føder barn, gjelder på samme måte for en person som føder barn etter å ha endret juridisk kjønn.

#### § 7 Forskrifter

Departementet kan gi forskrift om utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i loven.

#### § 8 Ikrafttredelse

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

#### § 9 Endringer i andre lover

Fra det tidspunktet loven trer i kraft, gjøres følgende endringer i lov 7. juni 2002 nr. 19 om personnavn:

#### § 10 andre ledd første punktum skal lyde:

Personer over 16 år kan ikke ta, endre eller sløyfe fornavn eller etternavn mer enn en gang hvert tiende år.

#### § 12 skal lyde: § 12 Melding om navn for barn

Melding om å ta, endre eller sløyfe navn for noen som ikke har fylt 16 år, skal fremsettes av den eller de som har foreldreansvaret, eller disse må ha samtykket i meldingen. Gjelder meldingen et barn over 12 år, må også barnet selv

ha samtykket. Selv om det ikke foreligger samtykke etter første eller annet punktum, kan meldingen godtas dersom det foreligger særlig grunn.

*Gjelder meldingen en person som har endret juridisk kjønn etter lov om endring av juridisk kjønn § 4 andre ledd andre punktum, er det tilstrekkelig med samtykke fra en av dem som har foreldreansvaret.*

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

#### Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 80 mot 12 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.25.40)

**Presidenten:** Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet. Kristelig Folkeparti og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

#### Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 79 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.26.00)

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

#### Votering i sak nr. 2

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

- forslag nr. 1, fra Kjersti Toppe på vegne av Senterpartiet og Venstre
- forslag nr. 2, fra Torgeir Knag Fylkesnes på vegne av Sosialistisk Venstreparti

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

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med den helhetlige gjennomgangen av tvangsregelverket, evaluere og gjennomgå kontrollkomisjonens arbeid for å sikre at dette er faglig sterkt, har tilstrekkelige ressurser og innsyn til å gjøre en fullverdig jobb.»

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

#### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 82 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.26.43)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 1, fra Senterpartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en evaluering av endringene i lov om psykisk helsevern og eventuelle andre endringer i helselovgivningen som regulerer bruk av tvang, for å synliggjøre hvordan omfanget av tvangstiltak er og hvordan tjenestene/tiltakene oppleves av brukerne.»

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

#### Votering:

Forslaget fra Senterpartiet og Venstre ble med 83 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.27.04)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

#### lov

om endringer i psykisk helsevernloven (kontroll for å hindre innføring av uønskede gjenstandar)

#### I

I lov 2. juli 1999 nr. 62 om etablering og gjennomføring av psykisk helsevern gjøres følgende endringer:

§ 4-5 fjerde ledd første punktum skal lyde:

*Ved begrunnet mistanke om at rusmidler, legemidler, skadelige stoffer, rømningshjelpemidler eller farlige gjenstander vil bli forsøkt innført til en pasient, kan den faglig ansvarlige vedta at pasientens post skal åpnes og kontrolleres med henblikk på dette.*

§ 4-6 skal lyde:

§ 4-6 *Undersøkelse av rom og eiendeler samt kroppsvisitasjon*

*Ved begrunnet mistanke om at rusmidler, legemidler, skadelige stoffer, rømningshjelpemidler eller farlige gjenstander vil bli forsøkt innført eller er innført i en institusjon i psykisk helsevern, kan den faglig ansvarlige vedta at pasientens rom eller eiendeler skal undersøkes og at det skal foretas kroppsvisitasjon av pasienten. Vedtaket skal nedtegnes uten opphold. Pasienten og pasientens nærmeste pårørende kan påklage vedtaket til kontrollkomisjonen.*

*Den enkelte døgninstitusjon eller enhet for døgnopphold kan innføre rutinekontroll av pasienter ved innleggelse og etter opphold utenfor institusjonen eller enheten for å hindre innføring av rusmidler, legemidler, skadelige stoffer, rømningshjelpemidler eller farlige gjenstander. Kontrollen kan omfatte undersøkelse av pasientens eiendeler og kroppsvisitasjon uten avklaring av pasienten. Rutinekontroll kan bare innføres når det er nødvendig for å*

*ivareta sikkerheten eller hensynet til helsehjelpen. Mindre inngripende tiltak skal være vurdert. Institusjonen skal dokumentere at vilkårene for å innføre rutinekontroll er oppfylt.*

*Kontroll etter første og andre ledd skal gjennomføres så skånsomt som mulig. Intensiteten i kontrollen må stå i et rimelig forhold til det en kan oppnå. Kroppsvisitasjon skal foretas av en person av samme kjønn som pasienten. Undersøkelse av kroppens hulrom er ikke tillatt.*

*Dersom det er mulig, skal undersøkelse av pasientens rom og eiendeler skje i pasientens nærvær eller i nærvær av den nærmeste pårørende eller en annen person som pasienten har utpekt.*

*Kongen i statsråd kan gi nærmere forskrift om undersøkelse av rom, eiendeler og kroppsvisitasjon.*

§ 4-7 første ledd skal lyde:

*Den faglig ansvarlige kan vedta at rusmidler, legemidler, skadelige stoffer, rømningshjelpemidler og farlige gjenstander som blir funnet ved inngrep som nevnt i §§ 4-5 fjerde ledd og 4-6, skal beslaglegges. Den faglig ansvarlige kan dessuten vedta at rusmidler, legemidler, skadelige stoffer eller farlige gjenstander som vedkommende ikke rettmessig kan inneha, skal tilintetgjøres.*

§ 4A-4 første ledd første punktum skal lyde:

*Det kan foretas rutinekontroll av pasientens person, rom og eiendeler ved innleggelse og før og etter opphold utenfor avdelingen, for å hindre innføring av farlige gjenstander, rusmidler, legemidler, skadelige stoffer eller rømningshjelpemidler, herunder mobiltelefon og andre kommunikasjonsmidler.*

§ 4A-6 andre ledd skal lyde:

*Den faglig ansvarlige kan vedta innskrenkninger i pasientens forbindelse med omverdenen i inntil fire uker dersom det er risiko for rømning, alvorlig voldsutøvelse, innføring av rusmidler, legemidler, skadelige stoffer, rømningshjelpemidler eller farlige gjenstander eller risiko for angrep mot pasienten.*

§ 4A-10 andre ledd skal lyde:

*Når det er grunn til mistanke om at farlige gjenstander, rusmidler, legemidler, skadelige stoffer eller rømningshjelpemidler, herunder mobiltelefon eller andre kommunikasjonsmidler, er tilgjengelig i eller vil bli forsøkt innført i institusjonen, skal det foretas nødvendige undersøkelser av pasientens person, rom og eiendeler.*

## II

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset. Kongen kan setje i verk dei einskilde føresegnene til ulik tid.

**Presidenten:** Det voteres først over I, § 4-6 annet ledd. Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling, I, § 4-6 annet ledd, ble bifalt med 93 mot 3 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 19.27.32)

**Presidenten:** Det voteres så over resten av I og II.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

## Votering i sak nr. 3

**Presidenten:** Under debatten har Kjersti Toppe satt fram et forslag, nr. 1, på vegne av Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et internasjonalt arbeid for å sikre åpenhet i legemiddelmarkedet.»

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

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 87 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.28.37)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

## I o v

om endringer i legemiddeloven  
(refusjonskontrakter og rabatter)

## I

I lov 4. desember 1992 nr. 132 om legemidler m.v. gjøres følgende endringer:

§ 6 annet ledd skal lyde:

Det er forbudt å gi rabatter som ikke er fastlagt på tidspunktet for salget av et legemiddel. *Forbudet gjelder*

ikke rabatter som følger av avtale mellom det offentlige og legemidlets rettighetshaver for å sikre offentlig finansiering av legemidlet. Kongen kan i forskrift gi utfyllende bestemmelser om forbudet.

§ 6 sjettede ledd skal lyde:

*Det offentlige og legemidlets rettighetshaver kan inngå en refusjonskontrakt om offentlig finansiering av et legemiddel. I kontrakten kan det inntas bestemmelser om at legemidlets rettighetshaver helt eller delvis skal refundere det offentliges utgifter som følge av at legemidlet forskrives til flere pasienter enn forutsatt, eller bestemmelser som på annen måte reduserer det offentliges utgifter. Kontrakten skal ha regler om hvordan partene kan bringe sitt ansvar etter kontrakten til opphør. Kongen kan i forskrift fastsette nærmere regler om bruken av refusjonskontrakter.*

## II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

### *Votering i sak nr. 4*

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

- forslag nr. 1, fra Tove Karoline Knutsen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 2 og 3, fra Tove Karoline Knutsen på vegne av Arbeiderpartiet

Det voteres først over forslagene nr. 2 og 3, fra Arbeiderpartiet. Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en konkret handlingsplan for økt bruk av mobil helseteknologi.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en teknologinøytral finansieringsmodell som gir insentiver til bruk av ulike typer helseteknologi i helsetjenesten.»

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

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet ble med 62 mot 35 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.29.33)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen årlig informere Stortinget om status for Nasjonalt velferdsteknologiprogram og Nasjonal handlingsplan for e-helse, og sikre at velferdsteknologi er en integrert del av helsetjenestene innen 2020.»

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

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 56 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.29.52)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:73 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol, Freddy de Ruiten og Kari Henriksen om implementering av mobil helseteknologi – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

### *Votering i sak nr. 5*

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

- forslag nr. 1, fra Ingvild Kjerkol på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 2 og 3, fra Ingvild Kjerkol på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Det voteres først over forslagene nr. 2 og 3, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at løsningen som innføres for distribusjon av laboratorieprøver, ikke medfører merkostnader for pasienter, kommuner, avtalespesialister eller helseforetak.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for midlertidige løsninger som ivaretar befolkningens rett til et likeverdig helsetilbud og pasientsikkerheten.»

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

**Votering:**

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 56 mot 41 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.30.46)

**Presidenten:** Det voteses så over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en formålstjenlig permanent løsning for distribusjon av laboratorieprøver på fredager, slik at disse kan komme til laboratoriet på lørdag.»

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

**Votering:**

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 49 mot 48 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.31.06)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:70 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Janne Sjelmo Nordås, Kjers-ti Toppe og Jenny Klinge om likeverdig tilgang til laboratorietjenester etter at EUs postdirektiv er innført og lørdagspost avvirket – vedlegges protokollen.

**Votering:**

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 6*

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteen om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007.

**Votering:**

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 7*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov  
om endringer i luftfartsloven

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart gjøres følgende endringer:

Kapittel XII skal lyde:

**Kapittel XII. Varsling, rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser m.m.**

**A. Varsling av luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.**

§ 12-1 *Generell varslingsplikt*

Enhver som blir vitne til en luftfartsulykke, skal straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkjentesten, nærmeste politimyndighet eller hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Det samme gjelder den som finner et luftfartøy, deler av et luftfartøy eller andre ting under forhold som tyder på at det har inntruffet en luftfartsulykke. Lufttrafikkjentesten, politiet og hovedredningssentralen skal straks varsle hverandre, samt undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter første ledd.

§ 12-2 *Varslingsplikt for særlige persongrupper*

Inntreffer en luftfartsulykke, skal fartøysjefen, andre besetningsmedlemmer, bruker av luftfartøyet, eier av luftfartøyet, ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkjentesten, nærmeste politimyndighet eller hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Lufttrafikkjentesten, politiet og hovedredningssentralen skal straks varsle hverandre, samt undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndigheten.

Inntreffer det en alvorlig luftfartshendelse, skal fartøysjefen, andre besetningsmedlemmer, bruker av luftfartøyet, eier av luftfartøyet, ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten straks varsle undersøkelsesmyndigheten om hendelsen. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Undersøkelsesmyndigheten skal informere luftfartsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter denne paragrafen.

**B. Redningstjenesten**

§ 12-3 *Forskriftskompetanse mv.*

Departementet gir forskrifter om ettersøknings- og redningstjeneste i tilfelle hvor luftfartøy er savnet, i nød eller

forulykket. Herunder kan gis bestemmelser om plikt for enkeltpersoner, bedrifter og organisasjoner til å medvirke ved forberedelsen og gjennomføringen av søk og rednings tiltak, og om godtgjøring for slik medvirkning.

#### § 12-4 Erstatning for utgifter til søk mv.

Når det finnes grunn til det, og internasjonal overenskomst ikke er til hinder, kan departementet pålegge fartøyets eier eller bruker å erstatte helt eller delvis statens utgifter til søk av savnet fartøy. Det samme gjelder redningsutgifter i den utstrekning disse ikke blir dekket ved bergelønn.

### C. Berging

#### § 12-5 Om bergelønn mv.

Den som berger eller medvirker til å berge et luftfartøy som er i nød eller forulykket, ombordværende gods eller noe som har hørt til fartøyet eller godset, har krav på bergelønn etter reglene i sjøloven kapittel 16, enten bergingen er foregått til sjøs, til lands eller i luften. Rett til andel i bergelønnen har også den som har reddet eller medvirket til redning av menneskeliv fra fartøyet under den nød som har gitt anledning til bergingen.

Godtgjøring kan også kreves for ekstraordinære utgifter som har vært nødvendige for å bevare fartøyet eller gods fra fartøyet. Reglene i første ledd om berging gjelder tilsvarende for slik godtgjøring.

Dersom arbeidet er avsluttet her i riket, har fordringshaveren tilbakeholdsrett og panterett i fartøyet eller godset med prioritet foran alle andre rettigheter. Er det flere slike panterettigheter går de som grunner seg på en senere hendelse foran de som grunner seg på en tidligere. Eieren av gods har ikke personlig ansvar for fordringen.

Panteretten i gods faller bort når dette utleveres, og panteretten i fartøyet etter tre måneder dersom den ikke anmerkes i Norges luftfartøyregister og beløpet er godkjent eller sak reist om panteretten. Søksmål kan reises på det stedet hvor arbeidet er avsluttet, eller hvor fartøyet eller godset er.

### D. Undersøkelse av ulykker og hendelser mv.

#### § 12-6 Gjennomføring av EU-forordning om undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser

EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 66d (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (undersøkelsesforordningen)) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Om forholdet mellom forordningens bestemmelser og andre norske lovregler gjelder det som fremgår av §§ 12-7 til 12-9.

Med undersøkelsesmyndigheten menes i §§ 12-7 til 12-9 den myndigheten som har ansvar for å undersøke ulykker og hendelser i medhold av undersøkelsesforordningen.

Undersøkelsesmyndigheten skal ikke ta stilling til si-

vilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Undersøkelsen skal foregå uavhengig av annen etterforskning eller undersøkelse som helt eller delvis har slikt formål.

Luftfartsmyndigheten skal vurdere rapportene som undersøkelsesmyndigheten avgir, med tanke på å identifisere og iverksette tiltak som kan bedre flysikkerheten.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkelsesmyndighetens arbeid etter dette kapitlet og regler som utfyller undersøkelsesforordningen.

#### § 12-7 Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller er nødvendige for å forklare årsaken til luftfartsulykken eller luftfartshendelsen.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om opplysninger nevnt i undersøkelsesforordningen artikkel 14. Domstolenes rett til å frigi opplysninger i medhold av undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 3 er begrenset til de tilfellene som er nevnt i § 12-8.

Opplysninger mottatt fra utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner som jobber med flysikkerhet, er taushetsbelagte etter reglene i tredje ledd så langt de passer.

Taushetsplikt som nevnt i annet til fjerde ledd er ikke til hinder for at opplysninger som har statistisk form, eller som er alminnelig tilgjengelig andre steder, bringes videre hvis dette er forenlig med undersøkelsesforordningen. Det samme gjelder i den grad den som har krav på taushet om opplysningene, samtykker til at opplysningene bringes videre.

Opplysninger som er taushetsbelagte etter tredje ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler eller forpliktelser. Det samme gjelder når opplysningene er av vesentlig betydning for slike myndigheter eller organisasjoner, og vedkommende organ er underlagt taushetsplikt av minst samme omfang som undersøkelsesmyndigheten.

Brudd på taushetsplikt etter denne paragrafen er straffbart etter straffeloven § 209.

#### § 12-8 Bevisforbud

Det kan ikke føres bevis om forklaringer avgitt til undersøkelsesmyndigheten eller andre opplysninger som er nevnt i undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 1 og 2. Ved avgjørelsen av om bevis likevel skal føres etter reglene i tvisteloven § 22-3 og straffeprosessloven § 118, skal det legges vekt på om fordelene oppveier de negative følgerne slik bevisføring kan ha på den aktuelle eller fremtidige ulykkesundersøkelser, nasjonalt eller internasjonalt.

Det kan aldri føres bevis om opplysninger som er nevnt i første ledd i en straffesak mot den som har gitt opplysningene.

### § 12-9 *Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver*

Artikkel 16 nr. 9 og 10 i rapporteringsforordningen gjelder tilsvarende for personer som forklarer seg til undersøkelsesmyndigheten, eller som er omtalt i opplysninger som er gitt til undersøkelsesmyndigheten etter reglene i undersøkelsesforordningen.

### **E. Luftfartsmyndighetens arbeid med å forebygge ulykker basert på rapporterte opplysninger mv.**

#### § 12-10 *Gjennomføring av EU-forordning om rapportering av hendelser mv.*

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 66gc (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, endring av forordning (EU) nr. 996/2010 og opphevelse av direktiv 2003/42/EF, forordning (EF) nr. 1321/2007 og forordning (EF) nr. 1330/2007 (rapporteringsforordningen)) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Om forholdet mellom forordningens bestemmelser og andre norske lovregler gjelder det som fremgår av §§ 12-11 til 12-13.

Departementet kan gi forskrifter som utfyller rapporteringsforordningen eller som på andre måter er nødvendige for et velfungerende system for innsamling og bruk av opplysninger som kan forebygge luftfartsulykker.

#### § 12-11 *Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeider for luftfartsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikter gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av rapporteringsforordningen artikkel 4 og 5. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse, og det ikke strider mot noen bestemmelser i rapporteringsforordningen å gi opplysningene videre.

Opplysninger mottatt fra utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner som jobber med flysikkerhet, er taushetsbelagte etter reglene i tredje ledd så langt de passer.

Taushetsplikt som nevnt i annet til fjerde ledd er ikke til hinder for at opplysninger som har statistisk form, eller som er alminnelig tilgjengelig andre steder, bringes videre hvis dette er forenlig med rapporteringsforordningen. Det samme gjelder i den grad den som har krav på taushet

om opplysningene, samtykker til at opplysningene bringes videre.

Opplysninger som er taushetsbelagte etter tredje ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler eller forpliktelser. Det samme gjelder når opplysningene er av vesentlig betydning for slike myndigheter eller organisasjoner, og vedkommende organ er underlagt taushetsplikt av minst samme omfang som luftfartsmyndigheten.

Brudd på taushetsplikt etter denne paragrafen er straffbart etter straffeloven § 209.

#### § 12-12 *Bevisforbud og forbud mot sivilt søksmål*

Det kan ikke føres bevis om opplysninger mottatt hos luftfartsmyndigheten eller undersøkelsesmyndigheten etter reglene i rapporteringsforordningen. For øvrig gjelder § 12-8 tilsvarende.

Staten kan ikke anlegge sivilt søksmål på grunnlag av opplysninger luftfartsmyndigheten har blitt kjent med utelukkende som følge av opplysninger mottatt i medhold av rapporteringsforordningen. Dette gjelder likevel ikke dersom det er kvalifisert grunn til å tro at den som har gitt opplysningene har opptrådt kritikkverdig som nevnt i rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 10 bokstav a eller b.

#### § 12-13 *Forbud mot tilbakekall av sertifikater*

Opplysninger som en kompetent myndighet som nevnt i rapporteringsforordningen artikkel 6 nr. 3 mottar i medhold av rapporteringsforordningen, kan ikke brukes som grunnlag for tilbakekall av personsertifikater som er utstedt av den kompetente myndigheten. På samme måte kan opplysningene heller ikke brukes som grunnlag for å ilegge overtredelsesgebyr med hjemmel i § 13 a-5.

Første ledd gjelder ikke dersom de aktuelle opplysningene gjør det klart at den som innehar sertifikatet, ikke oppfyller fastsatte medisinske krav eller av andre grunner er klart uskikket til å inneha sertifikatet.

Første og annet ledd går foran bestemmelsene i rapporteringsforordningen artikkel 16 i den grad de gir et sterkere vern mot tilbakekall av sertifikater enn forordningen.

#### § 12-14 *Unntak fra krav om konsesjon etter personopplysningsloven*

Organer som behandler rapporterte opplysninger etter reglene i §§ 12-10 til 12-13 trenger ikke konsesjon for behandling av personopplysninger etter personopplysningsloven § 33.

#### § 13a-5 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. har overtrådt, eller latt være å etterkomme, § 2-2, § 4-1 annet og tredje ledd, § 4-4 første og andre ledd, §§ 4-6 eller 4-7, § 5-1 første og tredje ledd, § 5-3, § 5-5, § 5-7, § 5-8, § 6-1 første ledd, § 6-2, § 6-3

tredje ledd, § 6-7, § 6-10, § 7-1 første ledd, § 7-15 første ledd, § 7-19, § 7-25 annet ledd, § 7-28, § 7-29 annet ledd, § 8-1 første og annet ledd, §§ 8-8, 9-2, 9-5, 9-7, 10-3, 10-4, 10-5, 10-6 eller 10-8, § 10-38 a første og annet ledd, § 10-45, § 11-2 første ledd, § 12-9 eller artikkel 16 nr. 9 i rapporteringsforordningen.

Ny § 14-23a skal lyde:

§ 14-23a *Overtrødelse av forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet*

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller uaktsomt gjør følgende i strid med EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 64 a (forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet):

1. utfører transport uten gyldig lisens som nevnt i artikkel 3.
2. unnlater å oppfylle kravet om å være forsikret i artikkel 11.
3. benytter et leid fly uten samtykke som nevnt i artikkel 13.
4. utfører lufttransport i strid med enerett gitt i medhold av artikkel 16.
5. flyr i strid med trafikkregulerende bestemmelser som nevnt i artikkel 19 eller miljøbestemmelser som nevnt i artikkel 20.
6. unnlater å oppfylle kravene til informasjon og ikke-diskriminering i artikkel 23.

§ 14-27 første ledd skal lyde:

Den som i *andre tilfeller* enn nevnt i § 14-3 unnlater å gi *varsel, rapport, melding eller andre opplysninger som er påbudt å gi etter denne loven eller forskrift gitt i medhold av den, eller som gir uriktige eller ufullstendige opplysninger*, straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder. *Det samme gjelder den som unnlater å etterkomme pålegg om å gi opplysninger i medhold av § 13 a-1, eller som gir uriktige eller ufullstendige opplysninger som svar på slikt pålegg.*

## II

Loven trer i kraft 1. juli 2016.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

*Votering i sak nr. 8*

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Helge Orten på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 3–5, fra Abid Q. Raja på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 6, fra Magne Rommetveit på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Det voteres først over forslag nr. 6, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i arbeidet med strategien vurdere å opprette en insitamentsordning for transportkjøpere.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 59 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.32.43)

**Presidenten:** Det voteres så over forslagene nr. 3–5, fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en nasjonal havneplan, med det formål å styrke skipsfartens konkurransevilkår.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om at en slik nasjonal havneplan sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte innføre tilskuddsordning for havner, slik at de blir mer effektive, mer miljøvennlige og mer intermodale.»

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

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre ble bifalt med 52 mot 45 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.33.05)

**Presidenten:** Det voteres så over forslagene nr. 1 og 2, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029 utrede og legge frem til-

tak som sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre. En slik utredning må inkludere vurderinger av havnestrukturen og hvilke tiltak som kan gjennomføres for å gjøre den mer effektiv.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget viser til grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018–2029 der en tilskuddsordning for havner er foreslått, og ber regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan vurdere om en slik ordning er hensiktsmessig for å gjøre havnene mer effektive, miljøvennlige og intermodale.»

#### Votering:

Forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 49 mot 45 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.33.24)

Komiteen hadde innstilt:

#### I

Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipfartens rammevilkår.

#### II

Stortinget ber regjeringen sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.

#### III

Stortinget viser til tidligere vedtak om tilskuddsordning for å stimulere gods til å velge sjøveien. Stortinget ber regjeringen i budsjettet for 2017 om å komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareeiere til å velge sjøveien.

#### IV

Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og vei- og banesystem i sammenheng.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

#### V

Dokument 8:45 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn

Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår – vedlegges protokollen.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 9

Komiteen hadde innstilt:

#### I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Vilkårene framgår av proposisjonen.

#### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere vilkår for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegerere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

#### III

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS og i tråd med vedtak 71 i Innst. 2 S (2015–2016), vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregnings-teknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 10

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram i alt 13 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–6, fra Kjell-Idar Juvik på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 7, fra Kjell-Idar Juvik på vegne av Arbeiderpartiet
- forslagene nr. 8–13, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes først over forslag nr. 13, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre veiprising med forhåndsbetaling for all tungtransport, som alternativ

til dagens veibruksavgift på drivstoff for å styrke jernbanens og skipsfartens evne til å konkurrere om gods-transport.»

#### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 94 mot 3 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.34.48)

**Presidenten:** Det voteres så over forslagene nr. 8–10, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn et mål om minst 10 prosent reduksjon av personbilkilometer i de store byene og nullvekst i resten av landet, samt stille dette som minimumskrav i alle avtaler med kommunene.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn nullvekst i flytrafikken.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan stanse planer om nye rullebaner på Gardermoen og på Flesland.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

#### Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 4 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.35.08)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 11, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegget til ny Nasjonal transportplan legge til grunn et mål om en sykkelandel på minst 15 prosent i 2030 i alle byer aktuelle for bypakker.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

#### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 87 mot 10 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.35.25)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 12, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille strenge utslippskrav til NO<sub>x</sub>- og SO<sub>x</sub>-utslipp for alle cruiseskip som skal seile i norske fjorder.»

Arbeiderpartiet og Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

#### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 58 mot 39 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.35.44)

**Presidenten:** Det voteres så over forslag nr. 7, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at staten støtter store kollektivinvesteringer i de store byene med opp til 70 prosent av investeringsutgiftene for disse prosjektene mot at byene forplikter seg til nullvekstmålet innen persontrafikken og bidrar til en miljøvennlig byutvikling.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV)** (fra salen): President! SV skal også stemme for forslaget.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti har da varslet at de også skal stemme for forslaget.

#### Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 63 mot 34 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 19.36.03)

**Presidenten:** Det voteres så over forslagene nr. 1–6, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn et langsiktig mål om nullutslipp fra transportsektoren.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 legge fram en samlet oversikt over mulige virkemidler og hvilke utslippsreduksjoner disse vil kunne gi i 2020, 2025 og 2030.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 komme med forslag til en forpliktende opptrapping av tilskuddsordning for bygging av sykkelveier på kommunale og fylkeskommunale veier, slik at målene for økt sykkelandel kan nås.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det innen person- og/eller godstransport på jernbane prøves ut hydrogentog på én av strekningene som ikke er elektrifisert.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2017 legge fram en plan for hvordan Stortingets vedtak nr. 388 (2014–2015) om at kollektivtrafikk som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff, skal gjennomføres.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om landstrøm for alle fartøyer i neste anbud på kyststruten Bergen–Kirkenes.»

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

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 56 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.36.46)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:63 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken om et klimaforlik for transportsektoren med 49 forslag for 50 prosent klimakutt basert på Miljødirektoratets rapport: «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### *Votering i sak nr. 11*

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget ber regjeringen foreta en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv. I denne sammenheng må det også sees nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere om virkemidlene som i dag finnes for utvikling, produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff og andre null- og lavutslippsløsninger, er tilstrekkelige, og eventuelt foreslå nye konkrete tiltak, slik at luftfarten kan bidra til utslippsreduksjoner som er nødvendige for at Norge skal kunne innfri sine utslippsforpliktelser om 40 prosent reduksjon innen 2030 i samarbeid med EU, og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

III

Dokument 8:66 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### *Votering i sak nr. 12*

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

- forslag nr. 1, fra Magne Rommetveit på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Magne Rommetveit på vegne av Arbeiderpartiet

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

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om framtidig organisering og struktur i fergesektoren i statsbudsjettet for 2017.»

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

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 62 mot 34 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.38.13)

**Presidenten:** Det votes så over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 foreslå en ordning som kompenserer fylkeskommunens merkostnader ved å kreve null- og/eller lavutslippsordninger for fergesektoren.»

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

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 56 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.38.31)

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget ber regjeringen vurdere forslaget om et statlig fergeselskap, som ett av flere alternativer, i sin gjennomgang av framtidig organisering av fergesektoren, og

at oppfølging av dette arbeidet blir lagt fram for Stortinget i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det forutsettes at fremtidige organisering av fergesektoren ivaretar målene om økt innovasjon, innfasing av miljøvennlig teknologi og kostnadseffektiv drift.

**Presidenten:** Bak innstillingen står Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til innstillingen. Arbeiderpartiet har varslet subsidiær støtte til innstillingen. Senterpartiet, Venstre og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 83 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.39.02)

Videre var innstilt:

#### I

Dokument 8:69 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap – vedlegges protokollen.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 13

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EU-programmet ISA<sup>2</sup> (2016–2020).

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sakene nr. 14 og 15

**Presidenten:** Sakene nr. 14 og 15 er andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 69 og 70.

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

Sak nr. 16 [19:39:54]

#### Referat

1. (323) Statsministerens kontor melder at
  1. lov om endringer i a-opplysningsloven og folketrygdloven m.fl. (utvidelse av Arbeids- og velferdsetatens tilgang til opplysninger i a-ordningen) (Lovvedtak 67 (2015–2016))
  2. lov om informasjonstilgang m.m. for Barnevoldsutvalget (Lovvedtak 66 (2015–2016))
  3. lov om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven) (Lovvedtak 53 (2015–2016))
  4. lov om endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.) (Lovvedtak 64 (2015–2016))
  5. lov om endringer i sjøloven (gjennomføring av europaparlaments- og rådforordning (EU) nr. 1177/2010 om båtpassasjerrettar) (Lovvedtak 45 (2015–2016))
  6. lov om endringer i kirkeloven (omdanning av Den norske kirke til eget rettssubjekt m.m.) (Lovvedtak 56 (2015–2016))
  7. lov om endringer i energiloven (skille mellom nettvirksomhet og annen virksomhet mv.) (Lovvedtak 48 (2015–2016))
    - er sanksjonert under 27. mai 2016
    - Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (324) Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Aina Bastholm om å styrke ordningen med fri rettshjelp (Dokument 8:97 S (2015–2016))
  - Enst.: Sendes justiskomiteen.
3. (325) Endringer i burettslagslova mv. (omfanget av legalpanteretten) (Prop. 134 L (2015–2016))
  - Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
4. (326) Endringer i statsbudsjettet 2016 under Landbruks- og matdepartementet. (Jordbruksoppkjøret 2016 m.m.) (Prop. 133 S (2015–2016))
  - Enst.: Sendes næringskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Det er ikke skjedd, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 19.41.