



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 60 · 24. mars
Sesjonen 2021–2022

Møte torsdag den 24. mars 2022 kl. 10

President: Nils T. Bjørke

Dagsorden (nr. 60):

1. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Samtykke til ratifikasjon av Protokoll mellom Den europeiske union (EU), Island og Norge til Avtalen mellom Norge og Island og Det europeiske fellesskap om kriterier og mekanismer for å avgjøre hvilken stat som er ansvarlig for behandlingen av en asylsøknad som fremlegges i Norge, Island eller en medlemsstat, om tilgang til Eurodac med henblikk på rettshåndhevelse (Innst. 198 S (2021–2022), jf. Prop. 239 LS (2020–2021))
2. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Endringer i utlendingsloven (om tilgang til å sammenligne opplysninger i Eurodac sentralregister for rettshåndhevelsesformål) (Innst. 197 L (2021–2022), jf. Prop. 239 LS (2020–2021))
3. Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 383/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2019/878 om endring av direktiv 2013/36/EU med hensyn til unntatte enheter, finansielle holdingselskaper, blandede finansielle holdingselskaper, godtgjøring, tilsynstiltak og -myndighet samt kapitalbevaringstiltak (Innst. 212 S (2021–2022), jf. Prop. 52 S (2021–2022))
4. Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til deltagelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse av forordning (EU) 2019/2160 og direktiv (EU) 2019/2162 i EØS-avtalen (Innst. 200 S (2021–2022), jf. Prop. 42 LS (2021–2022))
5. Innstilling fra finanskomiteen om Endringer i finansforetaksloven og verdipapirfondloven (obligasjoner med fortrinnsrett) (Innst. 199 L (2021–2022), jf. Prop. 42 LS (2021–2022))
6. Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 54/2021 av 5. februar 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2016/2341 om virksomhet i og tilsyn med tjenestepensjonsforetak (IORP II) (Innst. 202 S (2021–2022), jf. Prop. 43 LS (2021–2022))
7. Innstilling fra finanskomiteen om Endringer i finansforetaksloven mv. (gjennomføring av EØS-rett, egen pensjonskonto)

(Innst. 201 L (2021–2022), jf. Prop. 43 LS (2021–2022))

8. Interpellasjon fra representanten Hans Andreas Limi til finansministeren:
«I forbindelse med statsbudsjettet for 2022 er det omtalt igangsettelse av et utredningsprosjekt knyttet til posisjonsbasert veipricing i regi av Statens vegvesen og Skattedirektoratet. Veipricing som prinsipp er kontroversielt da det vil innebære å utvide dagens bompengereordning til å gjelde hele veisystemet. Når kjøretøy på denne måten skal overvåkes kontinuerlig, bryter dette også mot grunnleggende personvern hensyn. I statsbudsjettet øker regjeringen kjøretøyavgiftene etter at statens inntekter fra bilavgifter har falt hvert år siden 2013. Kjøretøyavgiftene i Norge er allerede blant de høyeste i verden. Veipricing vil være en ny avgiftskomponent som kan komme i tillegg til de allerede etablerte bilavgiftene. Vil utvidelse av bompengereordningen til å gjelde store deler av veisystemet gjennom overvåkningsbasert veipricing kunne resultere i høyere bilavgifter for norske bilister?»
9. Referat

Presidenten: Representantane Sverre Myrli og Carl I. Hagen, som har vore permitterte, har igjen teke sete.

Det ligg føre tre permisjonssøknader: frå representanten Helge André Njåstad om omsorgspermisjon frå og med 28. til og med 31. mars, frå Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 andre punktum for representanten Geir Inge Lien frå og med 24. mars og inntil vidare, og frå Arbeidarpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 andre punktum for representanten Tove Elise Madland frå og med 24. mars og inntil vidare.

Etter forslag frå presidenten vart samrøystes vedteke:

1. Søknadene vert behandla straks og innvilga.
2. Følgjande vararepresentantar vert innkalla for å møte i permisjonstida:
For Hordaland: Sigbjørn Framnes
For Møre og Romsdal: Ingrid Waagen
For Rogaland: Marte Eide Klovning

Presidenten: Ingrid Waagen og Marte Eide Klovning er til stades og vil ta sete.

Representanten Tobias Drevland Lund vil setja fram eit representantforslag.

Tobias Drevland Lund (R) [10:01:23]: På vegne av stortingsrepresentantene Marie Sneve Martinussen, Seher Aydar og meg selv har jeg gleden av å framsette et

representantforslag om å inkorporere FN-konvensjonen om rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne i norsk lovgivning.

Presidenten: Representanten Ingvild Wetrhus Thorsvik vil setja fram to representantforslag.

Ingvild Wetrhus Thorsvik (V) [10:01:53]: På vegne av representantene Guri Melby, Abid Raja og meg selv vil jeg sette fram et representantforslag om å sikre oppreisning til mennesker som har vært utsatt for ulovlig tvangsmiddelbruk.

På vegne av representantene Guri Melby, André N. Skjelstad, Abid Raja og meg selv vil jeg sette fram et forslag om strakstiltak for å redusere passkøene i Norge.

Presidenten: Representanten Alfred Jens Bjørlo vil setja fram eit representantforslag.

Alfred Jens Bjørlo (V) [10:02:35]: På vegner av representantane Grunde Almeland, André N. Skjelstad og meg sjølv vil eg setje fram eit representantforslag om å sikre like konkurransevilkår mellom uavhengige merkevarer og kjedene sine egne merkevarer i daglegvaremarknaden.

Presidenten: Forslaga vil verta handsama etter reglementet.

Presidenten vil gjera merksam på at sak nr. 3 på møtekartet ikkje har vore offentleg i dei 48 timane reglementet krev, jf. forretningsordenen § 46. Presidenten vil likevel gjera framlegg om at saka vert teken opp til hand-saming.

Ingen innvendingar er komne mot det, og presidenten ser det som vedteke.

Sakene nr. 1 og 2 vert handsama under eitt.

Sak nr. 1 [10:03:25]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Samtykke til ratifikasjon av Protokoll mellom Den europeiske union (EU), Island og Norge til Avtalen mellom Norge og Island og Det europeiske fellesskap om kriterier og mekanismer for å avgjøre hvilken stat som er ansvarlig for behandlingen av en asylsøknad som fremlegges i Norge, Island eller en medlemsstat, om tilgang til Eurodac med henblikk på rettshåndhevelse (Innst. 198 S (2021–2022), jf. Prop. 239 LS (2020–2021))

Sak nr. 2 [10:03:25]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Endringer i utlendingsloven (om tilgang til å sammenligne opplysninger i Eurodac sentralregister for retts-

håndhevelsesformål) (Innst. 197 L (2021–2022), jf. Prop. 239 LS (2020–2021))

Presidenten: Etter ynske frå kommunal- og forvaltningskomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – verta gjeve anledning til inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får òg ei taletid på inntil 3 minutt.

Per Martin Sandtrøen (Sp) [10:04:35] (ordfører for sakene): I proposisjonen ber regjeringa om samtykke til ratifikasjon av protokollen med det lange navnet «Protokoll mellom Den europeiske union (EU), Island og Norge til Avtalen mellom Norge og Island og Det europeiske fellesskap om kriterier og mekanismer for å avgjøre hvilken stat som er ansvarlig for behandlingen av en asylsøknad som fremlegges i Norge, Island eller en medlemsstat, om tilgang til Eurodac med henblikk på rettshåndhevelse».

Navnet er langt, men det oppsummerer mye av saken. Målet er å forebygge, avdekke eller etterforske terrorisme og andre alvorlige straffbare handlinger. Retts-håndhevende myndigheter betyr i korte trekk de myndigheter i medlemsstatene som har ansvar for å forebygge, avdekke eller etterforske terrorhandlinger eller andre alvorlige straffbare handlinger.

Dette er en sak som det er bred enighet om. Den fremmes av en samlet komité, og det er ingen særmerknader fra noe parti.

Komiteen støtter departementets vurdering av at det ikke er avgjørende personvern hensyn som taler mot at Eurodac II-forordningens bestemmelser om sammenligning av opplysninger for rettshåndhevelsesformål inkorporeres i norsk rett.

Komiteen viser i innstillingen til at Europakommisjonen den 23. september 2020 la fram forslag til en ny pakt for migrasjon og asyl, også kalt migrasjonspakten. En samlet komité understreker i innstillingen at Stortinget i behandlingen av denne lovproposisjonen ikke tar stilling til EUs migrasjonspakt.

Grete Wold (SV) [10:06:31]: Vi ser en verden med millioner av mennesker på flukt, og mange har også en mobilitet som gjør det mulig å reise over lange avstander verden over. Det er derfor viktig at vi har gode avtaler og gode systemer for å møte disse menneskene på en verdig måte, og videre kunne sikre god behandling av deres asylsøknader i det landet de søker asyl. Samarbeid over landegrensene er avgjørende for å sikre at de som trenger beskyttelse, får det, at saker behandles

raskt, og at det avdekkes uønskede forhold, som straffbare handlinger og ikke minst forebygging av terrorvirksomhet. For å gjøre det på en god måte vil utveksling av relevante og nødvendige opplysninger mellom land være nødvendig.

Så er nettopp dette med «relevant og nødvendig» et poeng i denne saken, og hensynet til personvernet må veie tungt. MiRA-senteret gir i sin høringsuttalelse uttrykk for en frykt for at utvidet søketilgang i utlendingsmyndighetenes datasystemer kan innebære brudd på asylsøkerens rett til personvern. SV deler den betenkningen og vil understreke at man ikke må vekte innvandringsregulerende hensyn over andre hensyn, som personvernet til den enkelte.

Videre deler vi Rettspolitisk forenings kritiske merknad om at opplysninger i Eurodac skal benyttes i straffesaker. Bakgrunnen for dette er at man avgir opplysninger i en søknad om beskyttelse, om asyl, og det er man naturlig nok pliktet til å gjøre, men ved å utvide muligheten til å bruke disse opplysningene til andre formål vil det kunne medføre en utglidning av områder som ikke har relevans eller er kvalitetssikret opp mot personvern og rettssikkerheten for den enkelte. Asylsøkeres rett til personvern kan bli tilsidesatt under påskudd av kontrollbehov som ikke faller inn under «relevant og nødvendig».

Store registre som gir mange tilgang, må nøye overvåkes og underlegges streng kontroll, spesielt der hvor det involverer flere land og ulike lovverk. SV står bak tilrådningsen i saken, men vil poengtere nettopp faren for en uønsket utvikling og bruk av et slikt register. Utover det har vi ingen kommentar til saken og støtter den.

Statsråd Emilie Mehl [10:08:32]: Politiet må ha gode verktøy i sitt arbeid med å forebygge og etterforske alvorlig kriminalitet. Jeg er derfor glad for at komiteen stiller seg bak forslaget om å gjennomføre bestemmelser i Eurodac-forordningen i norsk rett.

Hovedformålet til Eurodac er å avgjøre hvilken stat som er ansvarlig for å behandle en asylsøknad etter Dublin-forordningen. Norsk politi vil nå også få mulighet til å benytte Eurodac i forbindelse med kriminalitetsbekjempelse.

Kriminelle forflytter seg mellom land, og grenseoverskridende kriminalitet er et problem. I politiets arbeid med å identifisere personer som knyttes til alvorlig kriminalitet, vil tilgang til Eurodac være til stor hjelp for politiet. Treff i registeret vil gi grunnlag for å innhente mer informasjon om en person fra en annen stat, og å sette i gang undersøkelser.

Det er viktig for meg å understreke at de fleste som er registrert med fingeravtrykk i Eurodac, ikke er krimi-

nelle; fingeravtrykkene er avgitt i forbindelse med en asylsøknad, ikke i forbindelse med kriminalitet.

For å ivareta hensynet til de registrerte er det veldig viktig at regelverk og praksis er i samsvar med de kravene som stilles i Grunnloven, internasjonale menneskerettigheter og personvernlovgivningen. Tilgangen til registeret må heller ikke bli mer omfattende enn nødvendig, og vi må ha strenge vilkår for når det kan foretas søk. Vi må også ha systemer for kontroll, merking og sperring av opplysninger og for loggføring. EUs forordning sikrer et godt vern av personopplysninger, og forholdet til Grunnloven og menneskerettighetene er grundig vurdert i proposisjonen.

Jeg mener det er et tungtveiende samfunnsmessig behov for å gi politiet adgang til å sammenlikne fingeravtrykk med opplysninger fra Eurodac. På den måten kan vi unngå at personer som representerer en sikkerhetsrisiko, unndrar seg oppmerksomhet fordi norsk politi ikke har tilgang til de samme verktøyene som sine samarbeidspartnere i andre land. I arbeidet med å bekjempe alvorlig kriminalitet er det viktig at politiet har så fullstendige og oppdaterte opplysninger som mulig. Jeg mener tilgangen til å søke i Eurodac vil være et viktig redskap i den forbindelse.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sakene nr. 1 og 2.

Sak nr. 3 [10:11:19]

Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 383/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2019/878 om endring av direktiv 2013/36/EU med hensyn til unntatte enheter, finansielle holdingselskaper, blandede finansielle holdingselskaper, godtgjøring, tilsynstiltak og -myndighet samt kapitalbevaringstiltak (Innst. 212 S (2021–2022), jf. Prop. 52 S (2021–2022))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
Sakene nr. 4 og 5 vert handsama under eitt.

Sak nr. 4 [10:12:00]

Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse av forordning (EU) 2019/2160 og direktiv (EU) 2019/2162 i EØS-avtalen (Innst. 200 S (2021–2022), jf. Prop. 42 LS (2021–2022))

Sak nr. 5 [10:12:00]

Innstilling fra finanskomiteen om Endringer i finansforetaksloven og verdipapirfondloven (obligasjoner med fortrinnsrett) (Innst. 199 L (2021–2022), jf. Prop. 42 LS (2021–2022))

Helge Orten (H) [10:12:43]: Jeg skal hilse fra saksordføreren, som dessverre ikke kunne være til stede i dag, og takke for samarbeidet i saken.

Norske banker og kredittforetak finansierer i hovedsak sin utlånsvirksomhet ved å motta innskudd og utstede obligasjonslån o.l. i verdipapirmarkedene. Obligasjonslåneene er for det meste obligasjoner med fortrinnsrett, OMF, som vi har benyttet i Norge i nesten 200 år. Disse sikrer investorer fortrinnsrett til pantesikrede boliglån og andre eiendeler i tilfelle OMF-utstederen ikke skulle kunne gjøre opp for seg. OMF-investorene har da rett til dekning av sine krav før alle andre. Slike sikre plasseringer gir billig finansiering, som igjen kan gi gunstige utlånsrenter til bankkundene.

Mens vi i Norge i flere år har hatt velfungerende markeder for OMF, varierer OMF-markedene betraktelig ellers i Europa. I 2019 ble det derfor vedtatt et direktiv som skal sikre at alle EU-land har et regelverk for OMF-utstedelse som oppfyller en rekke minstekrav. Dette gir nasjonale myndigheter en stor fleksibilitet, så lenge de nasjonale reglene er minst like strenge som i direktivet.

Direktivet styrker det norske regelverket på enkelte punkter, bl.a. slik at likviditetsrisikoen kan bli redusert og investorbeskyttelsen forbedret. Lovforslaget bygger på et utkast utarbeidet av Finanstilsynet som departementet hadde på høring i 2020.

Komiteens flertall støtter proposisjonens innhold og lovforslag. I proposisjonen er det tatt forbehold om EØS-komiteens beslutning om innlemmelse, som på det tidspunktet ikke var fattet. Siden komiteen avgå innstillingen, har EØS-komiteen besluttet å innlemme forordningen i EØS-avtalen uten vesentlige endringer. Siden Innst. 200 S med tilråding til vedtak ble avgitt før EØS-komiteens vedtak, tar jeg med dette opp innlevert forslag til vedtak oppdatert med den konkrete beslutningen. Dette forslaget fremmes til erstatning for innstillingens tilråding på vegne av det samme flertallet som sto bak tilrådingen.

Presidenten: Då har representanten Helge Orten teke opp det forslaget han refererte til.

Kari Elisabeth Kaski (SV) [10:15:07]: Jeg skal ikke ha ordet lenge. Jeg vil bare understreke at SV har vært kritisk til OMF i flere runder når finanskomiteen har behandlet det. Denne typen verdipapirisering kan svekke den finansielle stabiliteten, noe som er viktigere

nå enn på lenge. Jeg vil vise til merknadene som ligger inne i denne innstillingen og i tidligere saker som har behandlet dette, og ta opp SVs forslag til sak nr. 5.

Presidenten: Representanten Kari Elisabeth Kaski har teke opp det forslaget ho refererte til.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [10:15:52]: Det er hyggelig å se så mange unge og lovende på galleriet – velkommen til Stortinget! Det er en litt teknisk sak vi diskuterer i dag, så det er ikke det letteste å følge med på, men vi må behandle mange tekniske saker i Stortinget også.

Det forslaget vi skal behandle i dag, innebærer endringer i det norske regelverket om obligasjoner med fortrinnsrett, forkortet OMF. Endringene gjennomfører EUs OMF-direktiv og en tilhørende forordning.

Norge har i flere år hatt et velfungerende marked for OMF, og slike obligasjoner er i dag en viktig finansieringskilde for norske banker. En stor andel av norske boliglån er finansiert ved at det er utstedt OMF i det norske og internasjonale markedet. OMF er sikre plasseringer for investorer, ettersom investorene har fortrinnsrett til pantesikrede boliglån dersom banken ikke skulle kunne gjøre opp for seg. Dette gjør OMF til en billig finansiering, som igjen kan gi lavere utlånsrenter til bankkundene.

I Europa varierer OMF-markedene betydelig. EU har derfor vedtatt et direktiv som skal sikre at alle land har et regelverk for OMF som oppfyller en rekke minstekrav.

OMF-direktivet bygger på de samme prinsippene som dagens norske OMF-regelverk. Det trengs derfor ikke større endringer for å tilpasse det norske regelverket til direktivet. Forslaget til lovendringer vil imidlertid styrke regelverket på enkelte punkter og bygger på et lovutkast utarbeidet av Finanstilsynet. Gjennomføring av direktivet kan bl.a. bidra til redusert likviditetsrisiko og bedre investorbeskyttelse.

Det er viktig at de nye reglene trer i kraft i Norge samtidig som i EU, siden markedet for OMF i stor grad er europeisk. Reglene skal gjelde i EU fra 8. juli. Forsinket gjennomføring av regelverket i Norge kunne gitt risiko for forstyrrelser i norske bankers tilgang på finansiering og usikkerhet i internasjonale markeder om kvaliteten på norske OMF.

Lovforslaget om OMF skal styrke det norske regelverket og sikre at norske banker fortsatt har god tilgang på stabil og billig finansiering i norske og europeiske markeder. Det nye regelverket er viktig for internasjonale investorers tillit til kvaliteten på norske OMF. Samtidig skal det redusere likviditetsrisikoen og styrke investorbeskyttelsen.

Av hensyn til raskest mulig gjennomføring fremmet regjeringen en proposisjon med anmodning om samtykke før beslutningen i EØS-komiteen forelå. Fredag 18. mars traff EØS-komiteen beslutning om å innlemme OMF-regelverket i EØS-avtalen. Beslutningen er ikke vesentlig endret sammenlignet med utkastet som lå ved proposisjonen.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sakene nr. 4 og 5.

Sakene nr. 6 og 7 vert handsama under eitt.

Sak nr. 6 [10:18:27]

Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 54/2021 av 5. februar 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2016/2341 om virksomhet i og tilsyn med tjenestepensjonsforetak (IORP II) (Innst. 202 S (2021–2022), jf. Prop. 43 LS (2021–2022))

Sak nr. 7 [10:18:27]

Innstilling fra finanskomiteen om Endringer i finansforetaksloven mv. (gjennomføring av EØS-rett, egen pensjonskonto) (Innst. 201 L (2021–2022), jf. Prop. 43 LS (2021–2022))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 8 [10:19:15]

Interpellasjon fra representanten Hans Andreas Limi til finansministeren:

«I forbindelse med statsbudsjettet for 2022 er det omtalt igangsettelse av et utredningsprosjekt knyttet til posisjonsbasert veiprising i regi av Statens vegvesen og Skattedirektoratet. Veiprising som prinsipp er kontroversielt da det vil innebære å utvide dagens bompengereordning til å gjelde hele veisystemet. Når kjøretøy på denne måten skal overvåkes kontinuerlig, bryter dette også mot grunnleggende personvern hensyn. I statsbudsjettet øker regjeringen kjøretøyavgiftene etter at statens inntekter fra bilavgifter har falt hvert år siden 2013. Kjøretøyavgiftene i Norge er allerede blant de høyeste i verden. Veiprising vil være en ny avgiftskomponent som kan komme i tillegg til de allerede etablerte bilavgiftene.

Vil utvidelse av bompengereordningen til å gjelde store deler av veisystemet gjennom overvåkingsbasert veiprising kunne resultere i høyere bilavgifter for norske biler?»

Hans Andreas Limi (FrP) [10:20:27]: I statsbudsjettet for 2022 er det omtalt igangsettelse av et utrednings-

prosjekt knyttet til posisjonsbasert veiprising i regi av Statens vegvesen og Skattedirektoratet. Posisjonsbasert veiprising vil være innføring av en helt ny måte å kreve inn bompenger på. Her snakker vi i praksis om å montere et nytt Arbeiderparti–Senterparti-taksameter inn i bilen til vanlige folk og næringsdrivende.

I statsbudsjettet for 2022 øker regjeringen kjøretøyavgiftene etter at statens inntekter fra bilavgifter har falt hvert år siden 2013. På toppen av dette kommer altså forslaget om innføring av en helt ny avgiftsmaskin gjennom taksameter i vanlige folks biler, noe som i praksis åpner for at det kan kreves inn bompenger på alle veistrekningspunkter langs veiene er ikke bare kostbart, det er også i direkte strid med grunnleggende personvern hensyn når myndighetene legger opp til kontinuerlig overvåking av hvor alle kjøretøy befinner seg til enhver tid.

I Trondheim gjennomfører Vegvesenet allerede et forsøk med 200 kjøretøy som har fått et taksameter installert i bilen. I prosjektet legges det opp til at posisjonsdata skal lagres lokalt i bilen eller i appen, men at posisjonsdata likevel vil være tilgjengelig til kontrollformål. Dermed åpner det muligheten for at andre myndigheter kan gis tilgang til posisjonsdata, bare fordi de finnes. Det kan bl.a. bli press for å la politiet få adgang til data fra alle biler i et område, basert på prinsippet «har du ikke gjort noe galt, har du ingenting å frykte». Det er et prinsipp Fremskrittspartiet er en tydelig motstander av.

Ved å innføre en innkrevingsmaskin i alle biler åpner regjeringen muligheter for å øke betalingen langt utover faktisk bruk av veier. Selv om dette er mulig også med dagens avgiftssystemer, blir det langt lettere å gjennomføre med veiprising. Det er allerede mange partier i denne sal som ønsker å prise bruken av bil så høyt at det legger hindringer i veien for bilbruk generelt, men i særlig grad for enkelte biltyper, strekninger og tider av døgnet.

Veiprising for persontransport har vært forsøkt lansert i mange land, men har ennå ikke blitt tatt i bruk. I Nederland og Finland har veiprising vært foreslått politisk, men ikke blitt gjennomført fordi formålet var uklart. I første omgang var det snakk om en avgift for å begrense rushtrafikk i byer, før man vedtok at det skulle være en avgift for hele veinettet. Dette førte til vanskelige politiske prosesser og lav aksept blant publikum.

Den sittende finansminister fra Senterpartiet har i sitt første statsbudsjett valgt å øke både bilavgiftene og drivstoffavgiften, etter at de gikk ned i de åtte årene da Fremskrittspartiet hadde en hånd på rattet. Også andelen bompenger i nye prosjekter ble redusert mens Fremskrittspartiet styrte landet. Statens andel av finansieringen økte, og det ble gjennomført en historisk veisatsing

med ny infrastruktur og vedlikehold av eksisterende. I tillegg klarte Fremskrittspartiet gjennom forhandlinger med Solberg-regjeringen å legge ned 18 bomstasjoner i årene 2020 og 2021, noe som sparte bilistene for 2,6 mrd. kr. De rød-grønne har konsekvent stemt imot.

Nå ønsker den nye regjeringen åpenbart å finne ut av om de ikke bare kan erstatte dagens bompenger med veiprisning, men også bruke det til å innføre brukerbetaling for hele veisystemet. Både bompenger og veiprisning er en veldig usosial måte å skattlegge folk på og rammer mest dem som har minst. Fremskrittspartiet vil derfor kjempe mot både veiprisning og bompenger.

Veiprisning vil være en ny avgiftskomponent som kan komme i tillegg til de allerede etablerte bilavgiftene. Vil utvidelse av bompengereordningen til å gjelde store deler av veisystemet gjennom overvåkingsbasert veiprisning resultere i høyere bilavgifter for norske biler? Hvis svaret er ja, bør det skrotes umiddelbart.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [10:25:13]: Jeg vil vise til at den pågående utredningen i regi av Statens vegvesen og Skattedirektoratet er en oppfølging av et stortingsvedtak fra mars 2019. Stortinget ba regjeringen om å inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengereordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil. Det er altså en oppfølging av et stortingsvedtak.

Det er gledelig å se at dette arbeidet er startet opp. Utredningen ble igangsatt av den forrige regjeringen og er omtalt i deres forslag til statsbudsjett for 2022.

Jeg mener det er nødvendig å klargjøre hva dette utredningsprosjektet handler om. Utredningsprosjektet handler om å finne mulige nye løsninger for beregning og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Målet er ikke å ta inn mer avgifter eller bompenger. Det er heller et mål at dette prosjektet kan føre til et mer rettferdig system. Det vil da bli vurdert.

Veibruksavgiften på drivstoff er en særavgift til statskassen og skal prise kostnadene veitrafikken påfører samfunnet. Bompengesystemet skal finansiere øremerkede samferdselsprosjekter og pakker og drift av kollektivtransport i byområder. Veibruksavgiften og bompengesystemet har altså ulike formål. Det vil de også ha hvis vi innfører den nye løsningen. Bompenger skal fremdeles gå til de prosjektene som det er besluttet å finansiere med bompenger, og all bompengereinnkreving skal fortsatt ha lokal tilslutning – det ligger som en forutsetning for utredningsprosjektet. Det er ikke snakk om å utvide bompengereordningen, slik representanten Limi gir inntrykk av. Det er i hvert fall ikke denne regjeringens mål. Vi ønsker ikke å utvide bompengereordningen.

Representanten Limi hevder at veiprisning vil være en avgiftskomponent som vil komme i tillegg til de and-

re etablerte avgiftene. En eventuell posisjonsbasert veibruksavgift vil ikke komme i tillegg til, men som erstatning for dagens veibruksavgift på drivstoff. Det vil kunne bidra til at drivstoffprisene reduseres mye. Jeg vil minne om at veibruksavgiften på bensin er ca. 5 kr per liter.

Det er mange rundt om i dette landet som i dag er fullstendig avhengige av bil. Et slikt nytt system kan potensielt gjøre at byrden flyttes fra dem som ikke har et alternativ til bil, og over til folk som velger bil til tross for fullgod alternativ kollektivtransport.

Avgiftsnivået vil fortsatt besluttes i de årlige budsjettene, og jeg kan ikke se at et nytt system for innkreving og beregning av bompenger og veibruksavgift i seg selv skal medføre høyere bilavgifter. Skattedirektoratet og Statens vegvesen er heller ikke bedt om å vurdere avgiftsnivået i den pågående utredningen. Det er et politisk spørsmål, og denne regjeringen har et klart mål om at de vanlige avgiftene som rammer folk, skal ned. Her vil jeg også presisere at denne regjeringen har trukket fram målet om å redusere avgiftsnivået for vanlige folk og har vært veldig tydelig på dette i Hurdalsplattformen.

I 2021 var hele 65 pst. av de solgte bilene i Norge elbiler. Hver sjettede bil på norske veier er i dag en elbil. I tillegg selges det mange hybridbiler som bruker lite fossilt drivstoff. Når veibruksavgiften i hovedsak legges på fossilt drivstoff, betyr det at svært mange bilister ikke betaler for de kostnadene de påfører andre: kø, støy, ulykker, veislitasje og utslipp som er skadelige for miljø og helse. Dette er kostnader som følger med bruk av bil, også elbil. Jeg mener det ikke er rettferdig i lengden at de som har råd til å kjøpe seg en elbil, skal slippe å betale for disse kostnadene, mens de som kjører en gammel bil, skal betale for disse kostnadene.

Avgiftsbyrden vil potensielt kunne bli mer rettferdig med posisjonsbasert veibruksavgift. Den vil omfatte både elbiler og fossilbiler og kunne fange opp kostnader ved bilkjøring som varierer med tid og sted. Det vil kunne gi en bedre geografisk fordeling av avgiftsbelastningen siden de eksterne kostnadene ved bilkjøring er langt høyere i byene enn i distriktene. I dag betaler bilister i distriktene uforholdsmessig mye sammenlignet med bilistene i mer tettbygde strøk. Dette er spørsmål prosjektet vil kunne gi svar på, og så får man ta stilling til dem når man får de ulike svarene.

Flere offentlige utvalg har pekt på svakheter ved dagens veibruksavgift. Både særavgiftsutvalget, grønn skattekommisjon og flere andre har ment at det er klokt å få utredet dette. Jeg ser fram til debatten med representanten Limi, men det som er viktig, er at her får man i alle fall svar på om det er mulighet for en annen type system. Jeg ser også motforestillingene og de viktige avgrensningene man må ha, f.eks. når det gjelder personvernhen-syn. Når man har denne utredningen, må man være vel-

dig bevisst på hvordan dette eventuelt skal ivaretas også personvernmessig. Derfor vil vi nå få denne utredningen, og så får regjering og storting ta stilling til det som der kommer.

Hans Andreas Limi (FrP) [10:30:14]: Takk for innlegget og svaret til finansministeren. Jeg er veldig glad for at finansministeren understreker at det ikke er meningen å innføre mer avgifter, og at man ikke skal utvide bompengereordningen. Det som dessverre ofte er en konsekvens av nye avgiftssystem, er at det nettopp gir den muligheten til å øke avgiftene, og i denne sammenheng avgiftene for bilistene. Systemet vil være, hvis det blir innført, veldig enkelt å benytte til det formålet.

Jeg synes det er grunn til å minne om en uttalelse fra transportforsker Lasse Fridstrøm i TØI, som sa til bladet Motor 5. februar i 2020:

«Det blir så mye penger at politikerne ikke vet hva de skal gjøre med dem.»

Det illustrerer litt tenkningen bak systemet med veiprising, hvor man da i realiteten åpner for mulighetene til å avgiftsbelegge enda mer. Det betyr at vi kan få bompenger på absolutt alle veier, og det ønsker i hvert fall ikke Fremskrittspartiet å bidra til.

Finansministeren berørte i svært liten grad personvern hensyn, og overvåkingsaspektet ble ikke nevnt. Det er den andre prinsipielle siden ved dette systemet, nettopp at det gir en mulighet for å overvåke alle kjøretøy, hvis det blir et posisjonsbasert system som skal gi grunnlaget for avgiftsbelastningen.

Så vil jeg vise til det som Bilimportørenes Landsforening har uttalt. De er motstandere av veiprising som prinsipp, men de lanserer samtidig et annet alternativ, hvis man skal endre avgiftsbeleggingen av bilistene, og det er at man kan legge avgiftene på trafikkforsikringsavgiften, som i dag innkreves av forsikringsselskapene. De har allerede et system for å beregne trafikkforsikringsavgift og ikke minst forsikring på bil, avhengig av kjørelengde. Det systemet kunne man videreutviklet. Da ville man i hvert fall slippe det som er det prinsipielt betenkelige, ved at det blir en overvåking av alle som ferdes på norske veier. Men jeg vil igjen understreke: Det vil i så fall ikke være for å kreve inn mer avgifter, men for å endre avgiftssystemet, slik at det eventuelt treffer på en bedre måte. Så jeg ber finansministeren ikke lytte til TØI, men lytte mer til Bilimportørenes Landsforening.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [10:33:06]: Dette er den første interpellasjonen jeg har vært på etter nytt system, så jeg trodde jeg hadde ti minutter og ikke fem. Så derfor ble dette med personvern borte da jeg plutselig så hvor klokka var på vei.

Jeg er veldig enig i det representanten Limi sier om at det er viktig at hvis man skal innføre et slikt system, så

må de grunnleggende personvern hensynene bli ivare tatt. Hvis ikke kan vi ikke anbefale et slikt system. Derfor er det en viktig del av utredningen, nettopp at man må sikre personvern hensyn.

Jeg kan også forstå den uroen som kommer, at man tenker at dette bare er en ny metode for å øke avgiftsbelastningen og kostnadene med å bruke bil. Det er ikke vår hensikt. Det er en annen måte som gjør at vi kan ta inn avgiftene på en mer rettferdig måte, og som kan trefte bedre, f.eks. den dimensjonen at i deler av Norge er det ikke alternativer til bil i det hele tatt. Da er også kostnaden med å bruke bil ofte en større del av hverdagsbelastningen. Så kan man der, gjennom et slikt system, sørge for at avgiftsbelastningen blir lavere, for det er det alternativet man har. Det er vanskeligere gjennom drivstoffsystemet å lage den type differensierte drivstoffsatser, og her kan det være en mulighet.

Så er det viktig å få sagt, som jeg også sa i hovedinnlegget, at dette skal ikke komme til erstatning for bompengeprojekter, fordi bompengeprojekter må være lokale prosjekter. Noe av det fine med de bompengeprojektene som har lokal forankring, er at det skal gå over en tid, og så, når prosjektet er finansiert, skal bompengene tas bort. Jeg tror at hvis man ikke lager det sånn at man utvider flere og flere elementer man skal ta inn gjennom bompengesystemet, vil også motstanden mot den type dugnader over en tid bli veldig, veldig høy. Men hvis man vet f.eks. at når man bygger en ny bro, skal man i noen år betale litt bompenger, og så, når broen er betalt, tas bompengene bort, så vil også lokalpolitikere fra alle partier kunne si at dette gjør vi i denne tidsperioden, og så er prosjektet finansiert.

Fra regjeringens side er ikke dette et mål om å lage et system for å kreve inn mer, men det er for å se at man kan gjøre det bedre, og det er til erstatning for noen av de avgiftene vi har i dag. Så får den utredningen som det nå jobbes med, da vise om det er en hensiktsmessig måte å gjøre det på, og så får vi diskutere det politisk – med alle de for- og motargumenter det er med alle den type systemer. Det vil det også være nå, men da får vi også, som politikere, gjøre vurderinger og gjøre det vi mener er best.

Så er iallfall jeg som regjeringsmedlem, tidligere folkevalgt, og også partileder, særdeles opptatt av at vi må ha en samferdselspolitikk som gjør at det kan være utvikling og vekst i hele landet, og at ikke kostnaden med å bruke ulike samferdselsløsninger blir for høy. Dette kan også være en metode for å få ned kostnadene i visse deler av landet.

Helge Orten (H) [10:36:08]: Dette er en debatt som har pågått over lengre tid. For egen del har jeg litt fartstid fra transportkomiteen, og det er for så vidt en debatt

vi har hatt i lang tid der også. Det jeg fra vår side iallfall tror er grunnleggende, er at teknologien endrer seg og gir nye muligheter, og hvordan vi kan innrette både avgiftssystemet og innkreving av avgifter, endrer seg. Det er noe vi mener er grunnleggende fornuftig å utrede. Hvordan kan vi da eventuelt ta i bruk ny teknologi for å sikre at vi har en mest mulig rettferdig innkreving av avgiftene i dette landet? Jeg tenker at sånn sett vil det være greit å kunne vente på en utredning, få den utredningen på plass for nettopp å kunne ha et kunnskapsgrunnlag for å ta denne debatten videre.

Så er det sånn at jeg har forståelse for motforestillinger. Bakgrunnen for dette er ikke at vi har noen ambisjoner om å øke avgiftene, tvert imot har bilavgiftene nå gått ned i ganske mange år. En god del av det handler selvfølgelig mer eller mindre om nullavgifter på elbil – omsetning og bruk av elbil – men utgangspunktet er at jo større andel elbiler eller nullutslippskjøretøy vi får i den norske bilparken, jo mer urettferdig blir systemet. På et eller annet tidspunkt må vi også tenke at alle må bidra i spleiselaget, og vi må fordele avgiftene på en mest mulig rettferdig måte. Da tenker jeg at det er fornuftig å få utredet om det finnes teknologi som kan bidra til det, gi et bedre system enn i dag – ikke for å kreve inn mer i avgifter, men for å få det mer rettferdig.

Personvernet står veldig høyt i Høyre, i vårt parti. Derfor er vi også opptatt av at det må være en viktig del av utredningen. Hvis jeg erindrer forslaget riktig fra da det ble vedtatt i Stortinget, handlet det om ny teknologi i et bredt perspektiv, det handlet ikke bare om satellittbaserte løsninger. Det kan være én løsning. Datatilsynet har også ment noe om dette og faktisk pekt på at det med dagens teknologi er mulig å få til dette på en sånn måte at en også kan ivareta personvernet. Jeg tenker at det i alle fall er et enda bedre utgangspunkt for at vi må ha en fornuftig og grundig utredning omkring det, nettopp for å få fram alle synspunktene, både for og imot.

For vår egen del er det ikke sånn at vi er låst til én løsning. Jeg mener at utredningen vil gi oss noen svar på en del grunnleggende spørsmål. Hvis det finnes andre løsninger som er bedre enn det som så langt har kommet fram, er det fint. Det viktigste er at vi greier å sikre at vi også har et godt og mest mulig rettferdig innkrevingssystem der vi greier å fordele byrden best mulig på dem som bruker veiene, for jeg tror at hvis vi fortsetter med dagens system, vil vi kun kreve bruksrelaterede avgifter fra biler som bruker enten bensin eller diesel. Det blir over tid veldig urettferdig. Jeg tror også dette er et viktig aspekt i denne debatten.

Vi er nødt til å klare å få et system som gjør at alle er med og bidrar i spleiselaget. På den måten klarer vi også å holde avgiftene nede på et fornuftig nivå for den enkelte bileier, og det er et viktig moment oppi dette, nemlig

rettferdigheten i fordelingen mellom de forskjellige bileierne, forskjellige biltypene og for så vidt geografisk, hvor man bor i landet – og ikke minst også på hva slags utslipp man har fra bilparken og den enkelte biltype.

Vi har en positiv inngang til dette. Vi ønsker utredningen, vi ønsker kunnskapsgrunnlaget, og så skal vi konkludere når vi har det på bordet.

May Helen Hetland Ervik (FrP) [10:40:12]: I Norge er det allerede dyrt å bruke bilen. Det merkes spesielt godt i distriktene i Norge. Senterpartiet, som før valget snakket om å sette ned avgiftene, sørget for å øke avgiftene på drivstoff i sitt første statsbudsjett.

Nå ser vi at regjeringen ønsker å gjøre det enda dyrere å kjøre bil gjennom å prøve ut veiprisning. Vi vet at det finnes flere representanter i Stortinget som gjerne ser at avgiftene på å kjøre bil blir langt høyere enn de er i dag. For å være tydelig på det: Vi i Fremskrittspartiet ønsker å kutte avgiftene. Å øke avgiftene er usosialt, og de som har minst, vil være de som blir mest rammet. Mange med dårlig råd kan dermed bli tvunget til å parkere bilen, og mange av dem bor faktisk i Distrikts-Norge.

La det være helt klart at Fremskrittspartiet er imot regjeringens planer om å installere taksameter i alle biler i hele Norge. Det vil gi både dagens regjering og andre politikere på venstresiden som liker avgifter, muligheter til å melke bilistene for enda mer penger. Vi hører hva ministeren sier, men jeg har ikke helt tro på at avgiftene ikke kommer til å øke, spesielt nå når vi ser at den rødgrønne regjeringen har satt i gang det første forsøket på veiprisning allerede, i Trondheim. Noen vil kanskje tenke at det er ufarlig, i og med at det skjer i en storby, men vi i Fremskrittspartiet mener at veiprisning vil kunne slå uheldig ut i distriktene. Veiprisning vil bety at mange som bor utenfor byområdene, må betale, selv om de kjører på nye veiprosjekter der det i dag står bomstasjoner. Systemet med veiprisning bærer dessuten preg av et overvåkingsssamfunn, og det vil ikke vi ha.

Jeg og de fleste jeg kjenner, ønsker heller ikke at myndighetene skal kunne ha full oversikt over hvor vi er til enhver tid. Et system med GPS i hver enkelt bil vil åpne for akkurat det og inviterer også til misbruk dersom opplysningene kommer i gale hender.

Min og Fremskrittspartiets motstand mot veiprisning handler altså ikke bare om at regjeringen med finansministeren fra Senterpartiet vil åpne opp for et system som kan gjøre det langt dyrere å kjøre bil i Norge. Det handler også om viktige personvern hensyn.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:43:17]: Jeg vil takke representanten Limi fra Fremskrittspartiet for å fremme en interpellasjon om et viktig tema, om veiprisning og utredning av modeller for det.

Jeg merker meg også at representanten Limi er bekymret for at et nytt system for veiprisering, eller en ny avgiftsbelegging, skal føre til at det blir økte avgifter. Jeg kan for så vidt skjønne den bekymringen, ut fra den erfaringen Fremskrittspartiet selv har med å sitte i regjering og sitte med finansministeren. Det kom stadig nye forslag til avgifter. Noen av dem ble heldigvis skutt ned underveis, både flyposeavgift, som egentlig ble vedtatt av ... Nei, ikke flypose! (Latter i salen.) Ja, hvis man har en plastpose på et fly, blir det kanskje en flypose. Men plastposeavgiften – den ble det ikke noe av.

Flypassasjeravgiften, derimot, den ble det noe av, og vi har også hatt andre eksempler på avgifter som er blitt innført av Fremskrittspartiet i regjering. Men hvis man bare beholder dagens avgifter, er det heller ikke sånn at det er noen garanti for at avgiftene ikke øker. Det har vi også sett med Fremskrittspartiet i regjering, at en rekke av de eksisterende avgiftene, på både drivstoff, strøm og annet, har økt vesentlig. I sum økte avgiftene mens Fremskrittspartiet satt med finansministeren, med over 6 mrd. kr.

Den regjeringen som sitter nå, har i sitt grunnlag en veldig tydelig formulering om at avgifter som rammer vanlige folk, skal reduseres. Så kan en diskutere innretning på både avgifter og andre systemer. Noe av det som finansministeren er veldig tydelig på, på vegne av regjeringen, er nettopp at et eventuelt system med veiprisering ikke skal bidra til å øke inntekten til staten fra bilistene. Tvert imot må en i hvert fall utrede og se på om det kan bidra og føre til at noen av dem som i dag er mest avhengig av å bruke bil, kan få lavere avgifter – at en fordeler belastningen på en annen måte.

Jeg registrerer også at representanten Limi sier at vi vil være ganske alene om et system med veiprisering. Vel, også andre land har varianter av andre løsninger enn nødvendigvis bompenger, der man bare betaler på ett punkt der man kjører. Det er en del land i Europa også som har betaling for eksempelvis hvor langt man kjører på en motorvei.

Det at en utreder et system for veiprisering, er interessant, og så får vi se hva denne utredningen sier om hvorvidt det vil være mulig å lage et system som reelt sett vil gi mer rettferdig betaling mellom ulike grupper, og som i tillegg ivaretar personvern hensynet. Jeg mener at det interpellanten trekker opp om personvern, er et viktig argument som en skal gå ordentlig og grundig inn i, og som også finansministeren sier at regjeringen tar på det høyeste alvor.

Vi imøteser den utredningen, som gjennom et vedtak i Stortinget ble igangsatt av den forrige regjeringen, og som skal gjennomføres nå av en regjering som er opptatt av at vi skal ivareta hverdagen til folk i Norge. Vi skal sørge for å få de avgiftene som rammer vanlige folk,

og vi skal gjøre hverdagen til folk bedre, både i bygd og i by.

Tor André Johnsen (FrP) [10:47:31]: Jeg må si at denne debatten oppleves helt uvirkelig. Det er helt sjokkerende og helt uvirkelig at flertallet i denne sal ønsker å tvinge det norske folk til å montere GPS-sendere i hvert eneste kjøretøy de har, i hver eneste bil de har. George Orwell og «1984» blekner når det gjelder overvåking og kontroll. Da kan den som klarer å hacke seg inn på et sånt system, eller den som styrer systemet, ha konstant kontroll, til enhver tid, døgnet rundt, over hvor alle kjøretøy i Norge befinner seg til enhver tid. At Arbeiderpartiet ønsker det, overrasker meg dessverre ikke. At Høyre ønsker det, overrasker meg dessverre ikke, men at folk flest, vanlige-folk-partiet, Senterpartiet, som i hvert fall prøver å skape et inntrykk av at de er opptatt av folk der ute, er med på denne ekstremismen, kan jeg ikke skjønne.

Så vises det til at andre land i verden har noen tilsvarende ordninger. Nei, det er ingen andre land i verden som har veiprisering for personbiler. Det er ingen andre land i verden som har tvunget befolkningen sin til å montere GPS-sender i hver eneste bil de har, og det kommer heller aldri til å skje i noen andre land. Dette er ekstremisme på det verste.

Jeg skal gi litt rett til de kontrollivrige politikerne som ønsker veiprisering. Når det gjelder langtransport, tungtransport, er faktisk NLF positiv, og det er på grunn av konkurransesituasjonen. Det har vært prøvd ut, og det brukes i Europa. Det er for å forhindre sosial dumping. Det er for å sørge for like konkurransevilkår. Det er ikke for å plage folk flest med nye avgifter og nye utgifter og en konstant overvåking.

Så hører vi at personvernet skal ivaretas. Det er sånn byråkratretorikk som enkelte Senterparti-politikere tydeligvis har fått servert fra sine rådgivere eller byråkrater. Det stoler jeg ikke på. Det er en sånn retorikk som skal brukes for å pakke noe negativt inn i en positiv innpakning. Det kommer ikke til å bli ivaretatt, frykter vi. Det aller verste er at vi frykter en økt utgift for norske bilister. At det skal være så koselig og hyggelig med veiprisering – det er ganske imponerende, egentlig, hvordan en forsøker å selge en negativ sak på en positiv måte.

Det blir som å kjøre taxi døgnet rundt. Nå kjører ikke jeg så veldig mye taxi. Det er som regel etter å ha vært på byen noen timer og kanskje tatt en øl eller to eller tre og ikke kan kjøre bil, og da er det bedre å kjøre taxi. Når jeg ser på regningen etter hvert, i hvert fall dagen etterpå når en ser regningen, er det ikke alltid den er så veldig lav. Det kan bli ganske dyrt. Jeg ser for meg at en konstant skal få sånne regninger i posten fra staten. Når en kjører rundt med bilen, er det staten som sender taxi-

regningen. En kommer til å få taxiregninger hele tiden, døgnet rundt.

Hva med dem som har mange biler? Jeg kjenner mange bønder som har mange kjøretøy. Skal en ha GPS i alle? Finansministeren har jo selv flere kjøretøy. Skal ha en GPS-sender i hver eneste bil? Og hva med de som har gamle veteranbiler? Skal de også tvinges til å ha GPS-sender i hver eneste bil?

Så er det hvordan prisene skal fastsettes. Jeg forstår at Arbeiderpartiet og Senterpartiet nå prøver å selge det inn som noe positivt, at prisene skal gå ned og det skal bli billigere å kjøre bil, men vi kjenner lusa på gangen. Vi vet at når det først er innført en ny avgift, er det veldig enkelt å justere den opp med 1 øre, 2 øre, 3 øre, og trenger disse avgiftskåte politikerne litt mer penger, justerer en opp noen få øre til. Det klarer vi liksom, og så kommer prisene til å gå opp.

Hvordan skal det differensieres? Her blir det framstilt som at det skal være hyggelig å kjøre bil på bygda, det skal bli billigere å kjøre bil på bygda, og at det blir dyrt bare i Oslo. Det er klassisk Senterparti-retorikk for å få med seg sine velgere, de få de har igjen – den siste målingen var på 6,6 pst. – for å få med seg de velgerne som er ute på bygda. Men velgerne på bygda kommer til å bli lurt. De kommer til å måtte betale flere kroner kilometeren for å få lov til å kjøre bil.

Hvis en skal inn til en by, tror jeg rett og slett ikke en har råd til å kjøre inn. Det er vel det som er målet, å forhindre at bilistene kjører i byer. Jeg frykter at det gjerne kan bli 5–6–7 kr per km for å kjøre i en by, og at det blir 2–3 kr per km for å kjøre på landeveien. Så blir det dyrere å kjøre på motorveien. Hvis en skulle forville seg opp i høyere hastigheter, sånn som vi i Fremskrittspartiet og næringslivet er opptatt av, blir det kanskje en egen takst for å kjøre i 110? Det blir en skremselstakst, for da forurenser en i tillegg. En kan legge på sånne avgifter på veiprisingsystemet også. Hvis en passerer 90, går prisen opp. Vi skal kjøre sakte, og vi skal helst ikke kjøre bil i det hele tatt

Dette er ikke noen genial idé. Det er noe vi tar sterkt avstand fra, og jeg utfordrer særlig partier som i utgangspunktet er fornuftige, sånn som Høyre. Jeg vet at Helge Orten er en klok og dyktig kollega av meg, så jeg håper i hvert fall at Høyre tar til fornuft, slik at Fremskrittspartiet ikke blir stående helt alene på folk flest sin side.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [10:52:49]: Jeg må innrømme – uansett hvor mye jeg prøver å la være – at jeg er blitt såpass gammel at jeg faktisk husker at man hadde telleverk på navet på bilene som brukte diesel. Det husker jeg. Det leste man av og sendte inn for å bli avgiftsbelagt ut fra hvor mye man hadde kjørt. Personlig tror jeg dette kan bli et system som vil være en melkeku

for staten, nettopp som forrige representant sa. Det vil bli veldig enkelt å legge inn og skru opp prisen når man finner det formålstjenlig.

Jeg kommer fra distriktene. Jeg tror konsekvensen av et slikt system blir at vi som bor ute i distriktene, vil være de som blir nødt til å ta den største regningen. Vi blir i større grad nødt til å betale for kollektivtransport i byene. Vi blir nødt til å betale for gang- og sykkelstiene i byene gjennom det at vi bruker bilen til å komme oss fram og flytte på oss i vårt langstrakte land – der vi er nødt til å ferdes, på jobb eller skole eller hva det måtte være. Det tror jeg er det store spørsmålet i dette.

Når det gjelder bompenger, vet vi i dag at ved bygging av vei betaler gjerne bilistene også for bygging av gang- og sykkelstier. Det kommer til å bli sånn i framtiden også. Hvis man i en utredning evner å se hvordan man skal belaste for den bruken man har på veien, skal man jo ikke si nei til kunnskap. Det skal man selvfølgelig være åpen for. Men jeg tror også man må finne løsninger som gjør at man ikke driver med personovervåking.

Det er sagt at vi skal ha et spleiselag. Ja, de fleste partiene i denne salen har jo som utgangspunkt at det skal være et spleiselag, at man skal være nødt til å betale bompenger. For Fremskrittspartiet er ikke det et argument. Vi ønsker ikke bompenger og ser heller ikke behovet for et elektronisk system for veiprisning. Jeg personlig har i dag AutoPASS i bilen fordi jeg ferdes med en del ferger og gjennom en del bomstasjoner i Nordland. Det fungerer jo, men det er også en form for overvåking. Det har vi i dag. Det at man bygger veiene på statlig regning og ikke via bompenger, vil bidra til å gjøre at man rett og slett ikke har behov for dette. Vi krever i dag inn avgifter på drivstoff. Vi krever inn veiavgift og de tingene. Det klarer vi uten at vi skal overvåkes.

Jeg ber egentlig bare de partiene som styrer, om enten å legge det vekk eller endre det slik at man fokuserer på at de som bruker bilen, skal få lov til å bruke den fordi det er en nødvendighet for dem. Det er en nødvendighet for svært mange mennesker i dette landet at man kommer seg fram. Da må man også skjele til at det mest fornuftige er at staten tar regningen, og at dette er et overflødig system som man prøver å utrede og innføre for det norske folk.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:56:14]: Høyre og Fremskrittspartiets transportpolitikk har vært svært dyr for både bilister og skattebetalere over åtte år. Men jeg skal gi den forrige regjeringen ros på ett punkt, og det var at det ble satt ned et ekspertutvalg for bedre bruk av pengene og teknologien framover. Hovedkonklusjonen fra det utvalget som den forrige regjeringen satte ned, er at vi kan nå mye lenger for pengene i transportpolitikken hvis vi gjør ting smartere og tar i bruk ny

teknologi. Veldig mange milliarder av skattebetalernes penger har i en lang rekke år blitt brukt for å bygge stor kapasitet, gjerne for å håndtere rushtidsproblematikk i en bitte liten del av døgnet. Dermed går det vekk milliarder av kroner for å håndtere et problem som gjerne bare er der noen timer på enkelte få dager i løpet av en uke. Ekspertutvalget er helt krystallklart på at hvis vi bruker ny teknologi, kan det bidra til at vi får utnyttet kapasiteten på den eksisterende infrastrukturen vår på en langt smartere måte, som kommer til å spare skattebetalerne for mange milliarder kroner, og som kommer til å spare bilistene for svært mye bompenger.

Det vi hører her, er at Fremskrittspartiet nok har misforstått litt av poenget. Ved å bruke ny teknologi som gjør det mulig å styre trafikkflyten på en langt bedre måte gjennom døgnet, vil man få opp kapasitetsutnyttelsen på eksisterende anlegg. Man vil dempe behovet for å bygge overkapasitet, og dermed sparer vi bompenger i stor skala. Det har aldri vært så mye bompenger som det er nå, og det henger sammen med nettopp dette.

Representanten Johnsen fikk det til å høres ut som om det en gang i framtiden kommer til å komme store regninger på bompenger. Det er helt feil. Jeg mottar store regninger rett som det er, faktisk betaler jeg etter Fremskrittspartiets bompengepolitikk mer i bompenger hver måned enn det jeg betaler ned på studielånet. Det er ganske oppsiktsvekkende. Unge folk blir fortalt at studielån kommer en til å ha med seg hele livet, det er krevende å betjene, og så er det mange av oss som faktisk betaler mer i bompenger enn på studielånet.

Vi må forsøke å se ting i sammenheng her når vi bruker skattebetalernes penger. Vi skal styrke sykehusene våre. Vi skal styrke Forsvaret. Vi skal sørge for at ungdommen kan komme inn på yrkesfaglig utdanning, og det er alvor. Til representanten Olsen, som smiler nå: Det er sånn samfunnet vårt henger sammen, og vi så godt at Fremskrittspartiet ikke hadde penger til alt de heller. Derfor ble det bompengerekord på bompengerekord.

Det å bruke den nye teknologien gjør at man kan snu hele tankegangen rundt. I dag er bompengesystemet basert på tanken om at man må bidra uansett om det er ledig kapasitet på veien eller ikke. Dette systemet gjør det mulig at man ikke har betaling på de tidene av døgnet hvor det er ledig kapasitet, men at man betaler på de tidene av døgnet hvor kapasiteten er sprengt. Dermed går brukerbetalingen ned, og den samlede ressursbruken for samfunnet blir mye smartere.

Personvern er avgjørende viktig, og det er vi helt sikker på at regjeringen kommer til å håndtere på en veldig seriøs og trygg måte. Til representanten Johnsen, som er redd for at folk skal vite hvor han er: Når han kjører

rundt på de samme veiene som jeg kjører på i Innlandet, er jeg sikker på at Johnsen også pleier å ha med seg en telefon, så jeg kan love ham at Google og Facebook allerede vet hvor han er. Johnsen er en ivrig bruker av telefon, han sender meldinger på mange tider av døgnet, så han pleier å ha med seg den.

Jeg tror nok at samfunnet vårt og myndighetene kommer til å ta dette på en like god måte som Google og Facebook gjør, sannsynligvis mye bedre. Det er folk som sitter med informasjon om hvor vi er til enhver tid av døgnet allerede i dag, så det skal vi nok klare å håndtere på en smart måte.

Med denne politikken vil vi få roet mange problemer og kraftige debatter knyttet til bompenger. Vi skal ikke ha nye bompengerekorder i evig tid. Vi skal ha fornuftig pengebruk for samfunnets samlede ressurser. Vi skal styrke tryggheten og beredskapen i hele Norge, på forsvar og på sykehus. Da kan vi ikke sløse penger i det tempoet som Høyre og Fremskrittspartiet helt ukritisk har gjort de siste årene. Vi trenger en fornuftig endring som kommer hele landet og vanlige folk til gode.

Hans Andreas Limi (FrP) [11:01:17]: Det er mange av oss som vet hvor representanten Johnsen er til enhver tid, men det har han valgt selv. Det er ingen som har pålagt Johnsen å være sporbar, og det er den store forskjellen når vi diskuterer personvern og et satellittbasert system.

Så er det jo det å replisere til representanten Nils Kristen Sandtrøen at Arbeiderpartiet har stemt konsekvent imot alle forslag om å redusere bilavgiftene og avgiftene på bilbruk, inklusive bompenger. Jeg tror man skal gå litt i seg selv når man prøver å kritisere hva Fremskrittspartiet fikk til i de foregående regjeringsårene.

Jeg så finansministeren noterte seg tipset fra representanten Gjelsvik om en flyposeavgift. Jeg tror den blir lite treffsikker; det måtte i så fall være en avgift på spyposer, men da begrenset til avgift på bruk av den typen poser. – Det var en spøk. Jeg velger å tolke finansministeren dit hen at det er enighet om at bilavgiftene ikke skal øke, og at de snarere tvert om bør reduseres. Så gjensstår det å se det i politisk handling.

Det vi nå snakker om, er en utredning for en mulig systemomlegging. Til det er å si at det er andre land som har gjort disse utredningene før Norge. De er kommet ganske langt, de har utredet det helt frem til gjennomføring. Allikevel valgte de ikke å gjøre det, fordi det åpenbart er en del svakheter, men også stor motstand og ikke minst dette med personvern, som må ivaretas.

Hvis det er slik at man ønsker en systemomlegging, finnes det et alternativ som allerede eksisterer. Det er det jeg nevnte, som også bilimportørene har tatt til orde for, med at man bruker innkrevningssystemene for tra-

fikkforsikringsavgift. Det er etablert i regi av forsikrings-selskapene, og det kan veldig lett utvides. Da vil man også få en type avgift som er basert på årlig kjørelengde, og man slipper det satellittbaserte og denne overvåkningen.

Jeg tror det er grunn til å advare – selv om det sies at det bare er en utredning, er det grunn til å advare, for vi vet at hvis dette systemet blir innført, er det veldig lett å bruke systemet til å øke avgiftene for bilistene. Det kan bety at man da i realiteten får bompenger på absolutt alle veier – også på de seterveiene som vi kjører på oppe på Tynset, Sandtrøen. I verste fall vil vi få en avgift på de kilometerne som kjøres der.

Jeg har lyst til å avslutte med å sitere en tidligere representant, Martin Kolberg, som pleide å si at kampen fortsetter. Det gjør den, denne gangen mot veiprising.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [11:04:29]: Takk for debatten, og takk for en debatt med litt humør i. Jeg kan forsikre både representanten Gjelsvik og representanten Limi om at vi ikke skal innføre en egen flyposeavgift. Min forgjenger som finansminister, Siv Jensen, prøvde å innføre noen nye avgifter, og det var ca. like mislykket hver eneste gang.

Jeg hørte at representanten Johnsen var sjokkert over at man kan øke avgifter med et øre her og et øre der. Jeg husker hvordan det var da Fremskrittspartiet styrte, da var det ikke bare et øre her eller et øre der. Det var enkeltavgifter som økte med mellom 80 og 100 pst. over natta, f.eks. på sjokolade og alkoholfrie drikkevarer, der man plutselig fant ut at man bare skulle skyte avgiftene i været en sen nattetime der representanten Limi var forhandlingsleder. Det må ha vært et krevende øyeblikk. Da Fremskrittspartiet selv hadde muligheten til å styre avgiftspolitikken, var det noen sånne bomskudd av dimensjoner.

I denne debatten er det viktig at nå er det en utredning, og hele formålet med den utredningen er at man får fakta og kunnskap, og så får en diskutere det. Det er klargjort fra Senterpartiets og regjeringens side at vi ikke mener at man skal bruke dette hvis det skulle komme fram i utredningen at vi får mer avgifter, dette er for eventuelt å få til et mer rettferdig avgiftssystem. Noen framstiller det som at det skal komme i tillegg til f.eks. veibruksavgift. Dette skal eventuelt være til erstatning for noen av de avgiftene som er i dag, fordi man da kan ta andre geografiske hensyn, f.eks. at man på Tynset har mindre mulighet til å kjøre buss enn man har i Oslo sentrum. Da kan en ta den typen grep som gjør at man får kostnadene ned for dem som faktisk er avhengig av bil i hverdagen.

Så er det den personverndebatten som har kommet opp. Det er ingen tvil om at det er en viktig debatt. Akku-

rat det samme kan man diskutere om AutoPASS-brikker som vi har i dag – også i dag gir vi ifra oss veldig mye data når vi er ute og kjører. Der kan man også diskutere personvern, og også når det gjelder det som har vært løftet fram av representanten Sandtrøen rundt mobilbruk. Det er ingen tvil om at det er utrolig mange spor vi legger fra oss. Selv om vi allerede gjør det, må vi ta den debatten. Ved hver eneste nye teknologi man skulle velge å innføre, må man være bevisst rundt dette, sånn at vi nettopp verner om personvernet, selv om vi alle mer eller mindre frivillig gir fra oss altfor mye opplysninger om oss selv takket være vår egen bruk av mobiltelefon.

Når det gjelder det avgiftspolitiske, er ikke dette et virkemiddel for å ta inn mer. Det skal utredes om man kan ta det inn på en bedre måte, som gjør at man kan klare å få ned kostnadene for dem som trenger det, og at man da kan klare å gjøre vridninger der man ønsker det. Det er også ganske store driftskostnader rundt en del av de bompengeløsningene man har i dag.

Jeg takker for runden. De som utreder, må merke seg at dette kommer til å bli en utredning som vil bli lest, med stor interesse og stor politisk oppmerksomhet.

Presidenten: Debatten i sak nr. 8 er dermed avsluttet.

Dermed er dagens kart behandla ferdig. Stortinget tek no pause, og i samsvar med den annonserte dagsordenen vert det votering kl. 14.

Stortinget tok pause i forhandlingane kl. 11.08.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 14.

President: K a r i H e n r i k s e n

Votering

Presidenten: Stortinget er klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Samtykke til ratifikasjon av Protokoll mellom Den europeiske union (EU), Island og Norge til Avtalen mellom Norge og Island og Det europeiske fellesskap om kriterier og mekanismer for å avgjøre hvilken stat som er ansvarlig for behandlingen av en asylsøknad som fremlegges i Norge, Island eller en medlemsstat, om tilgang til Eurodac med henblikk på rettshåndhevelse (Innst. 198 S (2021–2022), jf. Prop. 239 LS (2020–2021))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykker i ratifikasjon av Protokoll mellom Den europeiske union (EU), Island og Norge til Avtalen mellom Norge og Island og Det europeiske fellesskap om kriterier og mekanismer for å avgjøre hvilken stat som er ansvarlig for behandlingen av en asylsøknad som fremlegges i Norge, Island eller en medlemsstat, om tilgang til Eurodac med henblikk på rettshåndhevelse.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Endringer i utlendingsloven (om tilgang til å sammenligne opplysninger i Eurodac sentralregister for rettshåndhevelsesformål) (Innst. 197 L (2021–2022), jf. Prop. 239 LS (2020–2021))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i utlendingsloven (om tilgang til å sammenligne opplysninger i Eurodac sentralregister for rettshåndhevelsesformål)

I

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

§ 98 annet ledd første punktum skal lyde:

I den utstrekning Norge er forpliktet til det som deltaker i Schengensamarbeidet, jf. § 9 annet ledd, og Dublin-samarbeidet, jf. § 32 fjerde ledd, kan utlendingsmyndighetene uten hinder av taushetsplikt oversende opplysninger om enkeltpersoner til myndighetene i land som deltar i samarbeidet, som ledd i eller til bruk ved behandlingen av saker om grensekontroll, visum, bortvisning, utvisning, beskyttelse etter reglene i kapittel 4, vern mot utsendelse etter *kapittel 9, oppholdstillatelse eller til rettshåndhevelsesformål etter Eurodac II-forordningen artikkel 1 nr. 2, jf. § 101 første ledd.*

§ 101 første ledd skal lyde:

Forordning (EU) nr. 603/2013 (Eurodac II-forordningen), jf. artikkel 4 i Norges tilknytningsavtale til Dublin-samarbeidet og artikkel 1 i tilleggsprotokoll om tilgang til Eurodac med henblikk på rettshåndhevelse, gjelder som

lov, med unntak av henvisningen til Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter i forordningen artikkel 3 nr. 5. Artikkel 18 nr. 3 gjelder med nødvendige tilpasninger som følge av at Norge ikke er bundet av artikkel 14 eller 19 i direktiv 2011/95/EU (statusdirektivet). Departementet kan gi nærmere regler i forskrift om slike tilpasninger.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 3, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 383/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2019/878 om endring av direktiv 2013/36/EU med hensyn til unntatte enheter, finansielle holdingselskaper, blandede finansielle holdingselskaper, godtgjøring, tilsynstiltak og -myndighet samt kapitalbevaringstiltak (Innst. 212 S (2021–2022), jf. Prop. 52 S (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 383/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2019/878 av 20. mai 2019 om endring av direktiv 2013/36/EU med hensyn til unntatte enheter, finansielle holdingselskaper, blandede finansielle holdingselskaper, godtgjøring, tilsynstiltak og -myndighet samt kapitalbevaringstiltak.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 86 mot 12 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.02.16)

Votering i sak nr. 4, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til deltagelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse av forordning (EU) 2019/2160 og direktiv (EU) 2019/2162 i EØS-avtalen (Innst. 200 S (2021–2022), jf. Prop. 42 LS (2021–2022))

Presidenten: Under debatten har Helge Orten satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 76/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse av forordning (EU) 2019/2160 og direktiv (EU) 2019/2162 i EØS-avtalen.»

Forslaget kommer til erstatning for komiteens forslag til tilråding, som bortfaller.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti ble bifalt med 85 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.03.09)

Votering i sak nr. 5, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra finanskomiteen om Endringer i finansforetaksloven og verdipapirfondloven (obligasjoner med fortrinnsrett) (Innst. 199 L (2021–2022), jf. Prop. 42 LS (2021–2022))

Presidenten: Under debatten har Kari Elisabeth Kaski satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede den samlede effekten for finansiell stabilitet av bankfinansiering gjennom obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) med tilhørende avhengighet av utvikling i boligmarkedet, krysseierskap til OMF mellom banker og åpning for verdipapirisering etter verdipapiriseringsforordningen».

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne ble med 86 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.03.52)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endringer i finansforetaksloven og verdipapirfondloven (obligasjoner med fortrinnsrett)

I

I lov 25. november 2011 nr. 44 om verdipapirfond gjøres følgende endringer:

§ 6-6 annet ledd nr. 4 skal lyde:

4. 25 prosent av fondets eiendeler der de finansielle instrumentene er obligasjoner med fortrinnsrett etter finansforetaksloven §§ 11-5 til 11-15 eller tilsvarende *obligasjoner som nevnt i direktiv (EU) 2019/2162 art. 3 (1) utstedt av foretak hjemmehørende i en EØS-stat. Grensen gjelder tilsvarende for obligasjoner med fortrinnsrett utstedt før 8. juli 2022 etter reglene i finansforetaksloven som gjaldt på utstedelsestidspunktet, eller etter tilsvarende regler i annen EØS-stat.* Dersom fondet plasserer mer enn 5 prosent av sine eiendeler i obligasjoner som nevnt i første og annet punktum, utstedt av samme foretak, kan samlet plassering i slike obligasjoner ikke overstige 80 prosent av fondets midler.

II

I lov 10. april 2015 nr. 17 om finansforetak og finanskonsern gjøres følgende endringer:

§ 11-5 skal lyde:

§ 11-5 *Virkeområde*

Kredittforetak har rett til å ta opp lån ved å utstede obligasjoner med fortrinnsrett som nevnt i § 11-6 etter reglene i §§ 11-7 til 11-15.

§ 11-6 skal lyde:

§ 11-6 *Definisjon og beskyttede betegnelser*

(1) Med obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) menes ihendehaverobligasjoner *utstedt med fortrinnsrett til dekning i kredittforetakets sikkerhetsmasse.*

(2) *Betegnelse «obligasjoner med fortrinnsrett standard» («OMF standard») og «europeisk obligasjon med fortrinnsrett» samt tilsvarende betegnelse på offisielle språk innenfor EØS skal bare brukes om obligasjoner med fortrinnsrett som oppfyller kravene gitt i eller i medhold av §§ 11-7 til 11-15.*

(3) *Betegnelse «obligasjoner med fortrinnsrett premium» («OMF premium») og «europeisk obligasjon med fortrinnsrett (premium)» samt tilsvarende betegnelse på offisielle språk innenfor EØS skal bare brukes om obligasjoner med fortrinnsrett som oppfyller både kravene gitt i*

eller i medhold av §§ 11-7 til 11-15, og særlige krav til overpantsettelse, sammensetning og verdsettelse av sikkerhetsmassen fastsatt av departementet i forskrift.

(4) Med OMF-program menes de strukturelle trekkene ved utstedelser av enten OMF standard eller OMF premium etter annet eller tredje ledd, som fastsatt i avtalevilkår i samsvar med godkjenning etter kapittel 3 og § 11-7.

§ 11-7 skal lyde:

§ 11-7 *Virksomhetsbegrensning, meldeplikt og godkjenning av OMF-program*

(1) Et kredittforetak kan oppta obligasjonslån gjennom utstedelse av obligasjoner med fortrinnsrett når kredittforetakets vedtektsfastsatte formål er:

- a) å yte eller erverve bolighypoteklån, eiendomshypoteklån, lån sikret ved pant i andre realregistrerte formuesgoder, eller offentlige lån, og
- b) å finansiere utlånsvirksomheten hovedsakelig ved utstedelse av obligasjoner med fortrinnsrett.

(2) Kredittforetak som vil utstede obligasjoner med fortrinnsrett, skal ved søknad om tillatelse etter § 3-1 gi opplysninger som nevnt i fjerde ledd annet punktum.

(3) Kredittforetaket skal gi melding til Finanstilsynet senest 30 dager før det første gang utsteder obligasjoner med fortrinnsrett.

(4) Før et kredittforetak utsteder obligasjoner med fortrinnsrett som ikke er omfattet av eksisterende tillatelse etter kapittel 3 og paragrafen her, skal foretaket sende søknad om godkjenning av nytt OMF-program til Finanstilsynet. Søknad om godkjenning av nytt OMF-program skal inneholde opplysninger som godtgjør

- a) at foretaket har en tilfredsstillende driftsplan for utstedelse av OMF standard eller OMF premium,
- b) at foretaket har tilfredsstillende rutiner, prosesser og metoder for å ivareta investorvernet med hensyn til godkjenning, endring, fornyelse og refinansiering av lån eller andre eiendeler som inngår i sikkerhetsmassen,
- c) at personer som skal lede eller utføre oppgaver under OMF-programmet, har tilfredsstillende kvalifikasjoner og kunnskap om utstedelse av OMF og administrasjon av programmet, og
- d) at den administrative organiseringen av sikkerhetsmassen og overvåkingen av denne oppfyller krav i §§ 11-8 til 11-14.

Finanstilsynet kan kreve at foretaket gir ytterligere opplysninger om hvordan innretningen av programmet ivaretar hensynet til investorvern og ellers oppfyller krav som nevnt i § 11-6 annet eller tredje ledd. For utstedelser under nytt OMF-program kan melding etter tredje ledd i paragrafen her gis til Finanstilsynet sammen med søknaden om godkjenning av programmet.

(5) Når hensynet til kredittforetakets soliditet tilsier det, kan Finanstilsynet gi pålegg til kredittforetaket om at det ikke skal utstedes obligasjoner med fortrinnsrett.

(6) Finanstilsynet kan samtykke til at kredittforetak i en overgangsperiode kan drive virksomhet som består i å oppta obligasjonslån gjennom utstedelse av obligasjoner med fortrinnsrett parallelt med annen virksomhet. Virksomhetene skal i så fall holdes atskilt fra hverandre. Finanstilsynet kan sette vilkår for å sikre slik atskillelse. Finanstilsynets samtykke kan gis for en periode på inntil ett år med mulighet til forlengelse for ytterligere ett år.

(7) Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om foretakenes meldeplikt og prosedyrer for godkjenning av OMF-program.

§ 11-8 skal lyde:

§ 11-8 *Krav til sikkerhetsmassens sammensetning*

(1) Sikkerhetsmassen for OMF standard kan bare bestå av følgende typer fordringer:

- a) lån sikret ved pant i bolig, atkomstdokument til bolig eller borettslagsandel (bolighypoteklån),
- b) lån sikret ved pant i annen fast eiendom (eiendomshypoteklån),
- c) lån sikret ved pant i andre realregistrerte formuesgoder,
- d) engasjementer med eller garantert av stater, offentlige foretak, lokale og regionale myndigheter, multilaterale utviklingsbanker og internasjonale organisasjoner (offentlige lån),
- e) engasjementer med kredittinstitusjoner,
- f) fordringer i form av derivatavtaler som nevnt i fjerde ledd, og
- g) fordringer som utgjør fyllingssikkerhet som nevnt i femte ledd.

Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om fordringer og sikkerheter som kan inngå i sikkerhetsmassen for OMF standard, herunder om offentlige lån, rettsvern, belåningsgrad, engasjementsmotparter, forsikring og risikodiversifisering.

(2) Sikkerhetsmassen for OMF premium kan bare bestå av fordringer som oppfyller krav fastsatt av departementet i forskrift.

(3) Pantesikrede lån som inngår i sikkerhetsmassen, skal ha sikkerhet i et formuesgode som befinner seg innenfor EØS. Departementet kan i forskrift gjøre unntak fra første punktum og gi nærmere regler om pant i formuesgoder utenfor EØS.

(4) Fordringer i form av derivatavtaler kan bare inngå i sikkerhetsmassen for sikringsformål. Slike avtaler skal være godt dokumentert og holdes atskilt etter § 11-10 og skal ikke kunne avsluttes ved krisehåndtering eller avvikling under offentlig administrasjon av kredittforetaket.

Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om derivatavtaler som kan inngå i sikkerhetsmassen.

(5) I tillegg til den dominerende typen fordringer og eventuelt fordringer i form av derivatavtaler, skal sikkerhetsmassen ha fyllingssikkerhet. Fyllingssikkerheten skal bestå av likviditetsbufferen som nevnt i § 11-12 tredje ledd og eventuelt andre eiendeler som kan inngå i sikkerhetsmassen. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om sammensetningen av sikkerhetsmassen, herunder om vilkår for uensartethet innad i den dominerende fordringstypen.

§ 11-9 skal lyde:

§ 11-9 Verdivurdering

(1) Ved innføring i sikkerhetsmassen av lån sikret ved pant i realregistrerte formuesgoder, skal det fastsettes et forsvarlig verdigrunnlag for formuesgodet som stilles som sikkerhet for hvert enkelt lån. Verdigrunnlaget kan ikke være høyere enn markedsverdi fastsatt ut fra en forsiktig vurdering.

(2) Verdigrunnlaget som nevnt i første ledd skal fastsettes gjennom en individuell vurdering av det aktuelle realregistrerte formuesgodet. Verdivurderingen skal utføres etter anerkjente prinsipper av en kompetent og uavhengig person. Vurderingen skal dokumenteres, og det skal fremgå av vurderingen hvem som har foretatt den, når den er foretatt og hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for den. Verdivurdering av boligeiendom kan likevel bygge på statistiske modeller etter nærmere regler fastsatt av departementet i forskrift.

(3) Verdigrunnlaget som nevnt i første ledd skal overvåkes og ved behov fornyes etter regler fastsatt av departementet i forskrift.

(4) Derivatavtaler som nevnt i § 11-8 fjerde ledd skal verdsettes til betryggende markedsverdi etter nærmere regler fastsatt av departementet i forskrift.

(5) Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om verdivurdering etter denne paragrafen og om krav til kredittforetakets systemer. Departementet kan i forskrift også fastsette regler om endret belåningsgrad som følge av etterfølgende verdifall for formuesgoder som nevnt i første ledd.

§ 11-10 skal lyde:

§ 11-10 Atskillelse og beskyttelse av sikkerhetsmassen

(1) Kredittforetaket skal til enhver tid kunne identifisere alle fordringer som inngår i sikkerhetsmassen.

(2) Fordringer som inngår i sikkerhetsmassen, skal være gjenstand for rettslig bindende og håndhevbar atskillelse fra den øvrige virksomheten til foretaket. Dersom kredittforetaket har flere sikkerhetsmasser, gjelder kravet om atskillelse også mellom sikkerhetsmassene. Obligasjo-

ner utstedt under ulike OMF-programmer, skal ha fortrinnsrett til dekning i atskilte sikkerhetsmasser.

(3) Fordringer som inngår i sikkerhetsmassen, kan ikke pantsettes eller gjøres til gjenstand for utlegg, arrest eller annen tvangsforretning til fordel for enkelte av kredittforetakets kreditorer. Det kan heller ikke erklæres eller avtales motregningsrett, tilbakeholdsrett eller liknende i fordringer som inngår i sikkerhetsmassen.

(4) Første til tredje ledd gjelder tilsvarende for pant mottatt i forbindelse med fordringer i form av derivater som nevnt i § 11-8 fjerde ledd. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om atskillelse og beskyttelse av sikkerhetsmassen, herunder særlige regler eller unntak for fordringer i form av derivater.

Overskriften i § 11-11 skal lyde:

§ 11-11 Krav til overpantsettelse

§ 11-11 første ledd skal lyde:

(1) Sikkerhetsmassens verdi skal til enhver tid overstige verdien av obligasjonene med fortrinnsrett til dekning i sikkerhetsmassen. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere krav til hvordan verdiene skal beregnes og stille krav til hvor mye høyere enn verdien av obligasjonene sikkerhetsmassens verdi skal være. Departementet kan i forskrift fastsette regler for kredittforetak som ikke oppfyller kravet til overpantsettelse i første punktum.

§ 11-12 skal lyde:

§ 11-12 Likviditet

(1) Kredittforetaket skal påse at betalingsstrømmene fra sikkerhetsmassen til enhver tid gjør kredittforetaket i stand til å dekke

- a) betalingsforpliktelser overfor eiere av obligasjoner med fortrinnsrett,
- b) betalingsforpliktelser overfor motparter i derivatavtaler som nevnt i § 11-8 fjerde ledd, og
- c) forventede kostnader til drift og avvikling av OMF-programmet.

Kredittforetaket kan inngå rente- og valutakontrakter for å oppfylle dette kravet. De forventede kostnadene som nevnt i første punktum bokstav c, kan fastsettes sjablongmessig. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om beregningen av dekningskravet i første punktum.

(2) Kredittforetaket kan fastsette i avtalevilkårene for obligasjoner med fortrinnsrett at løpetiden kan forlenges når nærmere angitte hendelser inntreffer. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om utforming, virkning og bruk av slike avtalevilkår, herunder om hvilke hendelser som gir grunnlag for forlengelse av løpetiden.

(3) Kredittforetaket skal i sikkerhetsmassen til enhver tid ha en likviditetsbuffer som minst tilsvarer netto li-

likviditetsutgang i OMF-programmet 180 dager frem i tid. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om likviditetsbufferen, herunder om beregning av likviditetsutgang og hvilke fordringer som kan inngå i bufferen.

§ 11-13 skal lyde:

§ 11-13 *Krav til registrering og investoinformasjon*

(1) Kredittforetaket skal føre register over obligasjonene med fortrinnsrett det utsteder, og sikkerhetsmassen som er tilordnet disse, herunder derivatavtaler som nevnt i § 11-8 *fjerde ledd*. Registeret skal til enhver tid inneholde *oppdaterte* opplysninger om *alle transaksjoner i OMF-programmet, samt verdien av obligasjonene og sikkerhetsmassen for hvert OMF-program*. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere krav til registerets innhold, utforming og tilgjengelighet, samt regler om føring av registeret.

(2) Kredittforetaket skal offentliggjøre informasjon som setter investorer i stand til å vurdere OMF-programets profil og risiko. Dersom løpetiden kan forlenges etter § 11-12 *annet ledd*, skal foretaket offentliggjøre informasjon om løpetidsstruktur, herunder om hvilke hendelser som gir grunnlag for forlengelse av løpetiden. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere krav til hvilke opplysninger som skal offentliggjøres, og til hvordan og hvor ofte informasjonen skal offentliggjøres.

§ 11-14 skal lyde:

§ 11-14 *Overvåking av sikkerhetsmassen*

(1) Før et kredittforetak utsteder obligasjoner med fortrinnsrett skal foretaket oppnevne en overvåker av sikkerhetsmassen. Kredittforetaket skal gi melding til Finanstilsynet om hvem som er overvåker.

(2) Overvåkeren skal overvåke etterlevelsen av kravene til sikkerhetsmassen etter §§ 11-8 til 11-12 og kravene til registrering og investoinformasjon etter § 11-13. Overvåkeren skal regelmessig underrette Finanstilsynet om sine funn og vurderinger.

(3) Kredittforetaket har plikt til å gi overvåkeren alle relevante opplysninger om virksomheten. Overvåkeren skal ha full adgang til kredittforetakets register og kan kreve ytterligere opplysninger av kredittforetaket. Overvåkeren har også rett til å gjennomføre undersøkelser hos kredittforetaket. Overvåkeren har krav på rimelig vederlag fra kredittforetaket for sitt arbeid.

(4) Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om oppnevning og oppsigelse av overvåkeren, utvelgelseskriterier for oppnevning av overvåker, vederlag fra kredittforetaket og overvåkerens oppgaver, rettigheter og plikter.

§ 11-15 skal lyde:

§ 11-15 *Fortrinnsrett til sikkerhetsmassen, felles gjeldsforfølgning mv.*

(1) I tilfelle *krisehåndtering* eller avvikling under *offentlig administrasjon* av kredittforetaket har eiere av obligasjoner med fortrinnsrett og motparter i derivatavtaler som nevnt i § 11-8 *fjerde ledd en* eksklusiv, lik og forholdsmessig fortrinnsrett til dekning i den sikkerhetsmassen som er avsatt for dem. Denne fortrinnsretten i sikkerhetsmassen går foran fortrinnsrett som nevnt i dekningsloven §§ 9-2 til 9-4. Bestemmelsen i panteloven § 6-4 om lovbestemt pant for boet gjelder tilsvarende for boets rett til dekning i sikkerhetsmassen. Boets lovbestemte pant utgjør da maksimalt 700 ganger rettsgebyret i hver enkel sikkerhetsmasse. Departementet kan i forskrift gi særregler og gjøre unntak fra regelen i dette ledd for fordringer som nevnt i § 11-8 *fjerde ledd*. Slike forskrifter kan fravike reglene i §§ 11-5 til 11-15.

(2) Fortrinnsretten omfatter også midler som senere betales inn i henhold til gjeldende avtalevilkår for fordringer som inngår i sikkerhetsmassen. Slike midler skal fortløpende registreres etter reglene i § 11-13.

(3) Ved *krisehåndtering* eller avvikling under *offentlig administrasjon* av kredittforetaket har eiere av obligasjoner med fortrinnsrett og motparter i derivatavtaler som nevnt i § 11-8 første ledd bokstav e krav på rettidig betaling med midler som omfattes av fortrinnsretten, så lenge bobehandlingen pågår, så fremt sikkerhetsmassen i all hovedsak oppfyller lovens krav. Dersom det ikke er mulig å forestå kontraktmessige betalinger med midler fra sikkerhetsmassen, og det ikke er sannsynlig at det vil skje en snarlig endring av likviditetssituasjonen, skal bostyret fastsette en dato for betalingsstans. Bostyret skal så snart som mulig informere eiere av krav med fortrinnsrett om betalingsstansen.

(4) Utbringer sikkerhetsmassen mer enn det som er nødvendig for å dekke obligasjonseiernes eller derivatmotpartenes krav, inngår det overskytende i bomassen. De deler av kravet som eventuelt ikke dekkes av sikkerhetsmassen, utgjør en alminnelig konkursfordring etter dekningsloven § 9-6.

(5) *Betalingsforpliktelser knyttet til obligasjoner med fortrinnsrett skal ikke være gjenstand for automatisk fremskynding av forfall ved krisehåndtering eller avvikling under offentlig administrasjon av kredittforetaket.*

(6) Departementet kan gi forskrift om *Finanstilsynets eller administrasjonsstyrets* mulighet til å disponere over utlån og andre eiendeler som inngår i sikkerhetsmassen, når dette kan gjøres uten å svekke de øvrige kreditorens dekningsmulighet. Slike forskrifter kan fravike reglene i kapittel 20 og reglene i konkursloven og tvangsfullbyrdelsesloven.

Ny § 11-15 a skal lyde:

§ 11-15 a *Overgangsregler*

(1) Betegnelsen «obligasjoner med fortrinnsrett» kan brukes om obligasjoner utstedt før 8. juli 2022 etter reglene i finansforetaksloven som gjaldt på utstedelsestidspunktet. Betegnelsen kan brukes frem til obligasjonens forfallsdato.

(2) Første ledd gjelder tilsvarende for tilleggsutstedelser før 8. juli 2024 under åpne obligasjonslån som har fått ISIN-nummer før 8. juli 2022, dersom:

- forfallsdatoen er før 8. juli 2027,
- det samlede volumet av tilleggsutstedelser etter 8. juli 2022 ikke overstiger det dobbelte av volumet per 8. juli 2022,
- det samlede utestående volumet ved forfall ikke overstiger et beløp tilsvarende 6 mrd. euro, og
- fordringene i sikkerhetsmassen befinner seg i Norge.

(3) Bestemmelser om obligasjoner med fortrinnsrett i kapittel 20 omfatter obligasjoner som nevnt i første ledd.

III

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

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

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 85 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.04.24)

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

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 84 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.04.50)

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

Votering i sak nr. 6, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra finanskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 54/2021 av 5. februar 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direk-

tiv (EU) 2016/2341 om virksomhet i og tilsyn med tjenstepensjonsforetak (IORP II) (Innst. 202 S (2021–2022), jf. Prop. 43 LS (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 54/2021 av 5. februar 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2016/2341 om virksomhet i og tilsyn med tjenstepensjonsforetak (IORP II).

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7, debattert 24. mars 2022

Innstilling fra finanskomiteen om Endringer i finansforetaksloven mv. (gjennomføring av EØS-rett, egen pensjonskonto) (Innst. 201 L (2021–2022), jf. Prop. 43 LS (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

lov

om endringer i finansforetaksloven mv. (gjennomføring av EØS-rett, egen pensjonskonto)

I

I lov 24. november 2000 nr. 81 om innskuddspensjon i arbeidsforhold gjøres følgende endringer:

§ 3-6 første ledd fjerde og femte punktum skal lyde:

Dersom medlemmet ikke har reservert seg innen tre måneder etter at informasjon er mottatt etter § 2-7, gjennomføres overføringen i henhold til frist fastsatt av departementet i forskrift. Medlemmet kan fremskynde fristen på tre måneder ved å gi aktivt samtykke til overføring til arbeidsgivers pensjonsordning.

Nåværende femte punktum blir nytt sjettede punktum.

§ 3-7 nytt fjerde ledd skal lyde:

(4) Den selvvalgte institusjonen plikter på forespørsel fra institusjonen som forvalter arbeidsgivers pensjonsordning, å opplyse om størrelsen på den pensjonskapitalen medlemmet har opptjent i arbeidsforholdet.

Nåværende fjerde ledd blir nytt femte ledd og skal lyde:

(5) Departementet kan gi nærmere regler i forskrift om overføring av pensjonsmidler etter bestemmelsen

her, herunder om frist for overføring av medlemmets tidligere opptjente pensjonskapital til institusjonen.

II

I lov 10. juni 2005 nr. 44 om forsikringsvirksomhet gjøres følgende endringer:

§ 2-3 annet ledd oppheves.

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

§ 2-5 oppheves.

§ 2-6 annet ledd skal lyde:

For pensjonskasser med tillatelse til å overta kollektive pensjonsordninger uten forsikringselement gjelder bestemmelsene i §§ 3-3, 3-11 til 3-13, 3-19 til 3-21, 3-24 og 3-25 tilsvarende så langt de passer.

§ 2-7 skal lyde:

§ 2-7 Informasjonskrav

Pensjonsforetaket skal påse at medlemmer og pensjonister i pensjonsordninger som foretaket forvalter, får generell informasjon om pensjonsforetaket, regelverket for pensjonsordningen og endringer i regelverket.

Informasjon som nevnt i første ledd skal være offentlig tilgjengelig.

Medlemmer og pensjonister skal på anmodning få tilsendt pensjonsforetakets årsregnskap med årsberetning og regnskap for egen pensjonsordning hvis pensjonsforetaket forvalter flere pensjonsordninger. Det samme gjelder pensjonsforetakets redegjørelse for kapitalforvaltningsstrategien.

Informasjon fra pensjonsforetaket skal være på norsk og gis skriftlig på en tydelig og forståelig måte. Informasjonen skal oppdateres regelmessig og gjøres tilgjengelig vederlagsfritt.

Pensjonsforetaket kan benytte elektronisk kommunikasjon så lenge mottaker ikke har reservert seg mot slik kommunikasjon. Bruk av elektronisk kommunikasjon må sette mottaker i stand til å lagre informasjonen og gi mulighet til uendret gjengivelse av den lagrede informasjonen for bruk i et tidsrom som er tilstrekkelig for formålet.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om informasjon som skal gis til medlemmer, potensielle medlemmer og pensjonister.

§ 2-11 annet ledd skal lyde:

Bestemmelsene i finansforetaksloven § 16-9 og i denne lovens §§ 3-3, 3-11 til 3-13, 3-20, 3-21, 3-24, 3-25 og kapittel 6 gjelder tilsvarende så langt de passer.

Ny § 3-24 skal lyde:

§ 3-24 *Pensjonsoversikt til medlemmer i kollektive pensjonsordninger*

Foretak som tilbyr kollektive pensjonsordninger, skal hvert år utarbeide et kortfattet dokument med nøkkelinformasjon for hvert medlem. Tittelen på dokumentet må inneholde ordet «pensjonsoversikt».

Pensjonsoversikten skal dateres og inneholde informasjon om foretaket, pensjonsordningen, det enkelte medlems rettigheter, relevant kontoinformasjon og forventet fremtidig pensjon. Eventuelle endringer i informasjonen sammenlignet med foregående år skal tydelig angis.

Departementet kan i forskrift gi regler om hvilken informasjon som skal gis, og om hvordan informasjonen skal gis.

Nåværende § 3-24 blir ny § 3-25.

III

I lov 10. april 2015 nr. 17 om finansforetak og finanskonsern gjøres følgende endringer:

§ 4-2 første ledd første punktum skal lyde:

Før banker, kredittforetak, forsikringsforetak, betalingsforetak eller e-pengeforetak etablerer filial i en annen EØS-stat, skal foretaket gi Finanstilsynet melding med opplysninger om:

- hvilken stat filialen ønskes etablert, og filialens adresse,
- de personer som skal forestå ledelsen av filialen,
- størrelsen av foretakets ansvarlige kapital og oppfyllelsen av krav til ansvarlig kapital og soliditet.

Overskriften til § 5-2 skal lyde:

§ 5-2 *Filial av kredittinstitusjon, forsikringsforetak, betalingsforetak og e-pengeforetak med hovedsete i en annen EØS-stat*

§ 5-2 første ledd første punktum skal lyde:

Kredittinstitusjon, forsikringsforetak, betalingsforetak og e-pengeforetak med hovedsete i en annen EØS-stat som har tillatelse og er undergitt tilsyn fra myndighetene i hjemstaten, kan drive virksomhet som foretak kan drive etter tillatelsen i hjemstaten, gjennom filial her i riket.

§ 5-4 annet ledd første punktum skal lyde:

I tillegg til bestemmelsene angitt i første ledd, skal følgende bestemmelser i forsikringsvirksomhetsloven gjelde tilsvarende for virksomhet ved filial av forsikringsforetak med hovedsete i annen EØS-stat: § 2-7, § 3-4, § 3-5 første ledd, § 3-6 tredje ledd, § 3-23, § 3-24, § 3-25, § 4-16, § 7-3 annet ledd, § 7-6 første og tredje

ledd, § 7-7 første ledd annet punktum og § 7-8, samt kapittel 6.

I kapittel 12 skal ny § 12-28 lyde:

§ 12-28 *Overdragelse av pensjonsordninger*

Departementet kan i forskrift gi regler om overdragelse av pensjonsordninger og porteføljer av individuelle kontrakter utgått fra kollektive pensjonsordninger mellom pensjonsforetak.

§ 13-4 fjerde ledd nytt annet punktum skal lyde:

Departementet kan i forskrift fastsette at personer med nøkkelfunksjoner i foretak som har fått utkontraktert oppgaver fra pensjonsforetak, skal fremlegge ordinær politiattest etter politiregisterloven § 40.

§ 13-5 annet ledd annet punktum skal lyde:

Forsikringsforetak og pensjonskasser skal i tillegg ha uavhengige kontrollfunksjoner med ansvar for aktuarfaglige oppgaver.

§ 13-10 nytt fjerde ledd skal lyde:

(4) Departementet kan i forskrift fastsette regler om plikt for pensjonsforetak til å utarbeide og offentliggjøre en redegjørelse for kapitalforvaltningsstrategien.

§ 13-16 skal lyde:

§ 13-16 *Låneopptak i forsikringsforetak og pensjonsforetak*

(1) Forsikringsforetak kan bare ta opp lån for å sikre foretakets likviditet og lån sikret med pant i fast eiendom som foretaket benytter i sin virksomhet. Finanstilsynet kan samtykke til at foretaket tar opp ansvarlige lån og kan i særlige tilfelle også samtykke til at foretaket tar opp andre lån.

(2) Pensjonsforetak kan ikke ta opp lån, med mindre lånet skal dekke kortsiktige likviditetsbehov eller gjelder opptak av ansvarlig lånekapital etter samtykke fra Finanstilsynet.

§ 14-16 fjerde ledd oppheves.

I kapittel 14 avsnitt III skal ny § 14-17 lyde:

§ 14-17 *Pensjonsforetak med svekket finansiell stilling*

(1) Pensjonsforetak som ikke oppfyller kapitalkravene etter § 14-16 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen, eller mener det foreligger risiko for at kravene ikke vil bli oppfylt, skal straks underrette Finanstilsynet. Pensjonsforetaket skal fremlegge en plan for å rette på forholdet.

(2) Finanstilsynet kan i særlige tilfeller og for en tidsbegrenset periode samtykke i at pensjonsforetak kan ha lavere ansvarlig kapital enn det som følger av § 14-16 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

(3) Finanstilsynet kan pålegge et pensjonsforetak å endre, avgrense eller begrense virksomheten, redusere foretakets risikoprofil eller treffe andre nødvendige tiltak, herunder stanse nytegning og sette grenser for eller forby foretaket å råde over sine eiendeler dersom foretaket ikke oppfyller krav til ansvarlig kapital fastsatt i lov eller i medhold av lov.

Nåværende § 14-17 blir ny § 14-18.

IV

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
2. Departementet kan gi overgangsregler.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Sak nr. 8 var interpellasjon.

Sak nr. 9 [14:06:01]

Referat

1. (328) Innberetning fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 5 (2021–2022))
2. (329) Energi- og miljøkomiteen melder å ha valgt Marianne Sivertsen Næss til leder
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (330) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marie Sneve Martinussen, Seher Aydar og Tobias Drevland Lund om å inkorporere FN-konvensjonen om rettighetene til personer med nedsett funksjonsevne i norsk lovgivning (Dokument 8:158 S (2021–2022))
4. (331) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingvild Wetrhus Thorsvik, Guri Melby og Abid Raja om å sikre oppreisning til mennesker som har vært utsatt for ulovlig tvangsmiddelbruk (Dokument 8:159 S (2021–2022))
5. (332) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingvild Wetrhus Thorsvik, Guri Melby, André N. Skjelstad og Abid Raja om strakstiltak for å redu-

sere passkøene i Norge (Dokument 8:160 S (2021–2022))

Enst.: Nr. 3–5 sendes justiskomiteen.

6. (333) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Alfred Jens Bjørlo, Grunde Almeland og André N. Skjelstad om å sikre like konkurransevilkår mellom uavhengige merkevarer og kjedenes egne merkevarer (EMV) i dagligvaremarkedet (Dokument 8:161 S (2021–2022))

Enst.: Sendes næringskomiteen.

7. (334) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om en nasjonal motorveiplan (Dokument 8:157 S (2021–2022))

Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

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

Møtet hevet kl. 14.07.

