



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 75 · 2. mai
Sesjonen 2022–2023

Møte tirsdag den 2. mai 2023 kl. 10

President: Svein Harberg

Dagsorden (nr. 75):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i tvisteloven mv. (rettsmekling, ankenektelse mv.) (Lovvedtak 50 (2022–2023), jf. Innst. 273 L (2022–2023) og Prop. 34 L (2022–2023))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdloven (adgang til å sykmelde etter e-konsultasjon) (Lovvedtak 51 (2022–2023), jf. Innst. 283 L (2022–2023) og Prop. 42 L (2022–2023))
3. Innstilling fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innst. 308 S (2022–2023))
4. Redegjørelse av utenriksministeren om viktige EU- og EØS-saker i 2023
5. Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Marie Sneve Martinussen og Geir Jørgensen om å støtte opprettelsen av et spesialtribunal for aggregasjonsforbrytelsen mot Ukraina (Innst. 300 S (2022–2023), jf. Dokument 8:110 S (2022–2023))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr) (Innst. 294 L (2022–2023), jf. Prop. 43 L (2022–2023))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bærekraftig og sikker luftfart (Innst. 301 S (2022–2023), jf. Meld. St. 10 (2022–2023))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug og Morten Stordalen om å prioritere E39 Veibust-Blindheim–Breivika (Innst. 297 S (2022–2023), jf. Dokument 8:126 S (2022–2023))
9. Redegjørelse av kultur- og likestillingsministeren om status i arbeidet med å fremme likestilling og mangfold i alle sektorer
10. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kathy Lie og Cato Brunvand Ellingsen om inkludering av barn og unge i idretten (Innst. 291 S (2022–2023), jf. Dokument 8:121 S (2022–2023))
11. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad om å stenge

Barentshavet for ytterligere olje- og gassvirksomhet

(Innst. 290 S (2022–2023), jf. Dokument 8:130 S (2022–2023))

12. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Svardal Bøe, Guro Angell Gimse, Olve Grotle, Lene Westgaard-Halle, Kristin Ørmen Johnsen og Tone Wilhelmsen Trøen om å skape mer innovasjon i kommunal omsorgssektor (Innst. 296 S (2022–2023), jf. Dokument 8:132 S (2022–2023))
13. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eske-land, Ove Trellevik, Helge Orten, Olve Grotle og Bård Ludvig Thorheim om en ny gjennomgang av regelverket for transport av farleg last på ferjer (Innst. 295 S (2022–2023), jf. Dokument 8:133 S (2022–2023))
14. Innstilling fra næringskomiteen om Noregs fiske-riavtaler for 2023 og fisket etter avtalene i 2021 og 2022 (Innst. 298 S (2022–2023), jf. Meld. St. 11 (2022–2023))
15. Referat

Presidenten [10:00:24]: Representantene Ingvild Wettrhus Thorsvik, Lise Selnes, Eigil Knutsen, Andreas Sjalg Unneland, Lisa Marie Ness Klungland og Lars Haltbrekken, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentanten for Oslo, Sofie Høgestøl, tar nå sete.

Fra Statsministerens kontor foreligger følgende brev til Stortinget, datert 28. april 2023:

«Det ble avholdt statsråd på Det kongelige slott fredag 28. april 2023 kl. 11 under ledelse av Hans Majestet Kongen. I statsrådet ble det truffet følgende vedtak:

Statsministerens kontor

Konstituasjon av stortingsrepresentant Truls Vasvik som statssekretær for statsråd Ingvild Kjerkol i Helse- og omsorgsdepartementet. Han tiltrer 22. mai 2023 og fungerer i perioden statssekretær Karl Kristian Bekeng er fraværende.»

Det refererte brevet foreslås vedlagt protokollen. – Det anses vedtatt.

Utenriksminister Anniken Huitfeldt overbrakte 3 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten [10:02:08]: Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at det vil bli votering i sakene nr. 1–3 nå innledningsvis, og

presidenten ber derfor representantene om å bli sittende.

Videre vil presidenten opplyse om at møtet i dag fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:02:28]

Stortingets vedtak til lov om endringer i tvisteloven mv. (rettsmekling, ankenektelse mv.) (Lovvedtak 50 (2022–2023), jf. Innst. 273 L (2022–2023) og Prop. 34 L (2022–2023))

Presidenten [10:02:46]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:02:50]

Stortingets vedtak til lov om endringer i folketrygdloven (adgang til å sykmelde etter e-konsultasjon) (Lovvedtak 51 (2022–2023), jf. Innst. 283 L (2022–2023) og Prop. 42 L (2022–2023))

Presidenten [10:03:06]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 3 [10:03:11]

Innstilling fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innst. 308 S (2022–2023))

Presidenten [10:03:19]: Ingen har bedt om ordet.

Stortinget går til votering over sakene nr. 1–3 på dagens kart.

Votering i sakene nr. 1 og 2, debattert 2. mai 2023

Presidenten [10:03:29]: Sakene nr. 1 og 2 er andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 50 og 51.

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

Votering i sak nr. 3, debattert 2. mai 2023

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Arbeids- og sosialkomiteen skal ha 14 medlemmer.
Energi- og miljøkomiteen skal ha 19 medlemmer.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Sak nr. 4 [10:03:59]

Redegjørelse av utenriksministeren om viktige EU- og EØS-saker i 2023

Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:04:34]: På tidlig 1970-tall levde 389 millioner europeere i det vi kaller autokratier. Et mindretall – 289 millioner – levde i demokratier. Det var ikke bare østeuropeernes frihet som var kvalt under kommunismens diktatur, også spanjoler, portugisere og grekere levde under høyrevridde diktaturer. Det er det lett å glemme i dag.

Dette, og hvor langt vi har kommet siden den gang, minner den britiske historikeren Timothy Garton Ash oss om i en ny bok om Europas historie etter annen verdenskrig. Tettere europeisk samarbeid har vært en veldig viktig bidragsyter til denne demokratiutviklingen.

Med Russlands brutale angrepskrig i Ukraina, der ukrainernes valg av Europa og demokratiet var en utløsende årsak, opplever vi at mye av det vi har oppnådd de siste tiårene, nå er satt på spill. Normer og regler for internasjonalt samkvem og handel som i et halvt århundre har tjent Europa svært godt, er under press.

Samtidig krever klimakrisen vi står overfor, at vi lykkes med den grønne omstillingen. Forrige sommer var den varmeste i Europa i nyere tid. I møte med dette bildet er det viktig at vi, slik Garton Ash maner oss til, husker hva vi egentlig skal forsvare.

Ingenting tyder på at Putin har gitt opp målet om å utslette Ukrainas suverenitet, stats- og nasjonsgrunnlag. Den nye sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa krever et nært, sterkt og dynamisk samarbeid. Regjeringas overordnede mål er å fremme norske interesser. Europeisk samhold i møte med russisk aggresjon er åpenbart i vår interesse.

I møtet med stadig tøffere geopolitisk og økonomisk konkurranse er samarbeid med våre partnere og allierte både i og utenfor EU helt avgjørende.

«Vi er trygge sammen» – disse ordene ble skrevet med tusj på Troll A-plattformen i Nordsjøen den 17. mars i år, plattformen som alene leverer 10 pst. av EUs forbruk av gass. Rett under har statsministeren, NATOs generalsekretær og EU-kommisjonens president signert. Møtet mellom de tre på Troll A illustrerer hvor sentral energiforsyningen fra Nordsjøen er for å trygge Europa, og undersjøisk sikkerhet i våre havområder er også av avgjørende betydning for hele kontinentet.

Ukraina-krigen har for alvor satt søkelyset på europeiske lands avhengighet av russiske energileveranser, og regjeringa vil fortsette å legge til rette for at Norge skal være en stabil og pålitelig leverandør av olje og gass til resten av Europa. Vi har trappet opp sikkerheten på sokkelen.

Fra Troll kunne topplederne også skimte inn i framtida. Store deler av Europas karbonutslipp vil kunne lagres i formasjoner under havbunnen.

Møtet på Troll-plattformen synliggjør også hvordan Russlands krig mot Ukraina har styrket EUs rolle i europeisk sikkerhet – ikke på bekostning av NATO, men i samarbeid med NATO. De to organisasjonene har egentlig utfyllt hverandre på en god måte: NATO med hovedansvar for militær avskrekking og territorielt forsvar, og EU med sitt brede spekter av politiske og økonomiske virkemidler, i tillegg til stadig sterkere bidrag også på det militære området.

Siden fullskalainvasjonen for et drøyt år siden har samarbeidet med Storbritannia også blitt viktigere. Den kombinerte innsatsen fra EU og allierte land har bidratt til at ukrainske styrker har klart å stanse den russiske offensiven.

I Norden har det skjedd historiske endringer det siste året. For fire uker siden var NATOs utenriksministre vitne til at det finske flagget ble heist utenfor NATOs hovedkvarter. Vi ser fram til at vi også i nær framtid skal kunne heise det svenske flagget. Når prosessene er fullført, vil Danmark, Sverige og Finland være helt integrert, både i NATO og i EUs sikkerhetspolitiske samarbeid. Det vil også bidra til å styrke og trygge Europas sikkerhet.

Ukraina trenger mer ammunisjon, og de trenger det raskt. Soldater i Ukraina kan ikke vente i årevis på etterforsyning av ammunisjon og våpen. Produksjonen må derfor øke, og her er Norge en del av en felles vestlig innsats.

En sentral premissleverandør for denne innsatsen finner vi på Raufoss, hvor det nordiske konsernet Nammo har sitt hovedkvarter. De er en av Europas største produsenter, med ansatte i en rekke europeiske land. Lenge har folkene og maskinene hos Nammo arbeidet døgnet rundt for å imøtekomme den økte etterspørslen – men det trengs enda mer.

Regjeringa annonserte i januar en ammunisjonskontrakt på 2,6 mrd. kr til Nammo. Anskaffelsene av ammunisjon utvides nå til om lag 4,2 mrd. kr, som følge av ytterligere donasjoner til Ukraina. Deler av utvidelsen kan også påregnes plassert hos nettopp Nammo, og kontraktene bidrar til investeringer i økt produksjonskapasitet og forutsigbarhet for norsk forsvars- og beredskapsindustri.

Dette samsvarer godt med EUs satsing på ammunisjonsproduksjon. EUs mål er å kunne levere 1 million runder ammunisjon til Ukraina i løpet av 2023. Også andre sentrale allierte som USA, Canada og Storbritannia prioriterer nå oppskalering av produksjon og nye donasjoner av ammunisjon til Ukraina.

I mars sluttet Norge seg til rammeavtalen for felles innkjøp av ammunisjon under Det europeiske forsvars-

byrået, EDA. Avtalen gjør det tryggere for land å donere fra egne beholdninger av materiell. Den vil også gi langsiktige kontrakter til industrien for å kunne bygge egen kapasitet.

Samtidig legger Norge opp til å bidra med 250 mill. kr til stridsvognummunisjon i samarbeid med EU. Vi har allerede donert 28 000 artillerigranater, hvorav 8 000 med Danmark, og tar sikte på ytterligere substansielle bidrag.

Som følge av krigen har EU opprettet sin mest omfattende treningsmisjon noensinne. Ukrainske soldater får nå opplæring i Tyskland og Polen. På kort tid har 16 000 ukrainske soldater allerede fått opplæring gjennom dette programmet, som har overoppfyllt det som var de opprinnelige ambisjonene. Norge bidrar med personell og har gitt 150 mill. kr i finansiell støtte til driftsbudsjettet.

Vi bidrar også til Storbritannias treningsmisjon Interflex, sammen med andre nordeuropeiske land og i tillegg Canada, Australia og New Zealand. I løpet av 2023 dobler vi dette bidraget.

For to måneder siden startet norske soldater og instruktører fra Telemarksbataljonen trening av ukrainske soldater i Tyskland. De var på plass under en uke etter at beskjeden om oppdraget nådde troppsnivå.

Det gjør inntrykk å høre hva norske kvinner og menn i uniform forteller om det ansvaret som er på deres skuldre. De norske instruktørene vet at deres innsats kan forlenge livet til de ukrainske soldatene som nå sendes tilbake til fronten.

Det gjør også inntrykk å høre hvor motiverte og lærevillige de ukrainske soldatene er. Mange av kompaniene som trenes i Tyskland, har en relativt sett ganske høy gjennomsnittsalder – helt vanlige folk mellom 40 og 60 år. Flere av disse ukrainerne har forklart at de yngre må spares så langt som mulig, fordi de unge vil trenge på et senere tidspunkt – når landet skal gjenoppbygges.

Det femårige Nansen-programmet for Ukraina – som et samlet storting nå stiller seg bak – har høstet stor anerkjennelse fra våre partnere. Tverrpolitisk enighet og langsiktighet blir verdsatt av regjeringa i Kyiv.

Noe av den norske støtten gis gjennom EUs sivile beredskapsmekanisme, UCPM. Ukraina har nylig blitt fullt medlem av denne mekanismen, som er en sentral kanal for fortsatt samarbeid. Beredskapsmekanismen er også et godt eksempel på hvordan Norge og EU kan samarbeide godt uten at Norge er medlem av EU.

Norge er en viktig bidragsyter. Jeg er glad for at vi har forlenget avtalen ut august om at et SAS-fly kan brukes til medisinsk evakuering. På den måten bidrar vi til at Europas samlede sykehuskapasitet kan utnyttes for å hjelpe skadde og syke ukrainere på best mulig måte.

Hittil har vi bidratt med medisinsk evakuering av 221 pasienter med 127 pårørende hit til vårt land. Vi er dermed blant landene som har tatt imot flest, også i absolute tall. Med et eget fly for medisinsk evakuering har Norge også transportert 679 pasienter og 213 pårørende til sju andre europeiske land.

Vi bidrar også med å ta imot ukrainere som flykter til Norge. Over 43 000 personer fra Ukraina fått innvilget midlertidig kollektiv beskyttelse i vårt land. De som kommer til oss, skal være trygge og ha et godt opphold i den tida de er i Norge. Vi stiller opp med bolig, skole, opplæringsstilbud og andre tjenester i kommuner over hele vårt land.

Mange land både innenfor og utenfor EU ønsker å hjelpe Ukraina. Norge skal fortsette å spille en aktiv rolle i det internasjonale koordineringsarbeidet. Slik skal vi sikre effektivitet og hindre dobbeltarbeid, eller duplisering.

Regjeringa har en konsekvent og klar linje om at vi står sammen med EU og andre allierte og likesinnede land – som Canada, Island, USA og Storbritannia – for å sikre at sanksjonene mot Russland treffer sterkt og er effektive.

EUs tiende sanksjonspakke ble innført i norsk rett den 4. april. Målet med de historisk omfattende sanksjonene er å redusere Russlands evne til å finansiere sin folkerettsstridige krigføring.

Vi innfører ikke disse sanksjonene fordi EU har gjort det, men av samme grunn som EU og andre allierte. Samtidig er det som alltid et mål å sikre en gjennomføring i Norge som er i tråd med norske realiteter.

Sanksjonene, inkludert importforbudet og pristaket på råolje og petroleumsprodukter, rammer russisk økonomi hardt. I februar i år falt Russlands skatteinntekter fra olje og gass med 46 pst. sammenlignet med nivået året før, og veksten i Russlands bruttonasjonalprodukt før krigen er snudd til økonomisk nedgang.

Sanksjonene har kraftig innsnevret muligheten for å drive handel med Russland. Handelen mellom Norge og Russland i første kvartal 2023 var 79 pst. lavere sammenlignet med første kvartal 2022.

Så langt forsøker Russland å kompensere for det økende budsjettunderskuddet ved økte skatter, salg av valutareserver og hyppigere uttak fra finansielle reserver. Det blir stadig vanskeligere. Samtidig blir Russland sakte, men sikkert stadig mer isolert fra det globale finansieringssystemet.

Sanksjonene gjør det vanskelig for Russland å opprettholde tempoet i sitt krigsmaskineri, og vi må opprettholde presset på den russiske regjeringa og dens støttespillere.

Norge har nylig fått status som partnerland for EU innen eksportkontroll for flerbruksvarer og flerbruks-

teknologi. Det innebærer en styrking av et allerede tett operativt samarbeid vi har med EU på dette feltet. Vi får enda bedre informasjonsdeling for å hindre omgåelser av sanksjonene, og vi står enda bedre rustet til å sikre lik etterlevelse.

Felles krisehåndtering har blitt et stadig viktigere tema i samarbeidet mellom Norge og EU de siste årene. Det var tilfellet under covid-19-pandemien, og det er også tilfellet nå.

Et sentralt verktøy er samarbeidet innen EUs krisehåndteringsmekanisme, IPCR, hvor Norge er invitert inn. Her drøftes en rekke problemstillinger som har oppstått i kjølvannet av Russlands aggresjon:

- krigens påvirkning på Moldova
- mineryddingsinnsats i Ukraina
- sikkerhet rundt ukrainske atomkraftverk
- etterforskning av krigsforbrytelser
- mottak av fordrevne
- uttransport av korn og landbruksvarer
- gjenoppbygging

Det viser med all tydelighet bredden i vårt sikkerhetspolitiske samarbeid med EU.

Ukraina krever vår oppmerksomhet. Samtidig trenger og fortjener Moldova vår støtte. Der var jeg på torsdag, sammen med de baltiske og nordiske utenriksministrene. Vi så da tydelig hvordan den folkevalgte regjeringa må stå imot russiske destabiliseringsforsøk.

De velger Vesten og demokratiet – det var også det tydelige budskapet fra landets lederskap. Moldova huser dessuten svært mange ukrainske flyktninger. Derfor er det viktig at Nansen-programmet kan brukes til sivil støtte til Moldova.

Vi må også huske at flere av landene på Vest-Balkan fortsatt er sårbare med både store muligheter og store utfordringer foran seg. Krigene etter oppløsningen av Jugoslavia fikk vidtrekkende følger for Norge og for hele Europa. Så sent som på 1990-tallet fantes det konsentrasjonsleirer på europeisk jord. Det må vi aldri glemme. Norge fortsetter å jobbe tett med EU og våre partnere og allierte i Sørøst-Europa for at denne delen av kontinentet i større grad skal bli integrert i europeisk og transatlantisk samarbeid.

Da lederne fra EU, NATO og Norge møttes i Nordsjøen tidligere i vår, var dette det viktigste temaet: motstandsdyktighet og sikring av kritisk infrastruktur.

NATOs generalsekretær og kommisjonspresident Ursula von der Leyen ble i januar enige om å opprette en felles arbeidsgruppe med eksperter fra begge organisasjonene. Denne gruppen skal dele informasjon og utvikle felles prinsipper for å styrke denne motstandskraften. Den vil begynne med å vurdere hvilke tiltak som kan være nødvendige i sektorene energi, transport, digital

infrastruktur og rom. Gruppen hadde sitt første møte i mars.

På EU-sida trappes innsatsen opp gjennom nytt regelverk. EU vedtok i desember 2022 et direktiv for styrket motstandsdyktighet i kritiske virksomheter innen hele elleve områder: energi, transport, helse, drikkevann, avløpsvann, bank og finans, matproduksjon og distribusjon, ytre rom, offentlig administrasjon og digital infrastruktur.

Mens regelverkets EØS-relevans vurderes, har Norge fått invitasjon til å delta som observatør i ekspertgruppen som arbeider med den praktiske gjennomføringen. Det er bra, og sier noe om hvor viktig våre bidrag anses – uavhengig av om vi er medlem av EU eller ikke.

Norge har i en årrekke vært en meget aktiv deltager i det europeiske romsamarbeidet. Vi har en avansert og betydelig romindustri som jeg vil si hevder seg veldig godt i Europa. Ikke minst har vi viktig infrastruktur på Andøya, og i Hurdalsplattformen varsler regjeringa at vi ønsker å satse på nettopp romindustrien.

Gjennom det såkalte Secure Connectivity-programmet satser EU stort på å bygge opp et europeisk satellittsamband for sikker kommunikasjon. Her må vi sikre at norsk romindustri også kan delta. Det er spesielt viktig å sikre at Norge kan ta i bruk de redskapene som dette programmet skal utvikle, slik at vi skal kunne kommunisere trygt og effektivt, både mellom myndigheter og mellom andre viktige samfunnsaktører.

EU-regelverket som etablerer programmet, åpner for at Norge skal kunne knytte seg til det gjennom en egen avtale. Regjeringa har satt i gang en prosess for å få på plass en avtale med EU som kan ivareta våre nasjonale interesser og norsk romindustri.

Samarbeidet om det grønne skiftet handler om å nå klimamålene. Det handler om energisikkerhet. Det handler også om motstandsdyktighet og konkurransevne, og det handler om å utvikle framtidens industri og skape grønn vekst.

Norge har mye å tilføre i samarbeidet med EU og EUs medlemsland, særlig innen industrisektorer som batterier, mineraler, havvind, karbonfangst og -lagring og hydrogen. Våre grønne næringer er veldig nært integrert i europeiske verdikjeder. Vi vil videreutvikle samarbeidet med EU innenfor klima, miljø, energi, industri og grønn omstilling – og samtidig ivareta viktige norske interesser.

Dette er bakgrunnen for at vi inngikk en grønn allianse med EU den 24. april. Denne grønne alliansen mellom Norge og EU er ikke en folkerettslig bindende avtale, men en slags viljeserklæring om felles handling. Alliansen vil gi en ramme for partnerskap om viktige verdikjeder, og for samarbeid på andre områder som klima, energi, transport, bærekraftig finansiering og forskning.

Det grønne skiftet må gjennomføres på en slik måte at vi styrker vår konkurransevne i møte med tøff global konkurranse.

Samarbeidet med Tyskland utvikler seg svært raskt. Tyskland er vår viktigste partner i Europa, og norsk industri er veldig nært integrert i tyske verdikjeder. Vi ser nå på mulighetene for å etablere et samarbeid med Tyskland om storskala verdikjeder og infrastruktur for hydrogen og karbonfangst og -lagring.

På et toppmøte i belgiske Ostende i forrige uke ble Norge, Danmark, Belgia, Nederland, Tyskland, Irland, Frankrike, Luxemburg og Storbritannia enige om å styrke samarbeidet om fornybar energi mellom landene som ligger rundt Nordsjøen. Det er også viktig for å legge til rette for at norsk industri kan ta del i det internasjonale havvindmarkedet.

Regjeringas batteristrategi er godt mottatt hos aktørene i markedet. En rekke interessante prosjekter er nå under utvikling, og Norge er invitert med i et europeisk industriutviklingssamarbeid for batteriindustri. Som eneste ikke-medlemsland deltar Norge også i ministermøter i den europeiske batterialliansen.

Nært samarbeid med våre europeiske naboer om utvikling av en regional batteriindustri er selvfølgelig viktig i seg selv, men det er også viktig som et bidrag for å styrke Europas kontroll med viktige grønne verdikjeder.

USAs Inflation Reduction Act, IRA, er en krevende sak som har veldig høy prioritet for regjeringa. Det har også vært tema på veldig mange av møtene jeg har deltatt på i Stortingets europautvalg.

Det er positivt at USA i handling nå viser at de tar klimakampen på alvor. IRA vil være et betydelig bidrag til å redusere globale utslipp, og vi applauderer den delen av det USA her går i bresjen for. Samtidig inneholder IRA elementer som er innrettet på en måte som bryter med reglene om ikke-diskriminering og subsidier i Verdens handelsorganisasjon.

USA har signalisert vilje til å komme allierte og nærstående land i møte – innenfor de rammene som IRA setter. Det er likevel mye som tyder på at det kan bli nødvendig å inngå egne avtaler, for å bli behandlet på lik linje med andre land USA har frihandelsavtaler med.

Budskapet om norske bidrag til grønn omstilling og grønne verdikjeder løftes løpende overfor USA og EU. Målet er minst like gode vilkår som EU i en eventuell «IRA-løsning» mellom EU og USA. Dette følger vi opp langs en veldig lang rekke spor, og regjeringa tar opp spørsmålet i alle relevante møter, enten det er med USA, EU eller andre europeiske land.

Inntrykket er at vårt budskap er hørt og forstått både i Brussel og Washington. Det foreligger likevel ingen garantier for at slike signaler omsettes i konkret handling.

IRA illustrerer at sikkerhetspolitiske hensyn og klimapolitikk tar en stadig større plass i utformingen av nærings- og handelspolitikken. Vi ser det i USA, og vi ser det i EU. I EU er arbeidet med grønn omstilling nå klart koblet til målet om å redusere avhengigheten av eksterne energileverandører. Det er også et veldig viktig ledd i å bygge en ny framtidsrettet industri.

Mot dette bakteppet legger EU stadig større vekt på å motvirke konkurransevridende praksis fra handelspartnere, herunder både USA og Kina. Det handler delvis om ikke å erstatte én uheldig avhengighet – innen fossil energi fra Russland – med ny avhengighet av andre råvarer og ny teknologi. Det handler delvis om legitimiteten til det grønne skiftet og muligheten til å møte den konkurransen utenfra.

Diskusjonene i EU illustrerer imidlertid også noen dilemmaer. Å lempe på statsstøtteregelverket kan frigjøre investeringer. Samtidig kan man ved å subsidiere enkelt næringer oppnå dårligere konkurranseevne samlet sett, gjennom en svakere – det vi kaller – ressursallokering. Det kan dessuten ha negative fordelingsmessige konsekvenser.

Det vil også kunne favorisere de største landene, på bekostning av de små. Slik er det også globalt. De landene som har best utgangspunkt i et subsidiekappløp, er de som har store midler og store markeder.

EU-kommisjonen la i vår fram forslag til EUs grønne industriplan. Planen handler om å øke tempoet i omstillingen enda mer. Sentralt i planen er to regelverksforslag om netto-null-industrier og kritiske råmaterialer. Begge initiativene skal øke selvforsyningen i EU og redusere importavhengigheten. Fra EUs side er begge forslagene merket som EØS-relevante, og vi gjør nå en selvstendig vurdering av det nye regelverket og ser på hvordan vi best kan sikre norsk verdiskaping og arbeidsplasser.

Forsterket energisamarbeid i EU og økte ambisjoner innebærer et større volum av EU-regelverk og hyppigere revisjoner. Mye av dette regelverket har betydning for EUs indre marked og dermed også for EØS-avtalen.

Ren energi-pakken – den fjerde energimarkedspakken – står sentralt for å nå EUs energi- og klimamål for 2030. Ren energi-pakken blir nå oppdatert og videreutviklet gjennom Klar for 55-pakken som er til behandling i Rådet og EU-parlamentet. I tillegg inneholder Ren energi-pakken og Klar for 55-pakken en oppdatering og videreutvikling av nye regler – bl.a. innenfor energi-effektivisering, energi i bygninger og fornybar energi. Alt dette er også viktig for oss i Norge. Regjeringa gjennomgår nå de ulike delene av Ren energi-pakken. Det er kjent at det er ulike oppfatninger om deler av dette regelverket i denne salen, men det er foreløpig for tidlig å si når Stortinget vil få denne saken til behandling.

I tråd med koronakommisjonens anbefalinger arbeider regjeringa for å styrke vår deltakelse i EUs helseberedskapssamarbeid. En del av regelverket vil innlemmes i EØS-avtalen. Det som faller utenfor EØS-samarbeidet, må imidlertid forankres i en egen avtale med EU. Det er dialog mellom Kommisjonen og Norge om en slik bilateral avtale. For Norge er det viktig at den sikrer tilgang til legemidler, vaksiner og annet medisinsk utstyr på lik linje med EUs medlemsland. Kommisjonen har signalisert at det er rettslige og tekniske utfordringer knyttet til utformingen av avtalen. Dette henger sammen med at samarbeidet om helseberedskap er utenfor rammene for det indre markedet og dermed også for EØS-samarbeidet. Det pågår et arbeid i Kommisjonen for å håndtere disse utfordringene. Det er for tida langsom framdrift i arbeidet, og vi dytter på der vi kan.

Minstelønnsdirektivet ble vedtatt i EU den 19. oktober 2022. Direktivet ble ikke merket som EØS-relevant. Norge og de øvrige EØS-/EFTA-statene har vurdert direktivets EØS-relevans i tråd med vanlig praksis for innlemmelse av EU-rettsakter i EØS-avtalen. Nylig ble det avklart at EØS-/EFTA-statene har en felles posisjon om at direktivet ikke er EØS-relevant. Det synes imidlertid som om EU-kommisjonen, i etterkant av vedtaket, vurderer direktivet som relevant. Eventuelle henvendelser fra Kommisjonen vil bli fulgt opp på vanlig måte i EFTA-samarbeidet. Regjeringa står fast ved Norges juridiske vurdering.

Helt siden torskefisket i fiskevernsonen ved Svalbard ble kvoteregulert i 1986, har vi gitt en torskekvote til fartøy fra EU-land. Etter at Storbritannia gikk ut av EU, fastsatte Norge egne kvoter for EU og for Storbritannia. Det historiske britiske fisket ble derfor trukket fra beregningsgrunnlaget for EUs kvote. Dette førte til sterke reaksjoner fra Storbritannia og EU, som hadde avtalt en annen fordeling seg imellom – uten konsultasjon med kyststaten, altså Norge. Med Storbritannia kom vi til en forståelse i desember 2021, der de påtok seg visse motytelser i bytte mot en kvote. I april 2022 oppnådde Norge en forståelse med EU, der EU erkjente norsk forvaltningsansvar. EU-fartøy fikk i 2022 en høyere kvote enn i 2021 mot at EU skulle innføre reguleringer for EU-fartøy for å sikre en mer bærekraftig forvaltning av bestander i internasjonalt farvann i nord. Ved utgangen av 2022 hadde ikke EU gjennomført sin del av forståelsen. For å gi EU mer tid til å følge opp ble det satt høy kvote også for første kvartal i 2023. Ordningen ble deretter forlenget ut april. Det har nå vært en rekke møter om EUs implementering av forståelsen, men EU har fremdeles bare implementert en begrenset del av denne. Derfor har Norge nå fastsatt en kvote for 2023 med utgangspunkt i 2021-nivået pluss et tillegg som anerkjenner at EU delvis har levert på sine forpliktelser. Vi har kommunisert at kvoten kan justeres til det høyere

nivået i tråd med forståelsen dersom EU på sin side leverer på sine forpliktelser.

Bærekraftig forvaltning av fiskebestandene i nord forblir både viktig i seg selv og i Norges interesse.

Forhandlinger med EU om en ny periode med EØS-midler startet i juni i fjor. Samtidig startet vi forhandlinger om forbedret markedsadgang til EU for sjømat. De to forhandlingssporene henger sammen. Nye EØS-midler forutsetter en god avtale om markedsadgang for sjømat.

Overordnet ønsker vi at EØS-midlene skal prioritere grønn omstilling, demokratifremme samt inkluderende samfunn og bedre beredskap. Vi skal bli enige om beløp, innretning og prioriteringer. For oss, men også for EU, er det viktig å verne om felles kjerneverdier. Det handler om rettsstat, og det handler om demokrati. Derfor vil vi også fortsatt vektlegge støtte til sivilsamfunnet. Samtidig skal vi ivareta norske interesser. I forhandlingene om markedsadgang krever vi lettelser i handelsregimet inn til EU. EUs forbrukere og EUs foredlingsindustri trenger bærekraftig sjømat fra Norge. Norske fiskeeksportører er dessuten stabile og forutsigbare leverandører som bidrar til forsyningsikkerhet.

Vi har en god dialog med EU, men forhandlingene er krevende. Det viktigste for oss er at vi får en god og balansert avtale. Fordi forhandlingene tar tid, risikerer vi nå et gap mellom dagens ordning med EØS-midler og en ny periode. Det er uheldig, etter min mening. Men viktigst er det å få på plass en god avtale, ikke en rask avtale, der vi også får på plass overenskomster som sikrer sjomathandelen og norske interesser og at EØS-midlene bidrar til utjevning av sosiale og økonomiske forskjeller.

Forskningstiftelsen Fafo lanserte i vinter en rapport om EØS-midlenes effekt i mottakerlandene fra 2004 til i dag. Rapportens funn er gjennomgående positive.

Ett viktig funn er at midlene supplerer EUs midler. Mens EU gjerne støtter store infrastrukturprosjekter, er EØS-midlene mer rettet mot sårbare grupper, økonomisk marginaliserte regioner og underfinansierte sektorer. EØS-midlene er den viktigste kilden til finansiering for sivil samfunn i mottakerlandene. Dette løftes fram av Fafo som noen av midlenes særlige fortrinn. Sivilsamfunnsorganisasjoner fremmer mangfold og likestilling, arbeider for marginaliserte grupper og ansvarliggjør myndigheter. Støtten er spesielt viktig i en tid hvor uavhengige organisasjoner er under press i flere land. Sterk vektlegging av tosidig samarbeid resulterer i nettverk og kompetansebygging. Samarbeidet gir også privat sektor tilgang til større markeder. Dette er verdifullt, også for Norge.

Fafo-rapporten peker også på kjente utfordringer: rutiner for rapportering og måling av resultater. De er godt kjent og inngår i forberedelsene for en ny periode med EØS-midler.

I flere av mottakerlandene for EØS-midler ser vi at demokrati, rettstat og menneskerettigheter settes under økende press.

Det alleuropeiske samarbeidet i Europarådet står også sentralt i kampen mot forvitring av demokratiet på vårt kontinent. Om to uker møtes 46 medlemsland i Reykjavik for det fjerde toppmøtet i Europarådets historie. Angrepskrigen mot Ukraina førte til ekskludering av Russland. I Reykjavik vil ansvarliggjøring av Russland stå på dagsordenen. Det viktigste budskapet fra toppmøtet må likevel være at gjenværende medlemmer markerer at vi slutter opp om Europarådet og verdiene som denne organisasjonen er tuftet på.

På grunnlag av EØS-avtalen deltar Norge i Det europeiske forskningsområdet og EUs rammeprogram for forskning og innovasjon. Den norske deltakelsen i Horisont Europa er rekordstor med en returandel på 3,35 pst. Dette gjør Norge til det åttende største landet i hjemhenting av midler og best av landene i Norden. Norske forskningsinstitutter, universiteter og høyskoler, bedrifter, helseforetak og offentlig sektor har konkurrert seg til 4,9 mrd. kr, og det er imponerende. Prosjektene med norske deltakere gir tilgang på forskning og innovasjon til en verdi av hele 35 mrd. kr. Norge gjør det svært godt i utlysninger knyttet til store samfunnsutfordringer, særlig koblet til EUs grønne giv og EUs kreftplan. Programsamarbeidet med EU bidrar til kvalitetsutvikling og gir tilgang til kompetanse, nye markeder og infrastruktur som vi vanskelig kan få gjennom nasjonale ordninger.

Jeg begynte på 1970-tallet, med en påminnelse om hvor stor del av Europas befolkning som den gangen levde i ufrihet. Tidlig på 1970-tallet opplevde vi også dette: «Bloody Sunday» og starten på det som skulle bli en opprivende konflikt i Nord-Irland. På langfredag feiret vi 25-årsdagen til fredsavtalen som gjorde slutt på den konflikten.

I god tid før markeringen, og før mange forventet, kom EU og Storbritannia i mål med en revidert løsning på den såkalte Nord-Irland-protokollen. Den ble i sin tid framforhandlet da Storbritannia forlot EU. Den nye Windsor-avtalen er nå formelt godkjent av både EU og Storbritannia, og avtalen legger til rette for smidigere varetransport fra Storbritannia til Nord-Irland. Samtidig opprettholdes full tollbehandling for varer som skal videre til Irland og EUs indre marked. Og viktigst: Avtalen viderefører ambisjonen om å unngå en hard grense mellom Nord-Irland og Irland. Enigheten frigjør politisk energi som Storbritannia og EU kan bruke på de felles utfordringene vi møter på veldig mange andre områder.

Det er viktig også for Norge at forholdet mellom EU og Storbritannia – våre to viktigste handelspartnere – fungerer godt.

Men jeg vil tilbake til 70-tallet og tallet 72. Som jeg nylig nevnte i min utenrikspolitiske redegjørelse, går

72 pst. av vår eksport av varer til Europa. Det er langt over dobbelt så mye som vi eksporterer til hele resten av verden. Legger vi til olje og gass, blir tallet hele 91. Europa er vårt desidert viktigste marked – vårt kontinent. Derfor vil vi fortsette å gjøre det vi kan for fortsatt samhold i Europa – både med EU og med europeiske land utenfor EU. Derfor har vi inngått en grønn allianse med EU for å posisjonere norske selskaper i framtidens grønne, europeiske verdikjeder.

Jeg ser fram til å komme tilbake til Stortinget neste uke, til det jeg håper blir en god debatt, to dager etter Europadagen. For Robert Schumans ord den 9. mai 1950 gir gjenklang også i dag: Verdensfreden kan ikke vernes uten skapende krefter like sterke som de farer som truer den.

Sjelden har det følt mer viktig å markere betydningen av fred og samhold i Europa enn akkurat i år.

Presidenten [10:42:00]: Presidenten vil foreslå at utenriksministerens redegjørelse om viktige EU- og EØS-saker i 2023 legges ut til behandling i et senere møte i Stortinget. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 5 [10:42:16]

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Marie Sneve Martinussen og Geir Jørgensen om å støtte opprettelsen av et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelsen mot Ukraina (Innst. 300 S (2022–2023), jf. Dokument 8:110 S (2022–2023))

Presidenten [10:42:37]: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Odd Harald Hovland (A) [10:43:07] (ordfører for saka): Eg vil takke komiteen for godt samarbeid.

Forslaget i saka inneheld tre punkt. Det første går ut på at Stortinget som følge av Russlands folkerettsstridige angrep på Ukraina ber regjeringa støtte det ukrainske initiativet til å opprette eit spesialtribunal for å etterforske og straffeforfølgje dei øvste ansvarlege i det russiske leiarskapet for aggresjonsbrottsverket.

Forslagsstillarane viser bl.a. elles til at eit samla storting i forbindelse med behandlinga av Innst. 134 S for 2022–2023 vedtok å be regjeringa ta ei leiande rolle i det internasjonale arbeidet for å identifisere, etterforske og straffeforfølgje krigsbrottsverk i Ukraina, jf. vedtak nr. 468 (2022–2023).

I punkt 2 vert det foreslått at Stortinget ber regjeringa fremje ei sak om at Noreg ratifiserer Kampala-tillegget til Roma-vedtektene som gjev ICC jurisdiksjon til å dømme leiarar for eit aggresjonsbrottsverk. Vidare vert det foreslått i punkt 3 at Stortinget ber regjeringa fremje ei ny føresegn i straffelova kapittel 16, som kriminaliserer angrepskrig i tråd med Kampala-tillegget.

Forslagsstillarane meiner bl.a. at det er viktig at eit spesialtribunal for aggresjonsbrottsverket mot Ukraina får størst mogleg oppslutning og legitimitet, og at statane som bidreg til opprettinga av eit slikt tribunal, også bør bidra til at kriminaliseringa av aggresjonsbrottsverk vert gjort mest mogleg universelt gjeldande ved å ratifisere tilleggsavtalen til Roma-vedtektene.

Det er ein delt komité som legg fram innstilling. Eg vil kort gjere greie for fleirtalet sitt syn i saka og reknar med at mindretalet gjer greie for sitt syn og tek opp forslaga sine.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet og Framstegspartiet, har vist til svarbrevet frå utanriksministeren, der det vert vist til arbeidet som Noreg har gjort for å støtte opp under arbeidet ICC gjer for å sikre ansvarleggjering for alvorlege brotsverk gjorde i Ukraina, i tråd med vedtaket frå eit samla storting i forbindelse med behandlinga av tildelbare nemnde innstilling, Innst. 134 S, som bad regjeringa ta ei leiande rolle i det internasjonale arbeidet for å identifisere, etterforske og straffeforfølgje krigsbrottsverk i Ukraina.

Fleirtalet viser til at inkluderinga av aggresjonsbrottsverk i Roma-vedtektene har medført ein del utfordringar, og viser til merknadene i Innst. 407 S for 2021–2022 for grunngjevinga for kvifor Noreg ønskte å sjå an bruk og tolking før Noreg ratifiserer. Noregs deltaking i kjernegruppa av land, ei gruppe leidd av Ukraina som har som føremål å sikre brei oppslutning om ei løysing som sikrar at dei ansvarlege for Russlands aggresjonskrig mot Ukraina vert stilte til ansvar, betyr at Noreg vil stille seg bak opprettinga av eit tribunal viss det er den mest hensiktsmessige løysinga.

Fleirtalet stiller seg bak utanriksministeren sine vurderingar i svarbrevet og innstiller på at forslaget vert avvist.

Avslutningsvis vil eg leggje til at innstillinga er lagd fram for utanriks- og forsvarskomiteen, der fleirtalet i komiteen viser til innstillinga og ikkje har ytterlegare merknader. Partiet Rødt sitt medlem i komiteen hadde ein merknad, og eg går ut frå at partiet sjølv vil gjere greie for det.

Andreas Sjalg Unneland (SV) [10:46:25]: Jeg vil starte med å berømme Rødt for å løfte denne viktige saken. Dette er en debatt vi har hatt flere ganger her i Stor-

tinget, og som ikke har blitt mindre viktig med tiden. Den brutale og folkerettsstridige invasjonen som Russland har gjort av Ukraina, viser at det er behov for forpliktende regler i folkeretten som holder stater ansvarlige for aggresjonsforbrytelser. Nettopp derfor er det viktig at Norge ratifiserer Kampala-tillegget til Roma-vedtektene, og det er derfor vi også støtter dette forslaget.

Det har en preventiv effekt å gi myndighet til ICC og å holde stater ansvarlige for de forbrytelsene de begår. I tillegg mener vi at det å få på plass et spesialtribunal og et rettsoppgjør etter at krigen – den folkerettsstridige krigen Russland fører mot Ukraina – en gang er ferdig, kommer til å være viktig for å bygge en bærekraftig og langvarig fred i Europa. Nettopp derfor må vi støtte de ulike initiativene for det.

I tillegg har Rødt fremmet et løst forslag i denne saken, og det støtter SV. Med det tar jeg opp våre forslag i saken.

Presidenten [10:48:01]: Da har representanten Andreas Sjalg Unneland tatt opp de forslagene han refererte til.

Bjørnar Moxnes (R) [10:48:19]: Skal statsledere som beordrer ulovlig angrepskrig, slippe unna med straffrihet, og skal Putin, den øverste ansvarlige for Russlands åpenbare brudd på FN-paktens angrepskrigsforbud, slippe unna etterforskning og straff for denne forbrytelsen, eller skal vi bidra til et rettferdig rettsoppgjør for angrepet på Ukraina og til at alle statsledere i fremtiden kan straffes hvis de beordrer en folkerettsstridig angrepskrig? Dette er kjernen i forslaget fra Rødt om at Norge skal støtte det ukrainske forslaget om et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelsen mot Ukraina, og at Norge skal ratifisere Kampala-tillegget til Roma-vedtektene og være med og styrke Den internasjonale straffedomstolens, ICCs, mulighet til å straffe forfølge statsledere for folkerettsstridig angrepskrig.

Både Helsingforskomiteen, ICJ-Norge, den ukrainske nobelprisvinneren CCL og også flere framtreddende internasjonale folkerettsekspertter har anmodet Norge om å gjøre som Rødt har foreslått. Vårt mål er klart: Putin-regimet må stilles til ansvar for Ukraina-krigen, og Norge må bidra til at statsledere som går til angrepskrig, straffes, uansett hvilken stormakt de tilhører. Vi får ikke flertall i dag, men det at regjeringen for første gang åpner for å snu i spørsmålet og vil ha en utredning om Kampala-tillegget, er et tegn på at vi er nærmere målet vårt enn noen gang tidligere.

Ordlyden og jussen i forslagene er teknisk, men logikken er egentlig enkel. Den bygger på en hovedlærdom fra rettsoppgjøret etter annen verdenskrig, nemlig at det å starte angrepskrig er den største av alle krigsforbrytelser, fordi det er krigen som utløser grusomhetene

som begås på slagmarken og mot sivile, og at skal man hindre gjentakelse av grusomhetene fra annen verdenskrig i fremtiden, trengs en internasjonal straffedomstol som kan dømme og straffe enhver statsleder som setter i gang en folkerettsstridig angrepskrig.

Til tross for langvarig motarbeidelse fra stormaktene finnes det en sann domstol, som kan dømme statsledere til opptil 30 år for folkerettsstridig angrepskrig. Som en småstat med Russland som nabo er det etter vårt syn både i vår egeninteresse og også en plikt å støtte og videreutvikle denne straffedomstolen, som Rødt har foreslått.

Med det tar jeg opp Rødts forslag i saken.

Presidenten [10:51:11]: Representanten Bjørnar Moxnes har tatt opp det forslaget han refererte til.

Ingvild Wetrhus Thorsvik (V) [10:51:22]: I dag er det tredje gang siden 2020 at vi debatterer forslag om å ratifisere Kampala-tillegget til Roma-vedtektene, som gir Den internasjonale straffedomstolen jurisdiksjon til å straffeforfølge ledere for aggresjonsforbrytelser.

I desember 2022 stilte Stortinget seg bak Venstres forslag om at Norge skal ta en ledende rolle i det internasjonale arbeidet for å identifisere, etterforske og straffe forfølge krigsforbrytelser i Ukraina, som foreslått i Venstres representantforslag om en langsiktig og forpliktende plan for støtte til Ukraina. Siden da har jeg bitt meg merke i et merkbart skifte i regjeringens holdning til spørsmålet om ratifikasjon av Kampala-tillegget. Nå avslår ikke regjeringen lenger kontant forslaget om ratifisering, og utenriksministeren tilkjennegir i sitt svarbrev til justiskomiteen at det i lys av Russlands folkerettsstridige aggresjonshandlinger og den internasjonale utviklingen i kjølvannet av Russlands grove folkerettighetsbrudd nå er naturlig å foreta en ny vurdering av dette spørsmålet. Det er et skifte som Venstre ønsker velkommen.

En av regjeringens gjentatte tidligere innvendinger mot å ratifisere Kampala-tillegget er at det har vist seg vanskelig å gi en tilstrekkelig presis definisjon av aggresjonsforbrytelsen. Allerede i 2020 uttalte Terje Einarsen, som er professor ved universitetet i Bergen, og Elizabeth Baumann, som er lagdommer i Borgarting lagmannsrett med doktorgrad i internasjonal strafferett, til Rett24 at de motforestillinger mot å ratifisere Kampala-tillegget som en gang ga mening, ikke lenger gjelder.

Når det gjelder spørsmålet om opprettelsen av et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelsen mot Ukraina, vil jeg vise til at det i resolusjon 2482 av 2023 fra Europarådets parlamentarikerforsamling framgår at PACE «strongly supports» opprettelsen av et slikt tribunal. Jeg ønsker også å påpeke at representantene fra Arbeider-

partiet og Høyre i PACE 26. januar i år stemte for denne resolusjonen.

Utenriksministeren skriver i sitt svarbrev til justiskomiteen at hun er opptatt av å finne løsninger som har en reell sjanse til å lykkes og innfri forventningene om ansvarliggjøring. Hun viser til at Norge deltar aktivt i de internasjonale diskusjonene for å se på mulighetene for å opprette et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelsen, og at vi er med i en kjernegruppe av land ledet av Ukraina som diskuterer mulighetene for rettsforfølgelse av de ansvarlige for Russlands aggresjon.

Venstre mener at regjeringen nettopp ved å uttrykke sin støtte til opprettelsen av et spesialtribunal ikke bare i internasjonale fora, men også nasjonalt, vil gjøre Norge til en klart mer aktiv bidragsyter for å sikre bred internasjonal støtte.

Når det gjelder det løse forslaget fra Rødt, mener Venstre at første trinn er å få medlemsland til å ratifisere Kampala-tillegget, og så kan man eventuelt begynne å endre jurisdiksjonsbegrepet. Vi kommer derfor til å stemme mot Rødts forslag.

Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:54:34]: Ansvarliggjøring er grunnleggende for å sikre rettferdighet og motvirke framtidige forbrytelser. Jeg er rystet over det som har kommet fram i rapporteringen fra FNs undersøkelseskommisjon, ledet av Erik Møse. De rapporterer om at russiske soldater har begått voldtekter av barn ned til fireårsalderen. Disse krigsforbrytelsene hadde ikke blitt begått uten den russiske angrepskrigen mot Ukraina. Jeg er positiv til ansvarliggjøringsmekanismer som kan bidra til å gi rettferdighet til ofrene for Russlands aggresjon.

Samtidig er jeg opptatt av å finne løsninger som har en reell sjanse til å lykkes, og som kan innfri forventningene. Vi må heller ikke risikere å undergrave eksisterende etterforskninger. Det er helt avgjørende at den løsningen vi kommer fram til, har en veldig sterk global støtte, inkludert fra landene i sør. Dette er viktig for at løsningen skal ha legitimitet, og for å underbygge standpunktet om at rettferdighet i forbindelse med internasjonale forbrytelser er likt for alle, uansett hvilken konflikt som er roten til forbrytelsen.

Sammen med Ukraina jobber vi for å sikre bred tverrregional oppslutning om en løsning som sikrer at de ansvarlige for Russlands angrepskrig mot Ukraina holdes til ansvar, samtidig som det ikke undergraver ICC, Den internasjonale straffedomstolen, sin etterforskning.

Ukraina har takket meg og de andre nordiske landene for vår deltakelse i kjernegruppa, der nettopp disse spørsmålene diskuteres. Det er nettopp den globale oppslutningen som gjør ICC til en så viktig aktør i kam-

pen mot straffrihet. ICC har 123 statsparter, som kommer fra alle verdens kontinenter.

I mars i fjor var Norge et av over 40 land som henvis- te situasjonen i Ukraina til ICC. Med denne statsparts- henvisningen kunne hovedanklager raskere sette i gang etterforskning av mulige krigsforbrytelser begått i Ukraina. Det var denne etterforskningen som 17. mars i år ledet til ICCs arrestordre mot president Putin og det russiske barneombudet. ICC kunne utstede denne arrestordren fordi ingen har immunitet overfor domstolen. Det er ikke sikkert at det samme ville gjelde for et spesialtribunal på grunn av den grunnleggende regelen i folkeretten om at statsledere, regjeringssjefer og utenriksministre nyter immunitet for straffeforfølgelse fra andre land. Hvorvidt dette også ville gjelde et eventuelt spesialtribunal, avhenger bl.a. av hvor bred global støtte et slikt tribunal oppnår.

Presidenten [10:57:39]: Det blir replikkordskifte.

Bjørnar Moxnes (R) [10:57:58]: Takk for redegjørelsen fra utenriksministeren.

Et første spørsmål gjelder spesialtribunal, hvor det vises til hva landene i sør tenker om saken. Det er et godt argument å prøve å få størst mulig global tilslutning. Samtidig skal ikke Norge la sin politikk dikteres av hva statsledere i andre land måtte mene. Det vil alltid finnes ulike interesser også geopolitisk bak posisjonene, så vi må innta et korrekt standpunkt, slik vi anser det. Derfor er spørsmålet: Hvorfor er det viktig å vente på at andre land går foran, eller kan Norge ta en lederrolle nettopp når det gjelder spesialtribunal? Det finnes ulike syn på det globalt, men er det noe argument mot en slik lederrolle?

Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:58:59]: Jeg deler vel ikke helt representantens syn på hvordan man får gjennomslag i internasjonal politikk. Det handler om å finne løsninger som har global oppslutning, og det vil også føre til effektivitet ved en slik straffeforfølgelse. Det å opprette en løsning som kun har støtte i europeiske land, vil gjøre det vanskeligere å få straffet personer, så jeg mener det er veldig viktig. Derfor er det viktig at vi nå jobber sammen med andre land i en kjernegruppe, at vi også jobber for sterk oppslutning. Det å jobbe tett med landene i sør når det gjelder krigsforbrytelser, er helt avgjørende for at krigsforbrytelser i alle deler av verden straffes hardt. En ren europeisk tilslutning til en løsning tror jeg gjør det vanskeligere å få dømt personer som er ansvarlige for grusomme krigsforbrytelser.

Bjørnar Moxnes (R) [10:59:55]: Det har vært anklager om dobbeltmoral og liten evne og vilje til å straffe

sine egne for krigsforbrytelser. En mulighet ved å ratifisere Kampala-tillegget, er at Norge skjærer av den typen anklager, for da vil vi vise at vi vil binde oss til de samme reglene som vi nå ønsker at Russlands statsleder skal etterforskes og straffes etter. Det er i så fall en måte å imøtekomme nettopp slike bekymringer at Norge selv ratifiserer Kampala-tillegget slik en rekke andre europeiske land har gjort, men ikke alle. På den måten viser de at de samme reglene skal gjelde for våre statsledere, som for alle andre. Ser statsråden at det er en mulighet videre med tanke på den bekymringen?

Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:00:56]: Jeg ser det vel ikke helt slik. Det er jo sånn at dersom Norge ratifiserer tillegget om aggresjonsforbrytelser, innebærer ikke det nødvendigvis at vi vil være bedre beskyttet mot aggresjonshandlinger, eller kan be ICC etterforske en eventuell aggresjonshandling mot Norge. Det som er viktig, er at med mindre Sikkerhetsrådet har henvist situasjonen til ICC, har ikke domstolen jurisdiksjon over en aggresjonshandling som har blitt begått av en borger fra en stat som ikke er statspart til Roma-tillegget. Så jeg mener egentlig at representanten overvurderer betydningen av dette når det gjelder den preventive effekten ved en slik tilslutning.

Bjørnar Moxnes (R) [11:01:48]: Siste spørsmål gjelder egentlig tidsperspektivet på utredningen. Det spurte jeg om skriftlig i mars og fikk et litt vagt svar. Vet statsråden noe mer om tidsperspektivet – når vi kan forvente å få en utredning av spørsmålet, som det åpnes for fra regjeringens side?

Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:02:13]: Jeg kan dessverre ikke gi det, men da jeg svarte Stortinget forrige gang, svarte jeg på bakgrunn av det den forrige regjeringen hadde gjort av utredninger, der Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre satt sammen. Jeg svarte på bakgrunn av den utredningen. Jeg mener det er viktig når vi har en ny regjering, at vi gjør en selvstendig utredning, men jeg kan ikke komme tilbake med en tempoplan for det.

Presidenten [11:02:30]: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [11:02:38]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr) (Innst. 294 L (2022–2023), jf. Prop. 43 L (2022–2023))

Presidenten [11:02:56]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne

debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Geir Inge Lien (Sp) [11:03:28] (ordfører for saka): Først vil eg takke komiteen for eit godt samarbeid i saka.

Så til saka: Etter 1. november 2020 har talet på løyve i Noreg auka frå 8 000 til 15 000. I ein periode på 16 månader etter frisleppet fann Statens vegvesen avvik ved over halvparten av dei kontrollerte drosjane. Juster- vesenet har også funne vesentlege avvik ved sine kontrollar av taksameter. At det no vert stilt kompetansekrav til løyvehavar, er difor ikkje på grunn av noko generelt ønske om å skape etableringshinder, men heller for å sikre ei seriøs næring.

Difor er det viktig at ikkje berre sjåførane vert kvalitetssikra, men også at dei som eig løyva, er rusta til å vere sjølvstendig næringsdrivande. Avvika som er funne, viser at det er behov for nettopp dette. Det er heilt rimeleg å stille krav om at næringsdrivande skal vere kvalifiserte til å drive bedrifta si på ein måte som er i tråd med lov og forskrifter.

Vi må også kunne stille krav på vegner av kundane våre, næringslivet og det offentlege som innkjøparar av tenester om at taksametera skal vere rett kalibrerte og gje rett pris. Difor er det òg rett at vi gjev kontrollmyndigheita tilgang til å skrive ut lovbrotsgebyr. Terskelen for å sanksjonere mot useriøse aktørar som ikkje følgjer spelereglane i det norske samfunnet, vert lågare og mindre byråkratisk.

Senterpartiet átvara mot konsekvensane av frisleppet i drosjenæringa, men heldigvis har vi handlekraft, og vi har starta på å forbetre næringa med å reversere ein del av den reforma som vart gjort.

Frå 1. januar 2023 vart følgjande innført: krav til bankgaranti, krav til taklamper og at bilen skal vere uniformert, synleg og tillitvekkjande, krav til dokumentasjon på godkjent taksameter og krav til at sjølve køyretøyet må vere registrert som drosje. Med den lovendinga som ligg på bordet i dag, kjem kompetansekrav til løyvehavar på plass og ei moglegheit for å skrive ut lovbrotsgebyr og ei meir effektiv sanksjonering ved kontroll.

Det er eit viktig arbeid som står att, og som hastar, og det er sentraltilknytning, driveplikt og gjeninnføring av behovsprøving av løyve. Drosjeutvalet skal levere ein NOU hausten 2023. Dei skal levere på delar, også sentraltilknytning. Dette er viktig. No er vi eit skritt nærare ei

seriøs næring, der sjåførane som dagleg utfører eit viktig samfunnsoppdrag i heile landet, kan få leve av løna si. Dette er ei viktig sak.

Trond Helleland (H) [11:06:44]: Nei, dette er ikke en viktig sak. Dette er et nytt etableringshinder som legges på løyvehaver, og derfor vil Høyre gå imot § 9 i loven. Det er midt inne i et romertall, så da får vi vel gå imot hele. Vi er enige i de endringene som gjøres når det gjelder gebyrer og slike ting – det er helt greit – men her er det altså et forsøk på å omskrive historien. Solberg-regjeringen gjennomførte en taxireform der det ble stilt krav til hver enkelt sjåfør om kompetanse. Så vet vi at i de aller fleste kommuner, særlig i mindre kommuner der det ikke er konkurranse på drosjemarkedet, er det som regel løyvehaver som også kjører taxi-en. Det er som regel det. Det er veldig sjeldent at det er noen som har mange biler uten at de selv er sjåfør. Så vi mener at dette er anstaltmakeri. Det er ikke nødvendig. Regelrådet har også påpekt at dette ikke er en nødvendig lovendring, men jeg ser at regjeringen har behov for å vise at de er på offensiven i drosjepolitikken – dvs. på defensiven, for de skal reversere her også.

Når det gjelder den reformen som ble gjennomført, og som har gitt flere biler i områder der det er konkurranse på drosjemarkedet, mener vi fra Høyres side at det er viktig alltid å gjenta i denne sal at det bare er i noen og tretti kommuner hvor det er frislipp, som det kalles, i drosjenæringen. I resten av landet, i over 300 kommuner, er det fortsatt monopol. Det var noe som lå i den drosjereformen som Stortinget vedtok i forrige periode. Jeg ser med spenning fram til NOU-en som kommer.

Jeg regner med at regjeringens iver etter å ta ting tilbake til det gamle vil være stor, men jeg håper jo at NOU-en vil synliggjøre den nye utviklingen vi har fått innenfor persontransport, nemlig at man kan bruke en app. Man kan leie en bil fra Uber, f.eks., og man vet når man setter seg inn i taxien, hvor mye turen vil koste. Det er det vi får mest rapportert om nå: at folk setter seg inn i en drosje og ikke aner hva prisen vil bli fordi det er fri konkurranse.

Jeg er tilhenger av utvikling, ikke tilbakegang, når det gjelder taxinæringen. Å stille kompetansekrav til løyvehaver mener vi er unødvendig. Dette er godt dekket gjennom at slike krav stilles til sjåførene.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:09:53]: Denne saka er definitivt ikkje viktig slik saksordføraren hevdar. Dette er ei sak som igjen viser politikken til den raud-grøne regjeringa: Det meste skal reverserast, og alt var så mykje betre før – noko det sjølvsagt ikkje var.

Det er snart på tide å begynne å fokusere på kundane. I dette tilfellet er det drosjekundane som er det vikti-

gaste, ikkje løyvehavarane eller eit byråkrati der løyvehavarane skal ha ein heilt spesiell kompetanse og må gå opp til eksamen hos Statens vegvesen, som har så lange køar. Endå meir byråkrati vil i alle fall føre til at det vert vanskeleg å opprette noko som helst. Det er vanskeleg å forstå at det skal vere så veldig bra for kundane, dvs. drosjekundane. Det er heilt openbert at ein bør fokusere meir på sjåførane, ikkje på løyvetakarane.

Underteikna og presidenten kunne f.eks. oppretta eit tungtransportsselskap. Me kunne ha kjøpt masse tungbilar osv. Eg og presidenten treng ikkje ha kompetanse for å opprette det selskapet, men sjåførane som skal køyre vogntoga og semitrailarane, må ha nødvendig kompetanse på alle nivå. Dei må sikre at bilane er i forsvarleg stand. Om dei vert stoppa av Statens vegvesen, er det dei som får så hatten passar om det er feil på vogntoget, ikkje eigarane i direkte forstand. Det vert i alle fall etter mine omgrep ei lita kortslutning å styrkje løyvehavarane så veldig og at dei skal gå opp til eksamen osv. Bilen er uansett sjåføren sitt ansvar. Kundane vil velje mellom det som er bra, og det som er dårleg. Slik er det i resten av samfunnet. Ein kunne vore freista til å gå inn på mange andre sektorar i samfunnet og peike på valfridomen som er i dag, som i butikken. Også for masse andre tenester er det valfridom. Ein kan velje ut frå det som vert tilbydd. Dei som er dårlege, kjem dårleg ut, og dei som er gode, får kanskje fleire oppdrag. Slik er det også i taxinæringa.

Det er heilt riktig som representanten Helleland sa, at i dei fleste kommunane i Noreg er det framleis monopol. Det er i dei større byane det er konkurranse. Når eg går ut døra her, veit eg kva taxiselskap eg skal bestille. Eg bestiller det eg har tillit til, og det eg veit eg får ein bra pris hos. Det eg veit som er best, bestiller eg. Det er eit val eg gjer, og det er eit val som bør vere i byane. Difor røystar vi imot tilrådinga. Eg tek med det opp vårt framlegg om å sende saka tilbake igjen.

Presidenten [11:12:45]: Da har representanten Frank Edvard Sve tatt opp det forslaget han refererte til.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:12:58]: Det er interessant at de to foregående talerne går opp og forsøker å si at dette ikke er en viktig sak, men likevel legger så mye sjel i å forsøke å overbevise salen om hvorfor Arbeiderparti–Senterparti-regjeringens fornuftige politikk ikke kommer til å virke.

Vi er veldig stolte over at vi har startet en kursdreiing mot en fornuftig drosjepolitikk i Norge, og det er to enkle grunner til det. Den første grunnen er at taxi er en del av kollektivtrafikken vår i Norge, for at folk skal kunne komme seg til og fra andre reisemidler, til jobbreise, til legevakta, til apoteket, for eldre folk som ikke kan kjøre selv. Så drosje er ikke en liten sak. Det er tvert imot be-

redskap, samfunnssikkerhet og noe som gjør at landet vårt skal fungere i praksis. Det er det ene. Så alt vi diskuterer om drosje i denne salen, er viktige saker.

Det andre er at hvis det skal være et godt tilbud til nettopp passasjerene og kundene, som vi er opptatt av, må dette være en seriøs næring, hvor det er inntekter til å leve av, og til å skape seg et familieliv, slik at vi både får rekruttert folk inn i næringen, og at folk ønsker å være sjåfører over tid.

Dessverre forsøker noen, bl.a. representanten Helleland, å gjøre denne saken litt for enkel, for det er mange ting som den tidligere høreregjeringen demonterte i drosjepolitikken. Det at det ble frislipp og helt ukontrollerte tilstander i de aller største byene, er ett eksempel, men et annet eksempel er sentraltilknytningen. Noe som mange av næringens flinke og dyktige sjåfører og løyvehavere som driver seriøst rundt omkring i landet, vil påpeke, er at det har blitt så vanskelig å drive mange plasser rundt omkring i distriktene. Det å bestille drosje på en sentral – hvor man tidligere kunne bestille i hele landet, hele døgnet – den kvaliteten og det tilbudet til innbyggerne våre har i praksis ramlet sammen mange steder.

Norges Automobil Forbund, NAF, påpeker noen ganske alvorlige konsekvenser av utviklingen vi har sett med en mer useriøs næring. Blant annet ved Sør-Odal, i mitt eget fylke, sier de rett ut at de ser mer fyllekjøring i helgene fordi ungdommen ikke får tak i drosje etter å ha vært på fest i helgene. Så dette er viktige saker.

App skal vi ha. Det har bl.a. Oslo Taxi her i byen. Det funker også å bruke app når man bruker seriøse norske selskaper, der pengene går tilbake til skattebetalerne via fellelskapet, og der det er seriøse forhold for sjåførene. Så bruk app, bruk seriøse selskaper og støtt opp om det samlede kollektivtilbudet!

Geir Jørgensen (R) [11:16:15]: Gratulerer med vel overstått 1. mai! Bak de fleste av parolene ligger det et budskap om at arbeidsfolk skal ha en lønn å leve av, og det gjelder også i stor grad for dem som kjører drosje.

Jeg vil berømme at denne saken har kommet opp. Det er et skritt i riktig retning for å få slutt på den sosiale dumping som ble satt i system med taxifrislippet under den forrige regjeringen. Dette er vi glad for, og vi i Rødt er stadig utålmodig etter at dette skal fortsette. Når vi nå ser at antallet drosjeløyver har økt fra 8 000 til 15 000, bør alarmen ringe. Det haster med å komme i gang med flere tiltak på dette feltet. Det kommer snart, i løpet av juni måned, et forslag fra Rødt om å stanse den sosiale dumping i drosjenæringen. Jeg ser også fram til den debatten.

Vi skal ikke bare tilbake til det vi hadde før. I de største byene vet vi at drosjemarkedet ikke fungerte spesielt

godt, men vi skal ha en bedre og framtidsrettet regulering av drosjenæringen, som sikrer biler når det trengs, og som gir sjåførene en lønn det går an å leve av. Kvaliteten på tjenesten kan ikke ses på isolert uten å se på hva slags lønns- og arbeidsvilkår sjåførene har.

Jeg vil igjen bare takke for en god sak. Rødt vil støtte komiteens tilråding.

André N. Skjelstad (V) [11:18:26]: Jeg støtter for så vidt innlegget til representanten Helleland, så jeg trenger ikke å bruke så mye tid på akkurat det, men jeg har noen kommentarer, spesielt til representanten Sandtrøen.

Det er ikke til å komme fra at det såkalte frislippet er i 30 kommuner, de aller største. Der fungerer også konkurransen, noe jeg vil tro representanten Sandtrøen er veldig klar over. Så er det ingen tvil om at det finnes noen utfordringer ute i distriktene, det gjør det. En del av utfordringsbildet kom for så vidt av at det også ble slutt på pasientkjøringen for en del av drosjenæringen, som for så vidt representanten unnlater å si så veldig mye om. Da var det også behov for å se på dette med nye øyne.

Spesielt fra siste taler er det også en mangel med tanke på hva det dette dreier seg om. Ja, selvfølgelig skal vi fokusere på dem som kjører drosje, men vi skal også fokusere på dem som skal ta drosje. Det er nettopp det dette dreier seg om, og da er det et samfunnsansvar, det er selvfølgelig en beredskap i det store. Men å gjøre denne saken til noe større enn den er, synes jeg ikke den for tjener.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:20:12]: Regjeringen ønsker å sikre en tryggere og mer seriøs drosjenæring med ordnede forhold, hvor drosjeløyvehaverne har tilstrekkelig kompetanse til å ivareta kundenes behov og arbeidsgiveransvaret og til å følge relevant regelverk, bl.a. på skatteområdet. Vi ønsker derfor å stille fagkompetansekrav til drosjeløyvehaverne.

Fylkeskommunene gir uttrykk for at de som løyvemyndighet bruker mer tid nå, etter regelendringene i 2020, på å veilede løyvesøkere om generelle regler knyttet til opprettelse av selskaper mv. Fylkeskommunene peker også på utfordringer med å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud under det nye regelverket, herunder til særlig sårbare grupper.

Kontroll og tilsyn som er blitt gjennomført de senere årene, bl.a. av Statens vegvesen, Justervesenet og skattemyndighetene, har avdekket uregelmessigheter. Det indikerer at det er behov for tiltak for å styrke seriøsiteten i næringen og etterlevelse av regelverket.

Jeg vil presisere at innføring av fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere ikke er et forsøk på å heve etableringsstersklene for nye aktører. Jeg mener tvert imot

at det var feil å fjerne fagkompetansekravet i 2020. I mangel av tilstrekkelige mekanismer som gir myndighetene oversikt over om løyvehaverne følger gjeldende regelverk, er det nødvendig å sikre at drosjeløyvehaverne har tilstrekkelig fagkunnskap til å utøve yrket som drosjeløyvehaver på en forsvarlig måte, i overensstemmelse med relevant regelverk. Jeg mener på den bakgrunn at fagkompetansekrav for løyvehavere er helt nødvendig for å få en mer seriøs drosjenæring. Kravet dekker, etter min vurdering, den minimumskunnskapen som er nødvendig for å drive drosjevirkosomhet i tråd med gjeldende regelverk, og for å sikre et godt tilbud til alle kunder.

Effektiv håndheving av regelverk er svært viktig. Håndheving bidrar til trafikkssikkerhet, bedre arbeidsforhold for sjåførene og mer rettfærdig konkurranse mellom næringsaktørene. Transportvirkosomhetene som tar ansvaret sitt på alvor og følger lover og regler, skal ikke tape i konkurransen mot dem som ikke gjør det. Økt bruk av overtredelsesgebyr vil sikre mer effektiv bruk av kontrollmyndighetenes ressurser og dermed mer effektiv håndheving. Derfor foreslår vi å gi hjemmel til å sanksjonere enkelte overtredelser av yrkestransportregelverket med overtredelsesgebyr. Forslaget skal bl.a. åpne opp for slik bruk av gebyr ved brudd på reglene om kabotasjekjøring. Dette er tidligere etterspurt av Stortinget og av transportnæringen. Rettssikkerheten til dem som ilegges gebyr, vil bli godt ivaretatt gjennom forvaltningslovens regler.

Jeg er glad for å se at flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen støtter forslagene og anbefaler Stortinget å vedta disse endringene.

Presidenten [11:23:12]: Det blir replikkordskifte.

Trond Helleland (H) [11:23:26]: En lovendring skal gjerne gjøre noe substansielt eller endre noe som ikke virker. I dagens lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, som er den vi behandler her, står det i § 4 at den som kjører drosje, skal forholde seg til visse regler. De skal ha en faktisk og varig virksomhet i Norge, god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse. Det samme gjelder løyvehaver, bortsett fra punkt d.

Da er spørsmålet mitt: I og med at dette var en viktig og presserende lovendring, har statsråden innhentet en oversikt over hvor mange løyvehavere som ikke kjører drosje?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:24:18]: Jeg har ikke det konkrete tallet på det her nå, men som representanten sa i et tidligere innlegg, er dette ganske ulikt mellom distrikt og by. Det er nok relativt vanlig at man har en

løyvehaver med ganske mange ansatte i de større byene våre og for så vidt også de mellomstore byene våre.

Realiteten her er at vi ønsker å ha et kompetansekrav for å bidra til at denne næringen blir mer seriøs og rammet inn på en god måte. Det er mange som tror at interessen her er knyttet til bare de ansatte, men vi har hele perspektivet. Det handler om brukerne, det handler om kundene, og det handler selvfølgelig også om de ansatte.

Trond Helleland (H) [11:24:56]: Ja, det er veldig viktig at statsråden også nå presiserer at det er forskjell på by og land – eller på land og de 32 eller 35 kommunene der det er fri konkurranse.

I Hallingdal har vi nå opplevd at den rød-grønt styrte Viken fylkeskommune og alle de rød-grønt styrte kommunene i Hallingdal har fått seg en liten tankevekker, fordi skolekjøringen, som jo er en viktig del av drosjevirkosomheten i Distrikts-Norge, er overtatt av Ferder Taxi i Horten. Sjåførene i Hallingdal synes ikke noe særlig om dette, men det er altså i en situasjon der det er et rød-grønt styre i Viken fylkeskommune, rød-grønne kommuner og et anbudsregime som er fulgt opp, at en aktør langt utenfra får dette løyvet. Er det et eksempel på hvordan det bør fungere i den rød-grønne modellen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:25:54]: Ledende spørsmål er ikke noe smart å svare helt presist på. Dette er et åpenbart utfordringsbilde. Det er mange som har snakket om at det ville være merverdier hvis man klarte å samordne anbudsprosesser mellom kommuner og f.eks. helseforetak, særlig i mindre kommuner og distrikter, fordi man da kunne få til et bærekraftig opplegg for både næringslivet og dem som skal kjøpe tjenester. Det er nå sånn at i Norge kjøper vi tjenester gjennom anbud, og det er ikke på bordet her. Det er ikke det den loven handler om. Det handler om å endre kompetansekrav til løyvehavere, så det representanten spør konkret om, er sånn sett litt utenfor saken. Jeg mener det er noe å hente på å samordne anbudsprosesser, men det må for så vidt aktørene finne sammen om.

Morten Stordalen (FrP) [11:27:00]: Før Solberg-regjeringens taxireform var det en kjensgjerning at prisene på taxiturer gikk opp for kundene hele tiden, dramatisk. Tilsvarende gikk lønnsomheten ned for taxieierne. Med dette grepet hører jeg også regjeringspartiene si at de er opptatt av kundene og prisbildet, og at det er blitt så kostbart nå, men hva i dette forslaget er det som gjør at det blir rimeligere for kunden?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:27:34]: Dette forslaget handler ikke om å gjøre det rimeligere for kunden. Dette forslaget handler om å stille krav om kompetanse til løyvehaverne. I det ligger det at man får bedre kun-

deopplevelser igjen i den andre enden, for vi som er regjeringspartier nå, tror på kompetanse som et virkemiddel for å få bedre resultater. Det er kjernen i denne saken.

Morten Stordalen (FrP) [11:27:58]: Da er tydeligvis statsråden enig med Fremskrittspartiet og ikke sine egne regjeringspartier i at dette ikke har noe med pris for kunden å gjøre, så da kan vi legge det vekk.

Statsråden var i sitt innlegg inne på at fylkeskommunene nå bruker mer tid på veiledning om oppretting av selskaper. For Fremskrittspartiet er det i hvert fall viktig å drive med kundebehandling. Det offentlige bør legge til rette for det og være på tilbudsiden. Jeg kunne tenke meg å stille spørsmålet: Betyr det at statsråden er uenig i at fylkeskommuner og kommuner skal drive med kundebehandling?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:28:27]: Først skal jeg korrigere de ordene representanten Stordalen tilla meg. Jeg sa ikke det representanten siterte meg på, jeg sa at dette forslaget ikke handler om det. Men denne regjeringen har jo en samlet politikk for drosjesektoren, for drosjenæringen. Vi tar flere grep, og vi holder på med flere grep.

Jeg mener det er riktig analyse at den reformen Høyre og Fremskrittspartiet står bak, ikke har bidratt til bedre kundeopplevelser, ikke har gitt lavere priser, og det ser heller ikke ut til at det har gitt mer levelige vilkår for dem som jobber i sektoren. Sånn sett er det grunnlag for å gjøre noe.

Mona Fagerås (SV) [11:29:16]: Frislippet i drosjenæringen er en viktig sak, for det er blitt kaos i drosjenæringen. At antall løyver har gått fra 8 000 til 15 000 sier sitt, og alle som har vært ute en sen natt fredag eller lørdag i denne byen, vet det. Det kryr av taxier utenfor hvert eneste utested. Resultatet er at det har blitt vanskeligere å få en inntekt å leve av for drosjesjåførene.

Frislippet i drosjenæringen er en så viktig sak at SV sågar tok den inn i budsjettforhandlingene sist. Der fikk vi gjennom at vi må gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral, og at det skal bli antallsbegrensninger i drosjenæringen.

Når kan vi forvente at denne saken kommer til Stortinget?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:30:13]: La meg først si at jeg deler veldig mye av den analysen representanten legger på bordet. Det har blitt krevende i denne næringen. Vi i regjeringen ønsker at dette skal være et yrke det går an å leve av. Derfor er det viktig å gjøre innramminger her som er til det beste for både kunden og dem som jobber i drosjebransjen.

Det er riktig, som representanten sier, at det i forliket mellom regjeringspartiene og SV ligger en bestilling til oss om å få gjort grundige vurderinger av sentraltilknytning og antallsbegrensninger, og det har vi da tatt inn i arbeidet med NOU-en. Vi har selvfølgelig som ambisjon å levere i henhold til det som står i enigheten mellom partiene, så det vil vi komme tilbake til.

Masud Ghara khani hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten [11:30:56]: Replikordskiftet er omme.

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

Geir Inge Lien (Sp) [11:31:11]: Her var det mykje interessant i debatten. Eg har lyst til å svare ut lite grann til det som har kome her no. Representanten Nils Kristen Sandtrøen var inne på det sjølv, og sa at app-taxi har eksistert lenge, bl.a. hos Norgestaxi. Det har eksistert blant dei fleste drosjane i lang tid, så det er ikkje noko revolusjonerande og nytt. Det einaste som har skjedd, er at den førre regjeringa gav avkall på det som verkeleg kan gjere ei næring seriøs, altså både å ta vekk taksameterkravet, å fjerne køyreplikta og å ta vekk sentraltilknytingsplikta. Alt dette fører i sum til at det vert vanskeleg å drive seriøst.

Til det som går på køyreplikt: Det er differensiert. Byar har sine problem. Oslo er ein av dei byane som verkeleg får oppleve dette no, med alle desse drosjane som eksisterer. Eg var òg inne på det i innlegget mitt, dette med drosjane som ikkje held krava til verken det eine eller det andre, verken til taksameteret eller til korleis den tekniske standarden til bilen er. Difor er det viktig at vi no får kontroll på dette.

Til det som går på utdanning: Det er forferdeleg vanskeleg å rekruttere folk til drosjenæringa no. Det er vanskeleg å få rekruttert folk i distrikta, spesielt med den nye lova. Det er no like krav til løyvehavar som det er til den som skal køyre og vere sjåførvikar. Difor meiner vi i Senterpartiet at det òg er viktig no å sjå på korleis ein kan leggje til rette. Før var det mogleg å få ferda ut ein helseattest frå legen og ein vandelsattest frå politiet. Du hadde køyrt opp på bil frå før, og kunne køyre, og så hadde du ein kjentmannsprøve – det er viktig – og når du var ferdig med det, så kunne du køyre drosje. I dag har det vorte slik at ein må stå i kø og vente og køyre lange avstandar. I nord må ein reise langt for å kome til eit biltilsyn som har kvalifikasjonar til å drive med oppkøyring. Dette er feil, det er tungvint og det gjer at ein slit med å få moglegheit til å drive seriøst.

Drosjesjåførar rundt om tek kontakt med oss stortingspolitikarar. Eg vert ofte kontakta både frå land og frå by, der dei skildrar problemet rundt frisleppet, f.eks.

med skulekøyring: No kjem selskap frå kvar som helst rundt om i Noregs land. Før var det fylkeskommunen som var grensa og ein køyrde innanfor det grenseområdet. Det er viktig å sjå på.

Eg har store forventningar til den NOU-en som kjem no, til at ein ser på alt. Det var ikkje perfekt før, men det som er viktig no, er at vi får på plass eit regelverk som gjev ein moglegheit for næringa til å leve av dette. For det som skjedde med politikken som Solberg-regjeringa dreiv, har iallfall ført til at mange drosjesjåførar slit med å kunne ha sitt daglege brød, å leve av arbeidet. Vi vert ofte kontakta om dette, så det er viktig at vi kjem i gang – at vi er i gang – og at vi no skubbar på vidare for å få slutført denne reverseringa.

Kirsti Leirtro (A) [11:34:28]: I denne debatten – og ellers i debattene om drosjenæringa også – virker det som at opposisjonspartiene, utenom SV, er imot en organisert drosjenæring kun ut fra ideologi. Jeg hadde forventet at vi i større grad kunne diskutere høyt hva som er utfordringen. Ja, det var utfordringer før frislippet, og den diskusjonen handlet om lik konkurranse på anbud på pasientkjøring og skolekjøring, om hvordan en skulle få til det, men det har gått fra vondt til betydelig verre. Når en er opptatt av fornøyde kunder, en lønn å leve av, en jobb å leve med og et enklere kontrollsystem, er denne saken utrolig viktig, og det synes jeg Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre kunne erkjent. Det er ulike utfordringer i bygd og by, og tidligere har spesielt Høyre pekt på enerettsmodell i distriktene, men den henger jo tett sammen med anbud. Det er ingen hensikt i å gi noen enerett når det er noen andre som har anbud, så dette må det jobbes med. Da Solberg-regjeringen innførte frislippet, sto det i bladet TAXI fra Norges Taxiforbund at det var «tidenes verste regjering».

Det er viktig for oss at vi også er sammen med næringen for å utvikle dette. Prisen på en tur har blitt betydelig høyere. Senest i dag kunne vi lese om en tur som skulle kostet et par hundre kroner, og som nå kostet 900 kr, så seriositeten må betydelig opp.

Presidenten [11:36:29]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [11:36:32]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bærekraftig og sikker luftfart (Innst. 301 S (2022–2023), jf. Meld. St. 10 (2022–2023))

Presidenten [11:36:42]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Erlend Larsen (H) [11:37:07]: (ordfører for saken): Det har vært interessant å lese luftfartsmeldingen. Den gir en god oversikt over statusen til norsk luftfart. Meldingen forteller også litt om norsk flyhistorie.

Luftfart er viktig for vårt langstrakte land. Kortbanenettet er like viktig som buss og trikk for byfolk. I år er det 55 år siden de første av våre kortbaner ble åpnet på høytidelig vis. Kortbanenettet ble videreutviklet i 30 år. Det er bare 24 år siden den siste kortbaneflyplassen ble åpnet. Det var Høyre-mann og samferdselsminister Håkon Kyllingmark som regisserte utbyggingen av flyplassene, og han regnes med rette som kortbaneflyplassenes far.

Luftfartsmeldingen er bygd opp langs fire søyler: klima og miljø, sosial bærekraft, geografisk bærekraft og økonomisk bærekraft. Det er naturlig at luftfartens klimaavtrykk får stor oppmerksomhet i en melding som dette. Den stadig mer tilspissede internasjonale konkurransen gjør det tilsvarende mer utfordrende for ansatte. Mange flyselskaper demonstrerer stor kreativitet i å kutte personalkostnader. Arbeidsplasser blir flyttet til land med mer gunstige skatteordninger enn vi har, og mange ansatte på bakken må akseptere små stillingsbrøker.

Luftfartens geografiske betydning for et land som Norge er udiskutabel. Det lar seg ikke gjøre å ha en distriktspolitikk som ikke inkluderer kortbanenettet. Skal norsk luftfart lykkes med alle våre forventninger, må den være økonomisk bærekraftig. Det er her strategien sliter aller mest. Meldingen har ikke noen strategi for å styrke konkurranseevnen til norske flyselskaper.

I perioden fra regjeringen lanserte stortingsmeldingen til vi i dag vedtar den, har to flyselskaper gått konkurs, og en flyskole har valgt å sende sine studenter til Texas for å spare studentene for studiegjeld. En stor andel av studiekostnadene til norske flystudenter er rene avgifter til staten.

Luftfartsmeldingen har også et eget kapittel om droner. Dette er en spennende del av luftfarten som har en rask utvikling. Droner har gått fra å være leker til å bli nyttefarkoster på veldig kort tid.

Flysikkerhet er plattformen til alt som har med luftfart å gjøre. Alle tiltak som innføres, må vurderes opp mot flysikkerhet. Økt kunnskap og utvikling av prosedyrer og regler har ført til et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten. Man kommer aldri i mål med flysikkerhetsarbeid; det må utvikles kontinuerlig. Samtlige ledd som er involvert i en flyoperasjon, har ansvar for flysikkerhet.

Dette må alle vi som har et ansvar, ha med oss i alt vi gjør – så også i denne luftfartsmeldingen.

Komiteen nevner spesielt de stadig økende forstyrrelser av satellittnavigasjon i Nord-Norge. Jammingen er så sterk at den i perioder har strukket seg et godt stykke vest- og sørover. Denne formen for jamming er en fare for sikkerheten til norsk luftfart. Forstyrrelsene krever at det fortsatt finnes reserveløsninger som ivaretar flysikkerheten.

Takk til komiteen for godt samarbeid og smidig behandling. Omfanget av komiteens innstilling sier litt om engasjementet. Mange av merknadene viser tydelige forskjeller mellom partiene. Det deltok 18 aktører i den muntlige høringen. I tillegg kommer noen aktører som kun deltok med skriftlige høringsinnspill.

Sett fra mitt ståsted som Høyre-mann har strategien noen vesentlige mangler. Dette demonstrerte regjeringen selv etter at stortingsmeldingen ble ferdig, da de annonserte at flybillettene på kortbanenettet skal halveres i pris. Vi støtter forslaget om å redusere billettprisene, men lavere priser gir økt behov for flere flyavganger, noe som igjen gjør at dagens Dash 8-fly vil bli brukt opp tidligere enn luftfartsmeldingen antyder. Det er antydning at dagens kortbanefly har en levetid til 2035.

Luftfartsmeldingen har heller ingen strategi mot ulovlig dronebruk. Regjeringen skriver i meldingen at de vil se på «hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha, for å nøytralisere droner som flyr ulovlig». I Norge har vi tradisjon for at politiet har monopol på maktbruk. Vi forutsetter at en eventuell adgang for lufthavnoperatørene til å nøytralisere droner som flyr ulovlig, ikke vil utfordre politiets voldsmonopol. I dag er ikke engang politiets mulighet for maktbruk mot ulovlig dronebruk avklart.

Her er regjeringen langt på etterskudd. Regjeringen Solberg sendte et forslag til ny lov om elektronisk kommunikasjon på høring i 2021. Det inneholdt hjemler for politiet til å bruke frekvenser for å uskadeliggjøre droner. Nå har det gått to år uten at politiets lovgrunnlag er avklart. Jeg håper ikke regjeringen skal bruke veldig lang tid på å se på hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha for å nøytralisere droner som flyr ulovlig, men finne en god strategi i tråd med våre tradisjoner for maktbruk.

Med dette tar jeg opp forslagene Høyre er med på.

Presidenten [11:41:45]: Representanten Erlend Larsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:41:59]: Det er sånn at Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen har en rød-grønn tråd i arbeidet sitt – «til lands, til vanns og i lufta med». Den ene tydelige tråden i arbeidet vårt er å sikre at alle arbeidsfolk, uansett hva man driver med, enten man jobber i byggebransjen her ved Oslofjorden, er sjø-

folk som jobber med å levere viktige varer ute på sjøen, eller er en pilot eller kabinansatt, skal man selvfølgelig ha ordentlige lønns- og arbeidsvilkår. Derfor er det så gledelig å se at regjeringen er så koordinert.

I denne regjeringen er det mange statsråder som er genuint opptatt av arbeidsliv, og vår statsråd Nygård er en av dem, som med grundig arbeid med luftfarten sørger for at våre gode ansatte i norsk luftfart også skal ha trygge forhold i framtiden.

Den andre rød-grønne tråden i vårt arbeid, er at folk skal kunne bo og jobbe og ha et godt familieliv i hele landet vårt. Da er det slik, som saksordfører Larsen var inne på, og som han sa veldig godt, at for mange er kortbanenettet i luftfarten det samme som en buss. Det er veldig bra at saksordføreren poengterer det viktige utgangspunktet for flyrutene våre rundt omkring i Distrikts-Norge. Enda bedre hadde det blitt hvis Larsen hadde poengtert at med denne regjeringen snakker vi ikke bare om det, men vi sørger for at det blir billettpriser som folk kan leve med, og dermed blir det et tilbud rundt omkring i landet som blir mer benyttet.

Representanten Larsen skal kanskje ikke ta ansvaret for det, men jeg husker godt at det under valgkampen var enkelte Høyre-folk som mente at det var populisme da det ble lansert mulighet for å redusere prisene så mye som Støre-regjeringen nå faktisk gjennomfører i praksis. Det er et tankekors at noen valgkamplovnader virker ambisiøse, og kanskje er det ikke alle som tror at de kommer til å bli gjennomført, men denne regjeringen gjennomfører dem, både når det gjelder arbeidslivsfeltet og rutetilbudet.

Jeg vil si det slik at Nils Arne Eggen lanserte godfot-teorien, og denne regjeringen jobber etter godfotpraksisen. Teori og praksis må henge sammen, og det gjør det vitterlig nå. Det er selvfølgelig sånn at folk i Nord-Norge, bl.a. representanten Adelsten Iversen, som er en sterk ambassadør for luftfarten, er opptatt av prisene. Det er veldig bra, men vi skal som sagt også sørge for at de som opererer disse rutene, også har anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

Det er veldig mange konkrete ting som varsles i denne meldingen, bl.a. hvilken rolle Luftfartstilsynet skal ha for arbeidstilsyn, etter denne regjeringens mening. Regjeringen vil undersøke om vi kan ha en registreringsordning for å sørge for at det blir mer oversiktlige forhold knyttet til utenlandske aktører, noe bl.a. fagbevegelsen er veldig positiv til.

Her er det mye å glede seg til i det videre arbeidet. Vi er ganske stolte over at det er en regjering som klarer å kombinere hensynene – med tanke på optimismen rundt luftfartens rolle i det framtidige Norge. Vi skal få ned utslippene. Det er en viktig pilar i denne meldingen, og vi ser at det jobbes godt i bransjen for å utvikle ny tek-

nologi. Norge er som land veldig godt tilpasset et kortbanenett, dvs. med landingsbaner som er korte, og som egner seg godt for elektriske fly, der det kanskje ikke er så mange passasjerer per fly, men hvor det kan bli rimeligere etter hvert å lande og ta av langs hele kysten og i Distrikts-Norge.

Så dette er en gladmelding. Følg med i neste kapittel av godfotpraksisen.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [11:46:26]: Det er steder i landet hvor det ikke går tog eller T-bane, og hvor det knapt går buss. Avstandene blir så store at flyene blir våre tog – eller buss for tog.

Det var under Per Borten vi fikk igangsatt utbygging av kortbanenettet, og det er derfor helt naturlig for oss at når den første luftfartsmeldingen på ti år kommer på vår vakt, skal den slå fast viktigheten av kortbanenettet for hele landet, også i framtiden.

Luftfartsmeldingen er god. Den beskriver de komplekse problemstillingene på en måte som vil stå seg godt på sikt. Avinor-modellen er ikke en perfekt modell, men det er en modell som er så god som vi kan få den. Den sikrer levedyktighet for de mindre flyplassene ved at man ser lufthavnstrukturen som et helhetlig samferdselstilbud som finansierer seg selv, og som sikrer politisk uavhengighet fra den til enhver tid sittende regjeringens innfall. Så er det krevende at taxfree-ordningen er en så viktig økonomisk drivkraft at modellen blir sårbar for endringer som skal støtte opp om handelsnæringen i landet.

Verdiskapingen i distriktene er enorm. Et godt flytilbud er viktig for å redusere avstandsulempene for både næringsliv og befolkning. Arbeiderpartiet og Senterpartiet har sammen varslet at det neste FOT-ruteanbudet skal halvere maksimalprisen. Dette gir bedre marginer for næringslivet, og det skaper bolyst når man kan ta seg en helgetur eller en påskeferie uten at det koster skjorta. Vi må også tørre å se på de strukturene som gjør at prisene utenfor anbudsrutene blir veldig høye, at den kommersielle delen av reisen, som hindrer en familie i Finnmark å få oppleve Oslo mer enn kanskje én gang i oppveksten, er ille. Det kan være skatte- og avgiftssystemet som løfter prisene, men det handler også om hvordan de kjøpesterke bedriftene ofte kjøper unna de billigste billettene på ruter der de er dominerende – som Hamnerfest–Tromsø.

For Senterpartiet og Arbeiderpartiet i regjering er det viktig at meldingen også tar for seg den sosiale bærekraften i næringen. Små marginer for flyselskapene og hard konkurranse fra internasjonale flyselskap med en organisering uten arbeidsgiveransvar utfordrer lønns- og arbeidsvilkårene til flygere og kabinpersonale. Det er godt å lese i meldingen at dette ikke er et problem i Nor-

ge i dag, men det er viktig at vi sikrer arbeidsforhold som gjør at vi faktisk har nok piloter i landet.

Det grønne skiftet er ikke enkelt og krever harde prioriteringer. Skal vi lykkes, må vi være villige til å bruke den offentlige kjøpekraften til å stimulere flyprodusentene til å ta grep. I meldingen legges det vekt på at det viktigste grepet på kort sikt er å få opp bruken av klimavennlig drivstoff. Det er en god ambisjon at vi i meldingen signaliserer at det kommer et marked for denne typen flydrivstoff. Det kommer forsknings- og utviklingsmiljøer til gode også i Norge.

Vi må også løfte blikket og se det langsiktige bildet. Visjonene om nullutslippsfly er svært ambisiøse. Da er det viktig at vi ikke binder oss til masten med elektrisitet som energibærer for flyene. Utbygging av infrastruktur som hjelper oss med å nå nullutslippsmålet, må tilpasses det som viser seg å være den mest realistiske teknologien når den klar.

Meldingen tar for seg potensialet, men også utfordringene som den teknologiske utviklingen medfører. Vi ser at elektronisk forstyrning, eller blokkering av GPS-signaler, har et høyt skadepotensial. Vi ser også at utviklingen og utbredelsen av droneflyvning skaper behov for en regulering av denne aktiviteten. Her kunne kanskje meldingen vært tydeligere. Samtidig har jeg tro på at kompetansemiljøet i Avinor vil sikre at vi får en forsvarlig tilnærming til dette.

Morten Stordalen (FrP) [11:51:28]: Når vi i dag behandler denne luftfartsmeldingen, behandler vi en melding som har relativt store mangler. Den beskriver utfordringene på mange områder ganske godt, men jeg mener den ikke tar opp i seg løsningene på de utfordringene luftfarten står overfor.

Det er problematisk å innføre politiske ønsker. Man ønsker egentlig politisk å vedta en teknologi som faktisk ennå ikke er tilgjengelig. Det er problematisk at vi har en luftfart som ikke har kommet seg helt etter og er ferdig med de utfordrende årene under pandemien. Vi har også et Avinor som heller ikke har kommet seg helt etter pandemien. Det er også spesielt at man for nye FOT-kontrakter ønsker å innføre krav om ny teknologi som fortsatt ikke er på plass og tilgjengelig. Det er veldig spesielt. Det kan da være fristende å hilse til representanten Nils Kristen Sandtrøen fra Arbeiderpartiet, som mente at dette var «godfotpraksisen». Jeg er da litt usikker på hvem i luftfarten Arbeiderpartiet har snakket med, for jeg klarer ikke å se det samme.

Å innføre CO₂-avgift og flypassasjeravgift er ikke løsningen for luftfarten. Det er også sterkt konkurransehemmende for norsk luftfart, som konkurrerer i en internasjonal bransje.

Det er ganske interessant å lese i luftfartsmeldingen. Den beskriver, som jeg sa, ganske mye på riktig måte, men man sier én ting og gjør noe helt annet. Jeg vil da en tur innom Avinor-modellen: Man skriver i meldingen at dette er en videreføring, og at det er en vellykket modell, og at en svært viktig inntektskilde er bl.a. de kommersielle inntektene. Da er det veldig spesielt at man allerede i innværende års budsjett har gjort noe som har fått store konsekvenser for Avinor, og ikke minst for de ikke-statlige lufthavnene, nemlig at man halverer taxfree-kvoten.

Jeg kan nevne at Sandefjord lufthavn, Torp, som har hatt nok av utfordringer under pandemien – som også Avinor har hatt – allerede nå ser at det blir et inntektstap på opp mot 30 mill. kr. Samtidig sier regjeringen at de skal legge til rette for disse lufthavnene også. Jeg lurer på hvordan man skal gjøre det. Avinor har også tidligere, etter pandemien, signalisert at det kunne være en risiko for at det kunne gå ut over et par lufthavner og vedlikehold, og inntektssvikten der ser ut til å bli langt høyere enn det man beskrev i budsjettet.

Sånn sett kan det virke som om Geir Adelsten Iversen fra Senterpartiet får rett i det han sa i sitt innlegg. Han sa det var en melding som beskrev problemene, og som ville stå seg i mange år framover. Ja, det tror jeg. Hvis det ikke blir noen endring, vil nok problemene vedvare. Det er også Fremskrittspartiet sikker på. Fremskrittspartiet synes det er mye bra i meldingen, men den tar altså ikke opp i seg løsningene.

Fremskrittspartiet kommer til å støtte forslagene nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10 og 11.

Til slutt vil jeg ta opp forslagene fra Fremskrittspartiet i denne saken.

Presidenten [10:54:58]: Representanten Morten Stordalen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Mona Fagerås (SV) [11:55:17]: Det bør være et mål at det første elflyet er satt i rute innen kommende anbudsperiode, og at kortbanenettet elektrifiseres i neste anbudsperiode.

Det står i meldingen at det trolig vil være mulig å innføre nullutslippskrav i anbudene med oppstart fra 2028. Disse kravene er viktige for teknologiutviklingen, og derfor bør det allerede nå signaliseres at det kommer krav om dette. Derfor mener vi at regjeringen må sørge for å innrette kontrakten i neste anbud med tydelige signaler om at de åpner for å fase inn bruk av null- og lavutslippsfly, dersom det blir tilgjengelig i løpet av kontraktsperioden.

Videre mener vi at vi må fjerne avgrensningen på skattlegging av drivstoff levert til internasjonal luftfart. Det er en stor utfordring at de lange og mest forurensende flyreisene ikke er underlagt forurenser betaler-prin-

sippet. Vi håper regjeringen ser dette, for det er viktig å prioritere arbeidet med å sikre en mer rettferdig og miljøvennlig prising på internasjonal luftfart.

Det må jobbes for å videreutvikle flypassasjeravgiften. For eksempel bør vi vurdere å gjøre avgiften om til en seteavgift for å gi sterkere insentiv til å øke kapasitetsutnyttelsen. Det går altfor mange halvfulle fly i dag. Videre er det fornuftig å vurdere differensieringen av avgiften basert på utslipp og reiseavstand. Desto lengre en flytur er, desto større utslipp og miljøkonsekvenser har den. En flytur fra Oslo til Bangkok eller New York medfører elleve ganger så store klimautslipp som flyreiser mellom de største byene våre i Sør-Norge. Likevel er passasjeravgiften for de lange flyreisene bare 2,7 ganger så høy som for innenlandsreiser. Det er forsvinnende lite. Derfor mener vi i SV at vi nå må øke flypassasjeravgiften mellom Norge og andre land for å kompensere for manglende klimavirkemidler på dette området.

Det er viktig å sikre langsiktig forutsigbarhet for avgiftsfritak for å stimulere til nullutslippsfly. Investeringer planlegges lang tid i forveien, og det er derfor viktig å annonsere avgiftsfritak for nullutslippsfly tidlig, kanskje allerede nå. Regjeringen skriver i meldingen at luftfarten skal bidra til målet om 55 pst. utslippskutt innen 2030, men tiltakene i meldingen er jo ikke i nærheten av å bidra til dette, noe som også ble poengtert i høringen. Derfor mener vi i SV at det er behov for ytterligere virkemidler. Både Avinor og Luftfartstilsynet har som mål å elektrifisere all innenriks luftfart innen 2040. Det er utrolig viktig at vi når målet om fossilfri lufthavndrift i Norge. Derfor må Avinors utbygging av infrastruktur for lading av elfly og fylling av hydrogen støttes opp om.

I høringsinnspillet fra ZERO står det om viktigheten av å få på plass en ordning for bruk av biodrivstoff utover omsetningskravet, for at vi skal nå 2030-målet. Det haster med å få på plass dette. Bærekraftig drivstoff, SAF, kommer til å være viktig for klimaløsninger i luftfarten fram til man utvikler nye nullutslippsløsninger. SAF er i dag dyrt, og derfor trengs det økonomiske insentiver for å bruke og produsere bærekraftig drivstoff. Det finnes et ønske blant aktørene om å øke bruken av biodrivstoff utover omsetningskravet. Norwegian har bl.a. uttrykt et ønske om å inngå langsiktige avtaler med leverandører og produsenter av bærekraftig flydrivstoff.

Til slutt mener jeg vi må få på plass gjennomgående billetter på kortbanenettet. I dag blir reisekostnaden spesielt høy når reisen består av flere strekninger. Vi har sikkert alle i denne salen hørt om familien fra Finnmark som skulle til Sandnessjøen på vinterferie – 50 000 kr. Her har jeg lyst til å vise til en modell med beboerbevis, etter inspirasjon fra Spania.

Jeg tar dermed opp de forslagene SV står bak.

Presidenten [12:00:23]: Da har representanten Mona Fagerås tatt opp de forslagene hun refererte til.

Geir Jørgensen (R) [12:00:42]: Kortbanenettet er samferdselsstrukturen som opphever avstandsulempene i dette lange landet på best mulig måte. I Rødt er vi venner av kortbanenettet. Det var visjonært da det kom, og når vi skal modernisere luftfarten, er disse strukturene med kortbaneflyplassene det viktigste vi har. Så la oss styrke og bevare det, og la oss få en luftfartspolitik som er sånn at dette kan bevares, og at vi ikke går i feil retning og lager stadig flere storflyplasser, som vi nå ser i mitt hjemfylke Nordland, som vil ta passasjergrunnlaget fra kortbanenettet og sentralisere det samferdselstilbudet som i dag er fint og desentralisert.

Det er vel heller ingen områder i samferdsel som er så urettferdig som den luftfartsstrukturen vi har i dag. Man kan gå inn på sidene til SAS og se at på strekningen Oslo–Stavanger kan du bare med dette ene flyselskapet få et fly hver halvtime, og så kommer Norwegians og de andres ruter i tillegg. Dette kan vi ikke holde på med. Vi er nødt til å ta ned de totale utslippene fra luftfartssektoren. Blant mange ting i denne meldingen, som ikke er så verst, er det også ting man må stusse over, for den inneholder ingen framskriving av utslippene fra luftfarten fram mot 2030. Vi har adressert dette tidligere fra Stortinget, men vi har ikke fått svar på hva som blir de reelle utslippskuttene med denne politikken. Dette må vi få klarhet i, for når det gjelder klimagassutslippene, er luftfarten en stor versting.

Vi har lagt inn tre løse forslag til saken i dag, som vi ber partiene om å slutte seg til. Det er et forslag om å sette et konkret mål for utslippsreduksjon fra luftfart ut fra hva som er nødvendig å kutte i luftfarten samlet sett. Så ber vi regjeringen sette et mål om å flytte minst halvparten av persontrafikken med fly over til jernbane, supplert av andre transportformer, innen 2030. Dette er på de tyngst trafikkerte strekningene. Vi ber samtidig regjeringen stanse Avinors mål om og arbeid for å øke antall rene godsflygninger til og fra norske flyplasser. Når det gjelder godstransport, har vi så mange andre muligheter enn å hive det på flyene, med de utslippene som dette medfører.

Men dette tar jeg opp Rødts forslag.

Presidenten [12:03:37]: Representanten Geir Jørgensen har tatt opp de forslag han refererte til.

André N. Skjelstad (V) [12:03:57]: Representanten fra Senterpartiet og Finnmark oppsummerte på mange måter godt denne saken. En beskriver problemstillingene, men det er lite løsninger – der har representanten på mange måter rett. Det synes jeg på mange måter er beskrivende og ærlig fra representanten om denne meldingen.

Det er ikke til å komme ifra at norsk luftfart er viktig og ikke minst viktig for hele landet, som mange har vært innom tidligere i debatten. Kortbanenettet er bussen i distriktene. Der det mangler andre kollektivløsninger, er kortbanenettet bussen. Derfor har også Venstre gått inn for at vi skal ha en gjennomgang av FOT-rutesystemet, også med å inkludere andre flyplasser, som f.eks. Bardufoss.

Det er viktig å styrke norske aktørers lønns- og arbeidsvilkår, men vi er også nødt til å se på utslippene fra sektoren. Vi er også nødt til å ta grep. Da er jeg ikke sikker på at det grepet som regjeringen tok med en økning av arbeidsgiveravgiften, definitivt vil gagne i den situasjonen vi står i, for det er ikke bare viktig når det gjelder kortbanenettet, det er også viktig når det gjelder pasientreiser rundt i hele landet. Blant annet derfor er kortbanenettet såpass viktig.

Det er ikke til å komme ifra å nevne det representanten Sandtrøen sa da han snakket om den rød-grønne tråden. Det er et spørsmål om garnnøstene innimellom har kommet litt langt utpå gulvet. Vi som har hatt katt i huset, vet at det fort kan bli floke da. Det kan se ut som at tråden ikke nødvendigvis hele tida fører helt til mål. Selv om representanten Sandtrøen drar inn en annen trønder i dette og prater om godfoten, kan det godt hende at garnnøstene har rotet seg litt til før man kommer dit. Den røde tråden som skal beskrive meldingen, beskriver utfordringene rimelig godt, men jeg vil ikke si at det akkurat er løsninger på alle de beskrivelsene som Sandtrøen velger å definere som den røde tråden.

Det jeg nok savner litt – spesielt etter å ha fulgt med på kortbanenettet i en 25 års tid og også brukt det ganske mye i jobbsammenheng før det – handler om en mangel på konkurranse på kortbanenettet. En kunne tenke seg at det ble adressert. Det har vært prøvd i noen runder å få til konkurranse. Det handler også om pris, og der er jeg veldig enig i det som flere representanter tar opp, at prisnivået, spesielt nordpå, er altfor høyt. Det snakkes lite om konkurranse, når det altså er mer eller mindre monopol på kortbanenettet. Det er klart at det også vil gagne prisleiet hvis en får inn aktører som kan være med og konkurrere med dem som er ledende.

Ellers er det sagt mye i denne debatten. Jeg har ikke tenkt å gjenta det, jeg har bare tenkt å si at vi kommer til å støtte de forslagene som vi er en del av, og fremmer det forslaget vi er alene om.

Presidenten [12:07:47]: Representanten André N. Skjelstad har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:08:07]: For et langstrakt land som Norge, med utfordrende topografi og klima, spiller luftfarten en svært viktig rolle. Luftfarten bidrar til å sikre at befolkningen i hele landet har til-

gang til helsetjenester, utdanning og andre offentlige tjenester, at man får effektive arbeidsreiser og privatreiser innenlands og utenlands, muligheter for utvikling av reiselivsnæringen og selvfølgelig også frakt av post og tidskrisiske varer. Samtidig er luftfarten inne i en krevende periode. Utbruddet av pandemien i 2020 rammet både internasjonal og nasjonal lufttransport hardt. Etervirkningene etter pandemien, krigen i Ukraina, energikrise i Europa og økte drivstoffpriser er også forhold som aktualiserer behovet for å se norsk luftfart mer i sammenheng. Med dette bakgrunnsteppet har vi utarbeidet en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, med ambisjoner om å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling av norsk luftfart.

Stortingsmeldingen gir en helhetlig gjennomgang av regjeringens politikk, med konkrete mål og virkemidler. Stikkordene er bærekraft – fordelt på fire viktige områder. Det er geografisk bærekraft, hvor vi skal ha lufthavnene, og hva rutetilbudet skal være; økonomisk bærekraft, om hvordan flyselskap skal kunne tjene penger, billettpriser og avgifter, og hvordan lufthavnstrukturen skal finansieres og utvikles; klima- og miljømessig bærekraft, om hvordan vi skal få luftfarten med på det grønne skiftet; og sist, men ikke minst, sosial bærekraft, som handler om arbeidsrettigheter, lønn og rettferdig konkurranse.

Når det gjelder geografisk bærekraft, skal dagens lufthavnstruktur opprettholdes og videreutvikles. Etter framleggelsen av meldingen har regjeringen varslet en betydelig styrking av flyrutene som er omfattet av ordningen med statlige kjøp. Dette inkluderer bl.a. en halvering av maksimalt tillatte billettpriser og en styrking av kapasitet for å ta hensyn til forventet etterspørselsvekst.

Luftfarten må også ha rammevilkår som gjør at den er økonomisk bærekraftig, slik at det er mulig å drive lønnsomt over tid uten statlige tilskudd. I tillegg skal Avinor-modellen, som har tjent samfunnet vårt godt, fortsatt være grunnlaget for en desentralisert lufthavnstruktur.

CO₂-utslippene fra innenlands luftfart utgjør om lag 2 pst. av Norges nasjonale utslipp, men også disse utslippene må ned. CO₂-avgift og deltakelse i kvotesystemet EU ETS skal fortsatt være de viktigste virkemidlene for å oppnå utslippsreduksjoner i innenlandsk luftfart.

Det norske lufthavnnett, med korte avstander mellom lufthavnene, danner et godt utgangspunkt for å ta i bruk ny teknologi, og regjeringen ser på en rekke virkemidler for hvordan man best kan legge til rette for forskning, utvikling og testing av ny teknologi, inkludert muligheten for å inngå pilot- og utviklingskontrakter. I de nylig utlyste FOT-anskaffelsene, med avtaleoppstart

neste år, har vi bl.a. åpnet opp for innfasing av null- og lavutslippsfly allerede i førstkommende avtaleperiode.

Luftfarten skal fortsatt være en sektor med gode lønns- og arbeidsvilkår. Sosial bærekraft er noe av det aller viktigste denne regjeringen jobber med. God konkurranse mellom flyselskapene bidrar til attraktive tilbud for de reisende og lave priser. Det store kostnadspresset i luftfarten kan drive fram forretningsmodeller som utfordrer arbeidstakernes rettigheter. I meldingen varsler vi at Luftfartstilsynet vil styrke sin kontrollvirksomhet med arbeidsforhold i det norske innenlandsmarkedet. Regjeringen vil også bruke de nylig utlyste FOT-rutekontraktene til å klargjøre hvordan generelle krav i lovgivningen er å forstå, og håndheve disse i tråd med grunnlaget i kontraktene dersom det er nødvendig.

Til slutt vil jeg også – og ikke minst – komme innom flysikkerhet. Alt jeg har snakket om nå, kan på ingen måte gå på bekostning av sikkerhet. Sikkerheten i norsk luftfart er blant den aller høyeste i verden. Flysikkerhet er et resultat av det arbeidet som gjøres hos både luftfartsmyndighetene og luftfartsaktørene.

Regjeringen har med denne meldingen lagt ramme- og ambisjonene for framtidens luftfart, og regjeringens videre arbeid har selvfølgelig bare så vidt begynt. Nå starter arbeidet med å skape en sosial, geografisk, miljømessig og økonomisk bærekraftig luftfart.

Presidenten [12:13:03]: Det blir replikkordskifte.

Erlend Larsen (H) [12:13:15]: I budsjettet for 2023 vedtok Stortinget å be regjeringen sende på høring forslag om opptrapping av omsetningskrav for avansert biodrivstoff i luftfart, med forslag om et omsetningskrav på to volumprosent fra 1. juli i år. Jeg antar at høringsfristen er ute, men har ikke sett noen resultater av høringssvarene fra flybransjen. Bærekraftig drivstoff koster tre-fem ganger mer enn fossilt drivstoff. Det vil ramme norsk luftfart hardt økonomisk og kommer i tillegg til øvrige klimaavgifter de allerede må forholde seg til. Det er overveiende sannsynlig at flyselskapene vil tanke opp unødvendig mye drivstoff i utlandet for å spare kostnader ved høyere særnorske innblandingskrav. Motorene forbruker mellom 2,5 pst. og 3,5 pst. ekstra drivstoff per time av unødvendig vekt. Økte særnorske innblandingskrav kan med andre ord ende i økte utslipp.

Hvilke høringssvar har departementet mottatt, og hva tenker statsråden om å øke innblandingskravet til 2 pst. fra 1. juli?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:14:15]: Vi er ikke ferdige med den vurderingen i regjering, men jeg kan gjenta det jeg har sagt i tidligere sammenhenger: Vi er gjer-

ne ambisiøse når det gjelder innblandingskrav, men vi er også veldig opptatt av det perspektivet som representanten tar opp. Som representanten også er godt kjent med, utvikles det nå et godt regelverk i EU. Det er veldig mange argumenter som taler i retning av at vi bør være synkrone med den utviklingen som EU har når det gjelder opptrapping av innblanding, men dette har regjeringen ennå ikke tatt endelig stilling til.

Erlend Larsen (H) [12:14:49]: Det var godt å høre.

Neste spørsmål: Halv pris på flybillettene er bra for folk i distriktene. Kortbanenettet er like viktig for folk i distriktene som buss og trikk er for byfolk, men en kraftig prisreduksjon vil også øke etterspørselen og antall flyavganger betydelig. Regjeringen sier at de har forventet en økt etterspørsel på 12 pst. flere seter. I luftfartsmeldingen har Widerøe stipulert at de med dagens flyproduksjon kan holde Dash 8 i luften til 2035. Med lavere billettpriser og økt produksjon vil forventet levetid bli betydelig kortere.

Per i dag finnes det ikke noe reelt alternativt rutefly til Dash 8. Det jeg vil belyse, er at en velkommen reduksjon i billettprisene fort kan få en bumerangeffekt ved at det om noen år kan gå ut over tilbudet til distriktene fordi det ikke finnes tilgjengelige fly.

Mitt spørsmål til statsråden er da om regjeringen har en plan b for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rutefly.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:15:46]: Det er riktig at disse tingene henger sammen, men nå har vi nylig sendt ut anbudsdokumenter i markedet, og hvordan markedet svarer dem opp, er for tidlig å si. Det er selvfølgelig en del av utfordringen å ha tilstrekkelig med fly for å kunne dekke opp den kapasiteten, men vi har tro på at det lar seg løse. Vi vet også at det er mulig å skaffe fly i markedet for å kunne supplere den flyflåten som er, så vi er optimistiske med tanke på at vi skal kunne få til det løftet som regjeringen her legger til rette for, gjennom at vi får både økt kapasitet og lavere priser for dem som skal bruke FOT-rutene i særlig Nord-Norge og på Vestlandet.

Erlend Larsen (H) [12:16:32]: I luftfartsmeldingen skriver regjeringen at de vil se på «hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha, for å nøytralisere droner som flyr ulovlig». I Norge har vi tradisjon for at politiet har monopol på maktbruk. Derfor skaper den setningen tvil om hva som er regjeringens planer om å nøytralisere droner.

I dag er ikke engang politiets myndighet for maktbruk mot ulovlig dronebruk avklart. Her er regjeringen langt på etterskudd. Regjeringen Solberg sendte et forslag til ny lov om elektronisk kommunikasjon på høring

i 2021. Loven inneholder hjemler for politiet til å bruke frekvenser for å uskadeliggjøre droner. Nå har det gått to år uten at politiets lovgrunnlag er avklart. Mitt spørsmål til statsråden er da hvilke tanker han gjør seg om hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha, for å nøytralisere droner som flyr ulovlig.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:17:24]: I all hovedsak vil jeg vise til at regjeringen har nedsatt en arbeidsgruppe som består av Justisdepartementet, Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet, og som skal se på hvordan staten skal bidra til forebygging av uønskede hendelser, og hvordan vi skal bekjempe ulovlig droneflyging og kriminalitet som er relatert til bruk av droner. Så er det nok nyanser i dette som representanten trekker fram. Det er vel riktig at politiet oppfatter at de har lovhjemmel for inngrep mot ulovlig droneflyging, men det er kanskje det som handler om jamming det har vært noe usikkerhet om. Det er riktig som representanten sier, at det er belyst i forslag til en ny lov som har vært på høring, og det vil selvfølgelig regjeringen komme tilbake til når man legger fram en ny ekomlov.

Mona Fagerås (SV) [12:18:30]: I går kunne vi lese i Dagens Næringsliv at SAS og Norwegian gikk sammen ut og sa at de alene ikke kunne klare å kutte klimagassutslippene med 45 pst. fram mot 2030. Jeg deler bekymringen. Det er viktig å få på plass et klimapartnerskap i luftfarten for å sikre at vi når klimamålene våre innen 2030 om nullutslipp i 2050, og forpliktende mål, tiltak og virkemidler må på plass for å sikre dette. Regjeringspartiene er i innstillingen ikke med på dette og vil etter alle solemerker i dag stemme imot. Så sa imidlertid ministeren til NTB i morges at dette er noe som skal vurderes. Hvor lang tid tar det å vurdere dette, og mener ministeren at dette er et godt forslag som vil kutte utslippene som trengs?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:19:29]: Det er bra at jeg fikk det spørsmålet, for da kan vi klargjøre det. Regjeringen ønsker å prioritere klimapartnerskap med de næringene som står for de største utslippene, og hvor potensialet for å redusere utslippene er størst. I første omgang har vi invitert prosessindustrien, maritim næring og bygg og anlegg, og så vil regjeringen etter hvert ta sikte på å invitere flere næringer inn i klimapartnerskap. Der er flybransjen aktuell, men vi vil ta endelig stilling til det når vi har høstet noe erfaring fra arbeidet med de første partnerskapsavtalene.

Mona Fagerås (SV) [12:20:04]: Takk for svaret. Jeg har et litt kortere spørsmål som går på det franske dekretet av 2006. Kommer regjeringen til å gjøre en grundigere vurdering av hvordan intensjonene i det franske

dekretet kan komme til anvendelse også i Norge? Vurderingen mener jeg burde avklare om de franske reglene har styrket muligheten for likere konkurransevilkår i luftfartsselskaper, samt om en lignende løsning kan bidra til at alle som driver sin virksomhet i det norske markedet, kan pålegges å følge norske regler for virksomheter.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:20:47]: Her er vi helt enige i intensjonene, og jeg oppfatter det slik at den franske lovregelen som det vises til, har som formål å sikre at franske arbeidstakerrettigheter blir respektert når utenlandske flyselskaper driver ruter i Frankrike.

På samme måte må skatteregler, trygde regler og andre offentlige regler respekteres for å sikre rettferdig konkurranse. Den bruken som vi kjenner til av dekretet fra 2006 fra franske domstoler, viser at vi allerede har tilsvarende regler i norsk rett. Vi har skatteavtaler som regulerer skatteplikten, og vi har trygdekoordineringsregler som regulerer det som skal betales av trygdeavgift og arbeidsgiveravgift til staten. Vi har regler om utsendte arbeidstakere som innebærer at vi krever at utenlandske flyselskaper skal gi sitt personell norske arbeidstakerrettigheter. Vi skal selvfølgelig dykke ned i dette en gang til, men det er ikke noe poeng i seg selv med dekretet fra 2006 hvis vi allerede har virkemidlene. Vi er enig i intensjonen, og vi skal samme sted.

Presidenten [12:21:51]: Replikskordskiftet er avsluttet.

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

Tage Pettersen (H) [12:22:05]: Som representant fra Østfold, og ikke minst flyplasskommunen Moss, klarer jeg ikke å holde meg helt unna denne debatten.

I meldingen kan vi lese at 90 pst. av befolkningen har tilgang til en lufthavn innen 90 minutters kjøretid, og at ni lufthavner er godkjent for rutetrafikk, men hvor det i dag ikke går flyruter. De fleste tenker nok at de ti prosentene av befolkningen som har mer enn 90 minutters reisevei til nærmeste flyplass, bor i store deler av Distrikts-Norge. Så feil kan man ta. Store byer som Sarpsborg, Fredrikstad og Halden har en reisevei som er lengre, og i denne delen av Østfold bor det rundt 180 000 mennesker. Samtidig ligger en av landets mest moderne og effektive terminalbygg mørklagt midt i fylket – sist brukt som vaksinesenter under pandemien.

Fra Høyres side merker vi oss det store ønsket om å gjenetablere sivil flytilbud fra Moss lufthavn Rygge, og vi ønsker også nye flyruter velkommen dersom og når markedet måtte åpne for det.

Regjeringen har sagt at de vil utrede framtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn, inkludert hvordan

Sandefjord lufthavn og Moss lufthavn Rygge vil påvirke behovet for rullebanekapasitet ved Oslo lufthavn. Den utredningen er det åpenbart stilt store forventninger til, og samferdselsminister Jon-Ivar Nygård fra Fredrikstad har et stort ansvar på sine skuldre. Jeg tror få flyplassentusiaster i vårt felles hjemfylke har glemt leserinnlegget Nygård hadde på trykk 11. september 2021. Der skrev han:

«Østfold Arbeiderparti mener Avinor bør kjøpe terminalbygget på Rygge sivile lufthavn og dermed sikre kontrollen på denne viktige infrastrukturen i Østfold.»

Og videre:

«Østfold Arbeiderparti mener Rygge bør bli avlastningsflyplass for Gardermoen så snart som mulig.»

Da gjenstår det å se om Nygård konkluderer med det samme nå når han er samferdselsminister.

Høyre er tydelig på at det er viktig å legge til rette for etablering og videreutvikling av flyplasser, også utenfor Avinors system. Stabile rammebetingelser er en viktig forutsetning for dette, og regjeringens inngrep i taxfree-ordningen er et eksempel på et politisk grep som skaper særlige vanskeligheter for mindre, private lufthavner. Derfor er jeg glad for at Høyre i dag er med og fremmer et forslag der vi ber regjeringen legge til rette for realistiske og forutsigbare rammer for driften av ikke-statlige lufthavner, og at regjeringen må gjøre en gjennomgang av de økonomiske konsekvensene av endringen som ble gjort i taxfree-ordningen i statsbudsjettet for 2023, før de kommer tilbake til Stortinget på egnet måte.

Erlend Larsen (H) [12:25:03]: Innblanding av bærekraftig drivstoff er den raskeste og mest effektive metoden for å redusere flyenes klimaavtrykk. Solberg-regjeringen innførte et særnorsk innblandingskrav på en halv prosent – det har gitt oss mye kunnskap om ordningen. Det er viktig at Norge følger EUs kommende krav til innblanding. Det vil gi best effekt for klimaet vårt.

De kommende kravene til innblanding av bærekraftig drivstoff skaper store muligheter for Norge, norsk industri og norske arbeidsplasser. Norge har gode forutsetninger for å få en velutviklet industri, ikke minst med tanke på tilgangen til råstoffer og kunnskapene vi har utviklet i oljebransjen. Skal vi få til dette, må vi ta de rette grepene nå.

Vi i Høyre foreslo for mer enn ett år siden at regjeringen skulle etablere et grønt luftfartsprogram. Det ble nedstemt, og norsk industri og verdiskaping har mistet mye av initiativet vi kunne hatt. Luftfartsmeldingen er lite ambisiøs på denne industrielle muligheten, som kan vokse gjennom god forvaltning som luftfarten er en del av, og som de ønsker å være en del av. Det var godt å høre

at Fremskrittspartiet i debatten informerte at de vil støtte Høyre, Venstre og SV i forslagene om å satse på norsk industri.

Det foregår mye spennende forskning på elfly, bl.a. på Jarlsberg ved Tønsberg. Elfly har sine klare begrensninger, men teknologien går fort. I vårt forslag for ett år siden lå det også forslag om å samle industri, forskningsinstitusjoner osv. for å få til en raskere teknologiutvikling. Dette ble, som nevnt, nedstemt i Stortinget. Luftfartsmeldingen er lite ambisiøs også på dette området.

Vi foreslår sammen med SV og Venstre at det etableres klimapartnerskap. Dette er noe bransjen, universiteter og mange flere etterlyser. Flybransjen ønsker å etablere et klimapartnerskap med myndighetene, slik at de kan diskutere konkrete og helhetlige løsninger for det grønne skiftet. Et klimapartnerskap vil samle alle gode krefter i Norge for å utvikle teknologi og metoder for å redusere klimaavtrykket. Beklageligvis ser det ut til at også dette forslaget blir nedstemt i Stortinget.

Vårt initiativ med klimapartnerskap er betydelig mer ambisiøst enn det samferdselsministeren orienterte om i replikkunden nå nettopp. Vårt forslag inkluderer hele luftfarten og alle bransjene som er knyttet til teknologiutvikling der. Jeg tror at en satsing på grønn teknologi er svært viktig for klimaavtrykket, og at det er viktig for utviklingen av norske arbeidsplasser og verdiskaping. Beklageligvis er dette en vei regjeringen ikke vil gå.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:27:46]: Jeg fikk en hilsen fra Østfold, så da er det kanskje ønsket at man hilser tilbake.

Det representanten Pettersen pekte på, er det regjeringen nå er i gang med knyttet til behovet for tredje rullebane. Der er det nedsatt et utvalg, og en del av mandatet som det utvalget har, er å se på hvorvidt de to øvrige lufthavnene som ligger på hver sin side av Oslofjorden, altså Torp og Rygge, kan ha en rolle i å avlaste. Det er for tidlig å si hva som kommer ut av det, men det er det ekspertutvalget skal levere på innen sommeren 2024, altså neste år.

Når man skriver historie, er det også viktig å ta med seg at denne flyplassen fikk et skudd for baugen – det var under en annen regjering – ved en flypassasjeravgift som ble innført en sen nattetime. Det slo ikke spesielt heldig ut. Denne regjeringen har i alle fall ingen annen ambisjon for Rygge enn at vi ønsker flyplassen velkommen, og har ingen hindringer som ligger i veien for det. Men akkurat slik verden ser ut nå, vet representanten og resten av salen at det er krevende tider i norsk luftfart. Hovedutfordringen for den flyplassen vi snakker om, er

tross alt at det ikke har vært noen som per nå har ønsket å fly derfra.

Presidenten [12:29:03]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [12:29:07]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug og Morten Stordalen om å prioritere E39 Veibust–Blindheim–Breivika (Innst. 297 S (2022–2023), jf. Dokument 8:126 S (2022–2023))

Presidenten [12:29:26]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Geir Inge Lien (Sp) [12:29:47] (ordfører for saka): Først vil eg få takke forslagsstillarane for representantforslaget, og komiteen for eit veldig godt samarbeid i saka.

Det denne saka dreier seg om, er den mest trafikkerte vegstrekninga på E39 i Møre og Romsdal som har ein ÅDT på over 20 000 bilar i døgnet. Strekninga Veibust–Blindheim–Breivika er òg ulykkesutsett.

Planarbeidet er i gang. Kommunar, fylkeskommunar og ikkje minst Statens vegvesen prioriterer strekninga E39 Veibust–Blindheim–Breivika. Dette er eit prosjekt som kan byggjast ut gjennom ramma av mindre investeringstiltak og er prioritert i Statens vegvesens gjennomføringsplan for perioden 2022–2027.

Senterpartiet og Arbeidarpartiet i regjering vil leve ein ny NTP i 2024. Der vil dette prosjektet på nytt kunne løftast og prioriterast frå fylkeskommunen si side. Dei prioriteringane som kjem frå eit samla fylke, vil verte lytta til.

Betre framkome og trafikktryggleik ligg til grunn for samferdselspolitikken til regjeringa. Utbetring av ulykkesutsette flaskehalsar er ein viktig del av å sikre samferdsel i dette landet. Dette prosjektet er heilt klart eit slikt prosjekt.

Bakgrunnen for representantforslaget frå Framstegspartiet lyder som følgjer:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen plan for snarlig realisering av E39 Veibust–Blindheim–Moa i Sula kommune

og Ålesund kommune. Det skal også legges frem en egen finansieringsplan for utbyggingen når planlegging og prosjektering er klart.»

Ja, eg er glad for at strekninga får det nødvendige fokuset, og eg er glad for at dette no vert sett på dagsordenen. Likevel synest eg det er rart at det kjem frå nettopp Framstegspartiet, for den tidlegare Framstegspartistatsråden frå Møre og Romsdal i Ernas regjering tok strekninga Veibust–Blindheim–Breivik ut av Bypakke Ålesund, fordi dei meinte ho vart for stor. Den investeringa som då skjedde, er i gang, og dette kunne no òg ha vore under bygging. Dette prosjektet er dessverre teke ut og stansa av Framstegspartiets eiga regjering.

Dette er eit viktig prosjekt som Senterpartiet heiar på, og vi vil jobbe for å få dette realisert snarast mogleg.

Liv Kari Eskeland (H) [12:32:47]: Det er ikkje vanskeleg å forstå utolmodet til forslagsstillarane etter å få fortgang i dette prosjektet. Komiteen har ved sjølvsyn sett dei prosjekta som er ønskte i Møre og Romsdal, og dette er eit av dei. Samtidig er det krevjande for Stortinget å ta stilling til slike enkeltprosjekt parallelt med at Nasjonal transportplan no er under revidering, og Stortinget bør vera varsam med å gå inn i enkeltforslag utan å ha heilskapen med oss, om det då ikkje er heilt spesielle forhold som har gjort at det fortener Stortingets merksemd.

Difor kjem Høgre til å stemma mot dette framlegget i dag. Likevel: Me skal byggja landet for framtidige generasjonar, og skal me syta for at næringslivet får gode rammevilkår, er det utelukkande slik at infrastruktur er ein av dei topp tre sakene som næringslivet løftar når me spør kva som skal til for å skapa gode rammevilkår for næringslivet og for framtidige arbeidsplassar.

Difor er det bra at Framstegspartiet stadig løftar fram viktige prosjekt. Denne store diskusjonen og prioriteringane bør altså skje i rullering av Nasjonal transportplan. Då har me det faglege grunnlaget på plass og vurderingane til fagetatane med oss.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:34:20]: Her var det verkeleg mykje å ta fatt i, og eg skal starte med siste talar og Høgre. Det er ganske spesielt at det må eit veldig sterkt Framstegsparti til for at Høgre skal begynne å drive Høgre-politikk. Det viste vi i regjering, for då bygde vi faktisk veg og prioriterte viktige vegar. No stemmer Høgre imot dei aller fleste vegprosjekta som vi fremjar, sjølv om dei sit i opposisjon. Det forstår eg lite av. Men eg forstår kanskje dette, for denne strekninga tok Høgre faktisk ut av sitt forslag til NTP, som ikkje vart vedteke, men som vart lagt ved protokollen, og som berre hadde støtte frå Venstre og Kristeleg Folkeparti. Framstegspartiet støtta ikkje den NTP-en. Vi hadde vår eigen. Vi la inn

denne strekningen fordi han er ein av dei farlegaste vegstrekningane i Noreg og definitivt ein dødsveg.

Eg synest det er rart at ein ikkje kan sjå framover for desse dødsvegane. Vi har Skaret–Hønefoss på E16, og vi har Blindheim–Breivika–Veibust, dette området, som to heilt klare døme på strekningar i Noreg der det er mange alvorlege ulykker, også dødsulykker. Vi må gjere alt vi kan for å stoppe det. Då eg såg det statsråden svarte sine eigne ordførarar angående Skaret–Hønefoss, er det eigentleg ikkje rart å sjå svaret vi får her knytt til denne dødsvegen, den mest trafikkerte vegen i heile Møre og Romsdal med over 20 000 bilar på ein tofeltsveg, der det seinast for kort tid sidan, under eitt år, var ei alvorleg ulykke med tre dødsfall, og litt lenger sør, noko seinare, eit nytt dødsfall. Det er alvorleg når slikt ikkje vert teke fatt i.

Det vert vist til, også frå saksordføraren, at dette vegområdet skal byggjast ut og er prioritert av Statens vegvesen. Det er det slett ikkje, det er ikkje riktig. Det som vart vist til av statsråden, er at det er gjeve 5 mill. kr til sjølve Veibustkrysset, for å sjå på ei løysing for det. Det har ikkje skjedd.

Eg var ikkje i Stortinget i førre periode, og eg var heller ikkje i regjering. Eg har utfordra både dagens regjering og dagens politiske parti på kva ein har tenkt å gjere med slike vegstrekningar, der det er alvorlege dødsulykker og på mange måtar livsfarleg å køyre. Det er det som er viktig, det er her og no vi må sjå på det. Eg får garantert eit svar frå statsråden om at tidlegare regjering gjorde slik og slik. Det er heilt uinteressant. Det er kva ein ønsker å gjere frå no og framover og dagens sak som gjeld. Dette er ein dødsveg, og det burde openbert ha vorte støtta av dei andre partia.

Vi ber om ein plan. Det er greitt at det kjem i ein NTP, men då hamnar det i det store sluket. Her burde ein kunna gått inn og teke dei viktige vegane, der det er mange dødsulykker, og sett på dei spesielt. Eg er ikkje imponert over at vi ikkje får støtte.

Eg fremjar framlegget vårt.

Presidenten [12:37:18]: Dermed har representanten Frank Edvard Sve tatt opp det forslaget han refererte til.

Mona Fagerås (SV) [12:37:33]: Vi i SV er enig med Fremskrittspartiet i at veiprosjektet Møreaksen er feil prioritering av veipenger. Møreaksen er i altfor stor grad ny vei, som vil gå gjennom ny trasé, med betydelige inngrep i kulturlandskap, med nedbygging av myr og med store klimagassutslipp. Møreaksen vil skape ny biltrafikk og mer klimagassutslipp.

Vi er også enig i at flaskehalser som Veibustkrysset bør prioriteres før Møreaksen. For det er riktig, som forslagsstillerne, altså Fremskrittspartiet, påpeker: Dette er

den store flaskehalsen i Ålesund, og Veibustkrysset er en stor utfordring der.

Jeg vil likevel minne Fremskrittspartiet om at dette er en strekning som opprinnelig lå inne i bypakken for Ålesund, men da Solberg-regjeringen og Fremskrittspartiets minister skulle slanke Bypakke Ålesund, ble denne strekningen prioritert bort – av Fremskrittspartiets samferdselsminister. I motsetning til representanten Sve synes jeg ikke det er helt uinteressant å få fram hva Fremskrittspartiets egen minister har gjort.

Det mest naturlige for denne strekningen nå er å få på plass planarbeidet. Prioriteringer mellom store veiprojekter vil være naturlig å ta inn i behandlingen av ny NTP, slik at vi kan prioritere helheten, slik representanten fra Høyre var inne på. Som kjent skal ny NTP legges fram om et års tid. Da får vi gode muligheter til å diskutere dette krysset.

André N. Skjelstad (V) [12:39:47]: Det er korrekt at representanten Sve ikke satt her i forrige periode, men dette huset fungerer jo sånn at vi for så vidt er nødt til å ta med oss hva som er vedtatt før. Jeg mener at dette er et stort og viktig prosjekt. Som representanten Fagerås nå sa, lå dette i utgangspunktet inne i den tidligere bypakken. Det betyr ikke at dette er mindre viktig av den grunn. Jeg synes likevel at det naturlige her – vi slutter oss til flertallet i komiteen, bortsett fra Fremskrittspartiet – er at dette kommer når vi får NTP-en om et års tid. Derfor stemmer vi sammen med flertallet i komiteen og ikke sammen med Fremskrittspartiet, selv om vi synes dette er et særs viktig prosjekt.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:40:59]: Strekningen E39 Veibust–Blindheim–Moa går gjennom Ålesund og Sula kommuner i Møre og Romsdal. Veien er hovedinnfartsåre mot Ålesund fra sør og er en av de mest trafikerte i fylket, som flere har vært innom. Det var om lag 22 000 biler per døgn i gjennomsnitt i 2022. Både Blindheimstunnelen og Moatunnelen har bare ett løp, og trafikken stopper ofte i tunnelen i rushtidsperiodene morgen og ettermiddag. Det er også riktig, som det ble sagt, at strekningene er ulykkesutsatt, og det er daglige forsinkelser og framkommelighetsproblemer. Små uhell kan gi lange køer og ringvirkninger langt utenfor planområdet.

Så vidt jeg forstår, var i hvert fall deler av dette prosjektet inne i tidligere forslag til Bypakke Ålesund, men det ble tatt ut av lokale myndigheter etter en nærmere gjennomgang av kostnader og inntekter i pakken. Jeg mener det er riktig beskrevet, som det ble sagt i salen her, at det var etter påtrykk fra daværende regjering, med Solvik-Olsen som statsråd. Jeg må si at jeg slutter meg til de øvrige i salen når jeg sier at det må være inter-

essant å se hva politikere gjør når de har makt. Det mener jeg vi faktisk må tåle å få høre i salen.

Strekningen E39 Vegsund–Breivika er heller ikke prioritert i gjeldende nasjonal transportplan. Statens vegvesen vil likevel vurdere utbyggingen av E39 Veibustkrysset innenfor rammen til mindre investeringstiltak på kapittel 1320, post 30, Riksveiinvesteringer.

Jeg registrerer at Fremskrittspartiet, som generelt er imot bompenger – i hvert fall sier at de er det, og som også er kritisk til bompengepropellet i vedtatt Bypakke Ålesund – er de som roper høyest om at også denne strekningen skal prioriteres. Slik jeg ser det, må alle prioriteringer, altså alle veiprojekter, uansett vurderes innenfor realistiske økonomiske rammer. I praksis vil det si at finansieringen enten må bestå av statlige midler og/eller bompenger.

Som salen er godt kjent med, vil regjeringen om ca. et år legge fram en ny nasjonal transportplan, for 2025–2036. Her vil alle veiprojekter, inkludert det prosjektet vi debatterer her i dag, bli vurdert opp mot hverandre innenfor ansvarlige økonomiske rammer. I arbeidet med å utforme regjeringens forslag til ny NTP vil jeg selvfølgelig lytte til lokale prioriteringer i Møre og Romsdal. Det er jo en høringsprosess knyttet til dette, så jeg ser fram til å høre hvordan fylkeskommunen prioriterer.

Ved behandlingen av ny nasjonal transportplan i 2024 vil Stortinget få rikelig anledning til å drøfte prioriteringer av dette prosjektet opp mot andre aktuelle veiprojekter i den kommende tolvårsperioden.

Presidenten [12:43:43]: Det blir replikkordskifte.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:43:58]: Det som er litt spesielt, er at ein viser til at ein skal satse på viktige vegar i distrikta for å få ned talet på dødsulykker. Det var 118 dødsulykker i Noreg i 2022, og ministeren har vore veldig tydeleg på at ein skal gjere alt ein kan for å få det talet ned.

E39 Veibust–Blindheim–Breivika, som er omtalt her, er eit av dei verste ulykkesområda vi har i Møre og Romsdal. Det var fire dødsulykker for ikkje altfor lang tid tilbake. Kan ministeren forklare kva slags styringssignal ministeren har gjeve Statens vegvesen, som gjer at dei har kome tilbake med eit forslag til NTP der dette området er teke heilt ut?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:44:46]: Ja, det kan jeg veldig enkelt forklare. Det handler ikke om dette prosjektet, men om hvordan prosessen med NTP er. Da bes våre etater og virksomheter komme tilbake med en prioritert liste, slik de ser det ut fra faglige vurderinger, gjerne tungt basert på samfunnsøkonomisk nytte innenfor noen teoretisk beregnede rammer. Det er in-

gen fasit, men det er et utgangspunkt for de vurderingene som vi fra regjeringens side skal gjøre i arbeidet med ny NTP. Ny NTP legges fram våren 2024. I forkant av det skal vi også ha politiske prosesser hvor vi involverer fylkeskommunene. Så det er masse prosess før vi får en output i den andre enden. Det betyr ikke at man kan være sikker på at dette prosjektet kommer med, men heller ikke det motsatte.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:45:31]: Det gjeld ei uttale frå fleire i salen, også frå ministeren, om at E39 Blindheim–Breivika og det som er omtalt her, låg inne i Bypakke 1 og at førre regjering tok det ut av bypakken. Det vart sagt av statsråden frå talarstolen no. Eg har undersøkt det undervegs for å sjekke min eigen hukommelse. E39 Veibust–Blindheim–Moa har ikkje lege inne i Bypakke 1, men i Bypakke 2, som ikkje er fremja. Det var Bypakke 1 tidlegare regjering og statsråd kutta i, ikkje Bypakke 2, som omhandlar dette området.

Er ministeren heilt sikker på at dette prosjektet har lege inne i Bypakke 1 – ja eller nei?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:46:15]: Nei, jeg er ikke helt sikker på det, men jeg vet at det ble tatt ut av lokale myndigheter etter en nærmere gjennomgang av kostnader og inntekter i pakken. Det ble gitt styringssignaler fra den foregående regjeringen om at man skulle slanke bypakkene, og jeg antar at det har fått gjeldende virkning også for denne.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:46:31]: Eg er ikkje fornøgd med svaret, for ein har vore veldig tydeleg på talarstolen her og sagt at dette vart teke ut av førre statsråd. Det er, slik eg oppfattar det, ikkje riktig. Bypakken som ein skalerte ned under førre regjering, med Jon Georg Dale som statsråd, var Bypakke 1. Der fekk ein beskjed om å gå tilbake og få ned kostnadene. Dette prosjektet ligg langt bak med tanke på planlegging og låg inne med ca. 2 mrd. kr i førre NTP, altså NTP-en bak der igjen. Men staten og Vegvesenet har ikkje kome langt i planlegginga og har på langt nær klart å kome inn i verken den eine eller andre bypakken.

Eg forventar at statsråden svarar riktig: Låg dette prosjektet inne i Bypakke 1 – ja eller nei?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:47:22]: Det klarer jeg ikke å svare spesifikt på. Det jeg refererte til, er at den ble tatt ut av lokale myndigheter, og så mener jeg det er riktig at det var etter påtrykk fra sentrale myndigheter. Hvis det er feil, har jeg ingen problemer med å beklage det. Poenget er at den foregående regjeringen delte opp en rekke av bypakkene i flere faser. Hensikten var å slanke dem, og det står seg.

Presidenten [12:47:43]: Replikordskiftet er omme.

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

Frank Edvard Sve (FrP) [12:47:57]: Det er slik at underteikna og Framstegspartiet har gjort framlegg om dei store, viktige prosjekta i Møre og Romsdal og i resten av landet. Stort sett dei fleste prosjekta vi har sett fram framlegg om, har vorte stemt ned av dei andre partia.

I Møre og Romsdal har vi fremja framlegg om å prioritere E136 frå Ålesund til Bjørli. Det vart stemt ned av Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Høgre, som er dei store partia i Møre og Romsdal. Dei gjorde nesten det same med rv. 15 Strynefjellet. Der var rett nok Høgre med, og det var veldig bra, men Senterpartiet og Arbeidarpartiet stemte imot eit framlegg der dette skulle verte behandla og sett i gang med i fyrste seksårsperioden. Og no gjeld det den mest trafikkerte vegen i Møre og Romsdal, E39, Veibust–Blindheim–Moa, som også ser ut til å verte stemt ned.

Det er spesielt at vi i mange valkampar ser at det er desse tre store partia, som nemnt, som snakkar veldig mykje om å prioritere samferdsel, også i mitt eige heimfylke. Men når vi kjem til praksis, viser det seg at ein ikkje gjer det. Så er ein veldig oppteken av å vise kva andre har gjort tidlegare. Det kan ein sikkert gjere, men det er viktig at ein fokuserer på styring og det ein skal gjere framover sjølv.

Saksordføraren var inne på det og sa ein del om at Statens vegvesen skulle prioritere dette innanfor små rammer. Det er sjølv sagt umogleg. Det ein snakkar om i så måte er Veibustkrysset – det har det ikkje skjedd noko som helst med. Vegvesenet prøver å stoppe det med at det ikkje går etter handbøkene og så vidare, så det står i stampe.

Når det gjeld strekninga Veibust–Blindheim–Moa, kostar det fleire milliardar kroner for å kunne gjere noko med det, og ein veit heller ikkje enno kvar traséane skal gå. Og når ein har brukt 800 mill. kr på planlegging av Møreaksen, har dette prosjektet, som kanskje er det mest alvorlege prosjektet i Møre og Romsdal, dotte ned av ein stol og ikkje fått den nødvendige planlegginga. Ein veit enno ikkje kvar vegen skal gå.

Det er spesielt at ein held fram med å stemme imot eit slikt prosjekt. Vi ynskjer å lyfte opp desse prosjekta og kjem til å gjere det vidare. Når vi eventuelt kjem i ny regjering om to år, er vi klare til å kunne gjere noko med desse prosjekta.

I Møre og Romsdal er transport og næringstrafikk også viktig – som går frå Søre Sunnmøre med Hareid og Ulstein og heile det indre området og gjennom dette området og forverrar trafikken betydeleg. Difor er dette trafikkområdet svært viktig å få gjort noko med, både for

trafikken, for trafikktryggleiken og ikkje minst for næringstrafikken.

Eg vil beklage at dette vert stemt ned av partia, og eg synest det er veldig synd at partia i Møre og Romsdal, altså Høgre, Arbeidarpartiet og Senterpartiet ikkje er med på å støtte eit framlegg der ein ber om ein plan for å få gjort noko med eit av dei viktigaste vegprosjekta i Møre og Romsdal.

Geir Inge Lien (Sp) [12:51:09]: Eg vil starte med å takke for debatten.

Eg må likevel få lov til å skyte inn at eg finn det noko forunderleg at representanten Frank Sve står og seier at Arbeidarpartiet, Høgre og Senterpartiet jobbar imot vegstrekningar som E136/E39. E136 la då verkeleg regjeringa Framstegspartiet var med i, inn i Nye Vegar, og då er det opp til Nye Vegar sjølv å styre det. Det er måten dei har valt at dette skal fungere på, som skal bestemme kva tid det prosjektet vert prioritert eller ikkje. Vi er på. Vi vil gjerne. Fylket har einstemmig sagt at E136 er det største og viktigaste prosjektet, og at det bør verte prioritert og verte bygd. No er det opp til Nye Vegar. Framstegspartiet og Frank Sve har gjeve frå seg all makt i denne sal til Nye Vegar.

Når det gjeld E39 og denne saka, er Veibust–Blindheim–Breivika ei veldig ulykkesutsett strekning, det er ikkje tvil om det, og det er ei strekning som har mykje trafikk, over 22 000 bilar i døgnet. Det er klart at her trengst det at ein gjer noko. Tida går. Eg tenkjer berre at eg vil gje tilbakemelding til Frank Sve om at her kunne vi ha vore i gang. Viss statsråden til Framstegspartiet hadde vore seg bevisst ansvaret sitt, kunne ein absolutt ha vore delvis i gang på strekninga.

Eg må berre seie at vi i Senterpartiet, og regjeringa, skal gjere vårt for at dette prosjektet vert løfta opp. Då er det viktig at komande fylkesting, og òg det fylkestinget som sit no, er samde. Det er klart at Stortinget lyttar veldig til det når eit samla fylke seier kva prosjekt som skal prioriterast. Dette er heilt klart eit prosjekt som burde ha vore sett i gang, og som vi sjølv sagt heiar på.

Presidenten [12:53:04]: Representanten Frank Edvard Sve har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:53:17]: Det er ikkje korrekt at ein har gjeve frå seg all makt når det gjeld E136. Den viktigaste strekninga og den med tyngst trafikk, frå Ålesund til Vestnes, ligg i porteføljen til Statens vegvesen. Statens vegvesen har tydelegvis etter signal frå regjeringa føreslått å ta ho heilt ut av NTP – ut av NTP i sin heilskap. Resten av strekninga, frå Vestnes til Bjørli, er hos Nye Vegar. Vi er veldig glade for at det ligg hos Nye Vegar, for då er det faktisk ei moglegheit for at det

vert realisert – dagens regjering vil jo ikkje bygge veg, og då er det riktig. Eg synest det er spesielt at saksordføreren kan seie noko slikt. Som busett i Vestnes burde han vite kven som har ansvaret for dei ulike traséane på ein veg som er rett utanfor stovedøra hans.

Presidenten [12:54:05]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8.

Sak nr. 9 [12:54:09]

Redegjørelse av kultur- og likestillingsministeren om status i arbeidet med å fremme likestilling og mangfold i alle sektorer

Statsråd Anette Trettebergstuen [12:54:25]: 51 480 barn kom til verden i Norge i fjor. Det var 26 000 gutter og 25 000 jenter. Realiteten er at de 25 000 jentene allerede fra fødselen av vil møte noen større og mer særegne utfordringer og barrierer enn de 26 000 guttene. Disse barna ble ikke født inn i et samfunn der alle har samme frihet og samme mulighet til å leve det livet de selv ønsker, uavhengig av kjønn, om du er skeiv eller har en funksjonsnedsettelse. Det er fortsatt skjevheter og urettferdigheter i landet vårt – strukturelle urettferdigheter som får konsekvenser. Dessverre har arbeidet med å rette opp i dette gått for sakte for lenge.

Fortsatt ser vi en høy grad av kjønnsdelte utdanningsvalg i samfunnet. Kvinner jobber mer deltid enn menn, kvinner har lavere inntekt enn menn, og selv om kvinner i flere år har vært i flertall i høyere utdanning, er kvinner sterkt underrepresentert i toppstillingene i næringslivet. Når vi beregner bruttoinntekt – noe som også fanger opp bl.a. deltidsarbeid, kapitalinntekter og offentlige stønader – er vi der at for hver hundrelapp menn tjener her i landet, tjener kvinner bare rundt 70 kr. Penger er makt, og makt er penger. Skjevfordelingen av makt og penger rammer kvinners muligheter til å påvirke eget liv og samfunnet.

Kvinner blir oftere utsatt for vold i nære relasjoner, seksuell trakassering og negativ sosial kontroll. Vi har nylig blitt forelagt alarmerende voldtektstall. Samtidig ser vi at gutter oftere faller fra i skolen. Vi vet at mange menn sliter psykisk, og selvmordstallene er høye.

Skeive i Norge opplever diskriminering og hatkriminalitet. Kvinner og menn med funksjonshindringer utsettes for diskriminering på mange områder og møter stengsler som begrenser dem fra å delta i utdanning, i arbeidslivet og i fritidsaktiviteter.

Kort oppsummert: Historisk sett har vi utrettet mye og kommet langt med likestillingen i Norge. Fagbevegelsen har gått i front og vært en nøkkel til framskritt. Men mye gjenstår. Likestilling har aldri kommet av seg selv og vil heller ikke gjøre det i framtiden. Vi politikere har

et enormt stort ansvar for å ta grep og gjennom konkrete tiltak endre grunnleggende urettferdige strukturer.

Regjeringen setter arbeidet for en mer rettferdig fordeling, herunder mer likestilling, øverst på vår arbeidsliste. Alle skal ha like muligheter og samme frihet til å leve livet slik de selv ønsker. Vi har store ambisjoner og konkrete mål, og vi er allerede i gang med en forsterket og fornyet innsats på likestillingsfeltet.

Vi skal legge fram en strategi for likestilling mellom kvinner og menn i 2024. Det blir den første likestillingsstrategien noen gang fra en norsk regjering. Vi skal legge fram en melding til Stortinget om seksuell trakassering i 2024, og vi skal legge fram en likestillingsstrategi for maritim næring i første halvdel av 2023. I januar i år la vi fram en ny handlingsplan for bedre liv for skeive. Vi trapper opp likestillingsarbeidet, og vi setter fart.

Det er en stor glede å få stå her og orientere Stortinget årlig om status og innsats på det som i dag er ni viktige likestillingsområder.

Jeg vil begynne med å snakke om penger og økonomi, for et likestilt samfunn forutsetter at både kvinner og menn kan forsørge seg selv og være økonomisk selvstendige. Vi har et mål om full sysselsetting blant både kvinner og menn, og heltid skal være normen i arbeidslivet. Norge er et av landene med høyest sysselsettingsgrad i Europa. En av årsakene er at sysselsettingen blant kvinner er relativt høy. I 2022 var i overkant av 67 pst. av kvinnene i alderen 15–74 år sysselsatt. For menn var tilsvarende andel vel 73 pst. Heltidskultur er viktig. Det er viktig for å sikre økonomisk frihet og sentralt for arbeidstakernes medvirkning, trygghet og forutsigbarhet.

Det er fremdeles for lav sysselsetting blant kvinner med minoritetsbakgrunn, selv om sysselsettingen har økt noe de to siste årene. Innvandrerkvinner deltar i mindre grad i arbeidslivet enn befolkningen ellers, og sysselsettingsraten er særlig lav blant kvinner fra Afrika og Asia.

I 2022 jobbet 35 pst. av sysselsatte kvinner deltid. Til sammenligning var det 17 pst. menn. At altfor mange jobber deltid, er et stort problem i deler av arbeidslivet, og det rammer særlig kvinner. Flere må over på heltid. Vi har virkelig satset for å øke kvinners økonomiske selvstendighet og styrke deres posisjon i arbeidsmarkedet.

Hovedregelen i arbeidslivet er nå ansettelse på heltid, og la meg gå litt nærmere inn på noen av grepene vi har tatt. Om det er behov for deltidsansettelse, skal dette dokumenteres av arbeidsgiver og drøftes med de tillitsvalgte. Deltidsansattes fortrinnsrett er styrket ved at fortrinnsretten til utvidet stilling også skal gjelde framfor ny innleie i virksomheten, samt at deltidsansatte også skal ha fortrinnsrett til «ekstravakter og lignende», som det heter i loven. Denne endringen i arbeidsmiljøloven trådte i kraft i januar i år. Ikke nok med det, vi har satt av

15 mill. kr i år til regjeringens heltidspott, en treårig satsing med søkbare midler til gjennomføring av forsøksprosjekter for redusert bruk av deltid og økt bruk av heltid. Potten vil kunne gis til virksomheter som ønsker å innføre og prøve ut alternativ organisering, med det formål å få mindre omfang av deltid. Tildeling av midlene vil skje i samarbeid med partene i arbeidslivet.

Å få flere innvandrerkvinner i arbeid er et viktig mål for regjeringen. Innvandrere fra land utenfor EØS-området er en av gruppene som prioriteres ved tildeling av arbeidsmarkedstiltak.

Fortsatt tjener kvinner i gjennomsnitt mindre enn menn. Et viktig mål for regjeringen er derfor å redusere ulikhet og få ned inntektsforskjeller i Norge. I 2022 var kvinners lønn 87,6 pst. av menns lønn. Hva er grunnen til det? SSB peker på at årsaken er at mennene hadde høyere lønnsvekst, på 4,7 pst., mellom 2021 og 2022. For kvinnene økte lønnen med 4,4 pst. i samme periode. I tillegg var det generelt lav lønnsvekst i kommunesektoren. Der jobber det mange kvinner. En tilleggsfaktor kan også være lærerstreiken i fjor, som ble avsluttet med tvungen lønnsnemnd. Mange av de som jobber innenfor utdanning, har derfor ikke fått lønnsøkning i 2022. Den vil først bli utbetalt nå i 2023. Det positive er at ser vi bort fra kommunal forvaltning, hadde kvinner høyere lønnsvekst enn menn både i statsforvaltningen og i privat sektor. I sum økte likevel lønnsgapet. Å ta tak i de lønnsforskjellene er noe av det viktigste vi gjør.

Vi trenger og skal få kunnskap om hvorvidt plikten til lønnskartlegging i aktivitets- og redegjørelsesplikten i likestillings- og diskrimineringsloven virker. Vi vil få svar på hvorvidt lønnskartlegging er gjennomført i ulike virksomheter, om resultatene og hvilke tiltak som er satt i gang i bedrifter for å rette det opp. Senter for likestillingsforskning, CORE, skal også utrede mulighetene for å utvikle et system for å få oversikt over nasjonal status. Arbeidet skal ferdigstilles ved utgangen av 2023, og jeg ser fram til å orientere Stortinget om resultatene i neste års likestillingspolitiske redegjørelse. Arbeidet med å veilede om aktivitets- og redegjørelsesplikten er en hovedsatsing i Bufdir og følges også opp av Likestillings- og diskrimineringsombudet.

Sammen med arbeidslivets parter skal vi sette i gang analyser av lønnsforskjeller mellom kvinner og menn, og også av årsakene til disse. Regjeringen har satt ned et utvalg som skal vurdere omfanget og utviklingen av lønnsforskjeller og lavlønn i Norge. Det skal være ferdig i løpet av 2024. Vi har også satt ned et utvalg som skal se på utfordringer i lønnsdannelsen og norsk økonomi. Utvalget skal vurdere om økonomien har utviklingstrekk som bl.a. kan svekke oppslutningen om frontfagsmodellen. Utredningen skal være klar innen utgangen av 2023.

I næringslivet er det kjønnskjøvheter og likestillingsutfordringer. Til tross for den generelle likestillingsutviklingen i Norge er andelen kvinner i næringslivets topposisjoner på et lavt nivå, og det går for sakte framover. Mye tyder på at vi vil måtte vente helt til 2060 før vi har like mange kvinner som menn i de viktige operasjonelle stillingene. Det er et viktig politisk mål å sikre at norsk næringsliv kan møte omstillingsbehovene vi nå står overfor. Da må vi utnytte den samlede kompetansen i samfunnet. Dette gjelder også på styrenivå. Forvaltningen av selskapene hører under styret, og etter regjeringens syn er det viktig at kvinners kompetanse også utnyttes i arbeid med strategi, budsjetter og organisering av virksomheter.

Tallene taler for seg: Av styrerepresentanter i aksjeselskaper er 20 pst. kvinner og 80 pst. menn. For daglig ledere i aksjeselskaper er andelen 17 pst. kvinner og 83 pst. menn. Andelen kvinnelige styremedlemmer i aksjeselskaper er 20 pst. i 2023. Vi finner tilsvarende skjevheter i COREs topplederbarometer for 2022, som viser kjønnslikestillingstall for selskapsledelsen i de 200 største bedriftene i norsk næringsliv. Barometeret viser at 15,5 pst. av topplederne, 13 pst. av styrelederne og 32 pst. av styremedlemmene er kvinner.

I fjorårets redegjørelse sa jeg at vi kommer til å jobbe for bedre kjønnsbalanse på toppen i norsk næringsliv. Vi er i gang. I desember sendte regjeringen på høring et forslag til tiltak for bedre kjønnsrepresentasjon i selskaper. Både næringslivet selv og arbeidslivets parter må bidra i arbeidet på sine områder:

- Vi foreslår at flere aksjeselskaper, samvirkeforetak og boligbyggelag skal underlegges krav til styresammensetning. Disse kravene skal ikke gjelde for samtlige selskaper, og det er også foreslått ulike avgrenskingskriterier.
- Ledelse har et bredere perspektiv enn styresammensetning. I høringen er det derfor også skissert et forslag som kan legge til rette for en sertifiseringsordning for mangfoldsledelse.

De fleste høringsinstansene støtter forslaget om å innføre økt krav til kjønnsrepresentasjon i styrer. Flere høringsinstanser skriver at det ikke er ønskelig med slike regler, men at det er behov for det siden utviklingen går for sakte. Vi jobber nå med et forslag som skal legges fram for Stortinget.

På toppen i statlig sektor kan vi fastslå at det er god kjønnsbalanse. Mange års arbeid for kjønnsbalanse har gitt resultater, og vi vil jobbe for å opprettholde denne balansen. Dersom vi ser på toppledernivået i staten i 2022, i departementer og direktorater, var det 45 pst. kvinnelige ekspedisjonssjefer i departementene og 40 pst. kvinner som øverste leder i direktoratene. Blant departementsrådene var det åtte kvinner og åtte menn.

I statlig sektor er flertallet av lederne kvinner, 53 pst. av lederne var kvinner i 2022. Vi vil fortsette å følge med på utviklingen når det gjelder kjønnsbalanse blant toppledere i staten og rapportere på dette i statsbudsjettet.

Et viktig virkemiddel på likestillingsfeltet er aktivitets- og redegjørelsesplikten. Den slår fast at alle arbeidsgivere skal jobbe aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling. Plikten er også henvist til både i hovedtariffavtalen og i hovedavtalen i staten, og det er presisert at arbeidet skal skje i tett samarbeid med de tilknyttede. Vi har forventninger til at et slikt systematisk likestillingsarbeid vil bidra positivt til likestilling i staten.

Staten har direkte eierskap i 70 selskaper, og vi har tydelige forventninger til disse selskapene når det gjelder mangfold, likestilling og inkludering. Vi forventer at selskapene har tydelige mål og tiltak for å fremme og utløse verdien av økt mangfold, likestilling og inkludering i alle deler av organisasjonen. Ser vi på selskaper med statlig eierandel i 2021, var kvinneandelen blant administrerende direktører 34 pst., i konsernledelsen 41 pst og blant styrelederne 41 pst. Vi får oppdaterte tall for 2022 i statens eierrapport, som legges fram i juni 2023. Selskapenes arbeid på området følges opp i eierdialogen med staten.

Noen bransjer er mer kjønnskjevne enn andre. I maritim næring er kvinneandelen lav, særlig om bord på skip. I en rapport fra Høgskolen i Innlandet framgår det at kvinneandelen i maritim næring samlet sett var 21 pst. Kvinneandelen om bord på skip i 2021 var 11 pst. Det er for lave tall, og det krever handling.

Nye, grønne løsninger og økt digitalisering i maritim næring stiller nye krav til maritim kompetanse. Tilgangen på kompetent arbeidskraft har stor effekt på konkurranseevnen til norsk maritim næring og regnes som en av de største barrierene mot videre vekst i næringen. Regjeringen tar derfor sikte på å legge fram en likestillingsstrategi for maritim næring i første halvdel av 2023.

Vi har et kjønnsdelt arbeidsmarked, der kvinner og menn jobber i ulike deler av arbeidsmarkedet, i ulike yrker, næringer og sektorer. Det er et mål å bedre kjønnsbalansen i både høyere utdanning og forskning. Utfordringene er til dels komplekse. Kvinner og menn søker ikke i like stor grad til alle typer studier. Menn har statistisk sett dårligere karakterresultater fra videregående skole, noe som fører til at der det er mange kvinnelige søkere, utkonkurrerer kvinnene mannlige søkere. Profesjonsutdanningene er blant de mest kjønnsdelte utdanningene. Dette gjelder særlig utdanningene innenfor helse- og sosialfag, pedagogikk, lærer, teknologifag og informasjonsteknologi. Dette peker også helsepersonellkommisjonen på. Den mener at det er behov for en

jevnere kjønnsbalanse blant de ansatte i helse- og omsorgstjenestene, bl.a. fordi sammensetningen av de ansatte til en viss grad bør gjenspeile befolkningen. I dag er helsefagutdanningene sterkt kvinnedominert, og mange av helsefagutdanningene synes ikke å være attraktive for gutter.

Opptaksutvalget, som ble satt ned i april 2021, fikk i oppdrag å se på regelverket for opptak til høyere utdanning. Utvalget leverte sin rapport i desember 2022. De foreslo bl.a. å avslutte bruken av kjønnspoeng og benytte kjønnskvaliteter i stedet. Vi vurderer nå utvalgets anbefalinger. Helsepersonellkommisjonen støtter opptaksutvalgets forslag om kjønnskvaliteter til underrepresenterte kjønn. Kommisjonen mener imidlertid at det er viktig at pasientenes, brukernes og tjenestenes behov for bedre kjønnsbalanse mellom helsepersonell tillegges tilstrekkelig vekt når framtidig modell for opptakssystem skal fastsettes. Kommisjonens NOU er på høring og vil følges opp i relevante arbeider framover.

Vi jobber på flere hold for å bedre kjønnsbalansen i høyere utdanning og forskning. Stortingsmeldingen om profesjonsutdanningene skal legges fram av regjeringen våren 2024. Her vil vi presentere tiltak som kan bedre balansen i profesjonsutdanningene med kjønnsbalanse, og se på i hvilken grad personer med funksjonsnedsettelse, innvandrere og norskfødte med innvanderbakgrunn deltar og fullfører profesjonsutdanningene.

Forskningsrådets BALANSE-program støtter forskningsinstitusjonenes arbeid for å bedre kjønnsbalansen i norsk forskning. Kunnskapsdepartementet jobber bredt for å minske kjønnsforskjellene i skolen og vurderer hvordan tematikken skal behandles i den kommende stortingsmeldingen om 5.–10. skoletrinn.

Fra høsten 2022 er innføringen av nye læreplaner for grunnopplæringen innenfor læreplanverket for Kunnskapsløftet 2020 fullført for alle trinn. På direktoratets hjemmesider har Utdanningsdirektoratet utviklet en støtteressurs som viser hvordan temaene kjønn og seksualitet er en del av Kunnskapsløftet 2020 både i grunnskolen og i videregående opplæring. Faget utdanningsvalg bidrar til å gjøre elevene i stand til å ta gode utdannings- og yrkesvalg. Faget skal videre bidra til at de utforsker karrieremuligheter basert på likeverd og likestilling.

Vold i nære relasjoner utgjør fortsatt en av de største barrierene for å nå målet om full likestilling. Både kvinner og menn utsettes for vold i nære relasjoner, men kvinner er i større grad utsatt for alvorlig og gjentakende vold. En analyse gjennomført av Menon Economics viste at de samfunnsøkonomiske kostnadene av vold i nære relasjoner beløp seg til 92,7 mrd. kr i 2021.

Nasjonalt kunnskapssenter om vold og traumatisk stress lanserte i februar 2023 en landsrepresentativ un-

dersøkelse av omfanget av vold og overgrep i Norge. Rapporten er svært urovekkende og kan tyde på at det har vært en økning i omfanget av alvorlig fysisk vold, partnervold og voldtekt siden en tilsvarende undersøkelse ble gjennomført i 2014. Undersøkelsen viser at kvinner er mest utsatt for alvorlig partnervold. 11 pst. av kvinnene og 3 pst. av mennene i undersøkelsen oppga at de i løpet av livet hadde opplevd slik vold. En av fem kvinner oppga at de hadde vært utsatt for voldtekt ved makt eller tvang, sovevoldtekt eller begge deler. Halvparten av de utsatte for voldtekt ved tvang eller makt var under 18 år da det skjedde. Dette kan vi ikke leve med. Ingen skal utsettes for utnyttning, vold og misbruk.

Vi jobber nå med en opptrappingsplan om vold og overgrep mot barn og vold i nære relasjoner. Vi satte ned et utvalg som skal utrede problemstillinger knyttet til forebygging og strafforfølgning av voldtekt. Vi må vite mer om årsakene til voldtekt og hvorfor det er så få som anmelder. Utvalget skal også se på hvordan personer utsatt for overgrep blir ivaretatt, både i hjelpeapparatet og gjennom en eventuell straffesak. Dette utvalget skal levere sin utredning innen utgangen av januar 2024.

Vi har også gitt Statens sivilrettsforvaltning i oppdrag å etablere en permanent partnerdrapskommisjon med oppstart i januar 2024. Kommisjonens undersøkelser blir viktige for å forstå partnervold og partnerdrap bedre. Vi må gjøre alt vi kan for å hjelpe dem som lever i voldelige forhold, ut i tide. Barne- og familiedepartementet arbeider nå med et høringsnotat om krisesenterloven, som planlegges sendt ut på høring i løpet av 2023. Sentrale temaer som skal høres, er bl.a. tilbudet til sårbare grupper, som f.eks. de som ruser seg, barn på krisesenter, tilbudet til menn, og tilbudet til den samiske befolkningen.

Seksuell trakassering er både et alvorlig samfunnsproblem og et alvorlig likestillingsproblem. Det er uakseptabelt at folk er utrygge og utsettes for denne type krenkelser, enten det skjer på jobben, på skolen eller på kultur- og fritidsarenaer. Den siste tiden har det kommet opp i dagen rystende historier både fra idretten og fra Forsvaret. Mobbing, seksuell trakassering og overgrep skal ikke forekomme. Om det forekommer, skal det tas tak i og følges opp. Uakseptable handlinger skal alltid få konsekvenser.

Etter at varslingssakene har kommet opp det siste året, har Forsvaret jobbet med forebyggende tiltak. Forsvaret har endret varslingsprosessen for å sikre likebehandling. Det skal nå konfereres med Generaladvokaten i alle saker som omhandler mobbing og trakassering, og Forsvarsstaben skal kvalitetssikre tilfeller av avvik fra anbefalingene. Forsvaret oppretter nå en sentral varslingsenhet som skal ha tilstrekkelig ressurser og kompetanse til kontinuerlig å registrere, kategorisere,

undersøke, behandle og slutføre alle varslingssaker. Denne enheten skal være tyngdepunktet for varsling i Forsvaret, og skal være etablert med virkning fra 1. august i år. Fagplanene for utdanning og opplæring i arbeidsgiverrollen styrkes.

Forsvarsministeren vil i tiden framover ha tett dialog med forsvarssjefen om en helhetlig og systematisk tilnærming til tiltak som senker risikoen for uønskede hendelser og forbedrer håndteringen av varsler i hele organisasjonen. Forsvaret har også opprettet en generalstilling som skal lede arbeidet med profesjons- og kulturutvikling og mot mobbing og seksuell trakassering. Det er bra at Forsvaret forankrer et så viktig arbeid helt i toppen av organisasjonen.

Vi i regjeringen vil bidra til at idretten og andre frivillige organisasjoner er så godt rustet som mulig, at de har nok kunnskap og de nødvendige verktøyene for å kunne drive et effektivt arbeid mot seksuell trakassering. Vi jobber for å etablere et behandlingsgrunnlag i lov som gir frivilligheten mulighet til å behandle såkalt særlige kategorier personopplysninger samt opplysninger om straffedommer og lovovertridelser i arbeidet mot trakassering, overgrep og vold. Dette prioriterer vi nå høyt. Regjeringen har også fremmet en lovproposisjon for Stortinget med forslag om å ratifisere ILO-konvensjon nr. 190 om avskaffelse av vold og trakassering i arbeidslivet. I sammenheng med dette har regjeringen foreslått å presisere at vernet mot trakassering i arbeidsmiljøloven også innebærer et vern mot seksuell trakassering, å innta definisjoner av trakassering og seksuell trakassering i loven samt å presisere verneombudets oppgaver når det gjelder psykososialt arbeidsmiljø. Det vil bidra til å styrke og tydeliggjøre arbeidstakeres vern mot seksuell trakassering.

Fiskeri- og havministeren har tatt et oppgjør med seksuell trakassering i fiskerinæringen og følger med på hvordan fiskeriorganisasjonene ivaretar kvinner som har blitt utsatt for trakassering, og hvilke tiltak som er satt i verk for å bedre likestillingen i næringen. Fiskeriorganisasjonene har forpliktet seg til å gjennomføre ulike likestillingstiltak. Blant annet er det inngått en samarbeidsavtale mellom ulike parter som innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med å forebygge trakassering. Regjeringen har bevilget penger til en rekke tiltak som skal fremme likestilling, som etablering av flere nettverk for kvinnelige fiskere, konferanser med fokus på rekruttering av kvinner til næringen, m.m. I tillegg tildeles det årlig kvotebonus til tre kvinner og tre menn som et rekrutteringstiltak.

Vi har også økt tilskuddet til Balansekunst betydelig for bl.a. å styrke arbeidet mot seksuell trakassering i kulturlivet. I tillegg jobber vi nå med en dataspillstrategi, der regjeringen vil legge fram tiltak for å skape en inklu-

derende, trygg og tilgjengelig dataspillkultur og bl.a. imøtekomme dataspillkulturens utfordringer knyttet til nettopp seksuell trakassering. Det har vi lest mye om i det siste.

Diskrimineringsnemnda mottok 21 saker om seksuell trakassering i 2022, mens Likestillings- og diskrimineringsombudet mottok 78 henvendelser om det samme. Disse tallene er lave sett i forhold til antallet saker om seksuell trakassering i arbeidslivet. SSBs levekårsundersøkelse viser at omtrent 117 000 arbeidstakere i 2019 rapporterte om at de hadde vært utsatt for uønsket seksuell oppmerksomhet en gang i måneden eller mer.

Et effektivt håndhevingsapparat er helt sentralt i arbeidet mot seksuell trakassering. Vi skal nå ha en gjennomgang av håndhevingsapparatet på diskrimineringsområdet. Vi må ha en gjennomgang av håndhevingsapparatets rammer og verktøy, for å se om de i tilstrekkelig grad sikrer et godt veiledningstilbud og et tilgjengelig lavterskeltilbud. Rettighetsveiledning, både i ombud og nemnd, blir et sentralt tema i denne gjennomgangen. At det ikke gis fri rettshjelp i diskrimineringsaker, blir i denne sammenheng et viktig parameter. Nemndas praksis med hensyn til realitetsbehandling av saker skal også gjennomgås. Vi må se på om nemnda avslutter for mange saker uten realitetsbehandling. Vi skal i gjennomgangen også vurdere om nemndas kompetanse er god nok på alle diskrimineringsgrunnlag.

For å forebygge og hindre seksuell trakassering i samfunnet trenger vi en bred og kunnskapsbasert tilnærming. Derfor jobber vi med en stortingsmelding om dette, og den legges fram i 2024. Meldingen skal peke ut retningen for det framtidige arbeidet mot seksuell trakassering. I meldingen vil vi kartlegge omfanget av seksuell trakassering og foreslå forebyggende tiltak for å få bukt med seksuell trakassering i arbeidsliv, opplæringssektoren og på kultur- og fritidsarenaer. Den skal også ta for seg seksuell trakassering som skjer på nett.

Regjeringen øker innsatsen mot negativ sosial kontroll og æresrelatert vold. Friheten til å bestemme over eget liv er en grunnleggende menneskerettighet. Å bekjempe negativ sosial kontroll er et hovedmål for regjeringen. Det handler om å ivareta grunnleggende rettigheter, bekjempe vold og overgrep og sikre frihet og likestilling for alle. Vi har særskilte hjelpetjenester som har spisskompetanse på negativ sosial kontroll og æresrelatert vold. Vi har bl.a. 59 minoritetsrådgivere utplassert på skoler og opplæringscentre, Kompetanseteamet mot tvangsekteskap, kjønnslemlestelse og negativ sosial kontroll, som gir råd og veiledning til tjenesteapparatet og utsatte, og integreringsrådgivere utplassert ved fire utenriksstasjoner. Innsatsen har gitt resultat, og flere får hjelp. Samtidig må vi erkjenne at negativ sosial kontroll og æresrelatert vold er vedvarende utfordringer. Det har

over flere år vært en økning i antall henvendelser til hjelpetjenestene. Økningen tyder på at ordningene vi har, treffer et behov, og vi må fortsette denne innsatsen.

Gjennom gjeldende handlingsplan Frihet fra negativ sosial kontroll og æresrelatert vold følger vi opp 33 tiltak som skal bidra til at barn, unge og voksne skal kunne leve et liv i frihet fra negativ sosial kontroll og æresrelatert vold. Vi vil styrke innsatsen ytterligere i den nye opptrappingsplanen om vold og overgrep mot barn og vold i nære relasjoner. Her er negativ sosial kontroll og æresrelatert vold noe som inngår i planen. Det foregår også et arbeid for å utrede juridiske problemstillinger i saker om negativ sosial kontroll, æresrelatert vold, tvangsekteskap, kjønnslemlestelse og psykisk vold. Lovutvalget skal levere sin utredning innen 30. november 2023.

Kvinnehelseutvalgets NOU, Den store forskjellen, beskriver på en tydelig måte at kvinner og menn lever et ulikt liv og rammes ulikt av sykdom. Utvalget konkluderer med at flere sykdommer som rammer kvinner, har lav status, og at mange med kvinnesykdommer ikke opplever å bli hørt. NOU-en beskriver også at det ikke finnes en forvaltningsstruktur som ivaretar hensynet til kjønn og kjønnsforskjeller i helse. Sånn skal vi ikke ha det. Vi skal jobbe for bedre utredning, behandling og oppfølging av kvinners helse i helsetjenesten. Kvinnehelse har for lav status, og kvinnesykdommer oppdages for sent. Kvinner med hjertesykdom og hjerneslag kan f.eks. ha andre symptomer enn menn og får ofte forsinket og feil behandling. Det går ut over livskvaliteten og livet til kvinner.

Vi skal også arbeide for å redusere sykefravær og frafall fra arbeidslivet. Kvinner har høyere sykefravær enn menn. Sykefraværet, og da spesielt for kvinner, har også økt betraktelig etter 2020. Dette skyldes delvis svangerskapsrelaterte lidelser, men også forskjeller i yrkesvalg som gir seg utslag i ulike stillinger, ansettelsesbetingelser, stillingsandeler og arbeidsbelastninger, kan medvirke til dette mønsteret. Allikevel er mange av kjønnsforskjellene her fortsatt uforklart.

Kvinnehelseutvalgets utredning er nå på høring. NOU-en og høringen vil være viktige grunnlag for regjeringens strategi for kvinnehelse, som vi tar sikte på å legge fram tidlig i 2024. Strategien vil angi retning for å styrke helsekompetansen, forebygge sykdom hos kvinner, mestre helseutfordringer og gi god behandling innenfor fagområder med betydning for kvinners helse.

Folkehelsemeldingen, som ble lagt fram 31. mars, løfter et kvinnehelseperspektiv gjennom å legge vekt på folkehelseutfordringer som særlig rammer kvinner. Dette gjelder f.eks. psykiske plager i ungdommen, muskel- og skjelettlidelser og også ensomhet i ungdomstiden.

Sivilombudet har nylig rapportert om kritiske forhold ved Bredtveit fengsel og forvaringsanstalt. Kvinner har selvsagt rett på like soningsforhold som menn. Justis- og beredskapsdepartementet har derfor iverksatt strakstiltak som skal bedre forholdene for kvinnelige innsatte, og de vil fortsette dette arbeidet. Målet er helt klart likeverdige soningsforhold.

Regjeringen og partene i arbeidslivet ble høsten 2022 enige om å forlenge IA-avtalen med to år. Intensjonsavtalen om et mer inkluderende arbeidsliv har som mål å redusere sykefravær og frafall fra arbeidslivet. Innsatsen skal rettes mot bransjer som har et særlig høyt sykefravær, herunder sykehus, sykehjem og barnehager, hvor kvinner er overrepresentert.

Likestilling er viktig for alle kjønn. Også menn har kjønnsbetingede utfordringer. Det finnes ulikheter i utdanning, arbeidsliv, familiedannelse og helse. Vi vet at det også er forskjeller mellom menn. Mannsrollen i Norge er for mange fortsatt for trang med et for lite handlingsrom. Det legger begrensninger på at menn kan leve et fritt og godt liv. Dette må vi ta på alvor, og det er en utvikling vi sammen må jobbe for å snu. Vi skal finne svar og komme med konkrete tiltak som fører til endring. Det var derfor en milepæl i likestillingsarbeidet da regjeringen satte ned mannsutvalget 26. august i fjor. Mannsutvalget skal gi en helhetlig oversikt over hvilke likestillingsutfordringer gutter og menn møter gjennom livsløpet, de skal vurdere pågående politikk og igangsatte prosesser og foreslå tiltak som vil bidra til et likestilt samfunn. De skal ta utgangspunkt i at menn er en sammensatt gruppe, og at likestillingsutfordringer henger sammen med faktorer som f.eks. sosial ulikhet. Likestillingsutfordringene skal ses i lys av normer for maskulinitet og tradisjonelle kjønnsroller der det er relevant. Mannsutvalget skal levere sin sluttrapport i form av en NOU innen 22. mars 2024, og jeg ser fram til å kunne orientere Stortinget om dette viktige arbeidet i neste års redegjørelse.

Folk med funksjonsnedsettelser utsettes for diskriminering på veldig mange områder i livet – i utdanning, i arbeidslivet og på fritiden. Det er store kjønnsforskjeller også blant personer med nedsatt funksjonsevne. I 2020 jobbet ca. 30 pst. av menn med nedsatt funksjonsevne i en deltidsstilling, mens det tilsvarende tallet for kvinner var 54 pst. Kvinner med funksjonsnedsettelser utsettes for de samme former for vold og overgrep som kvinner generelt, men forekomsten er på noen områder høyere og overgrepene er av grovere karakter. Statistikk fra TryggEst, et program for vern av risikoutsatte voksne, viser at i tallene fra 2019 til 2020 var 66 pst. av de utsatte nettopp kvinner.

Vi ser at kvinner får tildelt flest hjelpemidler for tilpassing av hjemmet, mens menn får flest motoriserte og

elektriske hjelpemidler eller hjelpemidler som skal bidra til økt mosjon og trening. Når det gjelder brukerstyrt personlig assistanse, BPA, hadde menn i 2019 i gjennomsnitt 45,9 timer BPA i uken. Kvinner hadde 34,4 timer, altså 11,5 timer mindre.

Regjeringen jobber med flere innsatser her. Vi har satt ned et juridisk ekspertutvalg som skal utrede hvordan FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne skal innlemmes i norsk lov. Med dette tas et stort og viktig skritt på veien mot å gjøre CRPD-konvensjonen til norsk lov. Stortinget har også nylig behandlet stortingsmeldingen om menneskerettighetene til folk med utviklingshemming. Et viktig mål er at personer med utviklingshemming skal oppleve at de har de samme rettighetene og mulighetene som alle andre, og det skal komme tydelig fram i lovgivningen.

Regjeringen tar vold mot risikoutsatte voksne på alvor. Vi har styrket TryggEst i statsbudsjettet for 2023, og ved årsskiftet hadde til sammen 37 kommuner som dekker en tredjedel av befolkningen, startet opp eller vedtatt oppstart av TryggEst.

Skeives kamp for å være seg selv er en av de viktigste frihetskampene i Norge. Terroren som rammet oss 25. juni i fjor, er en grufull påminnelse om det. Et land er ikke virkelig fritt og demokratisk hvis du ikke kan være den du er. Norge ligger høyt på statistikken over likestilte land for skeive. I 2022 lå vi rangert som det fjerde høyeste i Europa, og de fleste skeive i Norge lever et godt liv. Samtidig er det fortsatt store utfordringer som vi må løse.

Mange skeive opplever utenforskap, fordommer og hatkriminalitet. For noen er det ekstra vanskelig eller til og med helt utenkelig å kunne leve åpent. Vi vet at det er mange skeive som sliter mer med psykiske helseplager enn gjennomsnittet. Ekstra krevende er det for transpersoner og personer med kjønnsinkongruens.

Vi vet at konverteringsterapi forekommer i Norge, også overfor mindreårige. Det skjer i hovedsak i trosamfunn og religiøse organisasjoner. Derfor skal vi legge fram et forbud før sommeren.

I februar lanserte vi en ny handlingsplan for kjønns- og seksualitetsmangfold. Den skal bidra til å øke livskvaliteten til skeive, sikre rettigheter og bidra til større aksept for kjønns- og seksualitetsmangfold. Planen har totalt 49 tiltak som hele regjeringen står bak. Vi skal bl.a. jobbe med kontinuerlig dialog, kunnskapsinnhenting og kompetanseheving i ulike tros- og livssynssamfunn. Helsemyndighetene skal ferdigstille et helhetlig regionalt helsetilbud til personer med kjønnsinkongruens. Vi har nesten doblet støtten til skeives organisasjoner. Det skal også opprettes en ny tilskuddsordning for å styrke innsatsen for skeives psykiske helse. Det er i tillegg satt i gang en utredning av en tredje juridisk kjønnskategori.

Statsminister Jonas Gahr Støre sa før Nordisk råds sesjon i fjor at nordisk samarbeid er viktigere enn noen sinne. På likestillingsfronten har vi i lengre tid merket konsekvensene av internasjonale bevegelser som utfordrer verdier knyttet til frihet, mangfold og likestilt deltakelse. Dette er verdier som vi sammen kjemper for i Norden. I fjor hadde Norge ordførerskapet i Nordisk ministerråd. Da tok vi initiativ til viktige prosjekter for å fremme et trygt og godt arbeidsliv. Vi jobber for et likestilt arbeidsliv, med kjønnsbalanse, rettferdig lønn og frihet fra seksuell trakassering. I november får vi f.eks. resultatene etter en stor tverrfaglig kunnskapsinnhenting i Norden om seksuell trakassering i arbeidslivet. Vi har også vedtatt et nordisk veikart fordi Norden er, og fortsatt skal være, en tydelig stemme for å fremme kvinners og LHBT+-personers rettigheter, både regionalt og internasjonalt.

Regjeringen er dypt bekymret for menneskerettighetssituasjonen for kvinner og jenter mange steder i verden. Kvinners rettigheter er under økende press i svært mange land. Verden over ser vi eksempler på at kvinners politiske og økonomiske handlingsrom innskrenkes. Vi ser forbud mot høyere utdanning, innskrenkninger i bevegelsesfrihet, ytringsfrihet og rett til arbeid, og vi ser henrettelser og utstrakt bruk av seksualisert og kjønnsbasert vold. Vi ser også helt tydelig at det globale presset mot seksuell og reproduktiv helse og rettigheter forsterkes. Krig og klimaendringer bidrar til å forsterke kjønnsforskjellene.

Regjeringen vil forsøke å møte disse trendene ved å styrke og spisse vårt internasjonale arbeid for kvinners rettigheter og likestilling. Rammer og ambisjonsnivå for arbeidet vil bli nedfelt i en ny handlingsplan for kvinners rettigheter og likestilling i utenriks- og utviklingspolitikken. Den er under utarbeidelse nå.

Kvinner, fred og sikkerhet er en viktig pilar i norsk internasjonalt arbeid. Agendaen setter søkelys på kvinners deltakelse og rettigheter i politiske prosesser og fredsbygging, beskyttelse av kvinner i konfliktsituasjoner samt integrering av kjønnsperspektivet i innsatser knyttet til fred og sikkerhet. Den femte nasjonale handlingsplanen for kvinner, fred og sikkerhet vil bli lansert til høsten.

Minst 150 millioner flere kvinner enn menn opplevde matmangel i 2021, og forskjellene øker. Kvinner står for en stor del av matproduksjonen til husholdningene på landsbygda i utviklingsland, spesielt i jordbruket og blant urfolk. Derfor er styrking av kvinner som matprodusenter og aktører i hele verdikjeden sentralt i regjeringens nye strategi «Kraftsamling mot svolt».

I mars hadde jeg gleden av å lede Norges delegasjon til FNs kvinnekommisjon. Temaet i år var likestilling og teknologi. Teknologisk utvikling skaper mange nye mu-

ligheter for oss som enkeltmennesker og samfunn. Derfor er det så viktig at alle får de samme mulighetene til å ta teknologien i bruk, påvirke utviklingen av teknologien, slik at den kan innrettes mot behovene til både kvinner og menn, og sikre at alle kan være trygge på nett og beskyttes mot digital vold. Etter krevende forhandlinger ble kommisjonen enige om en rekke anbefalinger til medlemslandene for å bedre likestillingen for kvinner i en digitalisert verden, bl.a. ved at kvinner må få tilgang til teknologi og ta del i teknologisk innovasjon.

Som årets redegjørelse viser, er det fortsatt markante og store strukturelle skjevheter i vårt samfunn – skjevheter som gjør at også her i Norge vil de jentene som blir født i dag, møte større barrierer og utfordringer enn guttene, og det bare fordi de er jenter. Er det noe historien har vist oss, er det at likestilling ikke kommer av seg selv. Det kreves målrettet innsats på strukturelt nivå. Det trengs konkrete tiltak, og tempoet må opp. Vi har ikke råd til å være tålmodige når vi står overfor urettferdighet. Regjeringen er godt i gang, og vi skal trække enda hardere på gassen framover. For likestilling er en frihetskamp. Det er en kamp for like muligheter og frihet til å være seg selv – for alle.

Ingrid Fiskaa hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten [13:39:20]: Presidenten vil foreslå at kultur- og likestillingsministerens utgreiing om status i arbeidet med å fremja likestilling og mangfold i alle sektorar vert lagd ut for behandling i eit seinare møte i Stortinget. – Det er vedteke.

Sak nr. 10 [13:39:34]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kathy Lie og Cato Brunvand Ellingsen om inkludering av barn og unge i idretten (Innst. 291 S (2022–2023), jf. Dokument 8:121 S (2022–2023))

Presidenten [13:39:54]: Etter ønske frå komiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar parti-gruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

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

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [13:40:26] (ordfører for saken): I familie- og kulturkomiteen mener vi alle at barn og unge skal ha like muligheter til å delta på fritidsaktiviteter, uavhengig av foreldrenes økonomi,

hvem man er, og hvor man bor. Komiteen er naturlig nok bekymret for at den dyrtiden vi er inne i nå, kan medføre at foreldre i lavinntektsfamilier ikke lenger har råd til å betale kontingentkostnader og andre utgifter som følger med å ha barn som deltar på idrettsaktiviteter. Derfor er komiteen glad for at forslagsstilleren SV løfter denne problemstillingen med dette representantforslaget. Behandlingen i komiteen har derfor vært god og preget av lite uenighet, noe jeg vil takke komiteen for.

Forslagsstillerne har pekt på utfordringer i levekårsutsatte områder og fremmet forslag om en økning i driftstilskudd til idrettslagene ved å legge til idrett som nytt programområde i områdesatsingene i 2024. De har også fremmet forslag om at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan man skal klare å inkludere alle barn som ønsker det, i idrettslagene lokalt, uten at store kostnader er til hinder for deltakelsen.

Etter behandlingen i komiteen er det gledelig å kunne berette at Stortinget i denne saken vil gjøre to vedtak som kommer til å bidra til ekstra innsats for å minske utenforskap for barn og unge i idrett og friluftsliv. Det første er at regjeringen skal løfte idrett og friluftsliv som en satsing i sitt arbeid med områdesatsingsprogrammet ut 2024, og ha som mål å øke driftstilskuddet i levekårsutsatte områder. Det andre er at regjeringen skal legge fram en plan for hvordan staten skal bidra til å inkludere alle barn som ønsker det, i idrettslagene og friluftsliv lokalt, slik at store kostnader ikke er til hinder for deltakelsen for den enkelte.

Jeg vil i siste del av dette innlegget ta av meg saksordførerhatten og greie ut om Senterpartiets syn i saken. Senterpartiet er et parti som ikke bare er svært opptatt av å løfte frivilligheten og idretten i lokalsamfunnene våre over hele landet, men også veldig opptatt av utjevning. Det er nyttig at SV har fremmet dette forslaget, slik at vi på Stortinget nå får muligheten til å dytte ekstra på det arbeidet som regjeringen allerede er godt i gang med for å sikre bedre inkludering av barn og unge i idretten under denne dyrtiden. Regjeringen og idrettsministeren varslet for en tid tilbake at de er like bekymret som Stortinget for utenforskap i idretten, og at de derfor ville komme med ekstra midler for å avhjelpe situasjonen. Etter gode runder sammen med Norges Idrettsforbund for å finne en treffsikker måte å fordele disse midlene på kom regjeringen med pengene i forrige uke. Hele 125 mill. kr får idretten tildelt i mai for å få opp aktiviteten og sørge for inkludering. Det har vært en fest å oppleve gleden som denne store summen har gitt alle idrettsrådene og kommunene som trenger det mest.

Vi i Senterpartiet er også fornøyd med at regjeringen allerede er i gang med å lage en plan for å få til inklu-

dering av barn og unge i idrett og friluftsliv der kostnader ikke skal være til hinder. Å skulle vente på en stor-tingsbehandling av den planen som tidligst blir ferdig nærmere vinteren, ser vi på som veldig omstendelig, unødvendig og lite effektivt, og derfor støtter vi ikke Høyres forslag om det.

Åse Kristin Ask Bakke (A) [13:43:50]: Få ting er viktigere for barn og unge enn å kunne vere ein del av eit fellesskap. Sånn er det, sånn blir det, og sånn var det òg for meg. Det viktigaste vi kan bidra med i politikken, er å sørge for å leggje til rette for inkluderande og gode oppvekstmiljø – alt frå barnehage, skule og SFO til fritidstilbod. Alle treng det, og vi må gjere det vi kan for å sikre at kvart enkelt barn og kvar enkelt ungdom ikkje opplever utanforskap.

I tillegg må vi sørge for at det heller ikkje manglar vaksne når det trengst. Ingen er født med ein garanti for å lykkast i kvardagen, uavhengig av familiebakgrunn, og mange er påverka av at mykje er dyrare enn kva det har vore før. I tillegg er det mange som framleis har utfordringar etter pandemien. Med det som bakgrunn gjev det ekstra meining å gå gjennom korleis vi sikrar inkludering av barn og unge.

For regjeringa og Arbeidarpartiet har det frå første stund betydd mykje å kunne bidra til betre oppvekstvilkår. Vi veit at det krev mange frivillige og mykje frivillighet. Det må skaffast anlegg og pengar. Vi må sikre organisering og rekruttering. Nettopp for å støtte opp om tilrettelegging over heile landet har vi òg spelemidlane som bonus frå vårt felles tippeselskap. Det gav oss nesten 3,5 mrd. kr i fjor. Dette, saman med at vi sikrar full momskompensasjon frå regjeringa sitt første statsbudsjett, har betydd mykje rundt om i landet. No i mai vil det bli utbetalt 125 mill. kr direkte til idrettsråda, nettopp for å inkludere fleire barn og unge – òg nye unge, som kanskje ikkje har fått lov til å bli med i idretten på grunn av dårleg råd.

Eg vil òg nemne betydninga av ei styrkt BUA-ordning, med gratis utlån av idretts- og fritidsutstyr, og at dei statlege tilskota i slike samanhengar bidreg til å gje nye kommunale tilbod eller forsterke dei gode initiativa som alle-reie er rundt om i mange kommunar. Då eg i førre veke fekk moglegheita til å besøke og varsle aktive i Ålesund, Hustadvika, Molde og Kristiansund om at vi no har høyrte på dei, det kjem pengar, over 125 mill. kr til bruk rundt om i heile landet, stod stemninga verkeleg i taket hos idrettsråda og hos dei aktive politikarane som bryr seg om idretten og om å inkludere fleire barn og unge.

For kvart einaste barn og kvar einaste ungdom som får ein betre kvardag, er dette ein siger. Det er ein siger for det barnet det gjeld, for familien og for samfunnet. Slik utviklar vi eit stadig betre og tryggare samfunn i lag.

Tage Pettersen (H) [13:47:04]: Breddeidretten står midt i en enorm utfordring, med ettervirkningene av pandemien, høye strømkostnader, økte priser på absolutt alt som skal kjøpes inn, og utfordringer med å rekruttere nok frivillige til sine aktiviteter. Som en av mange tillitsvalgte i norsk idrett kan jeg være et sannhetsvitne på at dette ikke er et forsøk på svartmaling av situasjonen.

Skal kulturen, idretten og frivilligheten klare å rekruttere et tilstrekkelig antall frivillige, må vi som myndigheter bidra til å gjøre det attraktivt, gjennom forenkling, mer forutsigbare midler til grunnfinansiering og mindre fokus på politisk korrekte prosjekter. Politikens jobb er på mange måter å sikre gode og forutsigbare rammevilkår, slik at idretten kan settes i stand til å gjøre sitt for at alle barn og unge skal kunne inkluderes i aktiviteter, selv om de kommer fra levekårsutsatte områder eller familier.

En samlet komité er enige om at regjeringen bør utarbeide en plan for hvordan man skal inkludere barn og unge i idrett og friluftsliv. For Høyres del er vi opptatt av at regjeringen også bør komme tilbake til Stortinget med planen for en bredest mulig politisk forankring, slik at vi også sikrer den forutsigbarheten som idretten selv ber om.

Jeg vil gi regjeringen honnør for å sette av 125 mill. kr fra spilloverskuddet til idrettslagenes arbeid for inkludering av barn og ungdom, og for at de ikke minst lar det være opp til idrettsråd og idrettskretser å velge metode for fordeling av pengene. På den annen side burde vi kanskje si at det skulle bare mangle situasjonen tatt i betraktning, og at summen kanskje burde vært høyere. Høyre har for vår del sagt at Norsk Tipping burde kutte oppimot 250 mill. kr i reklame- og konsulentbruk for nettopp å øke overskuddet til formålsmottakerne. Lotteritilsynet er enig med oss i argumentasjonen og har selv bedt om et kutt på 60 mill. kr, mens det Norsk Tipping har kuttet, er 15 mill. kr.

En annen stor forskjell på oss og regjeringen går på hvordan vi mobiliserer privat kapital for å spe på alle klubbkassene rundt om i landet. Høyre har ved gjentatte anledninger advart mot konsekvensen av å strupe skattefradrag for gaver, vedta et regelverk som bidrar til store kutt i bingoinntektene og motsette seg digitalisering av loddsalg, for å nevne noen eksempler. Dette alene representerer opp mot flere hundre millioner kroner, som kan være tapt for lag og foreninger.

Skal vi klare å nå målet om å inkludere flere, må vi også legge til rette for et tettere og bedre samarbeid mellom staten, kommunene og idretten. Derfor vil et grep som flertallet av partiene i dag slutter seg til, som å løfte idrett og friluftsliv som en satsing i arbeidet med områdesatsingsprogrammet, være lurt. Jeg ser at også Aften-

posten på lederplass i dag gir et stort flertall av partiene på Stortinget støtte i nettopp det.

Jeg tar opp det forslaget som Høyre er med på.

Presidenten [13:49:59]: Då har representanten Tage Pettersen teke opp det forslaget han viste til.

Silje Hjemdal (FrP) [13:50:14]: Jeg vil takke SV for at de tar opp en viktig sak som omhandler inkludering av barn og unge i idretten. Selv om Fremskrittspartiet ikke nødvendigvis er med på alle forslagene som fremmes her i dag, synes jeg problematikken er viktig. Både jeg og Fremskrittspartiet har løftet dette i en rekke sammenhenger – bl.a. har vi trukket fram dette når det gjelder den strømsøtten som frivilligheten og idretten får i dag. Der mener vi at Fremskrittspartiets løsninger hadde gjort det enklere for idrettslagene, slik at man fikk beholde mer av sine egne penger og bruke dem på aktiviteter for barn og unge framfor å subsidiere staten eller gjøre staten enda rikere på alle inntektene de har av de høye strømprisene.

Fremskrittspartiet mener også at det hadde vært fornuftig å la folk beholde mer av egne penger i en dyrtid. Man vet at mange foreldre nå sitter og kjenner på hvor krevende det kan være å betale kontingenter og idrettsutstyr til barn og unge i en tid da familiens økonomi er presset av ulike grunner, som f.eks. høyere matpriser, strømpriser, diesel- og bensinpriser og ikke minst rente. Derfor har vi ment at det er veldig viktig at man prøver å innrette tiltak her som gjør at man ikke trenger å øke deltakeravgiften til nettopp disse familiene.

Ellers har Fremskrittspartiet ved en rekke anledninger påpekt at det er viktig å styrke insentivordningene for å gi penger til frivillighet, idrett og kultur. Dessverre har alle våre forslag blitt nedstemt i denne salen. Vi har også tatt til orde for en lisensordning og å avvikle spillmonopolet, slik at nettopp idretten kunne fått mer penger. Nå har også jeg og Fremskrittspartiet et forslag som går på å redusere etterslepet på spillemidler til idretts-haller, til behandling i kulturkomiteen. Det tror vi ville betydd en konkret forskjell der ute hvor folk bor, og gitt flere mulighet til å delta i aktiviteter.

Ellers vil jeg også minne om at det er andre tiltak som er viktige når det gjelder å tilrettelegge for barn og unge i idrett. Det gjelder bl.a. kampen mot seksuelle overgrep, som jeg håper ministeren følger opp.

Kathy Lie (SV) [13:53:28]: Bakgrunnen for dette forslaget er den fortvilelsen og smerten vi ser hos foreldre som ikke klarer å betale regningene og må kutte i barnas fritidsaktiviteter. Det er de barna vi ser som tusler rundt på utsiden av fotballbanen fordi de ikke har fotballsko, og fordi familien ikke kan prioritere deltakeravgiften. Det er barn som så inderlig vel vet at dette rommet ikke

finnes, og som derfor ikke engang spør foreldrene om de kan begynne på fotballen, i speideren eller i korpsset.

I noen av våre største byer har stat og kommune et samarbeid, områdesatsingen, som skal løfte livet til folk i levekårsutsatte områder. Vi foreslår at idrett og friluftsliv løftes i disse satsingene, og at regjeringen har som mål å øke driftstilskuddet til idrettsklubber i levekårsutsatte områder.

Det har vært en del snakk om skroting av fritidskortet. Ja, fritidskortet gjorde kanskje at noen barn som ellers ville ha sluttet på grunn av foreldrenes økonomi, kunne fortsette med fritidsaktiviteten sin, men tilbakemeldingene vi har fått, også fra kommuner med levekårsutsatte områder, er at det stort sett bare førte til at de barna som allerede var med, ble der, og at det ikke inkluderte nye barn. I Drammen, f.eks., som har områdesatsing i samarbeid med staten, sier kommunen at det er andre tiltak som må til for at flere barn og unge skal inkluderes i idrett og friluftsliv. De må gjøre et rekrutteringsarbeid hvor de aktivt oppsøker de barna som ikke deltar, nettopp fordi en del barn og unge så inderlig vel vet hvordan det står til hjemme at de ikke engang våger å spørre om å få begynne på en aktivitet.

Derfor foreslår vi også at regjeringen skal legge fram en plan for hvordan staten kan bidra til å inkludere alle barn og unge som ønsker det, i idrettslagene og i friluftslivet lokalt, uavhengig av størrelsen på foreldrenes lommebok.

Jeg er glad for at politikere fra de fleste partier deler den samme bekymringen og ønsker å gjøre noe med det, selv om vi ikke alltid er enige om hva som er de beste virkemidlene. Vi lever nå i en dyrtid, hvor mange flere enn før strever med å få pengene til å strekke til fra én lønning til den neste. Maten har blitt dyrere, renten har gått opp, og prisen på strøm og drivstoff er historisk høy. I en sånn tid har mange flere husholdninger blitt økonomisk usikre. Over 400 000 husholdninger har alvorlige økonomiske problemer eller sliter økonomisk. Syv av ti husstander har måttet gjøre endringer for å få endene til møtes. Mange foreldre kvier seg for å kutte i barnas aktiviteter, men noen må gjøre det likevel. Resultatene av nedstengning under pandemien begynner å merkes på mange barn og unge i dag, og vi har fått enda sterkere bevissthet rundt hvor viktig det er for barna våre å ha gode møteplasser og meningsfylt fritid.

I det siste har det vært mange medieoppslag om klubber og foreninger som sliter økonomisk, særlig innen idrett som er avhengig av baner og haller, der økte kostnader har vært krevende. Disse klubbene trenger økte driftsmidler og forutsigbarhet.

Sofie Høgestøl (V) [13:56:47]: Jeg vil starte med å takke forslagsstillerne for å kaste lys over et tema jeg opplever at vi alle er veldig opptatt av.

At alle barn og unge får muligheten til å delta i idrett dersom de selv ønsker det, er viktig. Men som mange har vært inne på allerede, er hindringene i dag ganske store, i den dyrtiden vi lever i, og da er det samfunnets oppdrag å motvirke disse kreftene. Hvem man er, hvilken familie man vokser opp i, eller hvor mye penger foreldrene har, skal ikke være avgjørende for om man får muligheten til å delta i idrett.

Områdesatsingene er et viktig grep, og på de stedene der det eksisterer slike satsinger, er det gjort en rekke viktige tiltak for å utjevne sosiale forskjeller. Suksessfaktoren med områdesatsingene er at de eies og defineres lokalt. Det er lokalt, der utfordringene ligger, man vet best hvilke tiltak det er behov for. Venstre var derfor kritisk til det opprinnelige forslaget, hvor man skulle pålegge den enkelte områdesatsingen å ha idrett som et eget satsingsområde – ikke fordi idrett ikke hører hjemme der, det gjør det så absolutt, men fordi det ikke er staten som skal regulere og definere sammensetningen i satsingene.

Derfor er jeg veldig glad for at komiteen har kommet til enighet om et forslag vi står nesten helt samlet bak, hvor vi ber regjeringen «løfte idrett og friluftsliv som en satsing i sitt arbeid med områdesatsingsprogrammet ut 2024, og ha som mål å øke driftstilskuddet til idrettsklubber i levekårsutsatte områder». Dette vil være med på å kunne løfte idrett og friluftsliv der det er behov, gjerne på steder der det ikke har hatt like stor oppmerksomhet.

Venstre har, som de andre partiene, den siste tiden fått flere tilbakemeldinger fra breddeidretten om at med et høyt kostnadsnivå i samfunnet generelt er det svært viktig å se på om det kan gjøres noe for å bedre grunnfinansieringen og gi bedre forutsigbarhet. Til tross for at det eksisterer flere ordninger, oppleves de som lite treffsikre og arbeidskrevende å forholde seg til. En kraftfull, strategisk satsing er ønsket, og dette vil igjen være noe som kan følges opp med betingelser om universell utforming og lave kontingenter. Det er grunnlaget for at Venstre i dag er med på forslaget om å be regjeringen «komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til plan for hvordan man skal inkludere barn og unge i idrett og friluftsliv».

Så til en stemmeforklaring: Venstre vil subsidiært støtte forslag til vedtak II, dersom ikke vårt eget forslag får flertall. Vi er glade for at det uansett vil bli vedtak om en plan her i dag, men synes det er synd at SV har gått bort fra sitt opprinnelige forslag om at denne planen skulle komme innom Stortinget på egnet måte. Til tross for at SV så seg nødt til å forhandle bort dette med regjeringspartiene, er Venstre i dag også glad for at vi får to klare vedtak som forhåpentligvis vil føre til bedre inkludering av barn og unge i idrett og friluftsliv.

Statsråd Anette Trettebergstuen [13:59:38]: Alle barn og unge, uansett hvem de er, hvor de bor, eller hva foreldrene tjener, skal ha mulighet til å delta i idretts- og fritidsaktiviteter. Ni av ti norske barn er innom idretten i løpet av oppveksten, og det gir et helt fantastisk utgangspunkt. Samtidig vet vi at idretten og andre fritidsaktører rekrutterer skeivt. Det er ikke helt tilfeldig hvor de ni bor, eller hvorfor den ene ikke er med.

I en tid hvor økonomi er et tema for veldig mange familier, må vi ta grep for å unngå at den skjevheten brer seg. Prisvekst og høye strømpriser gjør det vanskelig for organisasjonene å opprettholde aktivitetsnivået uten å måtte øke deltakeravgiftene.

Derfor har vi satt i gang en strategisk og kraftfull satsing for å bidra til å gjøre idrett og andre fritidsaktiviteter tilgjengelig for alle barn og unge. Vi lager enkle og brede støtteordninger som gjør at frivilligheten holder kostnadene nede.

Nå bruker vi 125 mill. kr av spillemidlene for 2023 til idrett til en ekstra innsats for å senke terskelen for deltakelse og for å holde unger i aktivitet. Pengene skal gå direkte til klubbenes arbeid med å inkludere barn og unge som faller utenfor på grunn av sosial ulikhet og økonomi. Klubbene skal få handlingsrom til å bruke midlene slik de selv opplever mest nyttig for å oppnå det målet. Vi har selvsagt hatt dialog med NIF om fordelingsmodellen, og midlene vil bli overført til NIF i mai.

Vi har økt bevilgningen til målrettede ordninger, som tiltak for inkludering av barn og unge, og den er nå på over 664 mill. kr. Vi har to år på rad sikret full momskompensasjon, vi var raskt på plass med en egen strømstøtteordning til frivilligheten, og vi har foreslått å styrke og forlenge den ordningen ut 2024. Til nå er det utbetalt over 1,3 mrd. kr i strømstøtte til frivillige organisasjoner.

Ulikhet i deltakelse er en samfunnsutfordring som krever mange ulike grep. Det handler om samarbeid, tilrettelegging og bedre løsninger. Regjeringen har prioritert enkle og brede tiltak. Sammen med frivilligheten innenfor idrett og kultur vil vi jobbe for å komme fram til varige løsninger, og vi skal nettopp legge en stegvis plan for å få deltakelsen opp og prisene og utstyrspresset ned.

Jeg imøteser Stortingets vedtak og vil følge dem opp.

Presidenten [14:02:14]: Det blir replikkordskifte.

Tage Pettersen (H) [14:02:28]: Jeg vil utfordre kulturministeren der hun slapp. Som vi også har skrevet i en merknad sammen flere andre partier, er breddeidretten tydelig på at de ønsker ordninger som er mest mulig generelle og mest mulig forutsigbare, og at det er færrest mulig nye prosjekter, søknadsordninger, eller det jeg i mitt innlegg kalte politisk korrekte tiltak. Det var ikke rettet mot denne regjeringen – det var ge-

nerelt. Veldig mange statsråder og politikere synes det er flott å etablere politisk korrekte tiltak.

Så sa statsråden noe om at det nå jobbes med ulike tiltak – som f.eks. disse 125 mill. kr, som jeg ga regjeringen kred for – for å gjøre det til mer forutsigbare og langsiktige ordninger. Har statsråden noen tanker om hvordan man kan vri deler av stønadsmidlene vi bruker til nettopp mer grunnfinansiering, langsiktighet, og at mindre er søknadsbasert?

Statsråd Anette Trettebergstuen [14:03:30]: Å sørge for at mest mulig av våre penger går direkte til lag og foreninger for nettopp å få flere barn og unge med, er egentlig en rød tråd i alt vi gjør, og det er jo spillemidlene – overskuddet fra Norsk Tipping – som i veldig stor grad finansierer norsk idrett, frivillighet og kultur. Siden vi tok over, har vi allerede gjort omdreiningen innenfor spillemiddeltildelingen med mer penger ut til kretsene og lagene der ute og mer penger til prosjekter som handler om at lagene og foreningene skal få armslag til å gjøre det de mener er riktig for å få flere med.

Når vi velger å bruke hele økningen i overskuddet fra Norsk Tipping i år på lagene og foreningene der ute, handler også det om at dette er det aller viktigste nå. Ingen unger skal stå igjen fordi foreldrene ikke har råd. Det er regjeringens viktigste oppgave, og vi kommer til å fortsette å jobbe med dette og ha det som en rød tråd.

Tage Pettersen (H) [14:04:36]: Takk for svaret.

Jeg tror vel, eller oppfatter, at en samlet komité for så vidt er enige om disse tiltakene. Vridningen ned til den nederste delen av idrettspyramiden startet vel allerede med Linda Hofstad Helleland som kulturminister. Jeg er glad for at regjeringen også følger opp dette videre, for det er der ute aktiviteten skjer, og det er der ute vi har muligheten til å sørge for gode ordninger som treffer flest mulig av de barna og unge som i dag står utenfor. I tillegg er det selvfølgelig en utfordring med alle de barna som ikke er innenfor idrettsbevegelsen dag – hvordan vi skal kunne klare å fange dem opp.

I brevet fra statsråden til komiteen skrives det om en rapport som skal leveres innen 15. april 2023. Når den foreligger, vil statsråden dele innholdet i den med oss her på Stortinget?

Statsråd Anette Trettebergstuen [14:05:27]: I farten er jeg litt usikker på hvilken rapport representanten Pettersen her viser til. Jeg håper jeg ikke tar munnen for full når jeg sier at det skal jeg se på og sannsynligvis gjøre. Det må være en veldig spesiell rapport dersom jeg ikke skulle dele innholdet i den med komiteen.

Tilbake til hovedsaken: Vi er opptatt av å gjøre det som funker, som er enkelt og som er ubyråkratisk, og å gjøre mer av det vi vet fungerer. Det er også derfor vi har

valgt å bruke og styrke eksisterende ordninger istedenfor å finne på nye og smykke oss med dem. Det er derfor strømsøtte til idrett og frivillighet er så viktig.

Når det gjelder kulturen, er vi også i gang med og har lagt fram en kulturfrivillighetsstrategi og har i forbindelse med spillemiddeltildelingen nettopp prioritert lavterskeltiltak som korps og amatørteater, som også er viktige fritidsarenaer for barn og unge.

Silje Hjemdal (FrP) [14:06:45]: Som jeg var inne på i mitt innlegg, er det ved inkludering av barn og unge i idretten også viktig å sette søkelyset på forebygging. TV 2 og en rekke andre medier har, som statsråden kjenner godt til, fokusert mye på seksuelle overgrep i idretten. Vi har hatt noen litt tøffe, men også gode, debatter om det tidligere. Statsråden lovet i februar fortgang i sakene – nå er vi i mai. Mitt spørsmål til statsråden er da: Hva er framgangen i dialogen og arbeidet med forslag som gjør at man kan forebygge seksuelle overgrep i idretten på en bedre måte?

Statsråd Anette Trettebergstuen [14:07:41]: Takk for spørsmålet. Det er en enormt viktig sak representanten Hjemdal tar opp, og jeg var også innom dette viktige arbeidet i min likestillingspolitiske redegjørelse i stad her i Stortinget.

Svaret til representanten er at arbeidet går godt. Det er god dialog mellom regjering, departement og idretten selv. Vi definerer hva slags type opplysninger idrett og frivillighet nå har behov for, og vi jobber langs de juridiske sporene som er nødvendig for å få dette til. Det er ingen som ønsker at dette skal ta lang tid – tro meg, vi skal jobbe så raskt som overhodet mulig. Men alle, også i idretten, ser at dette er ekstremt komplisert juridisk og må veies opp mot personvern osv. Derfor jobber vi godt sammen og jobber så fort vi bare kan.

Silje Hjemdal (FrP) [14:08:32]: Jeg takker statsråden for svar og oppdatering. Imidlertid utfordret jeg henne på en annen sak i samme tidsrom, og det gjaldt et program som Nok. Bergen, Kompetansesenter mot seksuelle overgrep, Redd Barna og idretten har, som heter Trygg på trening. For en stund siden fikk jeg en oppdatering av Trond og hans dyktige kollegaer i Bergen om hvordan de jobber med å forebygge seksuelle overgrep mot barn og unge i idretten. Det var en ganske tøff runde, men jeg er veldig glad for at jeg besøkte dem igjen. Jeg fikk en ganske klar oppfatning om at det er noen forventninger om at også slike prosjekter kan få støtte i framtiden, så da er spørsmålet om statsråden har en oppdatering på den fronten.

Statsråd Anette Trettebergstuen [14:09:34]: Som jeg sa i svaret mitt for ikke så lenge siden da samme sak

ble tatt opp i replikkordskiftet, høres det ut som et veldig godt og veldig interessant og viktig prosjekt. Jeg kjenner selv ikke til detaljene i prosjektet, men jeg kan si at jeg også kunne tenke meg å besøke dette prosjektet en eller annen gang i framtiden for å høre hvordan de jobber.

Når det gjelder konkrete pengeløfter til konkrete prosjekter, kan ikke jeg kvittere ut det her og nå i Stortinget. Det må komme i forbindelse med statsbudsjettene og tippemiddeltildelingene. Men alle som gjør en innsats der ute på grasrotnivå for å forebygge overgrep og trakassering og for å lage inkluderende og gode møteplasser for unge, gjør en fantastisk viktig jobb og bør premieres og heies fram. Jeg skal selv ta initiativ til å besøke dette prosjektet.

Kathy Lie (SV) [14:10:38]: Nå tar vi et krafttak for idretten, men friluftsforslagene melder også om nedgang i antall deltakere og antall frivillige til å drive aktivitetene. Man kan jo tenke seg at det å komme seg ut i naturen er gratis og lavterskel, men for mange er terskelen høy. Friluftsrådene, Speideren, 4H, DNT og Den Norske Turistforening med flere er viktige organisasjoner for å tilrettelegge for at barn og unge kan ha gøyale og lærerike aktiviteter sammen i naturen.

Hvordan vil statsråden jobbe for at friluftsliv løftes som en viktig arena for inkludering og deltakelse?

Statsråd Anette Trettebergstuen [14:11:12]: Friluftsliv er definitivt en viktig arena for nettopp deltakelse, engasjement og gode, viktige opplevelser.

Noe av det representanten Lie nevnte, er mitt ansvarsområde, noe er klima- og miljøministerens ansvarsområde, og noe er barne- og familieministerens område. Det som er viktig, er at hele regjeringen er opptatt av å styrke friluftslivet og spesielt barn og unges deltakelse. Det lå også til grunn da vi f.eks. i fjor valgte å gi penger til Stolpejakten, et viktig, ganske artig og engasjerende lavterskel friluftslivstiltak som får kanskje spesielt barn og unge ut på tur. Det vil vi ha mer av.

Kathy Lie (SV) [14:12:03]: Ikke alle barn ønsker å drive med idrett, men det er flere andre fritidsaktiviteter som også sliter med etterdønningene etter pandemien. For mange virker det nesten uoppnåelig å delta i kunst- og kulturaktiviteter som kulturskole, korps, kor og dans, for å nevne noe. Det er lovpålagt å ha kulturskole, men deltakeravgiften er ofte høy, og mange kor og korps strever med uegnede lokaler og dårlig akustikk. Her er det også stor slitasje på de frivillige.

Jeg lurer på om statsråden kunne si noe om hvilke tanker og planer hun har for å inkludere flere barn og unge i slike aktiviteter.

Statsråd Anette Trettebergstuen [14:12:45]: Den røde tråden i alt vi gjør, er å bryte ned økonomi som barriere og sikre at spesielt barn og unge får delta i idrett, friluftsliv og kunst- og kulturopplevelser av høy kvalitet uavhengig av hvor de bor, hvem de er og størrelsen på foreldrenes lommebok. Det er egentlig styrende for alt vi gjør, og alt vi prioriterer.

Derfor har vi også nå nylig lagt fram en ny kulturfri- villighetsstrategi, den første i sitt slag, som går inn på hva kulturfriwilligheten trenger der ute, hvordan vi kan få flere barn og unge med, og hvordan vi kan rekruttere flere frivillige. Der har vi også mange konkrete tiltak, som bl.a. går på egnede lokaler, og jeg anbefaler representanten Lie å lese den i detalj.

Presidenten [14:13:31]: Replikordskiftet er dermed avslutta.

Dei talarane som heretter får ordet, har òg ei taletid på inntil 3 minutt.

Tage Pettersen (H) [14:13:44]: Jeg har bare en veldig kort stemmeforklaring: Som jeg sa i mitt innlegg, mener vi det er en styrke om regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en plan for å sikre forutsigbarheten, men vi ser at det sannsynligvis ikke får flertall, så vi vil også subsidiært stemme for II når det kommer til votering.

Presidenten [14:14:07]: Takk for det, det er notert. Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 10.

Sak nr. 11 [14:14:12]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad om å stenge Barentshavet for ytterligere olje- og gassvirksomhet (Innst. 290 S (2022–2023), jf. Dokument 8:130 S (2022–2023))

Presidenten [14:14:31]: Etter ønske frå energi- og miljøkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – bli gjeve høve til 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.

Bård Ludvig Thorheim (H) [14:15:08] (ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for velvillig samarbeid under behandlingen av Dokument 8:130 S, representantforslaget fra SV om å stenge Barentshavet for ytterligere olje- og gassvirksomhet. Behandlingen har vist

at det er svært ulike meninger om dette temaet i Stortinget, men man er enige om at det er noen hovedutfordringer vi står overfor, både klimaomstillingen i Norge og Europa for øvrig og den aktualiserte energisituasjonen i Europa og verden. Men hva disse utfordringene skal bety for norsk petroleumsvirksomhet, er det litt ulike svar på fra partiene. Jeg vil fra Høyres side knytte tre kommentarer til saken.

For det første er spørsmålet: Hvordan avgjøres egentlig henholdsvis norsk petroleumspolitik og klimapolitikk? Der er vårt svar i Høyre at det er de lange linjers politikk, fordi den må gi forutsigbarhet for samfunnet, for næringsaktørene og for den enkelte som er ansatt i disse næringene. Derfor bør forvaltningsplaner for havet primært utmeisles i grundige stortingsmeldinger, og ikke i oppdukkende representantforslag med stadig nye synspunkter.

For det andre er det med krigen i Ukraina en geopolitisk situasjon i Europa som tilsier at vi skal bli uavhengig av russisk gass, og vi ser også at EU i klimaomstillingen trenger tilgang på gass i lang tid framover. Svaret vårt er derfor at vi også trenger å lete mer i nye områder i Barentshavet, siden Barentshavet er det området i Europa med de antatt største uoppdagede gassressursene.

For det tredje vil jeg si at vi har av og til i denne salen snakket om behovet for at Nord-Norge får en sterk vekst framover, at vi har arbeidsplasser der, at det er et geopolitisk område hvor det er viktig at vi har stor aktivitet. Når leveranser fra den aktiviteten i tillegg er det Europa etterspør, ser ikke jeg behov for å spre usikkerhet om de mange arbeidsplassene og utviklingsmulighetene som er i store deler av Finnmark.

Jeg tar til slutt opp forslagene fra Høyre og Framskrittspartiet.

Presidenten [14:18:13]: Då har representanten Bård Ludvig Thorheim teke opp dei forslaga han refererte til.

Linda Monsen Merkesdal (A) [14:18:25]: SV ber regjeringa stengja Barentshavet for ytterlegare olje- og gassverksemd – ein dramatisk førespurnad i ei tid då Europas utfasing av russisk gass har gjort Noreg til ein av Europas største og mest pålitelege gassleverandørar, ein gassleverandør som gjev folk i Europa moglegheit til å halda liv i industrien sin, få varme i husa sine og gass til matlaging. Pålitelege energileveransar er i dagens sikkerheitspolitiske situasjon viktige på kort og mellomlang sikt. Situasjonen Europa står i, krev handling og stabilitet. Det er ikkje tida for å skapa usikkerheit rundt desse rammene.

For å nå målsetjinga i petroleumspolitikken er det etablert ei klar og tydeleg ansvarsfordeling mellom myndighetene og oljeselskapa. Omsynet til havmiljøet blir gjeve ei heilskapleg vurdering gjennom det etabler-

te rammeverket, som er utvikla gjennom tiår. Vi har inngåande kunnskap om havområda våre og moglege miljøeffektar av petroleumsvirksemda. Havmiljøet og klimaet blir godt varetekne gjennom lovgjevinga og dei etablerte prosessane.

Ein viktig eigenskap ved reguleringa av verksemda og eit viktig konkurransefortrinn for norsk sokkel har vore at det er føreseielege og faktabaserte vurderingar. Myndighetene regulerer sektoren ved å setja klare og føreseielege rammer, og dei kommersielle selskapa utviklar verksemda og tek investeringsavgjerder.

Norsk olje og gass vil også vera ein del av scenarioet når EU skal nå dei ambisiøse klimamåla sine. Verdas energisystem er dominerte av fossile energikjelder. Samtidig bevegar verda seg no i ei retning der fornybar energi vil spela ei mykje viktigare og større rolle. Energisystemet globalt er stort, og denne omstillinga vil ta tid. Verda vil ha eit stort behov for også olje og gass i lang tid framover. Å erstatta kol i verda med gass er eit raskt utsleppsreduserande tiltak. For å dekkja dette behovet treng ein store nye investeringar i ny produksjonskapasitet kvart år. Rein produsert olje og gass frå norsk sokkel kan bidra til å dekkja den samla etterspurnaden i verda. I dette ligg det også spanande moglegheiter til å satsa aktivt på framtidas teknologi og løysingar, slik vi gjer i Noreg, som f.eks. satsinga på CCS, karbonfangst og -lagring, og blått hydrogen.

Terje Halleland (FrP) [14:21:24]: Barentshavet er det området på norsk sokkel som har størst muligheter framover, og da spesielt innenfor olje- og gassvirksomhet. Samtidig har krigen i Ukraina vist viktigheten og betydningen av en norsk energipolitikk for Europa, både selvfølgelig når det gjelder energisituasjonen som Europa står oppe i, og ikke minst for at også Europa skal klare å kutte utslippene sine.

Det er ikke så lenge siden Baltic Pipe ble tatt i bruk. Dette er en gassrørledning som kan realisere kutt av klimagassutslipp i Polen med over 70 millioner tonn, noe som tilsvarer omtrent halvannen gang de totale utslippene til Norge.

Regjeringen har derimot dessverre ført en politikk som har gjort det mindre attraktivt med aktivitet i Barentshavet, og vi ser nå at det er mindre interesse enn det har vært tidligere. Gassco leverte nylig en rapport som viser at det er mulig å etablere en lønnsom rørledning til Barentshavet, noe som vil kunne øke attraktiviteten for leting betraktelig. Manglende 26. konsesjonsrunde rammet spesielt Barentshavet, noe som også vil bety at om regjeringen igjen hadde begynt med nummererte runder, ville Barentshavet vært det området som hadde tjent mest på det.

Derfor håpet jeg at regjeringen kunne støttet – eller i det minste uttalt seg positivt om – de framlagte forslag-

ene fra Fremskrittspartiet og Høyre om å avklare en eksportløsning for gass fra Barentshavet, og hva de selv sier om å gjenoppta jevnlig nummererte konsesjonsrunder. Dette er selvfølgelig for å være krystallklare på at petroleumsaktiviteten i Barentshavet skal opp, og at det ikke finnes et eneste godt argument for at vi skal slutte med denne aktiviteten i Barentshavet.

Lars Haltbrekken (SV) [14:23:48]: Jeg tror jeg skal be kamerat Halleland om å spisse ørene litt ekstra nå, for nå skal han få det han påsto ikke fantes, nemlig gode argumenter mot fortsatt olje- og gassvirksomhet i Barentshavet.

For kort tid siden la FNs klimapanel fram det de kalte den siste advarsel til verden før vi overstiger 1,5-gradersmålet. For kort tid siden sa FNs generalsekretær at denne verdenen er på vei mot et brennende helvete. Det er kode rød for kloden. FNs generalsekretær sa at tiden for ny olje- og gassvirksomhet er forbi om vi skal klare å begrense temperaturøkningen til maksimalt 1,5 grad. Det er ikke bare FNs generalsekretær som sier dette. Ledende klimaforskere har sagt det i mange år. Til og med det som har vært ansett som oljeselskapenes fremste lobbyorgan, Det internasjonale energibyrået, sier at skal vi klare å begrense temperaturøkningen til maksimalt 1,5 grad, kan vi ikke sette i gang ny olje- og gassvirksomhet.

Det er på tide at de partiene som i ord sier at de tar klimakrisen på alvor, faktisk gjør det også i handling. Det er et gammelt slagord som sier «action speaks louder than words». Ord alene redder ikke jorden fra klimakrise. Det er det kun handling, gjennom bl.a. stemmegivning i Stortinget, som gjør.

Det er heldigvis grunn til å sette spørsmålstegn ved hvor stor interessen fra oljeselskapene egentlig er når det gjelder ny olje- og gassvirksomhet i Barentshavet. I den såkalte TFO-runden, tildeling i forhåndsdefinerte områder i fjor, ble det delt ut kun to lisenser fra regjeringen. Det tror ikke vi er fordi det var søknader som ble avslått av regjeringen. Vi tror regjeringen ga ut tillatelser til dem som søkte. Det var nok fordi det ikke var kommet inn flere søknader.

Jeg tror nok at interessen for oljeboring i disse områdene er større både hos regjeringspartiene og Høyre og Fremskrittspartiet enn hos oljeselskapene. Det ser vi også gjennom at Equinor har skrinlagt Wisting-feltet langt nord. Men det ville være for galt om vi skulle basere vår framtid på å lite på oljeselskapene.

Jeg tar med dette opp de forslagene SV har sammen med andre partier.

Presidenten [14:26:58]: Då har representanten Lars Haltbrekken teke opp dei forslaga han refererte til.

Sofie Marhaug (R) [14:27:09]: Takk til representantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad, som fremmer dette representantforslaget, og kanskje en særlig takk til Birgit Oline Kjerstad, som nå går ut av komiteen, men som har vært med på å behandle dette forslaget.

Det er nettopp de lange linjers politikk som er poenget med det forslaget som SV har fremmet, og som Rødt stiller seg bak. Det handler om å veie de ulike hensynene produksjon, klima og natur opp mot hverandre. Det er ingen som sier eller tar til orde for å slutte med all oljeutvinning, olje- og gassproduksjon, men at man setter en fornuftig grense. Det er ofte snakk om modne områder versus sårbare og særlig verdifulle områder, og dette er nettopp et forsøk på å foreslå noe som trekker opp en slik grense. Det handler om klima, men det handler også om miljø – det handler om natur. Vi vet at disse områdene er særlig sårbare, bl.a. hvis vi får oljeutslipp så langt nord.

Man kan godt kritisere at dette kommer i et Dokument 8-forslag – et representantforslag. Det er regjeringen som egentlig burde trukket opp den linjen og satt en grense for å utvinne olje og gass i så sårbare og verdifulle områder så langt nord. Vi har forpliktet oss til viktige klimamål, men også ganske viktige naturmål, der vi bl.a. skal verne 30 pst. av havområdene våre. Samtidig skal vi ikke sette en grense for norsk olje- og gassutvinning i Barentshavet. Det synes jeg er veldig underlig.

Ola Elvestuen (V) [14:29:46]: Først vil jeg si at på grunn av det russiske angrepet på Ukraina er vi alle enige om at Norge må øke gasssekporten nå. Vi må støtte opp om det Europa må gjennom for å slutte å kjøpe russisk gass, og også støtte opp om det grønne skiftet som Europa skal gjennom for å redusere sine klimagassutslipp og sin avhengighet av russisk gass.

Men det er ikke det dette forslaget handler om. Det første er det vi må gjøre nå. Dette handler om at vi skal stoppe med å tildele nye letelisenser og utvide aktiviteten med olje og gass i Barentshavet. Det er et mye mer langsiktig perspektiv, og dette er helt nødvendig, som representanten Haltbrekken sa, for å følge opp FNs klimapanel og for å holde verdens oppvarming under én og en halv grad. Da må vi, som andre land, slutte med hele tiden å utvide de letearealene vi har – det er jo det meldingen er. Vi må slutte med å åpne nye felt, for vi kan ikke hente det opp, vi kan ikke bruke det hvis vi skal klare å holde den globale oppvarmingen under én og en halv grad.

Vi skal ta med oss at det skjer store endringer som også vi må forholde oss til. Den ene er i EU, som er i ferd med å beslutte at de ikke skal bruke LNG etter 2049. Husk på at når den beslutningen er tatt, vil diskusjonen

bare handle om hvorvidt det skal flyttes nærmere til i dag. Se også at etter Parisavtalen, i 2025, skal alle land komme tilbake og se på om de kan forsterke sine egne utslippsreduksjoner. Hvis vi nå ser på analysene fra FNs klimapanel og ser på analyser DNV og andre har gjort, henger vi etter på reduksjoner. Vi trenger også å forsterke målene for 2050. Etter DNVs analyse mener man at Europa og USA må bli klimanøytrale i 2040, Kina i 2050, India i 2060. Når jeg sier det, må vi forvente at det her kommer vedtak som strammer inn i land etter land. I USA er man i ferd med å lage et regelverk for at to tredjedeler av nye biler må være utslippsfrie innen 2032. I Europa skal de bli utslippsfrie i 2035.

Dette er et vedtak som går i retning av å følge opp dette også i Norge. Det er selvfølgelig også unike områder for fiskeri og sjøfugler. Vi trenger å stenge Barentshavet, som vi tidligere har gjort for Lofoten, Vesterålen, Senja og Jan Mayen. Vi har også flyttet grensen for iskannten lenger sør.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Une Bastholm (MDG) [14:33:09]: Takk til SV for et helt sentralt forslag. Selv om 26. konsesjonsrunde ble stanset, fortsetter altså 95 pst. av oljeleting på norsk sokkel som før gjennom TFO-ordningen. Det er absurd. Det er absurd at vi i det hele tatt må foreslå å ikke lete etter mer olje og gass når det er sju år til vi skal ha mer enn halvert utslippene våre, og 27 år til verden skal være karbonnøytral. Oljeleting er i tillegg tungt subsidiert, sånn at staten tar nær sagt all risiko. Det er en særordning som trekker investeringer, folk og innovasjon til den fossile sektoren i stedet for til havvind og annen grønn industri. I Norges nasjonale oljepolitikk i dag skilles det ikke mellom prosjekter eller felt som gir kortsiktig utvinning av gass innenfor dagens marked, og det som vil gi utvinning av olje eller gass i flere tiår framover, i et helt annet marked.

Regjeringens oljepolitikk får meg til å tenke på Alf Prøysens I bakvendtland, for i den virkelige verden har Norge forpliktet seg til Parisavtalen og den nye naturavtalen. I den virkelige verden lytter Norge til vitenskapen, som i dette tilfellet forteller oss at verden allerede har funnet mer olje og gass enn det som er mulig å produsere innenfor karbonbudsjettet på 1,5 graders oppvarming. Men i regjeringens bakvendtland foreslår de å utvide TFO-området med 92 nye blokker i nord, hvorav flest ligger i det sårbare og artsrike Barentshavet og langt unna eksisterende infrastruktur.

I den virkelige verden er Norge en rettsstat med grunnlov. Den sier at alle har rett på et levelig miljø, og at barn både har rett til å bli hørt og til at deres beste skal vektlegges. Høyesterett har konkludert med at forbren-

ningsutslipp må konsekvensutredes på PUD-stadiet, og at staten har rett og plikt til å la være å godkjenne søknader i nye olje- og gassfelt som er i strid med Grunnloven § 112, om miljø. Vi har også Norges egen institusjon for menneskerettigheter, som har uttalt at sånne vurderinger bør gjøres feltspesifikt og opp mot Norges juridiske ansvar for 1,5-gradersmålet, og at plikten til å avvise nye PUD-er sannsynligvis allerede er inntruffet. I den virkelige verden pålegger barnekonvensjonen staten å oppfylle barns rettigheter, og både Norges institusjon for menneskerettigheter, Redd Barna og Barneombudet har etterspurt vurderinger av påvirkning på barns rettigheter når ny oljeutvinning godkjennes, nettopp fordi klimaet er den største trusselen mot trygghet, frihet og rettigheter til dem som er barn i dag. Men i bakvendtlandet til regjeringen gjøres det ingen barnerettighetsvurderinger i oljepolitikken i dag.

Jeg elsker Alf Prøysens I bakvendtland, men jeg vil helst ha den låten som bakgrunnsmusikk i kveldsstundene med ungene og ikke få assosiasjoner til den i regjeringens politikk.

Statsråd Terje Aasland [14:36:20]: I den virkelige verden besøkte jeg Hammerfest på onsdag, og i akkurat den samme virkelige verden snakket jeg med en rekke ungdommer som gikk på videregående skole i Hammerfest. Og i den virkelige verden så de framtidsmulighetene i Finnmark og Hammerfest kun med ett utgangspunkt, og det var trygghet for arbeid, og at en kunne utvikle de fantastiske mulighetene som også er i nord, og som en har dratt god nytte av i resten av den virkelige verden.

Det er også sånn at i den virkelige verden må vi kutte klimagassutslipp. Om det gjøres gjennom å stenge ned viktige framtidige ressursområder, eller om en gjør det gjennom dekarboniserte løsninger, avkarbonisering av olje og gass, gjennom hydrogen, ved å ta vare på at vi kan kutte utslipp i de vanskelige sektorene, sørge for at vi har på plass karbonfangst og -lagring – ja, så er det viktige virkemidler i den virkelige verden. Og i den virkelige verden trenger Europa i lang tid framover mer energi. Vi trenger trygghet for energi. Og i den virkelige verden tror jeg på en måte det vil være galt å si at en stenger ned videre aktivitet i Barentshavet. Jeg tror det i den virkelige verden ville blitt oppfattet som at en slo av lyset for veldig mange og positive tanker i tiden framover.

Men vi skal selvfølgelig ta klimautfordringene på alvor. Vi skal selvfølgelig sørge for at vi legger press på olje- og gassindustrien for å kutte klimagassutslipp. At olje- og gassindustrien som opererer på norsk sokkel, er med på å utvikle lavkarbonløsninger, f.eks. gjennom blått hydrogen, tror jeg er en stor styrke for energisikkerheten og vår mulighet for å eksportere i tiden framover. Og

mange av de ressursene som er i Barentshavet, kan gi fantastiske muligheter.

Så er det en annen kvalitet som jeg mener ligger i det norske forvaltningssystemet, og det er at vi egentlig har en veldig god forvaltning av havområdene våre. Vi har forvaltningsplaner som legges fram for Stortinget, det er faglige vurderinger som ligger i bunn, og en gjør avveininger rundt dem. I tillegg har vi hele tiden også utviklet rammeverket for tildelinger og aktivitet knyttet til olje- og gasssektoren. Så jeg mener det er et mål – og et viktig mål – at vi skal videreutvikle olje- og gassnæringen, ikke avvike den, men samtidig stille veldig tydelige og strenge krav til framtiden i den.

Når det gjelder forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet om infrastruktur, ble jeg forundret over det forslaget. De kan jo ikke ha lest den siste Gassco-rapporten og heller ikke hørt hva jeg har sagt. Jeg mener veldig tydelig at oljeselskapene nå må være med og finne en god løsning for evakuering av gass som eventuelt blir funnet i Barentshavet, og at det også kan øke attraktiviteten i tiden framover. Jeg tror det er klokt at det arbeidet foregår i det sporet.

Presidenten [14:39:16]: Det blir replikkordskifte.

Lars Haltbrekken (SV) [14:39:33]: Statsråden brukte mye av innlegget sitt på å snakke om den virkelige verden. Det han glemte å si noe om, er tørken som herjer på Afrikas Horn, og som ifølge klimaforskerne ville ha vært umulig uten de menneskeskapte CO₂-utslippene, som vi har hatt altfor mye av gjennom mange år. Han glemte også å si noe om den virkelige verden man opplever i Spania, hvor det er satt nye temperaturrekorder tidlig på året, og hvor kornavlingene allerede nå ser ut til å slå feil på grunn av klimaendringer. Han glemte også å si noe om forskernes spådommer om at vi står foran en ny tørr og varm sommer.

Det han derimot har slått klart fast, er at denne regjeringen ikke akter å følge rådene fra klimaforskere, FNs generalsekretær og Det internasjonale energibyrået. Så mitt spørsmål er: Hvis ikke Norge skal følge de rådene, hvilke andre land mener han bør la olje og gass bli liggende?

Statsråd Terje Aasland [14:40:43]: Aller først synes jeg det var et veldig godt oppspill fra representanten Bastholm, som snakket om den virkelige verden. Det synes jeg var bra, og jeg synes det er bra at representanten nå også følger det opp, for i den virkelige verden ville jo ikke SVs forslag betydd noen forskjell på de problemstillingene som han tar opp – verken tørken, varmen i Spania eller noe annet. Men det er klart at i den virkelige verden må vi forholde oss til klimautfordringene og følge opp de forpliktelsene vi har påtatt oss om

å kutte klimagassutslipp. Det betyr også at vi må ta på oss et ansvar for å videreutvikle nye muligheter basert på både kompetansen, erfaringene og, ikke minst, styrken som ligger i olje- og gassindustrien, til å utvikle nye løsninger for framtiden – det være seg, som jeg sa, blått hydrogen, karbonfangst og -lagring, havvind osv., som gir enorme muligheter for Norge basert på de ressursene som vi har. Jeg tror ikke løsningen er å stenge Barentshavet. Jeg er egentlig veldig imot det. Jeg mener at vi bør utvikle de mulighetene som er der, og sørge for at også den nordlige landsdelen får ta del i den aktiviteten og den positiviteten som følger av utviklingen.

Lars Haltbrekken (SV) [14:41:49]: De forslagene vi fremmer i dag, svarer på de virkelige utfordringene som verden står foran akkurat nå. De tar på alvor de klare beskjedene vi får fra klimaforskere, FNs generalsekretær og Det internasjonale energibyrået.

Jeg registrerer at statsråden ikke svarer på spørsmålet mitt, så jeg skal gi ham en sjanse til til å svare på spørsmålet: Hvis Norge ikke skal følge de klare anbefalingene fra bl.a. FNs generalsekretær, hvilke andre land mener statsråden skal følge anbefalingene om å la olje og gass ligge? Eller mener statsråden at andre land skal gjøre akkurat det samme som Norge, og totalt se bort ifra de klare anbefalingene som svar på de virkelige utfordringene vi står foran?

Statsråd Terje Aasland [14:42:52]: Norge skal følge opp og følger opp de forpliktelsene vi har påtatt oss om å kutte klimagassutslipp fram til 2030 og fram til 2050. Vi har sågar forsterket det og har et veldig tydelig mål om å kutte klimagassutslippene i tråd med det som er våre internasjonale forpliktelser, og det er det vi forholder oss til.

Bård Ludvig Thorheim (H) [14:43:25]: Jeg skal ikke gå videre på diskusjonen om å definere den virkelige verden, men bare konstatere at det er et svært positivt signal statsråden gir om gassrørledningsløsning for Barentshavet. Da er spørsmålet hvorfor man ikke bare stemmer for Høyre og Fremskrittspartiets forslag, som går i den retning. Jeg vil utfordre statsråden: Vil han nå bekrefte at vi har gått bort fra at petroleumspolitikken blir definert i sene nattetimer i budsjettforhandlinger med SV, og at vi heller kan ta det til denne salen og stemme det ned, sånn som vi gjør i dag?

Statsråd Terje Aasland [14:44:03]: Når det gjelder infrastrukturen som eventuelt skal knyttes til Barentshavet og hvilke framtidige løsninger som ligger der, tror jeg det beste er å videreføre det arbeidet som Gassco har gjort, sammen med selskapene, og se på mulighetene for å investere i infrastruktur, enten det er et rør eller

andre evakueringsløsninger, f.eks. gjennom hydrogenproduksjon, som er løsningen for Barentshavet. Jeg tror innspillet om rør er viktig å gå en ordentlig runde med selskapene på. Jeg tror det er mye bedre at det foregår mellom Gassco og selskapene enn ved at det mellom Høyre og Fremskrittspartiet skrives forslag i Stortinget. Jeg tror det er en god oppfølging av rammene for hvordan en skal avklare framtidige løsninger for dette.

Ellers har jeg lyst til å si at når det gjelder dynamikken for å få flertall i Stortinget, har vi et veldig godt samarbeid med SV rundt budsjettene våre. SV har fått gjennomslag for noe av olje- og gasspolitikken, og det lever jeg godt med. Forutsetningene og framtiden defineres gjennom TFO-rundene.

Ola Elvestuen (V) [14:45:27]: Dette representantforslaget handler om å legge begrensninger på norsk olje- og gassvirksomhet i Barentshavet. Norge har nettopp inngått en ny grønn allianse om klima, energi og industrisamarbeid med EU. I denne debatten trekkes veldig gjerne EUs framtidige energibehov fram som en begrunnelse for å fortsette som før i Barentshavet, og for å fortsette med tildelingen av olje- og gassledninger. Ettersom jeg har forstått, er man også i EU mer innstilt på at vi nettopp bør ha begrensninger inn mot Arktis.

Da blir mitt spørsmål: Dersom Stortinget nå hadde vedtatt dette forslaget fra SV, tror statsråden at EU ville ansett det som noe negativt og et brudd på den grønne alliansen?

Statsråd Terje Aasland [14:46:27]: Hvordan EU vil vurdere det, har jeg ikke behov for å kommentere. Vi er opptatt av å kunne videreutvikle olje- og gassnæringen i Norge. Vi mener at det i Barentshavet ligger mange spennende framtidsmuligheter som vi absolutt bør utforske. Vi skal gjøre det innenfor rammene og forpliktelsene vi har til reduksjoner i klimagassutslippene, og det tror jeg er et veldig godt utgangspunkt. Jeg er veldig glad for at vi, i en situasjon hvor Europa virkelig har trengt mer energi, kunne levere økt eksportkapasitet gjennom 2022 og kanskje de neste fire–fem årene også. Forutsetningen for å opprettholde en stabil eksportleveranse til Europa avhenger imidlertid også av at vi leter etter, finner og utvikler nye områder.

Ola Elvestuen (V) [14:47:13]: Men akkurat det statsråden sier, bryter jo med det FNs generalsekretær sier: at vi har funnet altfor mye, og mer enn det vi kan hente opp. Når regjeringen sier at petroleumssektoren skal utvikles, ikke avvikes, blir jo det å fortsette som før, samtidig som vi vet at vi må kutte forbruket dramatisk. EU sier at de skal slutte med LNG, med naturgass, innen 2049. USA er i ferd med å sette et mål om at innen 2032 skal to tredjedeler av alle nye biler som selges,

være nullutslippsbiler. Nå forsterkes innsatsen i land etter land for å nå 1,5-gradersmålet. Mitt spørsmål blir da: Tror statsråden at verden vil nå 1,5-gradersmålet, og følger norsk petroleumspolitik og forvaltning nå opp en målsetting om at vi skal nå 1,5-gradersmålet?

Statsråd Terje Aasland [14:48:16]: For å klargjøre når det gjelder olje og gass og petroleumsvirksomheten i Norge, burde kanskje den forrige regjeringen ha gjort enda mer for å kutte utslippene fra olje- og gassektoren enda raskere enn det den gjorde. Vi har et veldig klart mål, et veldig tydelig mål, om at vi skal kutte utslippene i tråd med våre forpliktelser. Det er min klare beskjed også at vi skal lykkes med det. For å lykkes med det er det å veksle ut fossil energibruk med fornybar energibruk på sokkelen ganske vesentlig. Det inkluderer for øvrig også Melkøya som et viktig klimatiltak. Så gjelder det å utvikle olje- og gassnæringens framtidsmuligheter med lavkarbon eller dekarboniserte løsninger, slik at gassen f.eks. produsert på norsk sokkel er relevant i form av blått hydrogen i et framtidig europeisk energisystem.

Une Bastholm (MDG) [14:49:17]: Den virkelige verden endrer seg utrolig raskt nå, og det gjør den aller mest på grunn av klimaendringene, som nå viser seg hyppigere og hyppigere og tydeligere og tydeligere for folk. Dagens voksne politikere i alle land i verden er nødt til å være de politikerne som faser ut all bruk av fossil energi og erstatter den med fornybar, grønn energi. Med økende klimaendringer øker også søksmålene mot stater i verden på bakgrunn av de klimaendringene som regjeringens politikk fører, og vår egen Høyesterett har uttalt at regjeringen har en rett og en plikt til å avvise planer om utvinning og drift fra oljeselskaper dersom det ikke er i tråd med Grunnlovens miljøparagraf. For å kunne gjøre en slik vurdering og avvise det må man også ha gjort vurderinger i spesifikke prosjekter av klimaeffekten. Vil statsråden begynne å gjøre slike konkrete vurderinger feltspesifikt ved godkjenning av PUD-er?

Statsråd Terje Aasland [14:50:26]: Når det gjelder olje- og gassindustrien vår og tildelinger og oppfølging der, følger vi opp det som vi har sagt i Stortinget, og det som Stortinget har vært med på at vi skal legge som rammer for denne videreutviklingen. Det er kjempeviktig. Vi har et veldig klart mål: Utslippene skal ned. Vi skal også bidra til en omstilling som går mot produksjon og tilrettelegging for lavkarbon eller dekarboniserte løsninger i olje- og gassindustrien vår.

Jeg er enig i at alle land må ta sitt ansvar og sørge for at klimagassutslippene faktisk går ned. Jeg er helt enig i at vi må veksle inn fossil energibruk med fornybar ener-

gibruk. Norge ligger langt framme på f.eks. transportsektoren. Vi skulle ligge enda lenger framme i industrien. Vi ser at industrien ønsker å veksle inn fossil energibruk med fornybar energibruk. Dessverre har vi et stort etterlep på f.eks. nettilgangen for å legge til rette for at industrien kan gjennomføre den type investeringer. Men denne regjeringen har virkelig giret opp aktiviteten og hurtigheten i dette, sånn at vi også kan komme i mål på industriens og samfunnets vegne når det gjelder klimagassutslipp.

Presidenten [14:51:35]: Replikskordskiftet er omme. Før vi går videre på den ordinære talerlisten, vil det bli ringt til votering.

Votering

Presidenten [15:00:07]: Da ser det ut til at Stortinget er klar til å gå til votering.

Sak nr. 4 var redegjørelse.

Vi voterer over sakene nr. 5–8.

Votering i sak nr. 5, debattert 2. mai 2023

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Marie Sneve Martinussen og Geir Jørgensen om å støtte opprettelsen av et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelsen mot Ukraina (Innst. 300 S (2022–2023), jf. Dokument 8:110 S (2022–2023))

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

- forslagene nr. 1–3, fra Andreas Sjalg Unneland på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre
 - forslag nr. 4, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt
- Det votes over forslag nr. 4, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor medlemsstatene i Den internasjonale straffedomstolen for å fjerne de særlige jurisdiksjonsbegrensningene for aggresjonsforbrytelsen i artikkel 15 bis i Roma-vedtektene.»

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

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 85 mot 15 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.00.47)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:110 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Marie Sneve Martinussen og Geir Jørgensen om å støtte opprettelsen av et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelsen mot Ukraina – vedtas ikke.

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1–3, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen støtte opprettelsen av et spesialtribunal for å etterforske og straffefølge aggresjonsforbrytelsen mot Ukraina.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget om ratifikasjon av Roma-vedtektenes tillegg om aggresjonsforbrytelser (Kampala-tillegget).»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ny bestemmelse i straffeloven kapittel 16 som kriminaliserer angrepskrig, i tråd med Kampala-tillegget til Roma-vedtektene.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble innstillingen vedtatt med 81 mot 18 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.29)

Votering i sak nr. 6, debattert 2. mai 2023

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløvehavere og overtredelsesgebyr) (Innst. 294 L (2022–2023), jf. Prop. 43 L (2022–2023))

Presidenten: Under debatten har Frank Edvard Sve satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Prop. 43 L (2022–2023) sendes tilbake til regjeringen.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 12 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.02)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr)

I

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

§ 5 andre ledd skal lyde:

(2) Som motorvogn etter *første ledd* reknast varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillaten brukt på offentlig veg.

§ 9 første ledd andre punktum skal lyde:

§ 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarende.

§ 37 a andre ledd andre punktum skal lyde:

Det er ikke nødvendig med ny kjøresetel ved skifte av bustad.

§ 40 a skal lyde:

§ 40 a Lovbrottsgebyr

(1) Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova kan pålegge lovbrotsgebyr til den som med vilje eller aktløse bryt føresegner fastsette i medhald av denne lova. Når slikt lovbrøt er gjort av nokon som har handla på vegne av eit føretak, kan lovbrotsgebyr påleggjast føretaket. Dette gjeld sjølv om lovbrotsgebyr ikkje kan bli pålagd nokon einskild person. Med føretak er her meint selskap, enkeltpersonføretak, stifting, foreining eller anna samanslutning, bu eller offentlig verksemd.

(2) Departementet kan gje forskrift om kva for brot på reglar som er gjevne i medhald av denne lova, som skal kunne føre til lovbrotsgebyr. Departementet kan òg gje forskrift om fastsetjing og gjennomføring av pålegg om lovbrotsgebyr, reglar om betalingsfristar, gebyrets størrelse, rente og tilleggsgebyr dersom eit lovbrotsgebyr ikkje blir betalt ved forfall, og om at også andre enn den som er pålagd gebyret, er ansvarleg for at det blir betalt.

II

Endringene i §§ 5 og 37 a trer i kraft straks. Loven gjelder ellers fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de forskjellige bestemmelsene til ulik tid.

Departementet kan gi overgangsregler for den som har fått drosjeløyve i perioden mellom 1. november 2020 og tidspunktet for ikrafttreddelsen av § 9.

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

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble vedtatt med 61 mot 38 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.29)

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

Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble vedtatt med 61 mot 38 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.51)

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

V o t e r i n g i s a k n r. 7, d e b a t t e r t 2. m a i 2023

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bærekraftig og sikker luftfart (Innst. 301 S (2022–2023), jf. Meld. St. 10 (2022–2023))

Presidenten: Under debatten er det satt fram 42 forslag. Det er:

- forslagene nr. 1–5, fra Erlend Larsen på vegne av Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslag nr. 6, fra Erlend Larsen på vegne av Høyre og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 7–12, fra Erlend Larsen på vegne av Høyre og Venstre
- forslagene nr. 13 og 14, fra Erlend Larsen på vegne av Høyre
- forslagene nr. 15–20, fra Morten Stordalen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 21–31, fra Mona Fagerås på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslagene nr. 32–38, fra Mona Fagerås på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 39, fra André N. Skjelstad på vegne av Venstre
- forslagene nr. 40–42, fra Geir Jørgensen på vegne av Rødt

Det votes over forslag nr. 39, fra Venstre.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for å avvikle taxfreeordningen. Denne planen må inneholde en plan for hvordan Avinor og private flyplasser skal kompenseres med tilskudd over statsbudsjettet.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble med 93 mot 7 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.58)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 40–42, fra Rødt.

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette et konkret mål for utslippsreduksjon fra luftfart, utfra hva som er nødvendig å kutte i luftfarten for samlet sett å nå målet om minst 55 prosent reduksjon innen 2030. Regjeringen bes utrede og legge frem nødvendige tiltak for å oppnå dette for Stortinget.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om å flytte minst halvparten av persontrafikken med fly over til jernbane, supplert av andre transportformer, innen 2030 på følgende strekninger: Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Stavanger, Oslo–Kristiansand, Oslo–Stockholm, Oslo–København. Regjeringen bes utrede og legge frem nødvendige tiltak for å oppnå dette for Stortinget.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse Avinors mål om og arbeid for å øke antall rene godsflyvninger til og fra norske flyplasser.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Rødt ble med 84 mot 16 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.16)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 34, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme med forslag om å endre flypassasjeravgiften til en seteavgift.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 12 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.33)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 36, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en minstepris på flyruter med gode alternative kollektivtilbud.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 84 mot 15 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.51)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 32, 33, 35, 37 og 38, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede flere løsninger for å redusere prisen på kortbanenettet, som gjennomgående billetter og beboerbevis.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan endre startavgiftene og terminalavgiftene for fly slik at avgiften reduseres for kortbanenettet, eksempelvis for lette fly eller egne flyplasser, og økes for andre eller tyngre fly.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen teste ut handlingsrommet i EØS-avtalen, slik at man kan øke flypassasjeravgiften på utenlandsreiser, men skjerme kortbanenettet fra avgiftsøkninger.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke omsetningskravet for biodrivstoff i luftfarten til minst 15 prosent innen 2030.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å varsle en gradvis reduksjon i antall fossile avganger i luftfarten fra og med 2030.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 84 mot 16 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.12)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 23, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag om å avvikle taxfreeordningen og en omlegging av Avinors finansieringsmodell.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 80 mot 20 stemmer ikke vedtatt.
(Voteringsutskrift kl. 15.05.33)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 21, 22 og 24–31, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen skrinlegge planene om en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille nullutslippskrav i anbudene på kortbanenettet som har oppstart fra 2028 og 2029.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 oppdatere veilederen for offentlige anskaffelser for å gjøre det lettere å anskaffe bærekraftig biodrivstoff ut over omsetningskravet.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innen forslaget til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 prosent avansert biodrivstoff-innblanding innen 2030.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre fritak for flypassasjeravgift og lavere landingsavgift for utslippsfrie fly.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stimulere til mer bruk av bærekraftig drivstoff, for eksempel gjennom å bruke deler av provenyet fra luftfartsavgiftene til å gjøre det rimeligere å fylle bærekraftig drivstoff, ved differensiert flypassasjeravgift eller ved å redusere flypassasjeravgiften i takt med at innblandingskravet øker.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen annonsere en ordning med differansekontrakter for hydrogenproduksjon og komme tilbake med utforming av dette innen revidert nasjonalbudsjett.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om og lage en plan for at all innenriks luftfart er nullutslipp eller tilsvarende innen 2040.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om at det første nullutslippsflyet er satt i rute i FOT-nettverket senest innen 2028.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge en plan for at kortbanenettverket elektrifiseres i løpet av anbudsperioden 2028–2032.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 79 mot 21 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.53)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 15–20, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå skatte- og avgiftsnivået for norsk luftfart og foreslå reduksjoner som bringer Norge på nivå med nabolandene, i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle flypassasjeravgiften senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjeninnføre en fullverdig taxfreeordning i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for et mangfold av eierskap til lufthavner gjennom stabile rammebetingelser og et lavere skatte- og avgiftsnivå for luftfarten.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag for å avvikle særnorske krav til teknologi og drivstoff som svekker norsk luftfarts konkurranseposisjon.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at Norge skal være et attraktivt land for internasjonal luftfart.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 13 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.08)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 13 og 14, fra Høyre.

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en gjennomgang av de økonomiske konsekvensene av endringene som ble gjort i taxfreeordningen i statsbudsjettet

for 2023, vurdere å oppheve endringen og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet og innblandingskravet for luftfarten, med sikte på at luftfarten både når utslippsmålene og samtidig har økonomi til å omstille seg.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre ble med 79 mot 21 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.25)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 12, fra Høyre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen revidere dronestrategien slik at den tar hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått siden 2018, og den forventede utviklingen fremover. Revideringen må være tverrdepartemental slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnssikkerheten, samtidig som den omhandler mulige bruksområder.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Venstre ble med 68 mot 32 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.42)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 7, 10 og 11, fra Høyre og Venstre.

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan det kan legges til rette for økt konkurranse om FOT-rutene, og om det må gjøres tilpasninger i infrastrukturen for å få det til.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan Avinor kan gis bedre insentiver til å drive mer effektivt og med konkurransedyktige vilkår fremover. Det bør ses på områder hvor tjenester kan konkurransesettes. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for realistiske og forutsigbare rammer for driften av ikke-statlige lufthavner.»

Fremskrittspartiet har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre og Venstre ble med 61 mot 39 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.01)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 8 og 9, fra Høyre og Venstre.

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan norske flyselskaper skal styrke sin posisjon i internasjonal konkurranse.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan konkurransevilkårene for norsk luftfart kan styrkes i bi- og multilaterale luftfartssavtaler.»

Fremskrittspartiet og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre og Venstre ble med 57 mot 43 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.20)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 6, fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til en oppstartsbevilgning til et grønt luftfartssenter i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti ble med 63 mot 37 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.38)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1, 2 og 4, fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å innrette kontrakten i neste anbud for FOT-rutene, som skal lyses ut i 2024, slik at man åpner for å fase inn bruk av null- og lavutslippsfly dersom det blir tilgjengelig i løpet av kontraktperioden.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et klimapartnerskap med flybransjen, som blant annet kan gjennomgå virkemiddelbruken for å finne konkrete og helhetlige løsninger for det grønne skiftet, for å sikre at vi når Norges klimamål.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 58 mot 42 stemmer ikke vedtatt.
(Voteringsutskrift kl. 15.07.58)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 3 og 5, fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for hvordan Norge kan få en ledende posisjon i produksjon av bærekraftig drivstoff, slik at Norge er godt posisjonert gjennom et industrielt miljø når innblandingskravene blir innført i EU, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge.»

Samtlige partier har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble enstemmig vedtatt.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rutefly.

II

Meld. St. 10 (2022–2023) – Bærekraftig og sikker luftfart – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Votering i sak nr. 8, debattert 2. mai 2023

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug og Morten Stordalen om å prioritere E39 Veibust–Blindheim–Breivika

(Innst. 297 S (2022–2023), jf. Dokument 8:126 S (2022–2023))

Presidenten: Under debatten har Frank Edvard Sve satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen plan for snarlig realisering av E39 Veibust–Blindheim–Moa i Sula kommune og Ålesund kommune. Det skal også legges frem en egen finansieringsplan for utbyggingen når planlegging og prosjektering er klart.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:126 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug og Morten Stordalen om å prioritere E39 Veibust–Blindheim–Breivika – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen vedtatt med 86 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.05)

Presidenten [15:09:12]: Sak nr. 9 var redegjørelse.

Sak nr. 15 [15:09:13]

Referat

1. (406) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i helsepersonelloven (statens partsstilling i saker om Helsepersonellnemndas vedtak) (Lovvedtak 48 (2022–2023))
 2. lov om endringer i pasient- og brukerrettighetsloven mv. (pasientforløp i spesialisthelsetjenesten) (Lovvedtak 49 (2022–2023))
 3. lov om endringer i utlendingsloven, passloven og ID-kortloven (biometrisk sammenligning) (Lovvedtak 47 (2022–2023))
 4. lov om endringer i politiloven og politiregisterloven (PSTs etterretningsoppdrag og bruk av åpent tilgjengelig informasjon) (Lovvedtak 43 (2022–2023))– er sanksjonert under 28. april 2023

2. (407) Innberetning fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 2 (2022–2023))
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (408) Endringer i energiloven og plan- og bygningsloven (vindkraft på land) (Prop. 111 L (2022–2023))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
4. (409) Statsrekneskapen 2022 (Meld. St. 3 (2022–2023))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
5. (410) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kathy Lie og Cato Brunvand Ellingsen om utviklingshemmedes møte med strafferettspleien (Dokument 8:230 S (2022–2023))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
6. (411) Midlertidige endringer i integreringsloven (utveksling av kompetanseopplysninger) (Prop. 110 L (2022–2023))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
7. (412) Endringer i statsbudsjettet 2023 under Landbruks- og matdepartementet (Reindriftsavtalen 2023/2024) (Prop. 108 S (2022–2023))
Enst.: Sendes næringskomiteen.

Sak nr. 11 fortsatte [15:09:40]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad om å stenge Barentshavet for ytterligere olje- og gassvirksomhet (Innst. 290 S (2022–2023), jf. Dokument 8:130 S (2022–2023))

Presidenten [15:09:41]: Stortinget går da tilbake til behandlingen av sak nr. 11. Neste taler er Birgit Oline Kjerstad fra SV.

Birgit Oline Kjerstad (SV) [15:10:09]: Oljeutvinning i Barentshavet er omstridd, og i den verkelege verda lever millionar av menneske av fisken frå dette havet – og frå landbruket, som ikkje toler klimaendringane som vi er midt inni. Klimaavtalen og naturavtalen forpliktar Noreg til både å kutte utslepp og verne viktig representativ natur. Noko av den mest unike naturen vi har, er i nordområda. I iskantsonene, områda der isen møter havet og smeltar, er det ein enorm særmerkt biologisk produksjon som er svært viktig for mange artar som lever i og av havet. Våre viktigaste fiskeriressursar oppstår på grunn av planktonoppblomstringa i dette havområdet, ei oppblomstring som er avhengig av isen – elting av vatn som skjer når kaldt vatn søkk ned på botnen og pressar næringsrikt vatn opp til overflata. Både klimaendringar og oljeaktivitet i desse områda er ein trussel.

Desse sårbare områda er også svært viktige for at sjøfugl skal kunne overleve, for fleire sjøfuglartar vandrar som sjølvstendige individ over enorme avstandar og finn maten sin i verdshava. Dei følgjer passatvindane, vindbeltet og årstidene mellom kontinenta, og mange vandrar over enorme avstandar og held seg på og nær land berre i ein kort hekkesesong. Sjølv i hekkesesongen kan matsøket gå i avstandar på fleire hundre kilometer. Nedgangen i sjøfuglbestanden i verda er ei av dei mest underkommuniserte miljøkrisene vi har, og er ein viktig indikator på tilstanden i havet, som m.a. er sterkt trua av klimaendringane.

Det som i tillegg er spesielt med mange at dei utryddingstrua sjøfuglane, er at dei i periodar av året held seg i store flokkar i konsentrerte område. Dei følgjer planktonoppblomstringa og maten som finst der planktonoppblomstringa skjer. Forskarar har funne ut at sjøfuglar luktar seg fram til maten på grunn av gassar som blir frigjorde når små krepsdyr som raudåte og krill opptrer i store tal og et planteplankton.

Dette økosystemet er sårbart. Iskantsonene i Barentshavet og Arktis har tøffe vêrforhold og er nesten folketomme område, der det vil vere svært vanskeleg å ha god oljevernberdskap. Så viktige som desse arktiske områda er for biologisk mangfald og produksjon i havet, burde områda få vere i fred.

Regjeringa har enno ikkje levert ein varsla handlingsplan for sjøfugl, og havmiljølova er ikkje ferdig slik at vi kan vurdere kva område som skal vernast sterkare enn i dag. Eg meiner at å gå laus med olje- og gassutvikling i sårbare Barentshavet vil vere uansvarleg.

Marianne Sivertsen Næss (A) [15:13:25]: Hva skjer hvis vi stenger Barentshavet for ytterligere olje- og gassvirksomhet uten at alternativene er plass – noe som i realiteten er det SV med støtte fra Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne tar til orde for i dette forslaget? Jo, det skal jeg si: Vi kommer i en situasjon med energimangel. Konsekvensen av det har vi på mange måter fått demonstrert det siste året med energikrisen i Europa. Har vi energimangel, har det stor negativ påvirkning på folks liv – for næringslivet, for arbeidsplasser og for velferden vår. Det setter også den geopolitiske stabiliteten i fare.

Mangel på energi truer vår sikkerhet. Norge dekker i dag om lag en fjerdedel av EU og Storbritannias årlige gassbehov. Energikrisen som følge av Ukraina-krigen har for alvor vist betydningen av energileveranser fra Norge til EU. I fjor økte vi leveransene med gass med 8–10 pst. Halvparten av denne økningen kommer fra Snøhvit og Barentshavet, noe som både er forstått og anerkjent av EU. Skal vi bidra til å sikre stabil tilgang til energi for Europa også framover, må det naturlige fallet i pro-

duksjon bremses, ettersom feltene på norsk sokkel tømmes for ressurser.

Vi må evne å ha flere tanker i hodet på samme tid. Ja, vi skal bygge ut framtidens energikilder, men vi trenger fossil energi i mange år framover. Det siste årets energikrise er dessuten også skadelig for oppslutningen om klimatiltak. Derfor er Arbeiderpartiet tydelig på at norsk petroleumsindustri skal utvikles, ikke avvikles. Regjeringens forslag om å utvide med hele 92 blokker i nord – 78 av disse i Barentshavet – for tildeling i forhåndsdefinerte områder for 2023 illustrerer dette. Dette gjør vi fordi olje og gass vil utgjøre en viktig del av energimiksen i tiår framover, og fordi Barentshavet ifølge Oljedirektoratets analyser holder halvparten av de uoppdagede gjenværende ressursene på norsk sokkel.

Norsk sokkel er blant petroleumsprovinsene med lavest utslipp i verden. Bransjen har også satt seg ambisiøse klimamål med å kutte 50 pst. i klimagassutslippene innen 2030. Vi vet at lave utslipp kommer til å bli et enda sterkere konkurransefortrinn i framtiden.

Jeg er betrygget av at det er et bredt flertall i Stortinget som anerkjenner at energi spiller en grunnleggende rolle i å møte samfunnets primære behov og sikre internasjonal stabilitet og velstand. Her spiller Barentshavet en viktig rolle. Å erstatte fossil energi med fornybar energi må skje på en trygg og rettferdig måte som ivaretar folk, næringsliv, arbeidsplasser og velferden vår.

Bård Ludvig Thorheim (H) [15:16:43]: Jeg vil gjerne henlede oppmerksomheten i salen til den sak at denne debatten viser at jo lenger til venstre man er, jo mindre villig er man til å ta de grepene som skal til for å utkonkurrere olje og gass, og jo mer ønsker man å styre det politisk.

Vi har en lang tradisjon for at det er selskapene selv som gjør analysen av om de får solgt gassen sin til europeiske markeder eller ikke. Selv om vi har delvis stats-eide selskaper, gjør de de vurderingene ut fra kommersielle prinsipper.

Vår jobb er å legge til rette for at den alternative energien, den fornybare energien, rustes så kraftig opp at det ikke er behov for mer olje og gass. Her er det en stor forskjell på høyre- og venstresiden. Jo lenger til venstre man går, jo mer ser man at man er uenig. Til venstre for oss har vi Arbeiderpartiet, som mener at de skal bestemme, og at vi ikke skal utløse flere nummererte runder, altså lete i nye områder i Barentshavet. Det må jo være opp til selskapene hvor stor interessen er. Vi kan gjette hvor stor interessen er, men det vil man se hvis man har nummererte runder. Og hvis man går lenger til venstre, er det det at man skal stenge videre olje- og gassvirksomhet.

Det er interessant å se at partiene langt til venstre, SV og Rødt, samtidig er minst villige til å ta de store grepene for å få flere vindmøller både til havs og til lands, som gir mer fornybar kraft som kan utkonkurrere olje og gass i Norge og også i resten av Europa. De er minst villige til å gå inn på gruvevirksomhet i Norge, som er et mineralrikt land, slik at vi kan få de mineralene vi trenger til å bygge all denne fornybare kraften. Alt dette er vi nødt til å gjøre for å utkonkurrere olje og gass. Vi kan ikke bare si stopp til olje og gass, og så ikke ha noe alternativ. Det er fullstendig uansvarlig politikk – det henger ikke sammen.

Det viser en stor forskjell i både energipolitikken og klima- og miljøpolitikken, hvor forskjellen etter mitt syn rett og slett er realismen i det man gjør – at det henger sammen.

Lars Haltbrekken (SV) [15:19:33]: «Uansvarlig politikk», sier representanten Thorheim. Jeg vet ikke hva som er mest uansvarlig. Er det å bli kvitt hovedårsaken til den globale oppvarmingen og den alvorlige klimakrisen vi står foran, eller er det å holde stø kurs mot en varmere verden, som både Høyre, Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet nå gjør?

Representanten Thorheim sier også at vi må gjøre fornybar energi mer lønnsomt for å utkonkurrere olje og gass. Vel, noe av hovedproblemet er at Høyre, sammen med Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, i juni 2020 gjorde det superlønnsomt å investere i fossil energi gjennom oljeskattepakken som ble gitt til oljeselskapene. Oljeselskapene er fortsatt de eneste i norsk næringsliv som har koronastøtte etter at pandemien er over. Disse partiene har sørget for at penger, kompetanse og arbeidskraft brukes på fortsatt leting og utvikling av fossil energi, altså det motsatte av hva representanten Thorheim her står og sier. De har gjort det superlønnsomt, og dette fortrenger de alternativene som representanten Sivertsen Næss etterlyser.

Vi så i fjor sommer at verftene langs kysten måtte gå doble skift og utsette ferien for å kunne levere til oljeselskapene. Vi kunne i stedet ha brukt kapital, arbeidskraft og kompetanse til å utvikle havvind, som det er relativt stor enighet om at vi skal gjøre, men for enkelte partier er det viktigere å gjøre det fortsatt superlønnsomt med fossil energi.

Jeg har tidligere i dag sitert FNs generalsekretær. Han var i dag i Europa og hadde et klart budskap til verden: Det må gjøres kvantesprang i klimakampen. Det kvantespranget blir dessverre ikke tatt i denne sal i dag, på grunn av partier som fortsatt ønsker en storstilt satsing på det som er hovedårsaken til den krisen vi står foran.

Une Bastholm (MDG) [15:22:45]: Jeg vil først takke både statsråden og flere andre representanter som tok videre min hyllest til Alf Prøysen og bakvendtland.

Min grunn til å tegne meg igjen var egentlig flere innlegg som kom etter replikkvekslingen med statsråden, kanskje først og fremst representanten Thorheim som hadde noen åpne refleksjonene rundt hvordan oljedebatten er i Stortinget. Han utelater helt Miljøpartiet de Grønne som er plassert verken på venstresiden eller i hans analyse. Jeg vil bare si: Her er jeg, og jeg har noen svar til representanten Thorheim.

Noe av grunnen til at det ikke lenger går an å stole på at selskapene selv gjør den risikovurderingen, er to ting. Det ene er at den risikovurderingen selskapene gjør, kun er finansiell. Den går ikke på klima, altså risikoen utslipp fra oljefelt i Norge utgjør for det globale klimaet. De vurderingene gjøres ikke i dag. Det Høyesterett har sagt, er at den kunnskapen er man nødt til å ha, bl.a. fordi staten har en plikt og en rett til å nekte godkjenning av PUD-er, altså plan for utvinning og drift, når man kommer til det stadiet hvor man konkret skal godkjenne et konkret prosjekt for utvinning.

Det andre, som også representanten Thorheim tok opp, er havvind. Hva med havvind? Hva med denne andre energien? Miljøpartiet De Grønne var virkelig det første partiet som tok stort til orde for havvind, før det ble populært å mene det. Vi ble også latterliggjort for det. Nå er det blitt veldig vanlig å ha høye ambisjoner for havvind. Man har kommet langt i å legge til rette for det og for å kunne få konsesjoner for havvind på norsk sokkel. Men problemet er fortsatt at veldig mye av den innovasjonen, den kapitalen, de folkene man ønsker inn i havvindsatsingen i Norge, nå går til oljeaktivitet fordi det er der det er lukrativt. Det er en tungt subsidiert næring i dag ved at vi subsidierer leting og investering så tungt som vi gjør. Det gjør også at selskapenes egen risikovurdering selvfølgelig ser litt annerledes ut. Når selskapene skal vurdere finansiell risiko, gjør de det på vegne av selskapets finansielle balanser, bærekraft og sunnhet, ikke fellesskapets.

Dette er noe av grunnen til at jeg har valgt å gå inn i dette nå, for ofte snakker vi forbi hverandre i disse oljedebattene. Noen av partiene er veldig opptatt av klimahensynet, det biologiske mangfoldet, i Barentshavet f.eks. Så er det en rekke partier som argumenterer for gass på kort sikt, for verdiskaping og arbeidsplasser. Jeg tror det er behov framover for at vi begynner å prøve å lytte til hverandres argumenter og å prøve å høre litt på hva det er man sier. For min del, hvis noe av det som er sagt fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, skal ha troverdighet, må man gå inn og forklare når vi skal sette grensen for det biologiske

mangfoldet, f.eks. (Presidenten klubber.) Hva er det vi velger å ikke gjøre for å ta vare på naturen?

Presidenten [15:25:48]: Taletiden er ikke veiledende.

Statsråd Terje Aasland [15:26:06]: Jeg har lyst til å starte med at det selvfølgelig er regjeringens klare mål og ambisjon at vi skal bygge ut mye mer fornybar energi for å understøtte innveksling av fossil energibruk med fornybar energibruk. Slik reduserer vi de nasjonale utslippene samtidig som vi klarer å legge til rette for nye industrielle muligheter – om det er batteriproduksjon, hydrogenproduksjon eller annen næringsvirksomhet som vi trenger i tiden framover. Det er veldig delt oppslutning i Stortinget om dette. Det er ikke én, klar linje på at vi faktisk trenger å bygge ut de energikildene som er tilgjengelig, på en mest mulig skånsom måte. Det er en utfordring som jeg håper Stortinget i løpet av noe tid kan være noe tydeligere på, sammen med regjeringen. Der er i hvert fall regjeringen særdeles tydelig.

Representanten Haltbrekken var innom at vi ennå holder på med oljeskattepakken. Den er jo avsluttet. De prosjektene som er levert inn, dvs. de nye prosjektene, nye leteområder, ny aktivitet, som dette forslaget handler om, vil ikke være en del av den ekstraordinære skattepakken.

Jeg kan nevne et lite eksempel. Selskapene tjener nok bra, det er derfor de investerer, men staten tjener også bra. Hvis Melkøya og Snøhvit Future realiseres slik prosjekteierne har søkt om, antas de gjenværende verdier å være på 200 mrd. kr. Av disse 200 mrd. kr er 60 mrd. kr Petoros og går direkte inn i Statens pensjonsfond utland. I tillegg vil selskapene betale 110 mrd. kr i skatt hvis de får ut den forventede ressursen, så for fellesskapet er det ganske store verdier som en kan bruke til gode formål og til å videreutvikle nye grønne løsninger i fortsettelsen.

Helt til slutt har jeg en oppfordring til Høyre og Fremskrittspartiet. Vi er godt i gang med å vurdere den infrastrukturen fra Barentshavet. Jeg synes i utgangspunktet det er litt uklokt å fremme et forslag på et område som en er veldig godt i gang med, og som er ganske vesentlig for om og hvordan en skal utvikle Barentshavet. En bør tenke gjennom om det ikke kunne vært et oversendelsesforslag, eller et forslag en egentlig anså var godt ivarettatt gjennom det arbeidet regjeringen allerede gjør.

Presidenten [15:28:36]: Representanten Lars Haltbrekken har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Lars Haltbrekken (SV) [15:28:47]: Jeg følte behovet for å korrigere statsråden, om det er mulig, som sier at oljeskattepakken er avsluttet. Det er den jo ikke. Alle de sakene om utbygginger som vi har fått til Stortinget nå i vårsesjonen, kommer til å bli behandlet inn under oljeskattepakken. Også de søknadene som ble levert til regjeringen fra oljeselskapene, og som ikke kommer til Stortinget før nyttår, blir behandlet etter oljeskattepakken. Oljeskattepakken, slik den er nå, varer fram til 31. desember. Alle saker som er vedtatt før det, og som det samtidig er søkt om før nyttår i 2022, blir behandlet etter den. Hvis statsråden og resten av regjeringen nå ønsker å avslutte oljeskattepakken tidligere, er SV mer enn gjerne med på det.

Statsråd Terje Aasland [15:30:02]: Jeg er fullstendig klar over hvordan oljeskattepakken virker, og hvilke prosjekter som ligger i den og kan komme inn under den ordningen. Ingen av de forslagene som er fremmet i dette Dokument 8-forslaget, vil omhandle oljeskattepakken fordi det refereres til framtidig aktivitet i Barentshavet.

Presidenten [15:30:25]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.

Sak nr. 12 [15:30:26]

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Svardal Bøe, Guro Angell Gimse, Olve Grotle, Lene Westgaard-Halle, Kristin Ørmen Johnsen og Tone Wilhelmsen Trøen om å skape mer innovasjon i kommunal omsorgssektor (Innst. 296 S (2022–2023), jf. Dokument 8:132 S (2022–2023))

Presidenten [15:30:50]: Etter ønske fra komiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Per Vidar Kjølmoen (A) [15:31:17]: Saken vi skal behandle i dag, er en viktig sak. Det er et representantforslag fra flere Høyre-representanter om mer innovasjon i kommunal omsorgssektor, altså hvordan norske kommuner kan legge til rette for mer innovasjon og videreutvikle kommunal omsorg, slik at vi kan gi en bedre omsorg til flere. Akkurat det ønsket – om innovasjon i kommunal sektor – er nok et ønske som deles av alle i komiteen, men jeg vil si litt om premisset.

Premisset må ikke dras så langt at man antyder at det er for lite innovasjon i kommunal sektor i dag. Arbeiderpartiets oppfatning er tvert imot at det foregår veldig mye innovasjon rundt omkring i norske kommuner allerede. Mange steder rundt omkring innoveres det hele tiden – man finner hele tiden stadig nye måter å løse omsorgsoppgavene på en bedre måte. Det er viktig at det ligger til grunn for den videre diskusjonen.

Det er selvsagt ingen som er imot å innovere mer, heller ikke i kommunal omsorgssektor, og spørsmålet blir da: Hvorfor er det ikke et bredt flertall for alle de ti forslagene som er fremmet i saken? For Arbeiderpartiet og Senterpartiets del skyldes det flere årsaker. Dels mener vi at forslagsstillerne her delvis løper etter regjeringen. Deler av det som foreslås, er allerede blitt varslet igangsatt, eller varslet utredet. Dels er vi usikre på om forslagene er gode nok, eller om det finnes andre grep som vil være mer treffsikre. Når det gjelder frikommuneforsøk, registrerer vi med glede at Høyre har snudd siden de satt i regjering, og nå støtter det som regjeringen har tenkt å levere på i løpet av året.

Så vi deler alle ønsket om mer innovasjon, men for Arbeiderpartiet og Senterpartiets del er det viktig å presisere at det kanskje viktigste tiltaket for å få til både mer innovasjon og bedre tjenester, er at man faktisk er villig til å finansiere ordningene på en ordentlig måte. Arbeiderpartiet og Senterpartiet har lagt vekt på å øke rammene til kommunal omsorg etter at vi kom i regjering. Vi tror ikke at å kutte eller privatisere seg ut av problemene er riktig vei å gå, og vi presiserer at det allerede bevilges 450 mill. kr til innovasjon og slike tjenester. Det tror vi betyr at det er et stort potensial for å øke kvaliteten på tjenestene i tiden framover.

Henning Wold (H) [15:34:27]: De kommunale helsetjenestene står overfor store utfordringer i årene som kommer. Helsenæringen er definitivt en del av løsningen på de demografiske endringene som vi vet kommer. Andelen eldre utgjør i dag knapt 11 pst. av befolkningen. SSBs framskriving viser at den stiger til 19 pst. i 2060. Antall sysselsatte som arbeider innen helse og omsorg i kommunal sektor har økt de siste årene og var i 2021 45 pst. av alle ansatte. Samtidig er Norge i det øvre sjikt i Europa når det gjelder antall leger og sykepleiere per innbygger. Allikevel opplever man mangel på helsepersonell, og sykefraværet er meget høyt. Mediene har også den siste tiden avdekket betydelig mangel på helsefaglig kompetanse i hjemmebaserte tjenester.

Dersom vi skal være i stand til å løse utfordringene i helsetjenestene, og ikke minst sikre kvaliteten på disse, må ulike samfunnsbyggende aktører inviteres inn. Høyre mener at helsenæringen kan bidra til å løse mange av utfordringene i helse- og omsorgstjenestene i kommu-

nal sektor. Helseteknologi og nye innovative måter å organisere tjenestene på må tas i bruk. Dette kan bli en trippel vinn-vinn-situasjon. Det kan øke pasientenes trygghet og livskvalitet, avlaste helsepersonell og redusere de samlede helsekostnadene.

Gjennom bedre samhandling mellom offentlig og privat sektor vil man kunne legge til rette for bedre tjenesteinnovasjon i pleie og omsorg. Det er imidlertid utfordringer i samarbeidet mellom kommunal sektor og private tjenestetilbydere. Disse beskrives i Meld. St. 18 for 2018–2019. Mangelen på erfaring med næringslivs-samarbeid betyr at det flere steder i helse- og omsorgssektoren mangler rutiner, kompetanse og retningslinjer for slikt samarbeid. Anskaffelsesregelverket legger til rette for å fremme innovasjon, men mye tyder på at handlingsrommet kan brukes mer. Menon-rapporten «Helsenæringens verdi 2022» beskriver at utfordringene helsenæringene står overfor, bl.a. er knyttet til kulturen for samarbeid mellom næringslivet, universitets- og høyskolesektoren og helse- og omsorgssektoren.

Det er uklart hvor langt det offentliges ansvar går i å utvikle og sørge for nye løsninger, særlig på e-helseområdet, og den offentlige helse- og omsorgstjenestens håndtering av offentlige anskaffelser er til tider krevende. Både stortingsmeldingen og Menon-rapporten påpeker mulighetene for økonomisk vekst, innovasjon og økt sysselsetting i helsenæringene. Skal vi lykkes med dette, må det komme på plass en sterkere kultur for dialog og kontakt mellom næringslivet og helse- og omsorgssektoren. Jeg viser til de ti forslagene som ligger i saken.

Med det tar jeg opp de forslag Høyre er en del av.

Presidenten [15:37:35]: Da har representanten Henning Wold tatt opp de forslagene han refererte til.

Sivert Bjørnstad (FrP) [15:37:46]: Representantforslaget fra Høyre har definitivt mye for seg. En av de store utfordringene det norske samfunnet har de neste ti-årene, ikke bare i kommunene, men i hele offentlig sektor og sågar i privat sektor, er mangelen på kompetent arbeidskraft. Vi kommer rett og slett ikke til å ha folk nok til å gjøre alle jobbene vi trenger for å opprettholde velferdssamfunnet i årene som kommer. I dag er det i stor grad etterkrigsgenerasjonen som bruker mye av de kommunale helse- og velferdstjenestene – heldigvis, kan vi si, fordi dette er en generasjon som er vant til lite og til å klare seg med det man har. Min generasjon og generasjonen før og etter meg kommer til å kreve ganske betydelige forbedringer i tilbudet. Det skal skje samtidig som det år for år blir færre folk som kan utføre det arbeidet og tilbudet som etterspørres. Vi blir flere pensjonister og færre folk i arbeid, og det er en kombinasjon som ikke er veldig heldig for en nasjons økonomi.

Så har vi nettopp fått helsepersonellkommissjonen, og jeg tror det begynner å synke inn hos de fleste at vi ikke kan løse utfordringene framover ved bare å ansette nye folk hele tiden. Ikke er det nok folk å ansette heller. Framtidens omsorgssektor må løses med innovasjon og velferdsteknologi, og da må det legges til rette for det. Et av de viktigste grepene – men som ikke kan vedtas i Stortinget, og hvor lov og regelverk egentlig allerede er til stede – er at kommunene må etterspørre innovative løsninger når de kjøper varer og tjenester som skal løse problemene. Det offentlige anskaffer varer og tjenester for rundt 600 mrd. kr, mye av dette i kommunene, men vi har en vei å gå for å få til dette i praksis. Det handler om kompetanse hos dem som etterspør, men det handler også om mot til å tørre å tenke nytt, til kanskje ikke hele tiden å søke de billigste løsningene, selv om det er enklast der og da. De innovative løsningene er sjelden billigst akkurat nå, men de kan gjøre innsparingene store på sikt.

Saksordføreren sa i sitt innlegg at premisset ikke må være at det innoveres for lite i kommunene. Det er jeg helt uenig i. Premisset må være at det innoveres for lite både i kommunene, i staten og i det private næringslivet. Vi er rett og slett ikke gode nok på innovasjon i Norge, og det viser de fleste indikatorene, enten det er Eurostat, OECD eller Global Innovation Index. Vi ligger til dels langt lavere enn de fleste av våre naboland. Sånn kan det ikke være.

Til slutt en stemmeforklaring: Vi kommer til å stemme for forslagene nr. 3, 6, 8 og 9. Når det gjelder forslagene nr. 1 og 2, ser de tilsynelatende greie ut, men vi mener at de går for langt i å instruere hva virkemiddelapparatet helt konkret skal drive med.

Statsråd Jan Christian Vestre [15:40:57]: Å sikre gode og likeverdige helse- og omsorgstjenester til alle, uavhengig av hvor vi bor eller hvor mye vi tjener, er en grunnleggende trygghet som vi må sikre for den enkelte og for oss som samfunn. Det er noe av det som gjør Norge til Norge.

En av de største utfordringene for å sikre likeverdige helsetjenester er, som helsepersonellkommissjonen helt tydelig har sagt, at det vil bli færre fagfolk per pasient fordi det blir flere eldre og færre i yrkesaktiv alder. Skal vi sikre likeverdige helsetjenester i framtiden, er det derfor viktig at vi stimulerer til innovasjon, digitalisering og automatisering – ja, vi må tenke nytt. Dette gir også næringslivet vårt fantastiske muligheter til å skape nye verdier, nye lønnsomme arbeidsplasser, eksportmuligheter og verdiskaping hjemme og ute, og ikke minst kan det også bidra til å løse noen av de globale helseutfordringene vi står overfor.

Utviklingen av helsenæringen må selvfølgelig skje i nært samspill med helsenæringsaktørene selv. Det er de

som er spydspissene, og som skal gjøre dette arbeidet. Samtidig har kommunene et stort ansvar, både for å sikre de nevnte gode og likeverdige helse- og omsorgstjenestene og for å bidra til innovasjon. Her tror jeg vi kan være enige om at det fortsatt er et potensial.

Vi ser nye teknologiske løsninger som bidrar til at eldre og syke kan bo lenger hjemme. Det kan igjen redusere belastningen på helse- og omsorgssektoren. Her er det åpenbart slik at ulike bidrag fra næringslivet kan bidra til at vi også får et bedre helsevesen. Derfor er det så viktig at vi spiller på lag og gjør hverandre gode.

Regjeringen arbeider langs flere spor for å fremme og styrke helsenæringen i Norge, og vi har igangsatt omfattende tiltak på flere av de områdene som forslagsstillerne er enige om. La meg gi sju eksempler:

I juni vil helse- og omsorgsministeren legge fram en eldrefor reform med fokus på å kunne bo trygt hjemme lenger. Her vil ny teknologi og hjelpemidler stå sentralt.

I løpet av sommeren vil regjeringen legge fram det nye veikartet for helsenæringen. Det er et samarbeid med næringslivet, der vi har fått gode innspill fra næringsaktører over hele landet.

Vi vurderer en mulig etablering av forskningssentre for næringsrettet digitalisering.

Vi legger fram en ny anskaffelsespolitikk – et helt nytt anskaffelsesregelverk som nettopp skal bidra til at kommuner og andre skal kunne bruke mer innovative anskaffelser for å fremme innovasjon, bl.a. i helse- og omsorgssektoren.

For det femte er helse allerede lansert som en tematisk prioritering i langtidsplanen for forskning og høyere utdanning. Det er ikke minst viktig for å kunne kommersialisere forskningsresultater og skape mer næringsvirksomhet.

For det sjette legger vi til rette for å tilgjengeliggjøre offentlige helsedata gjennom Helsedataservice, som er etablert av Direktoratet for e-helse.

Som det vises til i komiteen, er vi også godt i gang med å rulle ut og etablere helseteknologiordningen.

Dette er en innsats vi må gjøre sammen. Jeg vil takke forslagsstillerne for kloke refleksjoner og gode innspill som vi tar med oss i det videre arbeidet, og jeg ser fram til samarbeid med Stortinget om dette.

Presidenten [15:44:00]: De talere som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

Tone Wilhelmsen Trøen (H) [15:44:18] (komiteens leder): Dette forslaget handler først og fremst om å skape mer innovasjon i kommunal omsorgssektor, som er et utrolig viktig tema fordi vi vet at utfordringene fremover blir krevende. Det har mange rapporter vist oss, og den siste av dem er vel helsepersonellkommisjonens.

Det er helt tydelig at der vi i Norge har løst utfordringene både med økt sykdomsbyrde og med økte behov ved å ansette mer helsepersonell, har andre land tatt i bruk teknologi i større grad. Det handler ikke om at Høyre mener at man nødvendigvis skal erstatte helsepersonell med digitalisering og automatisering, men det handler om å finne den gode balansen som gjør at helsepersonell kan gjøre den viktige jobben bare de kan gjøre, og at automatisering og digitalisering gjøres der det er mulig.

Det som er litt utfordrende, er når saksordføreren starter hele debatten nettopp med å prøve å skape et premiss som i hvert fall vi i Høyre mener ikke er dekkende for den utfordringen vi står overfor. Det er for lite innovasjon. Det er ikke det at det ikke skjer innovasjon i offentlig sektor, men det er for lite innovasjon. Det som Menon-rapporten – Menon Economics' rapport om bemanningsutfordringene i helse- og omsorgssektoren fra 2022 – tydelig viser, er særlig at hvis man skal lykkes med å hente nødvendig kapital til utvikling og produksjon, og for å kunne etablere seg i internasjonale markeder for norske selskaper som ønsker å være med på innovative løsninger i kommunene, er det altså helt nødvendig for dem å lykkes i hjemmemarkedet. Der gjør vi ikke nok i Norge.

Et veldig tydelig resultat fra en spørreundersøkelse som ble gjort blant bedriftene i helseindustrien, er at de opplever at det er for lav innkjøpskompetanse, særlig i kommunene. Det er avgjørende viktig å få gjort noe med det, ikke bare fordi vi ønsker nye innovative norske løsninger for helsenæring, norske bedrifter og arbeidsplasser, men også fordi det til syvende og sist vil gi bedre pasientbehandling å ta i bruk nye innovative metoder. Nettopp derfor må vi ha et hjemmemarked. Derfor er det litt skuffende når vi ber om en handlingsplan, og regjeringen presenterer at de vil legge frem et veikart for helsenæringen som vil synliggjøre regjeringens politikk for næringen. Det vi trenger, er en regjering som faktisk tar på alvor at vi er nødt til å hilse velkommen innovasjon på en annen måte enn det de har gjort til nå.

Hans Gunnar Holand (Sp) [15:47:41]: Forslaget om å skape mer innovasjon i kommunal omsorgssektor er et viktig tema som fortjener betydelig oppmerksomhet. Så på dette området skal forslagsstillerne ha honnør for at de er med på dette. Dette er av stor betydning fordi den demografiske utviklingen i stadig flere kommuner gjør at det er nødvendig å utvikle nye løsninger, slik at innbyggerne i framtiden kan leve et like godt eller bedre liv på et lavere trinn i omsorgstrappen enn i dag. Dette er ved kjernen av det som skal til for å utvikle en bærekraftig helse- og omsorgstjeneste.

Jeg skal vidare kommentere et par av enkeltforslagene. Det var ti relativt ulike forslag. Jeg vil først kommentere forslag nr. 7, som i grovt inneholder følgende: Stortinget ber regjeringen om å utforme offentlige anbudskonkurranser slik at små og mellomstore bedrifter får mulighet til å delta samt sikre forutsigbarhet, langsiktighet og innovasjon. Regelverket om offentlige anskaffelser inneholder i dag en plikt for oppdragsgivere til å dele opp anskaffelser som kommer over gitte terskelverdier. Dersom anskaffelsen ikke deles opp i delkontrakter, skal dette begrunnes særskilt. Oppdeling av kontraktene er med på å gi økt konkurranse ved at de er tilpasset små og mellomstore bedrifter.

Regjeringen satte i november i fjor ned anskaffelsesutvalget som skal revidere anskaffelsesregelverket. Det ligger i utvalgets mandat at det skal vurdere endringer som gjør det mulig for lokale og regionale aktører å delta i konkurransen. Utvalget har også i sitt mandat å foreslå forenklinger samt tiltak for hvordan det kan legges bedre til rette for små og mellomstore bedrifter, samt fremme innovasjon i anskaffelser.

Forslag nr. 9 inneholder i grovt følgende: Stortinget ber regjeringen peke ut én eller flere testkommuner som får være regulatorisk sandkasse og teste ut nye velferdsteknologier og andre løsninger som gir bedre informasjon og bedre tjenester til innbyggerne. Som jeg var inne på innledningsvis, er digitalisering og økt bruk av velferdsteknologi helt nødvendig for at kommunene skal kunne løse de utfordringene de står ovenfor for å sikre bærekraftige helse- og omsorgstjenester. Nasjonalt velferdsteknologiprogram viser at det kan være store gevinster å hente ved økt bruk av velferdsteknologi og digital hjemmeoppfølging. Regjeringen vil etablere en ordning som støtter innføring av ny teknologi i helsetjenesten. Helse- og omsorgsdepartementet vil komme tilbake med en samlet framstilling av helseteknologiordningen som inkluderer velferds- og teknologiområdet i Nasjonal helse- og samhandlingsplan.

Til slutt: Etter en samlet vurdering mener vi i Senterpartiet og Arbeiderpartiet at regjeringen gjør en helhetlig og god jobb samt gir nødvendig oppmerksomhet til området.

Henning Wold (H) [15:51:00]: Undertegnede har vært helsepolitiker i en middels stor kommune i en årrekke. Mitt parti har vært en aktiv pådriver for å utvikle og ta i bruk velferdsteknologi, noe som utvilsomt vil gi en bedre kommunal omsorgssektor for både brukere, deres pårørende og de ansatte. Men vi blir utålmodige når utviklingen går for langsomt.

Her har vi altså ti framoverlente forslag som er lagt fram av forslagsstillerne, bl.a. at man vil legge til rette for private initiativer for etablering og skalering av norske

bedrifter, samt å peke ut én eller flere testkommuner som får være en regulatorisk sandkasse og teste ut ulike nye velferdsteknologier og andre løsninger som vil gi bedre informasjon og bedre tjenester til innbyggerne.

Man kan lure på om regjeringen er klar til å ta i bruk denne type virkemiddel for å øke tempoet i utviklingen av velferdsteknologi. Forslagsstillerne fra Høyre er glade for at Venstre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne stiller seg bak mange av de ti forslagene som ligger i saken, og at forslagene får bred støtte fra NHO og Abelia, og at KS og HelseOmsorg21-rådet er enig i at samarbeid mellom offentlig og privat sektor er en svært viktig del av arbeidet med innovasjon i offentlig sektor. HelseOmsorg21-rådet understreker viktigheten av at det etableres kommersielle rammer rundt anskaffelser av nye, innovative løsninger og teknologi.

At Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og Rødt ikke støtter noen av forslagene, er for meg – som lokal helsepolitiker – beklagelig og et uttrykk for en defensiv tilnærming til sakskomplekset. Det haster nemlig med å utvikle tjenestene innen helse og omsorg, til beste for pasienter, pårørende, helsepersonell og kommunenes økonomi, og ikke minst for å skape nye, framtidsrettede arbeidsplasser innen helsenæringen med tanke på hjemmemarkedet, men også med tanke på det viktige eksportmarkedet.

Presidenten [15:53:22]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

Sak nr. 13 [15:53:28]

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Helge Orten, Olve Grotle og Bård Ludvig Thorheim om ein ny gjennomgang av regelverket for transport av farleg last på ferjer (Innst. 295 S (2022–2023), jf. Dokument 8:133 S (2022–2023))

Presidenten [15:53:49]: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [15:54:14] (ordfører for saken): Vi behandler et representantforslag fra Høyre om en ny gjennomgang av regelverket for transport av

farlig gods på ferger. Som saksordfører vil jeg takke komiteen for et godt samarbeid i behandlingen av saken.

Forslagsstillerne vil be regjeringen vurdere en ny gjennomgang av forskrift om farlig last på norske skip i lys av utviklingen i sikkerheten på både ferger og kjøretøy. Statsråden presiserte i sitt svar til komiteen at begrensninger i passasjerantall på 12 passasjerer gjelder frakt av eksplosiver, og at det gjelder begrensninger på 25 passasjerer ved frakt av enkelte giftige stoffer, mens de fleste andre typer farlig gods kan transporteres uten reduksjon i passasjerantall. På skip med fastmontert skumslukkeanlegg har man ytterligere lempelige krav.

Hensikten med forslaget er å redusere forsinkelser for private bilister og næringstransport ved å redusere krav til sikkerhet der man er avhengig av ferge. For Fremskrittspartiet er ikke løsningen for å redusere forsinkelser å redusere sikkerhetskrav på skip. Forskriften bygger på faglige råd fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, i samarbeid med næringen. For å redusere forsinkelser for bilister og næringstransport vil Fremskrittspartiet bygge flere trygge og sikre veier og broforbindelser for å fjerne flest mulig ferger.

For forskriften som omhandler farlig gods på skip, er det et mål at kravene skal være så strenge som nødvendig, men så lite rigide som mulig. Det er i dag få dispensasjonssøknader, bekymringsmeldinger og henvendelser som blir rapportert inn i forbindelse med frakt av farlig gods.

Vi kommer ikke til å stemme for forslagene.

Avslutningsvis vil jeg sitere fra en artikkel om en representant fra Høyre:

«Helt håpløst: Mesteparten av tiden på Stortinget går til å behandle representantforslag som aldri er i nærheten av å få flertall».

Han sier:

«Det går ekstremt med tid og ressurser til å behandle forslag som det aldri blir noe av, ifølge Høyre-mannen. Det publiseres en liten granskog av papirer for hver sak (...).»

Videre sier han:

«Veldig mange av disse sakene er helt meningsløse. Som regel er flertallet bestemt på forhånd, så det endrer ingenting. De fleste av disse burde forblitt et Facebook-innlegg eller i ytterste konsekvens en pressemelding om hva partiet mener om saken.»

Olve Grotle (H) [15:57:35]: Eg kan forsikre representanten frå Framstegspartiet om at dette er ei sak som for mange er ganske viktig. Det er heller ikkje slik at vi i dette representantforslaget har bedt om at sikkerheita skal reduserast.

Ferjesamband er ein viktig del av vegnettet vårt, men i motsetning til dei vanlege vegane våre som er

opne døgnet rundt heile året, er ferjevegen berre open når ferjene faktisk går og ein får plass om bord. På same måte som at vi sikrar at dei vanlege vegane er opne, må vi difor gjere det vi kan for at ferjene går når dei skal, og at reisande faktisk får plass.

Det blir transportert ferjelast kvar dag på norske vegar – over bruer, gjennom tunnelar, gjennom tettbygd strøk, over norske fjordar via fylkeskommunale ferjesamband og riksvegferjesamband. Dette er ein type næringstransport som er heilt nødvendig for at næringslivet skal få tilgang til dei råvarene og materiala ein treng for å drive næringsverksemd her i landet.

Ved fjordkryssingar er dette likevel ei utfordring ettersom køyretøy med farleg last legg avgrensingar på annan transport og ferdsel. Dette er regulert gjennom forskrift om farleg last på norske skip, administrert av Sjøfartsdirektoratet. Forskrifta kom i 2014 og erstatta forskrifta av 2009. Det er heva over all tvil at tryggleik for ferjer, mannskap og andre reisande må ivaretakast sjølv med frakt av farleg last. I dag er det difor sett ei øvre grense på tolv passasjerar, på at tolv passasjerar kan vere med ferjer der det også blir frakta farleg last med eksplosivar.

For enkelte ferjer som kan ta opp mot 500 passasjerar, vil dette kunne gie større utslag i kapasitet for sambandet over fleire avgangar. Forskrifta har med jamne mellomrom blitt revidert, m.a. i 2011, der endringsforskrifta blei fastsett for å ta bort avgrensingar i passasjertalet på innanriksferjer ved transport av vogntog lasta med nedkjølte industrigassar i flytande form. Det har også blitt gjort endringar i 2014 og 2017, men dette har i hovudsak ikkje vore materielle endringar.

Dagens forskrift har no fått verke ei tid, og vi har vunne ytterlegare erfaring med sakskomplekset. Vi har sett at køyretøy som fraktar lasta, har blitt tryggare, ferjene har fått betre tryggleikssystem, og vi har òg fått erfaring frå faktiske hendingar. Alt dette talar difor for at tida er inne for ei evaluering av om dagens regelverk er godt nok, eller om reglane er modne for revisjon.

Det er difor svært skuffande at regjeringa ikkje ønskjer å sjå nærare på forskrifta, men seier seg fornøgd med situasjonen slik han er i dag. Forutan at eit nytt og oppdatert regelverk kunne teke opp i seg endringar som har skjedd sidan ho blei laga, går ein òg glipp av at eit oppdatert regelverk kunne ha fungert som ein spore for transportselskap, reiarlag og innkjøparar av transportenester for å utvikle sikkerheitssystem og ordningar som kunne ha redusert ulempene for bilistar og næringsdrivande i distrikta.

Eg tek opp dei forslaga Høyre er ein del av.

Presidenten [16:00:11]: Representanten Olve Grotle har tatt opp de forslag han refererte til.

Per Olav Tyldum (Sp) [16:00:45]: Det hadde vært fristende å kommentere saksordførerenes innledning og spesielt dens avslutning, men jeg synes saken i og for seg er alvorlig nok til å gå inn i temaet. Jeg vil samtidig påpeke at representantforslaget, slik det er lagt fram, fokuserer på innhold, og det er jeg positiv og støttende til.

Trygge fergeoverfarter er et allment og anerkjent mål. I et land med mange fergestrekninger vil det være behov for å transportere farlig last på ferger som også benyttes av passasjerer. Derfor er det et mål at slike transporter gjøres på en måte som er trygg, effektiv og forutsigbar. I statsrådens brev til komiteen presiseres det at flere typer farlig last kan fraktes på norske ferger uten at det medfører et krav om reduksjon i passasjertallet med bakgrunn i sikkerhet. Forskriften som man i representantforslaget ønsker å revidere, kom i 2014. Den bygger på faglige råd fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap i samarbeid med næringen. Det er viktig at kravene skal treffe godt og fungere betryggende, men samtidig være minst mulig rigide.

Vi i Senterpartiet og Arbeiderpartiet lener oss trygt og godt på statsrådens redegjørelse for komiteen. Vi mener derfor at dagens forskrift legger til rette for en god balanse og trygg og sikker transport for reisende og næringsutøvende. Det er en grei tilbakemelding å registrere at det i dag er få dispensasjonssøknader, bekymringsmeldinger og hendelser som blir rapportert inn i forbindelse med farlig last. Det tyder på at dagens forskrift fungerer godt.

Svein Harberg hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:02:57]: Regelverket for transport av farlig last har etter min mening tjent oss godt over tid og balanserer hensynet til sikkerhet mot hensynet til både næring og folk som bor og ferdes langs kysten, på en god måte.

De fleste typer farlig gods kan transporteres uten reduksjon i antall passasjerer, men av hensyn til sikkerheten om bord gjelder det noen unntak. Sjøfartsdirektoratet opplyser at det er få dispensasjonssøknader, bekymringsmeldinger og rapporterte hendelser knyttet til transport av farlig last. Transport av farlig last virker ikke å være en stor utfordring, selv om jeg ser at det i enkelte tilfeller kan medføre uheldige konsekvenser for folk og bedrifter.

Som nevnt i mitt svar til næringskomiteen er det blitt lempet på kravene som gjelder for frakt av farlig last for ferger med fastmontert skumslukkingsanlegg. Skumslukkingsanlegg har likevel ingen risikoreduserende effekt når det gjelder eksplosiver, derfor gjelder det fremdeles en grense på tolv personer ved frakt av eksplosiver.

Både rederier og innkjøpere av transporttjenester står fritt til å utvikle innovative løsninger som effektivt og målrettet reduserer den faktiske risikoen knyttet til farlig last, og kan etter søknad til Sjøfartsdirektoratet på den måten få godkjent andre løsninger enn dem forskriften krever.

Dagens forskrift er utarbeidet i samarbeid med næringen og etter faglige råd fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Som jeg innledningsvis pekte på, balanserer regelverket hensynet til sikkerhet og ivaretagelse av både næringens og kystboeres behov på en god måte. Sikkerhet må komme først, og regelverket må være så strengt som nødvendig. Jeg mener derfor at det ikke er behov for å endre regelverket på nåværende tidspunkt.

Presidenten [16:04:54]: Det blir replikkordskifte.

Olve Grotle (H) [16:05:12]: Oppfølgingsspørsmålet mitt går på følgende: Ser ikke ministeren at eit arbeid med ei evaluering av regelverket ville ha utfordra styresmaktene til å tenkje nytt og kritisk til tidlegare vurderingar, særleg sett i lys av erfaringane vi har hatt dei siste ti åra?

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:05:34]: Vi har en sterk og god tradisjon i Norge for at vi også bruker de faglige myndighetene og de faglige rådene som foreligger. Sjøfartsdirektoratet vurderer at det per i dag ikke er behov for en ny gjennomgang av regelverket. I løpet av perioden forskriften har fått virke, er det blitt lempet på kravene til ferger som har fastmontert skumslukkingsanlegg, som jeg sa i mitt innlegg. Utover innføringen av sånne anlegg er det etter 2014 ikke kommet nye krav fra Sjøfartsdirektoratet som effektivt reduserer risikoen ved transport av farlig last. Så min vurdering basert på dette er at det ikke er et sånt behov i dag. Vi har et system som fungerer.

Jeg ser fram til hva som eventuelt måtte komme av teknologisk utvikling i tiden framover, og vil da fortløpende vurdere om det er behov for å gjøre endringer basert på det.

Olve Grotle (H) [16:06:36]: Kunne ikke ministeren ha sett på ei evaluering av regelverket som ei moglegheit til å leggje inn nye krav til sikkerheitssystem og ordningar som kunne ha fungert som ein spore til ytterlegare innovasjon og innsats for transportselskap, reiarlag og innkjøparar av transporttenester?

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:06:58]: Som jeg redegjorde for, skjer det en utvikling, og vi er som myndighet i stand til å ta det til oss og endre regelverket når vi ser at et sånt behov oppstår. Jeg har svart næringskomiteen fylldig i mitt brev og også gjennom mitt innlegg, og

så imøteser jeg Stortingets behandling av representantforslaget før jeg eventuelt har noe ytterligere å melde.

Olve Grotle (H) [16:07:24]: Har det vore tilfelle som statsråden kjenner til, der farlig last har skapt uønskete hendingar mens bilen har stått i ro på ferja?

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:07:38]: Jeg har ingen enkeltsaker jeg finner grunn til å trekke fram på Stortingets talerstol. Det systemet vi har, fungerer rimelig godt. De store sambandene har, som har vært nevnt, mange daglige avganger. Eksempelvis har det største sambandet på E39, Mortavika–Arsvågen, ca. 70 avganger daglig fra hver side og ca. 50 på lørdager. Vi har også et stort samband ikke så langt derfra, med 54 avganger fra hver side på hverdager. Når én til ti avganger per uke er beheftet med reduksjon i kapasitet, utgjør det en liten andel på den typen samband. Da er vel kanskje utfordringene større i slike områder som jeg kommer fra, der man opererer med fire–fem avganger i hver retning. De meldingene vi har fått, og den oversikten som Sjøfartsdirektoratet har, tilsier at dette går helt fint.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:08:55]: Det stilles en del sikkerhetskrav. Det gjøres med tanke på skadebegrensning ved en hendelse. Det har vært innført lempninger for dem som frakter farlig last, dersom man har montert skumsløkkeanlegg om bord i skipet, men ikke hvis man frakter eksplosiver, for skumsløkkeanlegg fungerer ikke så godt mot eksplosiver. Dersom det kommer andre tiltak på markedet som gjør at man kan skadebegrense på en bedre måte, er man vel åpen for å kunne redusere sikkerhetskravene. Men slik stoda er i dag, er det vel bare det å redusere sikkerhetskravene, noe som hadde vært løsningen dersom man skulle øke antallet passasjerer.

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:09:45]: Det er selvsagt flere måter å øke kapasiteten i et fergesamband på. Det kan også gjøres ved å øke antallet avganger. Når det er sagt, oppfatter jeg av den lille debatten vi har hatt her i dag, at det er bred enighet om at sikkerhet alltid skal komme først. Da er det sikkerheten og ikke sikkerhetskravene det gjelder. Det er sikkerheten som kommer først.

Vi ser fra historien at når vi har hatt en teknologisk utvikling som tilsier at man kan gjøre endringer i kravene og samtidig opprettholde sikkerhetsnivået, er det det man gjør. Det er ingenting i min måte å tilnærme seg ting på som tilsier at dersom vi skulle komme i en situasjon der den teknologiske utviklingen gir mulighet til å endre på eller redusere kravene, samtidig som vi opprettholder sikkerhetsnivået, ville jeg være fremmed for det.

Presidenten [16:10:40]: Replikordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Sak nr. 14 [16:10:49]

Innstilling fra næringskomiteen om Noregs fiskerieravtalar for 2023 og fisket etter avtalane i 2021 og 2022 (Innst. 298 S (2022–2023), jf. Meld. St. 11 (2022–2023))

Presidenten [16:11:07]: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:11:39] (ordfører for saken): Norges fiskerieravtalar for 2023 og fisket etter avtalene i 2021 og 2022 er i stor grad en rapportering om fisket som har vært gjort på tvers av landegrenser og i norske farvann. Det gir en innføring i viktige tema i det internasjonale fiskerisamarbeidet, som det havrettslige rammeverket, internasjonale havmiljøprosesser, kontrollsamarbeid og kampen mot ulovlig, uregulert og urapportert fiske. Det er i stor grad en administrativ tilbakerapportering, og jeg vil takke komiteen for samarbeidet i behandlingen av saken.

Litt over på våre standpunkt i denne saken: Det er, som jeg har nevnt, en viktig administrativ rapportering tilbake til Stortinget, som er øverste myndighet når det gjelder fiskeriforvaltningen. Jeg skulle gjerne sett at vi hadde hatt flere saker i stortingssalen som omhandler fiskeri, men det ser vi dessverre veldig lite av. Dette er en enkel og grei sak å forholde seg til. Innstillingen i saken er også veldig entydig og samstemt.

Olve Grotle (H) [16:13:20]: Meldinga gjev eit godt oversyn over norsk fiskeri og dei avtalane som gjeld. Ho viser at vi har ei god forvaltning av fiskeriressursane våre, og at vi har stor semje om korleis dette skal handhevast. Vi har eit godt, stabilt og kontinuitetsberande fiskeripolitisk regime. Det er bra.

Som det alt har vorte sagt, er sjømatnæringa i Noreg svært viktig. Det er den nest største eksportnæringa vår. Sjømatnæringa gjev eksportinntekter på 155 mrd. kr, gjev fellesskapet store skatte- og avgiftsinntekter, skaper stor aktivitet, arbeidsplassar og kapitaltilgang og er avgjerande for leverandørindustrien langs heile kysten vår.

Det går fram av meldinga at mange av avtalane som gjeld fiskeria våre, er på plass. Dette gjeld avtalar med

EU, UK, Færøyane, Russland og Grønland. Men det må òg nemnast at det framleis står igjen nokre uløyste utfordringar, og eg vil nemne nokre få. Det er nokre store utfordringar vis-à-vis EU når det gjeld spørsmål i nord. Det gjeld EU sin kvote på torsk etter brexit, raudfisk i internasjonalt farvatn og seleksjonsspørsmål i rekefisket i det såkalla Smutthullet. Her er det viktig at vi får ei avklaring.

Det er òg nokre andre forhold som må på plass. Eg nemner her kort at det ikkje er einigheit mellom kyststatane når det gjeld fordeling av norsk vårgytande sild, makrell og kolmule.

Hans Gunnar Holand (Sp) [16:15:19]: Senterpartiet og Arbeiderpartiet er trygge på at denne meldingen gir et godt innblikk i de fiskerieravtalene vi har med andre land, og hvordan fisket foregår under de ulike avtalene som er inngått.

Det at vi deler så mye som 90 pst. av fiskeriressursene med andre land, viser hvor viktige disse avtalene er. Fiskerieravtalene skal sikre at vi høster av fiskebestanden på en bærekraftig måte, basert på den beste tilgjengelige kunnskapen og en økosystembasert tilnærming. De skal også sikre at vi får vår rettmessige andel av kvotene. Fisken i havet er jo vår felles ressurs og har stor betydning for landet i form av inntekter, bosetting og arbeidsplasser langs kysten.

Norge er allerede et foregangsland innen havforvaltning, men vår ambisjon er å bli enda bedre. Sunne og produktive hav er en forutsetning for bærekraftig vekst. Under regjeringens havkonferanse i Bergen nå i april var statsminister Støre tydelig på at regjeringen ser det som avgjørende at det som er bra for havøkonomien, også er bra for havmiljøet.

Det er også viktig å fortsette arbeidet med å forhindre overfiske og slå ned på ulovlig fiske. Ulovlig og uregulert fiske er et stort problem flere steder i verden. FNs matvareorganisasjon FAO har ifølge meldingen estimert at så mye som om lag 15 pst. av all fangst er fisket ulovlig, og dette er en alvorlig trussel mot fiskeriressursene. Det er derfor veldig bra at arbeidet med å hindre ulovlig, urapportert og uregulert fiske står så høyt på dagsordenen i kontrollsamarbeidet Norge har med andre land, både i FAO og i de regionale fiskeriforvaltningsorganisasjonene.

Geir Jørgensen (R) [16:17:29]: Fiskeripolitikk er i praksis utenrikspolitikk. Jeg vil takke for en god oversikt over hva som er status på feltet i dag. Dette er det nyttig at vi i Stortinget får jevnlig rapportering om.

Så vil jeg oppfordre regjeringen og de som har den daglige oppfølgingen av dette, til å stresser på når det gjelder EU og den forståelsen som vi vel ennå ikke helt har fått se dem utvise i praksis i spørsmålet om Svalbard-

sonen og suvereniteten. Det var også en redegjørelse fra utenriksministeren her tidligere i dag på det samme feltet. Det ser ut til at vi har et stykke å gå for å få den fulle anerkjennelsen fra EU på hvem som er sjefene i disse havområdene, så det vil jeg oppfordre til at man tar på alvor framover.

Dette er heller ingen ny sak. Det er posisjoner som egentlig har vært uavhengig av hvem som har vært i regjering. Man har hatt dette – hva skal man si – litt uvennlige forholdet til EU når det gjelder reguleringer i de nordlige havområdene. – Så det var nå det.

Vi legger fram et forslag her. Det er en glede å få makrellstørje i havområdene våre igjen. Det er en art som vi har hatt et betydelig fiske på før, og som nå er kommet tilbake, men ikke i den skalaen og den størrelsesordenen som den har vært på. Det er lang, lang vei igjen før vi kan si at denne bestanden er helt friskmeldt, og vi har også visse kunnskapsmangler i forvaltningen av den.

Derfor har vi lagt fram et forslag der vi ber regjeringen «arbeide for å redusere kvotene på makrellstørje betraktelig fram til bestanden er på et vesentlig høyere nivå enn i dag». Det er altså ikke et fredningsforslag, for vi mener at det skal være mulig å høste også av makrellstørjen, men at det må gjøres med forsiktighet. De store båtene, ringnotfartøyene, har så gode marginer at de rett og slett ikke har behov for dette fisket, men et begrenset kystfiske etter makrellstørje kan vi akseptere. Vi ønsker altså at den kvoten blir tatt litt ned.

Jeg tar opp forslag nr. 1, fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Presidenten [16:20:20]: Da har representanten Geir Jørgensen tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:20:34]: Norge og EU kom i mars omsider i havn med en bilateral avtale for 2023 etter krevende forhandlinger. I meldingen har vi gjort rede for uenigheten som har vært mellom Norge og EU om torskekvoten for EU-fartøy i fiskevernsonen ved Svalbard. Uenigheten oppsto som følge av brexit og har sin bakgrunn i ulik forståelse av Svalbardtraktaten, der EU og enkelte medlemsland har en annen forståelse av det geografiske virkeområdet for likebehandlingsregelen for fiske og fangst enn det Norge har.

Som også utenriksministeren har nevnt, kom vi i april 2022 til en forståelse om EUs fiske i de nordlige farvann. Her er det en balanse mellom fastsettelse av torskekvote og noen regulatoriske tiltak som EU skal gjennomføre for fiske i internasjonalt farvann i Norskehavet og Barentshavet. Siden juni 2022 har det vært pågående konsultasjoner om gjennomføringen, men EU har nå varslet at de bare i svært begrenset grad vil gjennomføre tiltakene vi var enige om. Vi har derfor besluttet at torskekvoten for EU-fartøy i 2023 blir basert på 2021-nivå-

et, med et mindre tillegg for det ene tiltaket som blir gjennomført. Dette vil igjen kunne føre til uenighet og konflikt med EU, og vi må være forberedt på å håndheve våre reguleringer. Jeg nevner derfor at også EU i forståelsen legger til grunn at det er Norge, og kun Norge, som kan fastsette reguleringer i vernesonen.

Kvoteyttet med EU er basert på en folkerettslig avtale. Basert på denne tilbyr Norge EU torsk mot at EU skal tilby Norge tilsvarende fiskemuligheter i egne farvann. Det er ikke slik at vi bytter bort noens kvoter. Vi har et kvoteytte for at våre tradisjonelle fiskerier skal kunne opprettholdes.

Makrellstørjebestanden er i god forfatning. Bestanden ble gjenoppbygget over en tiårsperiode fram til 2018 og er nå bærekraftig forvaltet. Dette har Norge arbeidet målrettet for i mange år sammen med medlemslandene i ICCAT, og det vil vi fortsette med.

Avtalene vi inngår, handler ikke bare om fiskemuligheter, men også om å samarbeide for en bedre forvaltning av de fiskebestandene vi har felles. Dette er en grunnleggende norsk interesse.

Presidenten [16:23:20]: Det blir replikkordskifte.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:23:35]: Det er veldig hyggelig at det blir pratet fiskeri i stortingssalen. Dessverre skjer det altfor sjelden. Jeg hadde håpet at ministeren hadde levert flere saker, slik det har vært signalisert til Stortinget i år.

Mitt spørsmål gjelder det ministeren var inne på om kvoteyttet mellom EU og Norge. Senterpartiet var tydelig før de kom inn i regjering, da de påpekte at det var problematisk at bytteforholdet mellom Norge og EU medfører at Norge gir bort fiskeslag som de mindre flåtegruppene kan fiske på, og bytter mot fiskeslag som er utilgjengelig for disse gruppene. Det kommuniserte også Arbeiderpartiet før de kom i regjering, men regjeringen har nå snudd og aksepterer avtalen mellom Norge og EU om kvoteytte av fiskeslag.

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:24:44]: Som jeg sa i innlegget mitt, har vi en del avtaler på plass. Vi har andre avtaler som ikke er på plass. Når det gjelder forholdet mellom Norge og EU, var vi gjennom mange forhandlingsrunder og ble først 17. mars i år enige om en avtale for 2023. Der har det viktige for oss vært å hegne om norske fartøyers rett til å fiske kolmule utenfor Irland – et stort og viktig fiske – samt at vi også fant en løsning for EU-fartøyers adgang til å fiske bunnfiskbestander i norsk sone i Nordsjøen. Dette var noen av de vanskeligste spørsmålene.

Kvoteytte er mer krevende nå enn før brexit. Det er den situasjonen vi har, så jeg kjenner meg ikke helt igjen i det bildet representanten Strifeldt ønsker å tegne. Re-

gjeringen har hatt en klar linje på dette gjennom hele regjeringsperioden. Vi finner de løsningene vi klarer å finne, og så har vi noen spørsmål som fortsatt er utestående.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:25:50]: Jeg refererer bare til innstillingene fra tidligere år om fiskerieravtalene for 2019 og 2021, da Senterpartiet, med tanke på det kvoteyttet, sto inne i samme merknader som SV. Arbeiderpartiets fiskeripolitiske talsperson i forrige periode var også veldig på linje der, men jeg er veldig glad for at regjeringen, kanskje spesielt Senterpartiet etter at de kom inn i regjering, ser viktigheten av dette kvoteyttet – at vi lar EU-fartøyer fiske der de tradisjonelt har fisket, og at norske fartøyer også får fiske i EU-sektor og britisk sektor. Kan vi forvente oss at det er noe regjeringen vil stå fast ved, også framover?

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:26:35]: Vi må ha med oss i den diskusjonen vi nå er inne i, at det har skjedd en ganske stor endring. Brexit har endret mye, for det har gjort at EU-siden har mange av de samme forventningene, for ikke å si samme krav, men mye mindre hav. Det gjenspeiler forhandlingsresultatene vi har fått på plass i år. Vi har vært veldig tydelige på at vi måtte ha tilgang for norske fiskere i irsk sone når det gjelder kolmule, og at vi så for oss en reduksjon av EU-fartøyers anledning til å fiske sild i norsk sone. Det har vi fått på plass.

Så er det sånn at alle forhandlinger handler om å gi og ta. Det er historiske fakta og det historiske fisket som legges til grunn av alle parter. I tillegg har vi for en del arter lagt inn noen nye momenter, som selvsagt handler om biologi og om hvor de bestandene vi deler, vandrer og oppholder seg mest.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:27:41]: For Fremskrittspartiet har det vært viktigst å ivareta de norske fartøyene, som har fisket i både irsk og britisk sektor etter arter der, slik man må i andre lands sektorer. Vi har hatt tradisjon for å bytte kvoter. Det kom av at vi utvidet til 200 mil økonomisk sone da man inngikk kvoteytteavtalen. Vi opplevde i forrige periode og fram mot valget at den ble utfordret av de partiene som sitter i regjering i dag. Det er veldig betryggende at regjeringen nå kanskje vil stå bak den avtalen og de historiske fiskerettighetene, som bl.a. britiske fiskere har hatt i norsk sektor, og norske fiskere har hatt i britisk sektor og i EUs økonomiske sone. Kan man være trygg på at det blir politikken også framover?

Statsråd Bjørnar Skjæran [16:28:41]: Vi har bare to interesser som er viktige for oss å ivareta som regjering. Den ene handler om at fiskebestandene skal være bæ-

rekraftig forvaltet. Jeg er derfor fornøyd med at når det gjelder sild, kolmule og makrell, har kyststatene blitt enige om totalkvoten seg imellom. Fordelingen gjenstår, og det er et krevende spørsmål.

Den andre interessen handler om å ivareta norske fiskeres interesser. Det er imidlertid slik at de andre nasjonene som befinner seg rundt bordet når man har kyststatsforhandlinger, har den samme tilnærmingen, så forhandlinger er forhandlinger. Vi går inn i det med alt vi har av faglig kunnskap, og med det som ligger av forhandlingskompetanse på det politiske planet – ikke minst i de forhandlingsdelegasjonene som har jobbet

med dette over mange år. Jeg mener at vi på en god måte ivaretar de interessene vi skal ivareta. Man skal aldri si aldri, men jeg tror jeg kan love at jeg aldri kommer til å stå på Stortingets talerstol og si at vi oppnår for lite.

Presidenten [16:29:46]: Replikkordskiftet er dermed omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

Dermed er dagens kart ferdig debattert. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 16.30.
