



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 67 · 12. april  
Sesjonen 2022–2023



**Møte onsdag den 12. april 2023 kl. 10**

President: Masud Ghara khani

Dagsorden (nr. 67):

1. Muntlig spørretime
2. Referat

**Presidenten [10:00:21]:** Representantene Sverre Myrli, Kari Mette Prestrud, Sveinung Rotevatn, Marit Knutsdatter Strand, Trine Lise Sundnes og Linda Hofstad Helleland, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den tidligere midlertidig fritatte vararepresentanten for Nordland, Sigurd Myrvoll, har igjen tatt sete.

Fra Statsministerens kontor foreligger følgende brev til Stortinget, datert 31. mars 2023, vedrørende endring blant statssekretærene:

«I dag klokken 11.00 ble det avholdt statsråd på Det kongelige slott under ledelse av Hans Majestet Kongen.

Statsministerens kontor

Statssekretær Aleksander Øren Heen gis avskjed i nåde med virkning fra 31. mars 2023 kl. 12.00 som statssekretær for statsråd Espen Barth Eide i Klima- og miljødepartementet.

Statssekretær Kjersti Bjørnstad gis avskjed i nåde som statssekretær for statsråd Sigbjørn Gjelsvik i Kommunal- og distriktsdepartementet, og utnevnes som statssekretær for statsråd Espen Barth Eide i Klima- og miljødepartementet. Endringen skjer med virkning fra 31. mars 2023 kl. 12.00.

Utnevning av ordfører Sigrun Wiggen Prestbakmo som statssekretær for statsråd Sigbjørn Gjelsvik i Kommunal- og distriktsdepartementet. Hun tiltrer 15. april 2023.»

Det refererte brevet foreslås vedlagt protokollen.

– Det anses vedtatt.

Statsråd Sigbjørn Gjelsvik overbrakte 31 kgl. proposisjoner:

- om endringer i utenriktjenesteloven mv. (rekruttering og forflytning i utenriktjenesten og kjønnsnøytrale titler) (Prop. 71 L (2022–2023))
- om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 28/2023 av 3. februar 2023 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2019/128 om opprettelse av et europeisk senter for utvikling av yrkesrettet opplæring (Cedefop) og oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 337/75 (Prop. 75 S (2022–2023))
- om endringer i integreringsloven mv. (presiseringer) (Prop. 73 L (2022–2023))

- om endringer i folketrygdloven mv. (tilpasninger til reglene om nye etterlatteytelser) (Prop. 77 L (2022–2023))
- om endringer i lov om midlertidige endringer i lovverket som følge av ankomst av fordrevne fra Ukraina (videreføring mv.) (Prop. 90 L (2022–2023))
- om endringer i lov om samordning av pensjons- og trygdeytelser og enkelte andre lover (tilpasninger til ny omstillingsstønad fra folketrygden) (Prop. 72 L (2022–2023))
- om endringer i barnelova mv. (krav om barneomsorgsattest) (Prop. 79 L (2022–2023))
- om endringer i foretakspensjonsloven, innskuddspensjonsloven og forsikringsvirksomhetsloven mv. (bufferfond for private garanterte pensjonsprodukter) (Prop. 83 L (2022–2023))
- om endringer i etterretningstjenesteloven (domstolskontroll i saker om kildevern og ved speiling av kommunikasjonsstrømmer mv.) (Prop. 92 L (2022–2023))
- om investeringar i Forsvaret og andre saker (Prop. 94 S (2022–2023))
- om endringer i forsvarsloven og folketrygdloven (kontrakt om tjenesteplikt for militære studenter) (Prop. 101 L (2022–2023))
- om endringer i pasientjournalloven m.m. (pasientens prøvesvar i nasjonal kjernejournal) (Prop. 91 L (2022–2023))
- om endringer i straffegjennomføringsloven (forskriftshjemmel om straffegjennomføring ved utbrudd av allmennfarlig smittsom sykdom) (Prop. 84 L (2022–2023))
- om endringer i arveloven mv. (ansvaret for arvelaterens forpliktelser) (Prop. 86 L (2022–2023))
- om endringer i sikkerhetsloven (eierskapskontroll og lovens virkeområde) (Prop. 95 L (2022–2023))
- om lov om informasjonstilgang m.m. for det uavhengige utvalget som skal granske straffesaken mot Viggo Kristiansen i Baneheia-saken og foreta en gjennomgang av Kommisjonen for gjenopptakelse av straffesaker (Baneheia-utvalget) (Prop. 98 L (2022–2023))
- om endringer i våpenloven (unntak fra taushetsplikten) og samtykke til godtakelse av forordning (EU) 2021/1423 om systematisk elektronisk utveksling av opplysninger om avslag på søknad om tillatelse til erverv eller innehav av enkelte typer skytevåpen (videreutvikling av Schengen-regelverket) (Prop. 99 LS (2022–2023))
- om lov om Digitaliseringsdirektoratets tilgang til taushetsbelagte opplysninger i Folkeregisteret (Prop. 85 L (2022–2023))

- om lov om omsetning av bøker (bokloven) (Prop. 82 L (2022–2023))
- om endringer i privatskolelova (økt folkevalgt innflytelse mv.) (Prop. 80 L (2022–2023))
- om endringer i jordskiftelova, domstolloven og skjønnsprosessloven mv. (jordskiftelagdommerens deltakelse i lagmannsretten mv.) (Prop. 87 L (2022–2023))
- om endringer i register- og foretakslovgivningen mv. (digitale verktøy og prosesser, gebyrstruktur og tilknytningskrav) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 270/2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2019/1151 (digitaliseringsdirektivet) (Prop. 76 LS (2022–2023))
- om endringer i energiloven og naturgassloven (overskuddsvarme, energikartlegging, måling og fakturering) (Prop. 100 L (2022–2023))
- om endringer i energiloven (energitilstand i bygninger) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 135/2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/31/EU om bygningers energiytelse (Prop. 96 LS (2022–2023))
- om fullmakt til å inngå ein tosidig differansekontrakt for støtte til fornybar energiproduksjon til havs frå første fase av Sørlege Nordsjø II (Prop. 93 S (2022–2023))
- om utbygging og drift av Yggdrasil-området og Fenris, samt videreutvikling av Valhall, med status for olje- og gassvirksomheten mv. (Prop. 97 S (2022–2023))
- om endringar i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (Prop. 70 LS (2022–2023))
- om endringar i taubanelova og tivolilova (undersøking av ulykker og hendingar) (Prop. 74 L (2022–2023))
- om endringer i postloven (pakkepostforordningen, brukerklagenemnd, offentlig postnummersystem og politiattest) og samtykke til godkjennelse av EØS-komiteens beslutning nr. 246/2021 av 24. september 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2018/644 om pakkeleveringstjenester over landegrensene (pakkepostforordningen) (Prop. 81 LS (2022–2023))
- om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder (Prop. 88 S (2022–2023))
- om endringer i utbyggingen og bompengepopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke (Prop. 89 S (2022–2023))

Sak nr. 1 [10:08:41]

#### *Muntlig spørretime*

**Presidenten [10:08:43]:** Stortinget mottok onsdag 5. april meddelelse fra Statsministerens kontor om at statsrådene Jon-Ivar Nygård, Anette Trettebergstuen og Sigbjørn Gjelsvik vil møte til muntlig spørretime.

De annonserte regjeringsmedlemmene er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

Vi starter med første hovedspørsmål, fra representanten Mudassar Kapur.

**Mudassar Kapur (H) [10:09:11]:** Jeg får litt dårlig samvittighet nå. Kommunal- og distriktsministeren hadde kanskje fortjent en liten hvil etter turen opp på talerstolen, men spørsmålet mitt går til ham.

Nylig presenterte generalistkommuneutvalget en omfattende og viktig rapport om norske kommuner, og jeg vil lese fra rapporten:

«Kartleggingen av lovoppfyllelse viser at små og usentrale kommuner har større utfordringer med lovoppfyllelse enn kommuner som er større og ligger mer sentralt. Disse kommunene kommer også dårligere ut på andre kartlegginger av hvordan kommunene ivaretar sine oppgaver. Små kommuner har ofte små og sårbare fagmiljø, og for mange er det vanskelig å rekruttere og beholde spesialisert kompetanse. De har også liten eller ingen kapasitet til å drive med utviklingsarbeid, samtidig som behovet for dette er økende.»

I den forbindelse kunne jeg ikke unngå å merke meg at statsråden på Politisk kvarter 31. mars i år nærmest avfeide kunnskapen som legges på bordet.

Dersom man ønsker å gjøre noe med en utfordring, må man i det minste anerkjenne kunnskap og fakta. Så mitt spørsmål til statsråden er om statsråden er enig i fakta som generalistkommuneutvalget har lagt fram, om at små og usentrale kommuner systematisk har større utfordringer med lovoppfyllelse og ivaretagelse av sine oppgaver.

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:11:01]:** Eg takkar for spørsmålet.

Det er mange utfordringar i norske kommunar, i både små og store kommunar. Framfor alt er det sånn at norske kommunar leverer gode tenester til innbyggjarane kvar einaste dag, i bygd og by. Så kan det tidvis vere utfordringar med tenestene, og då er det viktig at ein øg frå nasjonale myndigheiter bidreg til korleis ein kan løyse dei tenestene på ein betre måte.

Det som er litt spesielt med Høgre, er at kvar gong ein kjem med spørsmål om kommunar, er det einaste

svaret at ein skal leggje ned kommunar, og så prøver ein å finne argument for sitt syn i den samanhengen.

Det er mange ulike vurderingar og konklusjonar i rapporten frå ekspertutvalet. Som ekspertutvalet sjølv viser til: For nokre av dei viktigaste og mest grunnleggjande tenestene som innbyggjarane tek imot i kvardagen, er ein mest fornøgd i dei mindre kommunane. Det gjeld tenester som barnehage, grunnskule, sjukeheim og helsestasjon og òg innanfor plan og bygg. Det står òg i rapporten at når det f.eks. gjeld lærartettleik, er det størst utfordring i nokre av dei mest sentrale kommunane med å oppfylle dei forpliktingane som ein har.

Når det gjeld noko av det viktigaste og nokre av dei mest sårbare, som Høgre ofte viser til, altså barnevern og barnevernstenester, står det om oppfylling av lovkrav knytt til tilsyn i fosterheimar for å sikre forsvarleg omsorg, at jo større kommunane er, jo større er sannsynet for lovbrøt.

Det betyr ikkje at eg er imot at vi skal ha nokre store kommunar i Noreg, men bildet er samansett. Poenget er at dei store utfordringane som mange kommunar i Noreg i dag har knytt til å sikre busetjing og å få til utvikling, skal vi handtere saman med kommunane, men ikkje gjennom å kome med statlege pålegg og instruksar om at ein no igjen skal setje seg ned og bruke mykje ressursar på kommunesamanslåing, med mindre ein ønskjer det sjølv lokalt.

**Mudassar Kapur (H) [10:13:00]:** Jeg merker meg at statsråden svarer på spørsmål jeg ikke har stilt, og starter en debatt om tema jeg ikke har tatt opp. Dette er ikke en debatt om store eller små kommuner. Jeg stilte et spørsmål om statsråden kan anerkjenne faktagrunnlaget i en viktig rapport, og på det svarer statsråden med enkeltksemples, som om de utgjør selve faktagrunnlaget og systematikken i det som rapporten viser.

Vi må forholde oss til den grundige rapporten og kunnskapen som ligger på bordet. Hvis vi er enige om at kommunenes viktigste oppgave er å sørge for at innbyggerne får gode tjenester, mener jeg faktisk at det er bekymringsfullt for de barna som trenger barnevernstjenester, og de eldre som trenger en god eldreomsorg, at vi har en statsråd som ikke vil ta til seg denne kunnskapen og hva den betyr. Kan statsråden i det minste akseptere det faktum som utvalget har lagt fram, at usentrale kommuner systematisk har større utfordringer?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:14:04]:** Eg er svært oppteken av at ein skal få gode tenester i norske kommunar, i bygd og by. Veldig mange norske kommunar leverer svært gode tenester. Så er det tidvis utfordringar, i både store og små kommunar. Det som eg viste til, var direkte frå ekspertutvalet sin rapport. For eksempel når det gjeld tilsyn i fosterheimar for å sikre forsvarleg om-

sorg, seier utvalet at jo større kommunane er, jo større sannsyn er det for brot. Det betyr ikkje at eg meiner det er farleg eller feil å ha nokre store kommunar i Noreg. Men ein kan ikkje leggje til grunn, systematisk, at små kommunar er dårlegare enn store kommunar, spesielt når utvalet sjølv viser til målingar som viser at tilfredsheita med nokre av dei viktigaste tenestene i kvardagen finst nettopp i dei mindre kommunane, der ein har stor grad av nærleik. Ein viser òg til i rapporten at når det gjeld oppslutninga ved val, som er eit viktig barometer for demokrati, er den vesentleg høgare i dei minste kommunane enn i dei større kommunane.

**Mudassar Kapur (H) [10:15:09]:** Jeg synes det er synd at statsråden fortsetter å snakke om alt annet enn det jeg har spurt om. Det er helt riktig at det vil være eksempler på utfordringer i både små og store kommuner. Store kommuner har kanskje større muskler til å gjøre noe med utfordringene. Det som er faktagrunnlaget og kunnskapen i denne rapporten, det som slås fast, er jo at små og usentrale kommuner systematisk har større utfordringer med lovoppfyllelse og ivaretagelse av sine oppgaver. Men statsråden argumenterer så å si for det motsatte. Hvilket kunnskapsgrunnlag er det statsråden har med seg her på Stortingets talerstol som gjør at han kommer fram til en annen konklusjon enn det som står i rapporten, som faktisk er en av de bredeste gjennomgangene som har vært gjort av Kommune-Norge på nesten 30 år?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:16:02]:** Det som rapporten tydeleg viser, er at det blant dei små kommunane er stor variasjon i korleis ein løyser sine lovpålagde oppgåver, og at det ikkje minst handlar om kva slags økonomi ein har. Poenget er at det biletet som Høgre forsøker å skape av at mindre kommunar er generelt dårlegare til å vareta viktige tenester for innbyggjarane, ikkje er riktig. Svaret frå dei som bur i kommunane sjølve, er at når det gjeld viktige grunnleggjande tenester, er dei overordna meir fornøgde i dei mindre kommunane enn i dei større. Så har vi utfordringar i ein del mindre sentrale kommunar som gjeld at ein må sikre større grad av busetjing, ein må sørgje for meir aktivitet. Men då må vi gå inn saman med kommunane, med målretta tiltak, for å bidra til det, i staden for å spele opp til ein ny diskusjon, der ein skal ha nye konsulentrapportar og bruke ny tid på å diskutere kommunesamanslåing, når kommunane sjølve ønskjer ein annan veg for si framtid.

**Mudassar Kapur (H) [10:17:05]:** Det er ikke Høyre som prøver å tegne et bilde av det ene eller det andre. Jeg må – det blir vel for tredje eller fjerde gang – gjenta fra rapporten. Også der slås det fast at små og usentrale

kommuner systematisk har større utfordringer med lovoppfyllelse og ivaretagelse av sine oppgaver sammenlignet med andre kommuner. Det er ikke Høyre som prøver å tegne et bilde av det. Det er faktagrunnlaget av arbeidet til et bredt sammensatt utvalg, som har gjort et grundig og faglig arbeid med dette.

Nå har vi en statsråd som gjennom det han nå sier, egentlig sår litt tvil om arbeidet som er gjort av utvalget. Den type debatt tror jeg vi i Norge ikke trenger. Jeg tror det er viktig at vi anerkjenner faktagrunnlag som kommer fram i utvalg som jobber fritt. Jeg vil for fjerde gang gjenta mitt spørsmål: Er statsråden enig i de fakta som generalistkommuneutvalget har lagt fram?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:18:08]:** Når det gjeld kva Høgre er oppteken av, og kva Høgre presenterer, held eg meg berre til kva Høgre sjølv har vedteke av politikk, seinast på landsmøtet sitt, der ein skal køyre på med nye kommunesamanslåingar, og ein skal leggje ned fylkeskommunen utan i det heile å fortelje kva slags kostnader det vil ha, kva slags konsekvensar det har for viktige tilbod – for å ivareta vidaregåande opplæring, kollektivtransport og infrastruktur rundt om i Noreg.

Som eg har sagt gjentekne gonger: Det er ei rekkje viktige funn i generalistkommuneutvalet sin rapport. Dei viser til at når det gjeld dei grunnleggjande tenestene som folk er avhengige av i sin kvardag, kvar einaste dag, er folk jamt over betre fornøgde i dei mindre kommunane enn i dei større kommunane. Så er det utfordringar i både små og store kommunar. Det som er fascinerande, er at eg ikkje har høyrte representanten Kapur ein einaste gong snakke f.eks. om dei store levekårsutfordringane som ein primært finn i dei største kommunane. I Oslo har ein hatt områdesatsing frå staten i 25 år – viktig satsing, for at vi skal stille opp for små og store kommunar uavhengig av kva slags situasjon dei er i.

**Mudassar Kapur (H) [10:19:19]:** Jeg møter gjerne statsråden til gode debatter om områdesatsingen i Oslo sør eller Groruddalssatsingen. Jeg merker meg at statsråden konsekvent nekter å svare på mitt spørsmål og i beste fall avviser indirekte faktagrunnlaget som ligger i rapporten, men statsråden er veldig opptatt av skremmelspropaganda fra Høyres landsmøte. Vel, det er faktisk slik at for oss er det tjenestene til innbyggerne som er viktigst. Og da kan man jo spørre seg, hvis vi skal snakke om prioritering, hvorfor denne regjeringen er villig til å bruke over en milliard på å lage flere fylker, flere kommuner og mer byråkrati. Dette er ressurser som man heller kunne brukt på nettopp barnevern, levekårsutfordringer, helsevesen, å få flere til å fullføre skolen, men så ønsker man heller å sløse bort skattebetalernes penger på reversering. Så jeg kan jo spørre

statsråden hvorfor han ønsker å prioritere penger vekk fra utvikling og bedre tjenester og over til revers og utvikling.

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:20:23]:** Det er klokt når ein skal forme det Noreg som vi er så glade i, og utvikle bygd og by, at ein spelar på lag med lokalsamfunna, lyttar til dei utfordringane som dei står i. Når eg eksempelvis besøker Berlevåg og ser utfordringane som dei står oppi der – kva er dei opptekne av? Dei er opptekne av at hjørnesteinsbedrifta Lerøy skal ha gode vilkår, at vi skal ha god utvikling i fiskeripolitikken. Dei er opptekne av utfordringane knytte til bustadpolitikken, sånn at fleire kan flytte til området. Dei er opptekne av overføring av kraftliner, slik at dei kan få nye industriarbeidsplassar i området. Dei ønskjer ikkje å starte ein debatt om kommunesamanslåing. Dei har eit godt samarbeid med sine naboar som dei ønskjer å forsterke, og eit godt samarbeid med departementet. Poenget er at vi må ta utgangspunkt i kva kommunane sjølve ønskjer. Når Høgre har overkøyrde kommunar, ja, så er det rett at vi gjer det mogleg for dei å få kommunen sin tilbake – i motsetnad til det Høgre ønskjer, som er nye rundar med nedlegging av kommunar, nedlegging av fylkeskommunen, mot det som er haldningane lokalt.

**Mudassar Kapur (H) [10:21:30]:** Jeg tror nesten statsråden snart må se vekk fra sitt ferdigskrevne manus og begynne å forholde seg til spørsmålene som stilles i Stortingets spørretime. Jeg kan jo ikke be presidenten anmode statsråden om å svare på spørsmålet. Det vet jeg ikke om jeg kan, men jeg kan i hvert fall anmode statsråden om å forholde seg til spørsmålet.

Så jeg gjør et siste forsøk, for det er faktisk et godt stykke arbeid som er blitt gjort av generalistkommuneutvalget. De har pekt på en del viktige utfordringer. Dette handler om barna i barnevernstjenesten og eldre som skal få god eldreomsorg – at vi må sørge for at folk bor i en kommune hvor de kan få de tjenestene de trenger. Når en bred faglig gjennomgang viser at små og usentrale kommuner systematisk har større utfordringer med lovoppfyllelse og ivaretagelse av sine oppgaver, kan da ansvarlig statsråd for dette feltet i det minste akseptere fakta? Jeg gir statsråden en ny sjanse til det.

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:22:33]:** Representanten Kapur er tydeligvis ikkje interessert i dei svara han får på spørsmåla han stiller. Konkret har eg gått inn og vist til kva utvalet seier om nokre av dei tenestene representanten Kapur sjølv er oppteken av. Når det gjeld barnevernsbarna og tilbodet knytt til eksempelvis fosterheimar, står det i rapporten frå utvalet at når det gjeld lovkrava knytte til tilsyn i fosterheimar for å sikre forsvarleg omsorg, er sannsynet for brot større jo større

kommunen er. Når det gjeld lærartettleik, er den største utfordringa med å nå måla ein har i grunnskulen, i dei meir sentrale kommunane.

Det er òg utfordringar i små kommunar på ei rekkje område. Poenget er at då må ein jobbe systematisk med å vareta betre tenester i bygd og by, anten det er snakk om levekårsutfordringar i nokre av dei største områda og byane vi har i Noreg, eller i nokre av områda der vi må sørgje for meir tilflytting. Då må vi sørgje for ein meir aktiv distriktspolitikk, nye grep, gratis barnehage, som vi bl.a. satsar på, og ikkje nye rundar med kommunesamanslåing.

**Helge André Njåstad (FrP) [10:23:55]:** Det er interessant at etter ein lang påskeferie er det generalistkommuneutvalet som skaper slikt engasjement og trykk i salen som den fyrste og viktigaste diskusjonen.

Eg har òg lese rapporten, og eg har høyrte av spørsmålsstillinga at både spørjaren og statsråden har lese rapporten i påska. Dei har vel sett på han som påskeskrim, begge to, verkar det som. Eg for min del fatta mest interesse for kapittelet om statleg styring, der det står at ein har ei oppleving av at staten styrer i detalj. Det er jo den tilbakemeldinga vi får frå lokalpolitikarar – at statsforvaltarar og andre overstyrer lokaldemokratiet.

Mitt spørsmål er: Har statsråden lese det kapittelet med litt større interesse og teke med seg litt meir enn det som går på små kommunar, som Kapur stilte spørsmål om? Kva har statsråden å seia til utvalet sitt spørsmål knytt til statleg styring?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:24:47]:** Det er heilt riktig at utvalet peiker på det. Eg meiner òg det er ei god påpeiking frå utvalet at graden av statleg styring over kommunane er sterk og har utvikla seg over tid, bl.a. gjennom dei åtte åra då Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre utgjorde fleirtalet.

Frå Arbeidarpartiet og Senterpartiets regjering er det tydeleg nedfelt at vi vil auke det kommunale sjølvstyret og sørgje for ein meir differensiert politikk både for å leggje til rette for bustadbygging og næringsutvikling og for å sikre sterkare vekst i område som har nedgang eller svak folketalsutvikling. Det er openbert viktig å gje meir tillit til dei lokale folkevalde, sørgje for meir nærleik til tenestene og sørgje for ein større og meir aktiv distriktspolitikk. Då må vi nettopp setje kommunane betre i stand til å løyse oppgåvene sine, og då er graden av statleg overstyring eit viktig element i det.

**Helge André Njåstad (FrP) [10:25:46]:** Dette har me høyrte tidlegare, og me har òg høyrte frå tidlegare regjeringar at ein skal ha mindre statleg styring. Men lokalpolitikarane opplever ikkje at ting blir betre. Dei opplevde ikkje at det vart betre under den førre raud-grøne

regjeringa. Dei opplevde ikkje at det vart særleg betre under den førre regjeringa, og dei opplever ikkje at det blir betre i dag.

Dette er fine festtalar. Det verkar ikkje som dei talane når fram til statsforvaltarane, og at statsforvaltarane endrar praksis. I Statens hus rundt omkring meiner dei framleis at dei veit betre enn lokaldemokratiet. Vil denne regjeringa gjera noko meir enn berre å seia at det er viktig med lokalt sjølvstyre? Vil ein gjera nokre grep for at statsforvaltarane ikkje skal leggja seg borti så mykje som dei gjer?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:26:28]:** Som ein del av oppdraget for inneverande år har statsforvaltarane allereie fått tydelege instruksar om korleis dei skal utføre oppdraget sitt.

Statsforvaltarane har ei rolle knytt til å vareta viktige regionale og nasjonale interesser, men dei skal ta utgangspunkt i at Noreg er mangfaldig. Det er ulike utfordringar, og vi må lytte til lokaldemokratiet i større grad. Difor er det behov for ein meir differensiert politikk, og det er viktig at statsforvaltarane opererer med ei løysingsorientert tilnærming der ein ser på korleis ein kan løyse dei dilemmaa som ofte er knytte til ulike interesser i ein kommune. Det er ein viktig del av oppdraget statsforvaltarane har fått.

**Tobias Drevland Lund (R) [10:27:26]:** Sagaen om generalistkommuneutvalget fortsetter. La meg starte med å slå fast én ting: For Rødts del er det i hvert fall helt klart at det siste Kommune-Norge trenger, er flere runder med tvangssammenslåinger tredd nedover hodene til kommunenes egne innbyggere og lokalpolitikere. Akkurat der er statsråden og Rødt enig.

Jeg har lyst til å følge opp det som går på mindre statlig regulering. I utvalgets rapport står det at en av de største driverne bak dette er kravene til kommunene og kravene som gjelder rapportering. Jeg har litt lyst til å høre hva statsråden tenker om hvordan han vil følge opp delene av utvalgets rapport som går på kravene til rapportering ute i kommunene, som krever mye ressurser og mye byråkrati.

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [10:28:10]:** Det er eit viktig spørsmål representanten Drevland Lund tek opp. Det er klart at krava til rapportering sjølvstilt òg handlar om at ein skal oppfylle summen av dei gode intensjonane, vedtaka og lovføresegnene som vert utforma i denne salen. Det er ei oppfølging av nasjonal politikk. Eg er oppteken av at vi skal gje kommunane større handlingsrom til å vareta dei viktige samfunnsutfordringane i framtida.

Når ein ser at mange kommunar har utfordringar med å vareta og rekruttere kompetansen dei har behov

for, og løse oppgavene dei står overfor, må ein nettopp gjø kommunane større fleksibilitet og tillit til å gjennomføre oppdraget sitt. Å sjå på dei rapporteringskrava ein har, er sjølvstø ein viktig del av det arbeidet.

**Presidenten [10:29:05]:** Da går vi vidare til neste hovedspørsmål.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:29:20]:** Spørsmålet mitt går sjølvstø til samferdselsministeren.

2022 var eit svært alvorleg år med heile 118 dødsulykker på norske vegar. Dette var 118 for mange. I fyrste kvartal i år er talet endå høgare. Regjeringa har i statsbudsjettet for 2023 ikkje akkurat fylt opp verktøykassa for å motverke og hindre fleire dødsulykker og alvorlege ulykker i trafikken. Samferdselssektoren har vorte det store kuttområdet til regjeringa.

Vi opplever no ei regjering som er bakpå, og som ikkje har visjonar for anten vegbygging eller trafikktrygging. For kort tid sidan la Statens vegvesen fram fagetaten sitt framlegg til ny NTP, som sjølvstø er i tråd med styringssignal frå samferdselsministeren og regjeringa. Trafikktrygging og trygge vegar vert ikkje prioriterte.

I mitt eige fylke er det opprør. Av såkalla faglege grunnar vert det føreslått at E39/E136 frå Breivika til Ørskogfjellet – den mest trafikkerte vegen i fylket, ein dødsveg der det har vore fleire ulykker berre det siste året, og eksportvegen for heile fylket – ikkje berre vert utsett, men teken heilt ut av NTP. Dette er trafikkfarleg politikk. Det er eigentleg faglege forkasteleg.

Stiller samferdselsministeren seg bak forslaget frå Statens vegvesen om å ta denne dødsvegen og eksportvegen heilt ut av NTP?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:30:56]:** La meg først si meg enig med representanten Sve i at det er en alvorlig situasjon med hensyn til antallet trafikkulykker i 2022. Det følger selvfølgelig regjeringa tett. Det følger Statens vegvesen tett. Vi vet altfor lite om de bakenforliggende årsakene til den enkelte ulykke. Det gjennomføres grundige evalueringer og gjennomganger av det, som gjør at vi får ytterligere kunnskap etter hvert.

Representanten Sve fortegner nok et bilde av regjeringens samferdselspolitikk. Vi har et historisk høyt bevilgningsnivå til samferdsel med denne regjeringa. Det som imidlertid er riktig, er at vi har holdt tilbake noen nye, store prosjekter fordi vi er i en situasjon med høyt press i norsk økonomi, hvor rentene er under press og prisstigningen er stor. Det bør være vel kjent for representanten Sve og for så vidt også resten av salen.

Vi er nå i en fase i samferdselspolitikken hvor det gjennomføres enormt mange store prosjekter. Blant annet bygges verdens lengste undersjøiske tunnel, Rogfast,

og det er mange andre gigantiske og viktige prosjekter som bygges.

Når vi nå går i gang med arbeidet med å lage en ny NTP, er det fordi vi trenger en realistisk NTP, en NTP som det går an å styre etter, og som blir et verktøy for oss i denne salen, for regjeringa, og selvfølgelig også et verktøy som det går an å stole på ute i regional- og lokalpolitikken og i lokalsamfunnene. Det er viktig for denne regjeringa.

Det representanten nå gjør, er å forsøke å få meg til å binde meg opp til det som etatene har kommet med av forslag. Jeg tror representanten er veldig godt kjent med at dette bare er ett punkt i prosessen med å lage en ny NTP. Vi skal selvfølgelig gå gjennom alle de forslagene vi har fått fra etatene våre. Så skal dette sendes på høring og fylkeskommuner involveres m.m. Så skal regjeringa gjøre sitt arbeid og kommer da med en endelig NTP våren 2024.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:32:53]:** Ja, fylkeskommunen og kommunane skal på høring.

Eg har snart sete 20 år i fylkestinget. I dei 20 åra har E136 mellom Ålesund og Bjorli vore prioritert på topp kvart einaste år. I dei ti åra før det har det kvart år vore prioritert på topp frå Møre og Romsdal. Likevel opplever vi at direktør Davik i Statens vegvesen går ut i Sunnmørsposten og argumenterer sterkt for å ta heile strekningen frå Ålesund til Ørskogfjellet ut av NTP fordi det ikkje er planlagt. Det manglar planlegging. Statens vegvesen har altså unnløte å planleggje den viktigaste vegen som næringslivet – NHO, LO, alt av bedrifter i Møre og Romsdal – krev å få bygd. Ein har brukt pengane på Møreaksen: Førre år var 100 mill. kr. brukte på planlegging og grunnkjøp på Møreaksen – eit prosjektet som ligg langt nede på prioriteringane til fylket.

Er det vits i å sende framlegget ut på høring til fylkeskommunen og kommunane når det Statens vegvesen gjer, er stikk motsett? Er Statens vegvesen ein stat i staten?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:33:52]:** Jeg tror jeg må minne representanten Sve om at den foregående NTP-en var det ikke undertegnede som la fram. Det var en regjering som Fremskrittspartiet inngikk som en del av det parlamentariske grunnlaget til, og før det hadde man regjeringa. Hvis det er slik at det ikke er planlagt for det prosjektet som representanten Sve ønsker seg, så tror jeg han bør se tilbake til sine egne partifeller og hva de har gjort i tidligere prosesser i så måte.

**Morten Stordalen (FrP) [10:34:29]:** Trafikkåret 2022 var et dystert år, og gjennom sensommeren og høsten var undertegnede og ministeren i flere forskjellige debatter hvor også ministeren var veldig tydelig på



at man skulle bruke alle verktøy og se på bakenforliggende årsaker. Det sier han også her i salen. Vi vet ganske mye, og det er at dybdeanalysene fra Statens vegvesen viser at i snitt de siste ti år kan hele 29 pst. av dødsulykkene skyldes veiens miljø og beskaffenhet.

Mitt spørsmål er som følger: Fremskrittspartiet, gjennom regjering og Samferdselsdepartementet, satte av midler til forsterket midtoppmerking, som Statens vegvesen selv sier er et veldig godt, rimelig og effektivt virkemiddel for å unngå møteulykker. Det lå på om lag 100–110 km årlig med forsterket midtoppmerking. I statsbudsjettet for 2023, altså etter ulykkestallet var kjent, ligger det på fattigslige 9,5 km, altså kun en tiendedel. Er ministeren enig eller uenig med Statens vegvesen i at dette er et rimelig og effektivt trafikk sikkerhetsmiddel?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:35:35]:** Det er mange ting vi må gjøre for å bedre trafikk sikkerheten, og det er mange årsaksforhold som spiller inn. Vi vet at førernes atferd er en viktig del av det. Rus er en viktig del av det. Det er mange faktorer når trafikkulykker finner sted – også veiens beskaffenhet, selvfølgelig. Det å bygge trygge, sikre veier, bruke utbedringer på veier, det å bygge nye veier med midtdele, det å bygge firefelts når det er riktig – alt det har selvfølgelig betydning.

Det er ikke sånn at vi på noe som helst vis har sagt at vi ikke skal bygge veier framover. Det må i så fall være en karakteristikk som opposisjonen kjenner seg betjent av, men vi har ikke sagt det; vi har sagt at vi holder igjen på prosjekter i 2023, og så skal vi komme med en ny nasjonal transportplan. Det er litt for tidlig å trekke konklusjonene for ulykkesåret 2022 fordi vi ikke vet nok om de bakenforliggende årsakene. Det vi vet, er at veldig mange av de ekstra ulykkene som kom, målt mot det foregående året, kom i sommermånedene, og vi vet at det var høyt alderssnitt blant dem som var utsatt for ulykker.

**Morten Stordalen (FrP) [10:36:36]:** I mitt spørsmål spurte jeg ikke om å bygge nye veier; jeg snakket om trafikk sikkerhetstiltak. Man trenger ikke å vente på en NTP, man trenger ikke å vente på noen nye opplysninger. Det er vel kjent. Hvert eneste år kan ministeren lese rapportene fra Statens vegvesen, som er ganske gode og gir oss masse kunnskap.

Når veiens beskaffenhet er viktig, handler det om å ta vare på den veien vi har – det har i hvert fall regjeringen sagt – og jeg skjønner ikke hvorfor man skal vente. Det er ingen som har råd til å vente og miste noen av sine nærmeste.

Asfalt og vedlikehold er altså en vesentlig faktor. I budsjettet ble det satt av om lag én milliard kroner mer, men, som ministeren også korrigerer litt senere og sa, blir det i beste fall om lag samme nivå som 2022. Vi vet

allerede nå, som asfaltbransjen sier, at det altså er det dårligste asfaltåret på ti år som følge av kostnadsøkningene. Hvilket verktøy har egentlig ministeren til å komme med trafikk sikkerhetstiltak før NTP? Det er nå sesongen med – dessverre – høyt ulykkestall starter. Det skjer i sommerhalvåret.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:37:37]:** Jeg gjentar at vi ikke kjenner nok til de bakenforliggende årsakene for ulykkesstatistikken vi har fra 2022. Når vi gjør det, kan vi selvfølgelig gjøre enda mer kunnskapsbasert innsats knyttet til det. Det er riktig som representanten Stordalen sier, at vi styrket drifts- og vedlikeholds budsjettet med 1 mrd. kr, fra om lag 8 mrd. kr til 9 mrd. kr, men representanten er jo vel kjent med at både for privatpersoner, for staten og for kommuner og fylker har pengene strukket mindre til fordi vi har inflasjon. Det er det selvfølgelig veldig viktig for denne regjeringen å få tatt grep om, og derfor holder vi igjen på en del av de offentlige bevilgningene.

Vi kommer med nye statsbudsjetter – det gjør vi hvert år – og vi skal revidere budsjetter. Representanten er også godt kjent med, tror jeg, at vi vil se på hvordan prisveksten har påvirket det statsbudsjettet som gjelder for inneværende år. Det kommer vi tilbake til i revidert nasjonalbudsjett.

**Presidenten [10:38:28]:** Vi går til neste hovedspørsmål.

**Mona Fagerås (SV) [10:38:45]:** Like før påske kom transportetatens anbefaling til neste nasjonale transportplan. Endelig forslag blir ikke lagt fram før til neste år, men jeg mener ministeren bør kunne svare på hvilken retning han vil i med neste NTP. Mange byer og bygder i dette landet har store uløste transportbehov, kollektivprosjekt for at vi skal nå klimamålene våre eller livsviktig rassikring langs skoleveier. Likevel prioriteres bygging av Hordfast, et rådyrt og utrolig miljøfjendelig prosjekt, framfor ny og sikker vei og bane fra Bergen til Voss. Det er ikke til å begripe. Hordfast vil koste både vanlige folk og staten vanvittige summer. Valget burde vært åpenbart.

Kan samferdselsministeren si om han virkelig vil prioritere Hordfast framfor ny vei og bane mellom Bergen og Voss?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:39:43]:** Det ville være oppsiktsvekkende hvis jeg nå gikk inn og sa noe konkret om enkeltprosjekter i den NTP-en som skal legges fram i 2024, men det jeg kan si, er at vi har sagt følgende om denne NTP-en: For det første må den hensynta klimamålene våre på en veldig god måte. Vi har noen energibehov som skal løses, knyttet til elektrifisering av

transportsektoren. Vi sier at vi må ta vare på den infrastrukturen vi har. Vi må utnytte eksisterende kapasitet og transporttilbud bedre. Vi må, som sagt, gjøre dette forenlig med klimamålene, og vi skal selvfølgelig bygge nytt der vi må det. Så dette blir en balanse.

Jeg kan ikke nå si at vi skal kutte ut alle store prosjekter og bare gjøre andre ting – eller det motsatte. Det må vi selvfølgelig komme tilbake til når vi har gjennomført hele prosessen med NTP. Det er grunn til å understreke at det bare er ett, men selvfølgelig viktig, stoppepunkt i NTP-arbeidet at vi har fått svar på etatenes utredningsoppdrag og også prioriteringsoppdrag. Men det blir veldig mye prosess i NTP-sammenheng før vi legger fram et endelig produkt våren 2024.

**Mona Fagerås (SV) [10:40:49]:** Jeg er skuffet over at ikke samferdselsministeren kan være tydeligere på at tiden for rådyre og klimafiendtlige motorveier er forbi. Når SV er så tydelig på at vi må prioritere trygge hverdagsveier framfor firefelts motorveier, handler det om trafiksikkerhet over hele landet, men også om sikkerhet og beredskap. La meg ta et eksempel: E6 i Sørfold, eneste vei mellom Narvik og Fauske. Strekningen har 16 tunneler, 12 tilfredsstillende tunnelsikkerhetsforskriften. I fjor varslet samferdselsministeren mindre penger til vei på grunn av krigen i Ukraina, men krigen i Ukraina og finsk og svensk medlemskap i NATO gjør jo at det haster med å bygge vei nettopp her.

Er ministeren enig i at stengte veier vil svekke forsvarevnen vår, og kan han garantere at han ikke vil foreslå nye kutt for Sørfoldtunnelene?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:41:50]:** Sørfoldtunnelene er et viktig prosjekt som ligger i inneværende NTP, og et prosjekt som hos Statens vegvesen oppfattes som modent, så det vil vi selvfølgelig komme tilbake til i kommende budsjetter. Vi skal selvfølgelig også se på det prosjektet i ny NTP. Når det gjelder det å få meg til å si nå på forhånd at vi gjør sånn og sånn med de enkelte prosjektene, tror jeg at jeg må be om respekt for at det ikke er riktig av meg, rett og slett, for jeg kan egentlig ikke mene at vi skal ha en åpen NTP-prosess hvor vi skal involvere fylkeskommuner og kommuner og andre interessenter rundt omkring i landet, og så skal jeg konkludere nå. Det ville være oppsiktsvekkende.

**Mona Fagerås (SV) [10:42:28]:** Jeg føler meg fortsatt ikke trygg på at samferdselsministeren kommer til å prioritere trygge og gode hverdagsveier, men jeg er også bekymret for et annet område, nemlig kollektivtrafikken. Vi vet at mer og bedre kollektivtransport er avgjørende for å nå klimamålene, og derfor er det trist å lese anbefalingene fra transportetatene på dette området. Anbefalingene sier at vi må ha en sterk satsing på kol-

lektivtransport, og likevel legger altså transportetatene opp til en underfinansiering av kollektivtransporten. Det ser ikke ut til at det blir noen nye store kollektivprosjekt. Jo da, det står riktignok at Bybanen i Bergen kanskje skal få penger, men jeg lurer på hvordan samferdselsministeren tenker at vi skal nå klimamålene våre uten en reell økning, en økt satsing på kollektivtransport.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:43:26]:** La meg forsøke å forklare hva utredningsoppdrag og prioriteringsoppdrag er. Det er forslag basert på noen rammer, på noen – skal vi si – teoretiske rammer, men selvfølgelig i nærheten av det som kan være realiteten, hvor vi ber etaten om å komme tilbake med forslag til hvordan de ville prioritert, gjerne ut fra samfunnsøkonomisk nytte. Og så påbegynner vi den politiske prosessen hvor vi skal gjøre politiske prioriteringer, og hvor vi heller ikke har hugget i stein hva slags rammer vi skal legge i NTP-en framover.

Hvordan vi kommer til å prioritere kollektivtransport, gange, sykkel, byvekst m.m., vil bli synliggjort i kommende NTP. Jeg er enig med representanten i at dette er svært viktige temaer, og derfor prioriterer denne regjeringen også dette høyt. Gjennom de budsjetter som vi har lagt fram, har vi prioritert byvekstavtaler i de store byene høyt, og vi har også gjort grep i de mindre byene.

**Mona Fagerås (SV) [10:44:20]:** Jeg vil minne ministeren om at han har ansvaret for noen av landets største utslipp. Transportsektoren står for om lag 30 pst. av utslippene i Norge per i dag. Når det står at transportetatene har lest FNs siste klimarapport, men ikke anbefaler å øke finansieringen til kollektivprosjektene, så forstår jeg ingenting. De anbefaler å kutte i finansieringen til Majorstuen stasjon, som er avgjørende for å øke kapasiteten på T-banen til Groruddalen. De anbefaler å kutte i bevilgningen til byvekstavtale i Tromsø og utsette byvekstavtale med Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.

Jeg vet ikke om samferdselsministeren finner en slags trøst i at det er kollektivendighet over hele landet, men det haster med å kutte utslipp, og selvfølgelig må vi da prioritere kollektivmidler. Vil samferdselsministeren kreve en faglig anbefaling om en kollektivtransportetsatsing som faktisk når klimamålene våre?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:45:25]:** Jeg skjønner at det er interessant for representanter å forsøke å starte en politisk debatt på bakgrunn av fagetatenes tilrådinger, eller innspill til NTP, men det er med respekt å melde litt tidlig. Fra politisk hold har vi ikke sagt noen ting om hva vi mener om dette. Vi sender det ut på hø-

ring, og vi kommer til å få mange innspill fra fylkeskommuner og kommuner, og vi skal selvfølgelig ha en prosess også politisk og i departementet før vi legger fram en NTP. Det er mange momenter som er viktige å få til i en ny NTP. Klimamålene er selvfølgelig kjempeviktige for denne regjeringen, men det er også en mobilitetsplan hvor vi skal avveie ulike interesser. Og gitt at vi faktisk skal gjøre det jeg har sagt, lage en mer realistisk NTP, så er det ikke ubegrenset med midler. Da må vi prioritere hardt, og det kommer vi til å gjøre i den NTP-en som legges fram.

**Mona Fagerås (SV) [10:46:17]:** Samferdselsministeren sier at det er litt tidlig, men Hurdalsplattformen er jo to år gammel. Regjeringen er fortsatt ikke fast på å sikre en full utbygging av intercity, altså dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer, innen planlagt tid, for så langt har vi ikke sett noe annet enn kutt til intercityambisjonene. Jeg er skuffet over at regjeringen ikke ser ut til å ha tenkt å levere på egne løfter.

Jeg har lyst å sitere samferdselsministeren fra da han var ordfører i Østfold: «Regjeringen gir opp Intercity», sa han den gang. «De klarer ikke engang å tidfeste når man skal komme ned til Fredrikstad. (...) For byene Sarpsborg og Halden virker framdrift for jernbane nå enda mer uklart.»

Vil samferdselsministeren innfri sine egne og regjeringens løfter om full utbygging av intercity, eller er den delen av Hurdalserklæringen lagt på is?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:47:20]:** Hurdalserklæringen er ikke lagt på is, og det bygges intercity langs alle tre hovedstrekninger per nå. Det bygges i Moss, det bygges på Vestfoldbanen, og det bygges på Dovrebanen, og vi kommer til å synliggjøre hvordan vi skal komme videre med intercity når vi legger fram en ny nasjonal transportplan.

Det er slik, som representanten sier, at i Hurdalsplattformen er intercity et av få prosjekter som er helt konkret nevnt, men det står ikke der at vi skal ha en full utbygging i den forstand at man kan tenke at det handler om doble spor hele veien. Det står at vi skal holde fast på ambisjonen om å bygge ut intercity, og så står det at vi må løse en del av utfordringene med kryssningsspor og utbedringer fram til det er gjennomført. Hvis man tolker det som står i Hurdalsplattformen slik at man skal gjennomføre f.eks. intercity i den forstand at det skal være full utbygging av dobbeltspor på alle strekninger innen utgangen av fireårsperioden, er det nok en litt for vidtgående fortolkning.

**Presidenten [10:48:15]:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

**André N. Skjelstad (V) [10:48:29]:** De menneskeskapte klimaendringene vil ha drastiske og irreversible konsekvenser for dyr, natur og folk. Vi merker allerede nå at global oppvarming medfører ekstremvær, skogbranner og tørke. Klimakrisen er den største trusselen mot framtidige generasjoners frihet.

Som en del av Norges klimaavtale med EU har vi internasjonalt bindende forpliktelser til å kutte 40 pst. av utslippene i transportsektoren innen 2030. Norge har i tillegg forsterket sitt eget mål og har en målsetting om 55 pst. utslippskutt. Til tross for det målet tegner nå de nasjonale transportetatene et mørkt bilde når de beskriver hvordan Norge kan nå disse forpliktelsene. Nylig har de seks transportetatene lagt fram en tiltaksrapport som skal fortelle hvordan klimamålene kunne nås. I rapporten heter det:

«De gjennomførte analysene viser at det ikke er mulig å nå klimamålene med realistiske tiltak og tilhørende nødvendig virkemiddelbruk innen 2030.»

Det er dystre ord for klimaet, og det er åpenbart at kraftfulle tiltak må til om Norge skal ha en sjanse til å nå egne forpliktelser. Framskrivning viser at regjeringens nåværende politikk ligger an til å kutte 6 pst. av utslippene i transportsektoren. Samtidig har vi en internasjonal forpliktelse til å kutte 55 pst.

Med dette i bakhodet: Hva er regjeringens plan for å kutte de gjenværende 49 pst. av utslippene i transportsektoren, og kan statsråden garantere at regjeringen vil legge fram en nasjonal transportplan for å oppfylle den målsettingen?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:50:08]:** Det er ingen tvil om at vi skal nå de klimamålene vi har satt oss som nasjon. Det har vi forpliktet oss til, og det er heller ingen tvil om at transportsektoren må ta en betydelig del av de kuttene. Vi har ca. 30 pst. av kuttene i det som er ikke-kvotebaserte klimagassutslipp.

Det er også riktig som representanten sier, at de utredningene som ligger der per nå, viser at det er krevende å få det til, men det betyr ikke at det er umulig. Hvordan vi skal kunne løse det, må vi selvfølgelig komme tilbake til. Men det er heller ikke riktig, det representanten sier om at det er et sektorspesifikt mål om at vi skal kutte eksakt det prosenttallet innenfor transport. Det kan det hende vi skal – kan hende vi kutter mindre, kan hende vi kan kutte mer. Poenget er at vi ikke må omskrive det i utgangspunktet. Det vi ser, er at det er krevende å nå de målene. Det er ikke noe nytt, slik har det vært lenge – det har foregående regjeringer også sett, vil jeg tro – og det er vel en del av utfordringen: at vi ikke har kommet langt nok. Likevel må vi selvfølgelig fortsette arbeidet med å finne gode løsninger for å nå klimamålene, også innenfor transportsektoren.

**André N. Skjelstad (V) [10:51:04]:** Ved flere anledninger har regjeringen svekket klimatiltakene som kutter utslipp i transportsektoren. Regjeringen har bl.a. sagt nei til nullutslippssoner, kuttet klimaavgifter og redusert elbilsubsidiene. Rapporten fra de nasjonale transportetatene viser samtidig at drastiske tiltak må til for å nå klimamålene. Rapporten trekker videre fram en radikal økning av biodrivstoffbruk, en rask elektrifisering av bilparken og bioenergi i langt større grad rettet mot tyngre kjøretøy, skip og ikke minst fly.

SINTEF har tall fra forskning med taredyrkning og utbyttet fra dette, som viser at tare må dyrkes for å dekke råstofftilgangen til produksjon av biodrivstoff. Resultater bl.a. fra forskning i UK viser at dette egner seg godt til biodrivstoff. I tillegg har vi stor råstofftilgang i skogen. Hvis forholdene ligger til rette for dette, er det mulig å nå klimamålene i 2030 innenfor transportsektoren. Kan statsråden bekrefte at de norske klimamålene for transportsektoren ligger fast, og at de nødvendige klimatiltakene for å nå dem vil bli innført?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:52:09]:** Vi skal nå klimamålene, og transportsektoren må ta sin andel – og en vesentlig andel – av de kuttene som skal gjennomføres. Eksakt hva slags ambisjoner vi legger fram for det i Nasjonal transportplan, kommer vi tilbake til, men det er en helt riktig beskrivelse at transportsektoren har store utslipp og må kutte utslipp. Derfor jobber regjeringen med det hver eneste dag.

Vi la fram en nasjonal ladestrategi for ganske kort tid siden. Man er nå i gang med å lage en plan for gjennomføring av det, som jo handler om hvordan vi skal elektrifisere der hvor det nå er størst effekt av å gjøre det, men det er heller ingen hemmelighet at det er noen utfordringer knyttet til kraftsituasjonen. Så det er mange ting vi må gjøre – vi må selvfølgelig også bruke biodrivstoff der det har mest effekt. Jeg har personlig mest tro på at det kanskje er innen luftfarten det blir aller viktigst å bruke det. Elektrifiseringen vil nok ta oss et veldig godt stykke på vei innen den innenlandske transportsektoren, og da tenker jeg også på den tunge transporten. Men det er et stykke fram – det er en masse jobb som skal gjøres.

**Ola Elvestuen (V) [10:53:19]:** Jeg vil gjerne følge opp dette med klimamålene innenfor transportsektoren, for de er ganske presise. Når det gjelder det som er innenfor innsatsfordelingsforordningen, altså klimaavtalen vi har med EU, skal det, etter avtalen nå, kuttes 40 pst. – og med forsterkningen i EU 50 pst. Hvis det ikke tas innenfor transportsektoren, må det kuttes ytterligere f.eks. innenfor landbruk, med mer enn 50 pst., så vi må ned 50 pst.

Det er som rapporten sier: Vi må ha nullutslipp, nullvekstmålet må nås i alle byregioner, vi må ha en massiv teknologisk omlegging til batterielektriske kjøretøy, fossile kjøretøy må bli betydelig dyrere å kjøpe og bruke enn det de er i dag, samtidig som utslippsfrie kjøretøy må bli mer lønnsomme, og biodrivstoff er viktig for å få dette til. Mitt spørsmål til statsråden blir: Er regjeringen villig til å innføre så omfattende virkemidler for å nå forpliktelsen vi har med EU?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:54:23]:** Denne regjeringen vil gjøre hva vi kan for å nå de målene vi har forpliktet oss til. Det kommer vi til å gjøre som samlet regjering med alle de sektorene vi har ansvar for, og jeg kommer til å gjøre mitt på transportsektoren for at vi kommer så langt som mulig innenfor vårt område med å nå klimamålene, men det er litt tidlig å forskuttere utfallet av den NTP-prosessen vi har påbegynt. Så er det selvfølgelig sånn at jeg ikke oppfatter at transportetaten har sagt at det er umulig, men vi har beskrevet noen virkemidler som jeg ikke tror det er særlig mange av oss som ønsker oss, f.eks. 50 kr per liter for diesel. Det tror jeg heller ikke representanten Elvestuen umiddelbart vil gå inn for – i hvert fall vil ikke jeg det.

**Ola Elvestuen (V) [10:55:01]:** Men mitt poeng er at dette ikke handler om å komme så langt som mulig. Dette handler nå om en konkret forpliktelse, hvor det er et regnestykke og en måloppnåelse som ligger fast. Ja, vi har en liten reserve vi kan hente fra kvotepliktig sektor, det legges til side i 2025, men regnestykket skal gå opp med de nødvendige utslippskuttene innen 2030. Jeg spør nettopp fordi regjeringen så langt ikke har kommet med noen tiltak som forsterker innsatsen innenfor transportsektoren for å få den teknologiendringen som vi trenger. Tvert imot har tiltakene vært å bremse overgangen til nullutslippskjøretøy og ikke å forsterke den. Så mitt spørsmål blir igjen om ikke statsråden vil legge inn forslag som gjør at vi når målene, at vi kommer med sterkere tiltak, og at det ikke er et mål bare å få til så mye som regjeringen klarer. Skal vi følge forpliktelsen, eller skal vi ikke?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:56:03]:** Vi skal følge våre nasjonale forpliktelser på klimaområdet, og vi skal selvfølgelig også gjøre det på transportsektoren. Det jeg har gitt uttrykk for, er at vi ikke har et helt sektorspesifikt mål som kan brytes ned rett fra det nasjonale målet til transport, men vi har selvfølgelig tunge forpliktelser på klimaområdet.

Det er ikke riktig som representanten sier, at vi ikke gjør noe på det området. Jeg nevnte nettopp ladestrategien, som blir fulgt opp av en ladeplan, og vi kommer selvfølgelig hele tiden med ny politikk for hvordan vi

skal nå klimamålene innenfor vår sektor. Teknologiomstillingen er kjempeviktig.

Jeg må bare få lov til å si at det er en form for karikerings av regjeringens politikk når man sier at fordi man har endret noe på insentivstrukturen rundt elbil, så lykkes man ikke med de målene. De siste tallene jeg leste, var at elbilandelen er på 90 pst., så det er i hvert fall ikke slik at den politikken som regjeringen har innført på det området per nå, har ført til noen brems i omstillingen til elbiler.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:57:05]:** Statsråden har allerede svarta på at det å nå klimamåla er svært viktig for denne regjeringa. Men i svaret som kom no før påske, på prioriteringsoppdraget til NTP, kom det fram at me ikkje kjem til å nå målet om 55 pst. reduksjon i transportsektoren. Då er spørsmålet mitt: Var statsråden involvert i prosessen for innmelding av dei skjerpa klimakrava, og kan statsråden gjera greie for kva analysar som ligg i botnen for dei vurderingane som vart gjorde, og som peikar inn mot at det vil vera mogleg å nå dei skjerpa krava som er melde inn?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:57:46]:** Jeg er ikke klimaminister. Regjeringen jobber som et kollegium, og vi har besluttet det. Det er Stortinget vel kjent med.

**Rasmus Hansson (MDG) [10:58:08]:** Transportetatene slår fast at det må mye sterkere virkemidler til hvis transportsektoren skal nå klimamålene. Grunnen til det er at transportpolitikken som har vært ført til nå, overhodet ikke tar de klimahensynene som er nødvendige. En del av det er for så vidt forsert motorveitbygging inn til Oslo fra vest, som spørsmålsstillers parti, Venstre, ivrer for. En annen del av det er spørsmålet om kollektivsatsing.

I Tyskland testet man i fjor ut et nasjonalt, billig reisekort, og i Oslo har man gjort noe tilsvarende. I Tyskland var resultatet 50 pst. økning i lange reiser og 60 pst. økning i bruk av kollektivtransport generelt. I Oslo var resultatet omtrent 50 pst. økning.

Miljøpartiet De Grønne har foreslått et nasjonalt månedskort for kollektivtransport på 500 kr. Vil regjeringen teste ut den typen virkemidler?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:59:15]:** Kollektivtrafikken er i all hovedsak et tilbud som fylkeskommunene har ansvar for. Representanten er kjent med at staten støtter opp under det gjennom byvekstavtaler og betydelige milliardbeløp, og som representanten viser til, skjer det mange gode forsøk og mange gode grep, noe jeg synes er positivt. Jeg kommer selv fra en kommune som har forsøkt det, dvs. brukt belønningsmidler til det samme formålet, og det mener jeg lokalpolitikker-

ne må kunne gjøre, den friheten må de kunne ha. Men at vi skal gå inn og ta over det ansvaret som fylkeskommunene har for kollektivtrafikken, finner jeg ikke riktig.

**Presidenten [10:59:48]:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

**Trond Helleland (H) [11:00:04]:** Statsråd Nygård kan bli stående. Det blir en lang økt nå.

Jeg tenkte jeg ikke skulle snakke om NTP-en som skal legges fram om et år, men om et tiltak som har vært svært viktig for å bidra til å nå noen av de klimamålene Norge har satt seg, nemlig det som ble lansert som den miljøvennlige måten å reise til hovedflyplassen Gardermoen på, Flytoget. Vi har vært gjennom noen runder på dette før, men dette er tross alt politikk som statsråden har ansvar for, og som han har holdt på med, med god hjelp av LO og andre, det siste året.

Jeg tenkte jeg skulle ha en annen vinkling i dag: I det oppdraget som Flytoget og Vy fikk da de skulle by på de to trafikkpakkene på Østlandet, eller da de skulle forhandle om de trafikkpakkene etter den direktetildelingen, står det veldig tydelig i premisset at man skulle gå videre til neste tilbyder dersom forhandlingene ikke førte fram. Etter det jeg vet, har det vært god framdrift i forhandlingene, der også Flytoget har lagt betydelig arbeid i å levere et tilbud. Så kjenner vi jo til at departementet og statsråden kortslettet prosessen ved å gi Vy hele kaka, istedenfor å fullføre forhandlingene. Hvis det var sånn at forhandlingene gikk dårlig, hadde det vært naturlig i hvert fall å vurdere andre løsninger, men statsråden har jo også bekreftet at det var en god dialog og god framdrift i forhandlingene med Flytoget.

Hva var grunnen til at mandatet ble endret, når det sto så tydelig i premisset at en ikke skulle avbryte dersom forhandlingene førte fram?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:02:06]:** Denne regjeringen har en annen jernbanepolitikk enn Høyre. Vi har stanset konkurranseutsettingen av persontogtransporten. Vi ønsket ikke den oppsplittingen som det ville medføre, og vi ønsket ikke å sitte igjen med en situasjon hvor Vy, eller gamle NSB, kanskje kun satt igjen med Bergensbanen. Derfor stanset vi den politikken og gikk over til direktetildeling. I den prosessen har vi fra departementets side sagt at begge de to statlige togselskapene var aktuelle for tildeling. Det har vi holdt fast ved hele tiden – og det gjelder fortsatt, i og for seg – fram til prosessen ble avsluttet da direktetildelingen ble foretatt. Det mente vi var riktig da, og det mener jeg er riktig nå.

Det som imidlertid skjedde underveis, var at Vy kom med det vi kan kalle en skisse til et tilbud, hvor de

påsto at de kunne drifte hele Østlandet, både Østlandet 1 og Østlandet 2, til en billigere penge for staten. Da mente jeg det var riktig på fellesskapets vegne å få sjekket det ut, og derfor ba vi direktoratet om å sjekke ut det tilbudet fra Vy gjennom å få et bindende tilbud. Vi la ingen føringer for at det da skulle være det tilbudet som direktoratet skulle gå for, men så viste det seg, etter en prosess i direktoratet, at man kom fram til at det som ga det beste tilbudet for passasjerene, best togtilbud i regionen, med størst kapasitet og til lavest pris for staten, var det å la Vy få både Østlandet 1 og 2. Jeg har ikke hatt noen innsigelser mot at direktoratet konkluderte sånn.

**Trond Helleland (H) [11:03:42]:** Det hevdes nå at den norske stat er klaget inn til ESA for overkompensasjon for å ha gitt ulovlig statsstøtte til Vy. Overkompensasjon regnes faktisk som det samme som ulovlig statsstøtte, og som statsråden selv har understreket flere ganger, er det en viktig premiss at det ikke overkompenseres i en direktetildeling. Vi har til nå ikke sett noen konkrete vurderinger eller tiltak som skal sikre at Vy ikke blir overkompensert. En enkel måte å gjøre dette på ville vært å la Flytoget levere et tilbud på samlet trafikk.

Statsråden sier i sitt svar nå at Vy leverte «en skisse», og dermed kortsluttet hele prosessen, men hvorfor fikk ikke Flytoget lov til å levere inn et samlet tilbud på hele Østlandet? Da ville en jo hatt et sammenligningsgrunnlag som kunne gjort at Norge i en eventuell ESA-sak kunne vist til at Vy ikke var overkompensert. Nå vet vi ikke det, for Flytoget fikk aldri den samme anledningen som storebror Vy til å levere en skisse, eller et tilbud.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:04:48]:** Jeg vet at dette er litt vanskelig tilgjengelig stoff, i alle fall hvis det er noen der ute som måtte se på. Det er sånn at vi har brukt direktetildeling som metode. I direktetildelinger må man følge forordningen for kollektivtransport, og der finnes det spesifikke regler for hvordan man skal sikre at man ikke overkompenserer. Dem forutsetter jeg at departementet har fulgt i denne prosessen.

Når det gjelder spørsmålet om Flytoget kunne være aktuelt for begge avtalene, er svaret på det nei, og grunnen til det er todelt: For det første mente vi at det ikke ville være riktig politisk sett å stille oss i en situasjon hvor Vy endte uten togdrift på Østlandet. Da ville det stolte togselskapet, som har røtter helt tilbake til 1855, tror jeg, potensielt stått igjen med Bergensbanen og togtrafikken der. Det mente vi ikke ville være en god jernbanepolitikk med tanke på å ta vare på den kompetansen og ressursen som Vy er.

I tillegg er det selvfølgelig en stor utfordring hvis man skulle ta over et så stort tilbud som Vy driver i dag, med Flytogets relativt lille organisasjon.

**Trond Helleland (H) [11:05:58]:** Nå er det jo sånn at da Go-Ahead og SJ overtok sine banestrekninger, nemlig Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen, var det en virksomhetsoverdragelse. Det var de samme ansatte som gikk inn og kjørte togene, som var konduktører osv. Det samme ville jo kunne skjedd dersom Vy hadde mistet kontrakten og Flytoget hadde vunnet.

Hovedpoenget var at statsråden ganske tidlig signaliserte at her skulle to aktører, begge statlige, få en mulighet til å drifte hver sin pakke på Østlandet. Så det er vel ikke sånn at Vy, som har 5 700 bussjåfører og 2 700 ansatte i togtrafikken, er helt avhengig av denne togtrafikken for å kunne videreføre sin virksomhet. Dessuten har det vist seg at både SJ og Go-Ahead klarer å se med nye øyne og tenke nytt når det gjelder å drifte togtrafikken. Spørsmålet er egentlig hvorfor man har denne veldige omsuten for Vy. Har det vært en så stor suksess at det er grunn til å ha det?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:07:11]:** Jeg synes ikke det er noen grunn til å karikere Vy. Det er et viktig togselskap som frakter nær opp mot 80 millioner mennesker hvert år, og det betyr mye for mange. Det er dog utfordringer; det vet vi alle sammen.

Poenget her er at denne regjeringen endret politikk. Vi gikk bort fra regjeringen Solbergs konkurranseutsetting til direktetildeling. Dette skulle vi gjøre innenfor et veldig smalt tidsvindu. Fristen for å kunne gjøre det går vel ut ved nyttår neste år, slik at vi har et smalt tidsvindu for å gjennomføre den prosessen. Det å da tenke seg at Flytoget, som jo er en veldig liten organisasjon, skulle ta over og drifte både Østlandet 1 og Østlandet 2, så ikke vi som realistisk.

Det viser vel også vurderingene direktoratet gjorde, for de gjorde også noen vurderinger av hvorvidt det var realistisk at Flytoget kunne overta Østlandet 2. Det kom man fram til at det var, men det ble gjort risikovurderinger med tanke på den oppskaleringen det å overta et så stort togtilbud ville måtte bety. Det er nemlig sånn at det togtilbudet Vy driver via Østlandet 1 og Østlandet 2, er meget større enn det Flytoget driver.

**Presidenten [11:08:20]:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

**Helge André Njåstad (FrP) [11:08:36]:** Då skal samferdselsministeren få ein liten pause, og kommunal- og distriktsministeren kan få koma inn i manesjen igjen.

Spørsmålet mitt handlar om kommunar. Me bur alle i ein kommune, og me er opptekne av at kommunen leverer gode tenester til dei som treng det, og i tillegg er ein positiv aktør for å sikra utvikling i kommunen. Kommuneøkonomi er difor eit viktig tema, og han har vore god sidan Framstegspartiet kom i regjering. Dersom ein

går tilbake og ser på rekneskapstal frå 2015 og fram til i dag, har overskota vore over anbefalingane frå det tekniske berekningsutvalet, og Kommune-Noreg i stort har bygd opp store fond, faktisk frå 27 mrd. kr i 2015 til 82 mrd. kr no.

Samtidig som me har ein god kommuneøkonomi, slit vanlege folk med at ting blir dyrare og dyrare. Maten blir dyrare, bensinprisen ser ut til å ha stabilisert seg på eit nivå som er over det Senterpartiet kunne sitja i regjering med, me veit at renta stig, og me ser at avgiftene som kommunane har ansvaret for, aukar. Denne regjeringa har føreslått større aukingar i skatt og avgift for 2023 enn noka anna regjering har føreslått tidlegare. På toppen av dette krev norske kommunar inn eigedomsskatt i større og større grad, samtidig som norske kommunar har god økonomi og store overskot, som eg har sagt. Mange kommunar har faktisk endå større overskot enn dei har eigedomsskatteinntekter, og det ser litt merkeleg ut i ei tid der privatøkonomien er under press.

Så spørsmålet mitt er: Burde ikkje norske kommunar ha sett ned eigedomsskatten når rekneskapstala viser så openbert at mange av dei hadde hatt overskot sjølv utan desse eigedomsskatteinntektene?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [11:10:28]:** Det er rett at eigedomsskatten har auka i mange kommunar over tid, bl.a. gjennom dei åtte åra som Framstegspartiet var ein del av det politiske fleirtalet, òg mens Framstegspartiet sat med finansministeren, men det er altså kommunane som må gjere ei vurdering av sitt økonomiske handlingsrom. Om dei ser behov for å ha eigedomsskatt eller ikkje, er ein del av den lokale prioriteringa. Eg registrerte jo at representanten Njåstad tidlegare i dag var oppteken av at kommunane måtte få større handlingsrom. Ein del av det handlingsrommet som kommunane har, er nettopp om ein skal utskrive eigedomsskatt, og på kva område ein skal utskrive eigedomsskatt. Det bør kommunane framleis ha moglegheit til.

Når det gjeld den generelle skatte- og avgiftsbelastinga på innbyggjarane i Noreg, ligg det under Finansdepartementet og ansvaret til finansministeren, men i ein heilt ekstraordinær situasjon, der mange folk og bedrifter har opplevd at det har vore krevjande tider, har vi vore opptekne av å gjere rettferdige prioriteringar. Vi har sørgt for redusert skatt for dei som har under 750 000 kr i inntekt, mens nokre av dei som har opplevd store ekstraordinære inntekter, bl.a. kraftselskap, har måtta bidra noko meir til fellesskapet. Det er ei klok prioritering i ei krevjande tid.

Det er viktig at ein bidreg til ein styrkt kommuneøkonomi. Det opplegget som fekk fleirtal i denne salen før jul, med Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV, innebar over 2 mrd. kr meir i overføringar til kommunesek-

toren enn det som eksempelvis ville vore resultatet dersom Framstegspartiets budsjett hadde blitt vedteke.

**Helge André Njåstad (FrP) [11:12:36]:** Eg registrerer at statsråden seier at det er kloke prioriteringar. Om veljarane kjenner seg igjen i det, er eg meir tvilande til.

For å gjenta hovudspørsmålet mitt: At norske kommunar krev inn eigedomsskatt for å levera barnehage, skule og eldreomsorg, har ein ei viss forståing for. Det som ein ikkje har forståing for, er at norske kommunar krev inn eigedomsskatt for å setja pengane på bok.

Framfor oss ser me Oslo rådhus, som i fjor hadde eit overskot på 3,6 mrd. kr – utanom eigedomsskatteinntektene. Då er det veldig rart at innbyggjarane i denne byen skal betala eigedomsskatt for å bu i sin eigen heim. Samtidig brukar ikkje kommunen det på tenester, men til å byggja opp store fond. Korleis kan statsråden synest at det er greitt? I ei tid då innbyggjarane i denne byen slit økonomisk på mange parameter, skal ein altså fylla opp pengebingen på rådhuset i staden for at pengane skal gå til tenester. Kva er logikken i at det skal vera sånn?

**Statsråd Sigbjørn Gjelsvik [11:13:35]:** Verken representanten Njåstad eller underteikna bur i Oslo kommune. Det er altså dei som bur i Oslo kommune, og som skal stemme ved lokalvalet, og dei som gjennom det vert valde inn, som skal gjere prioriteringane, når det gjeld både kva inntekter kommunen skal ha, og korleis dei inntektene skal disponerast, sjølv sagt innanfor dei nasjonale rammene som gjeld.

Så her er det opp til den enkelte kommune, og det er svært mange kommunar i Noreg, både kommunar der Framstegspartiet har vore ein del av fleirtalet, og ein del kommunar der Framstegspartiet ikkje er det, som både har innført eigedomsskatt og òg har vidareført eigedomsskatt. Mange kommunar gjer det ut frå tøffe prioriteringar, og andre kan gjere det ut frå andre vurderingar knytt til korleis ein meiner både inntektssida og utgiftssida i ein kommune skal vere. Eg meiner det er viktig at kommunane framleis har det handlingsrommet i sin lokalpolitikk.

**Presidenten [11:14:36]:** Da går vi vidare til siste hovudspørsmål, som stilles av representanten Tage Pettersen.

**Tage Pettersen (H) [11:14:48]:** Jeg håper kulturministeren, som meg, har benyttet påsken til å lese litt god påskekrim. Sin egen påskekrim utga hun selv før påske, nemlig forslaget til boklov, som mest sannsynlig vil bli vedtatt med støtte fra SV.

Innsjonen er helt sikkert veldig god, men Høyre mener at loven er feil medisin for en bransje som er i rivende utvikling, og vi mener at leseren er den som blir

stående igjen som den tapende parten ved denne loven. Skal bokbransjen være tilgjengelig og tidsriktig, har vi mer tro på avtalefrihet mellom partene, slik som vi har hatt fram til i dag, og alle har vært enige om at det har fungert veldig godt. Høyre mener at her er det avgjørende å unngå detaljreguleringer. For å bruke Norges krimdronning Unni Lindells egne ord: «Norge har en tendens til å regulere seg til fant.»

Selv om de fleste av oss liker påskekrim i bokform, er det mange som også liker den på lydbok, og et av de litteraturpolitiske områdene vi frykter kan bli hardt rammet av bokloven, er nettopp strømming. Det er i strømming og i abonnement at de store mulighetene ligger for bokbransjen, og som et av Europas første land skal vi nå regulere nettopp lydbokmarkedet.

«Bokloven gjør det enklere å kjøpe alle lydbøker som er til salgs i Norge, uavhengig av hvilken strømmetjeneste eller annen digital tjeneste man velger å bruke», har kulturministeren uttalt. Samtidig har sjefen i forlaget Bonnier uttalt at «[b]okbransjens største vekstområde blir forsøkt ødelagt av den nye bokloven, og det er forfatterne og kundene som får lide».

Hvordan forholder kulturministeren seg til bekymringen som er uttrykt, om at loven vil ødelegge bransjens største vekstområde, nemlig strømming, og hva er hennes svar på kritikken om at Norge her regulerer seg til fant, for å bruke sitatet fra Unni Lindell?

**Statsråd Anette Trettebergstuen [11:16:42]:** Jeg vil ikke karakterisere bokloven som en påskekrim, men kanskje som en meget vakker roman. Den er definitivt en av de aller viktigste lovene og sakene jeg som kultur- og likestillingsminister kommer til å legge fram i denne perioden. Det er fordi folk over hele landet, uansett hvor de bor, og uansett størrelsen på lommeboka, skal ha tilgang til et bredt mangfold av titler og av litteratur, på bokmål, på nynorsk, på samisk og på kvensk, både i bokhandelen der de bor, på biblioteket, gratis, men også for kjøp, f.eks. på nett eller som lydbok. Derfor trenger vi bokloven.

Av de mange høringsvarene som kom inn til bokloven, og av de reaksjonene som har kommet på framlagt lov, tror jeg også representanten kan se at det ikke er slik at de fleste var enige om at avtalefriheten fungerte godt. Denne bokloven er særdeles velkommen blant aktørene.

Et av hovedformålene foruten å sikre et bredt mangfold av litteratur også inn i framtiden, er at færre forfattere skal måtte tenke på seg selv som «fant»; vi skal altså sikre forfatterøkonomien. Derfor er fastprisperioden på tolv måneder per format så enormt viktig.

Det er heller ikke slik, som representanten sier, at vi går inn og regulerer strømmemarkedet for lydbøker.

Det vi gjør, er at vi sørger for at strømmeaktørene blir pålagt å tilby eksemplarsalg av nye titler i sin strømmetjeneste, men foruten det regulerer vi ikke strømmetjenesten som sådan.

Lydbokmarkedet er viktigere og viktigere. Flere og flere strømmer og ønsker å kjøpe lydbøker, og derfor er det også viktig at lydboken nå får fastpris, og at det blir lettere tilgjengelig for oss som kjøpere å få tak i nye titler i diverse strømmetjenester.

**Tage Pettersen (H) [11:18:46]:** Høyre foreslo i sitt alternative budsjett moms på bøker og forsvarer den økningen bl.a. gjennom å styrke innkjøpsordningen for bøker og ikke minst gjennom å bedre kjøpekraften til barnefamiliene i form av satsing på barnetrygden. Som statsråden har sagt, innebærer bokloven fastpris for hvert format av nye bøker i tolv måneder fra første gang formatet utgis. Samtidig fjerner man også muligheten for inntil 12,5 pst. rabatt til sluttkunde i fastprisperioden.

Loven viser her nettopp at det er bransjen og ikke leserne som er regjeringens fokus. Forslaget om tolv måneders fastpris på alle format gjør at bøkene blir dyrere for alle dem som vil kjøpe nyere bøker. Så kan man godt si at både Høyre og regjeringen her øker bokprisene, men vår økning går i så fall rett tilbake til økt kjøpekraft for barnefamiliene, og vi vet at spesielt unge gutter er noen av dem vi ønsker at skal lese mer.

Hvordan mener kulturministeren at bokloven sett med hennes øyne påvirker prisene, og som følge av det tilgangen til å kunne kjøpe seg god litteratur?

**Statsråd Anette Trettebergstuen [11:19:50]:** Vi har gjennom bokavtalen hatt fastpris veldig lenge. Det er ikke slik at bøker har blitt dyrere i Norge på grunn av det. Det er heller ingenting som tilsier at bøkene kommer til å bli dyrere med den nye bokloven. Bøker er ikke dyrt i Norge, hvis man sammenligner en bok – som er et åndsverk, et produkt en forfatter gjerne har brukt flere år på å skrive – med andre helt vanlige varer og tjenester man kjøper for samme pris. Så det vil jeg tilbakevise.

Høyres politikk er å legge på moms på bøker – samtidig som man ville beholde bokavtalen, som igjen gir fastpris – så i sum ville Høyres politikk ført til dyrere bøker for forbrukerne. Denne regjeringen har økt innkjøpsordningen for sakprosa. Vi har sagt at det er et mål at vi fortsetter å styrke innkjøpsordningene. I tillegg er vi nå i ferd med å lage en ny bibliotekstrategi og en ny lesestrategi. Det er ingen tvil om at lesing og litteratur er viktig for denne regjeringen.



**Tage Pettersen (H) [11:20:57]:** Statsråden nevnte alle høringsuttalelsene. Reaksjonene på loven etter at den ble lagt fram, har bl.a. vist oss følgende:

«Regjeringen gir i praksis oppskriften på mer engelsk i akademia», sier direktøren i Forleggerforeningen.

«Forslaget til boklov er utrolig skuffende for bibliotekene og bibliotekbrukerne», sier lederen i Norsk Bibliotekforening.

Bokhandlerforeningen mener at en avanseregulering vil gi leserne dårligere tilgang til bøker, og de er veldig skuffet. Konkurransetilsynet sier at konkurransen i bokmarkedet begrenses på en måte som kan føre til at bøker blir dyrere og at bokbransjens digitale utvikling bremses, som jeg også var inne på i mitt første spørsmål.

Hvordan vil kulturministeren kommentere nettopp disse uttalelsene? Og ikke minst: Er hun enig i at vi bør benytte anledningen her på Stortinget når vi nå skal behandle loven, til å se på muligheten til å justere loven for å imøtekomme noen av disse bekymringene som er framkommet etter at loven er lagt fram?

**Statsråd Anette Trettebergstuen [11:21:53]:** Det vil alltid være aktører som ønsker å la markedet styre hva som helst. Det er derfor ikke overraskende at Høyre er motstander av bokloven, nettopp fordi vi går inn og regulerer bokmarkedet. Det gjør vi fordi målet vårt er at

folk, uansett hvor man bor, og hvor mye penger man har, skal ha tilgang til et bredt mangfold av norsk litteratur – alt fra den smaleste lyrikk til de mest populære Unni Lindell-titlene eller påskekrimmen. Det skal vi ha, samtidig som det skal være mulig å forfatte og gi ut bøker. Forfatterøkonomien/ kunstnerøkonomien er viktig også i dette bildet. Derfor kan ikke markedet styre bokbransjen. Derfor ønsker vi bokloven.

Det vil selvfølgelig være stemmer som er uenig i detaljer i den loven. Det er helt greit, det lever vi godt med. Jeg håper at Høyre nå ikke stiller seg på feil side og jobber mot denne loven, som er ønsket av forfattere, bokhandlere, hele litteraturbransjen, men blir med på å sikre en historisk god boklov.

**Presidenten [11:23:07]:** Den muntlige spørretimen er nå omme.

Sak n r. 2 [11:23:08]

*Referat*

**Presidenten [11:23:10]:** Det foreligger ikke referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

---

Møtet hevet kl. 11.23.





