



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 23 · 29. november
Sesjonen 2022–2023

Møte tirsdag den 29. november 2022 kl. 10

President: Svein Harberg

Dagsorden (nr. 23):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i arbeidsmiljøloven (styrking av retten til heltid) (Lovvedtak 4 (2022–2023), jf. Innst. 53 L (2022–2023) og Prop. 133 L (2021–2022))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i allmenngjøringsloven (adgang til å gi forskrift om oppdragstakers dokumentasjonsplikt) (Lovvedtak 5 (2022–2023), jf. Innst. 50 L (2022–2023) og Prop. 139 L (2021–2022))
3. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i stiftelsesloven (opphevelse av boligstiftelser opprettet av kommuner) (Innst. 73 L (2022–2023), jf. Prop. 135 L (2021–2022))
4. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i konkurranseloven m.m. (unntak fra offentliggjøring og beregning av renter) (Innst. 79 L (2022–2023), jf. Prop. 136 L (2021–2022))
5. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Seher Aydar om en skole uten profitt (Innst. 48 S (2022–2023), jf. Dokument 8:12 S (2022–2023))
6. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Tobias Drevland Lund om en skole for barnets beste, ikke politisk prestisje (Innst. 49 S (2022–2023), jf. Dokument 8:13 S (2022–2023))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy (Innst. 55 S (2022–2023), jf. Dokument 8:273 S (2021–2022))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift (Innst. 69 S (2022–2023), jf. Dokument 8:4 S (2022–2023))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å

stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget
(Innst. 72 S (2022–2023), jf. Dokument 8:11 S (2022–2023))

10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å be regjeringen sørge for snarest mulig å etablere en midlertidig bro ved Tretten (Innst. 66 S (2022–2023), jf. Dokument 8:17 S (2022–2023))
11. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvistene mellom Utdanningsforbundet, Skolenes landsforbund og Norsk Lektorlag og KS i forbindelse med hovedoppgjøret i 2022 (Innst. 65 L (2022–2023), jf. Prop. 3 L (2022–2023))
12. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Oddvar Johansen Majala*

Presidenten [10:00:10]: Ærede medrepresentanter!

3. mars 2022 døde tidligere stortingsrepresentant Oddvar Johansen Majala fra Havøysund, 89 år gammel.

Han representerte Arbeiderpartiet og Finnmark i åtte år, fra 1981 til 1989, hele tiden som medlem av sjøfarts- og fiskerikomiteen.

Majala vokste opp i små kår, i en fiskerfamilie i Måsøy, og var tolv år gammel da tyskerne trakk seg ut av Finnmark med den brente jords taktikk. Familien ble evakuert til Finnfjordbotn i Troms, der han i 1946 gikk ut av folkeskolen og startet som mannskap på båt. Fra da av var han fisker, noe han resten av livet både kalte seg og oppfattet seg som, og ikke uten at noen dro litt på smilebåndet. Han hadde nemlig, som folk gjerne formulerte det, slått seg opp her i livet: Som 28-åring ble han skipper på egen båt, og da han kom på Stortinget i 1981 – som representant nr. 1 fra Finnmark – var han fiskebåtreder, fabrikkier og god for flere millioner.

Majala var en politiker som verdsatte det gode kompromisset. Han hadde en folkelig stil og en sjelden evne til å komme i kontakt med mennesker, og i intervjuer og taler var han ekstra glad i å krydre språket med bilder fra fiske og sjøliv. «Han låter som en blanding av Oluf, Jesus og «Melding om fisket»», skrev Arbeiderbladets daværende journalist Petter Nome i et portrettintervju, og la til: «Er en hel revy alene. Bruker liknelser som er Mesteren verdig. Er sakkunnskapens høvding når det dreier seg om livet på havet.»

Majala måtte venne seg til at pengene og forretningssuksessen ble kommentert i lys av partiet han re-

presenterte. Selv avviste han enhver antydning om at han var på feil sted, og sa bl.a.:

«Hvorfor skal jeg skamme meg over pengene?

Jeg har vært heldig. Jeg startet med to tomme hender, men det er Arbeiderpartiet som har skapt meg. De har lagt forholdene til rette i fiskeriene slik at folk som meg kan arbeide seg oppover.»

Det var et langt, hendelsesrikt og på mange måter eventyrlig liv som tok slutt da Majala den 3. mars i år – som han selv kanskje ville ha formulert det – mønstret av.

Vi lyser fred over Oddvar J. Majalas minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten [10:03:45]: Representantene Jenny Klinge, Marian Hussein, Bård Hoksrud og Truls Vasvik, som har vært permitterte, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Nordland: Hans Gunnar Holand

For Sør-Trøndelag: Hilde Marie Gaebpie Danielsen

Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra Miljøpartiet De Grønnes stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Une Bastholm fra og med 29. november og inntil videre
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Åslaug Sem-Jacobsen fra og med 29. november og inntil videre
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Eva Kristin Hansen fra og med 29. november og inntil videre

Disse søknadene foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Første vararepresentant for Telemark, Olav Urbø, befinner seg for tiden utenlands og er derfor forhindret fra å møte i Stortinget under representanten Åslaug Sem-Jacobsens permisjon.

Fra første vararepresentant for Sør-Trøndelag, Steinar Krogstad, foreligger søknad om fritak fra å møte i Stortinget i dagene 6. og 7. desember under representanten Eva Kristin Hansens permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:

For Akershus: Kristoffer Robin Haug 29. november og inntil videre

For Telemark: Trond Ballestad 29. november og inntil videre

For Sør-Trøndelag: Steinar Krogstad 29. november–1. desember samt 8. desember og inntil videre og Kristian Torve 6.–7. desember

Presidenten [10:05:48]: Kristoffer Robin Haug, Trond Ballestad og Steinar Krogstad er til stede og vil ta sete.

Statsråd Jan Christian Vestre overbrakte 15 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten [10:07:11]: Representanten Mari Holm Lønseth vil framsette et representantforslag.

Mari Holm Lønseth (H) [10:07:28]: På vegne av representantene Sveinung Stensland, Ine Eriksen Søreide, Hårek Elvenes, Mahmoud Farahmand, Ingunn Foss, Ingjerd Schou og meg selv vil jeg fremme et representantforslag om styrking av rikets sikkerhet og kontraetterretning.

Presidenten [10:07:46]: Representanten Geir Jørgensen vil framsette et representantforslag.

Geir Jørgensen (R) [10:08:03]: På vegne av representantene Mimir Kristjánsson, Hege Bae Nyholt og meg selv vil jeg fremme et representantforslag om å harmonisere permitteringsregler mellom havbruk og annen industri.

Presidenten [10:08:15]: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at møtet i dag om nødvendig fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:08:34]

Stortingets vedtak til lov om endringer i arbeidsmiljøloven (styrking av retten til heltid) (Lovvedtak 4 (2022–2023), jf. Innst. 53 L (2022–2023) og Prop. 133 L (2021–2022))

Presidenten [10:08:55]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:08:59]

Stortingets vedtak til lov om endringer i allmenngjøringsloven (adgang til å gi forskrift om oppdragstakers dokumentasjonsplikt) (Lovvedtak 5 (2022–2023), jf. Innst. 50 L (2022–2023) og Prop. 139 L (2021–2022))

Presidenten [10:09:18]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 3 [10:09:23]

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i stiftelsesloven (opphøvelse av boligstiftelser opprettet av kommuner) (Innst. 73 L (2022–2023), jf. Prop. 135 L (2021–2022))

Presidenten [10:09:45]: 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 3 minutter.

Jenny Klinge (Sp) [10:10:18]: Næringskomiteen har hatt Prop. 135 L for 2021–2022 til behandling. Nærings- og fiskeridepartementet fremjar i proposisjonen forslag til endringer i stiftelseslova. Forslaget inneber at det blir innført ein lovheimel i stiftelseslova som opnar for å oppheve stiftelsar som er oppretta av kommunar, der føremålet har vore å tilby bustad til personar som er vanskelegstilte på bustadmarknaden. Ved oppheving vil både formuemassen og gjeldsforpliktingar bli førte over til kommunen som oppretta stiftelsen.

Bustadstiftelsar oppretta av kommunar, er underlagde stiftelseslova. Stiftelsane er sjølvvegande, med styret som øvste organ. Styret har ansvaret for at dei vedtektsfesta føremåla til stiftelsen blir tekne vare på. Overføring til den som oppretta stiftelsen, er ikkje i samsvar med den alminnelege stiftelsesretten, og må bli sett som eit snevert unnatakstilfelle. Det blir derfor kravt særskild heimel i lov.

Komiteen la opp til ein skriftleg høyringsprosess under saksbehandlinga, og det kom inn fleire høyringsvar.

Komitéfleirtalet meiner det er på tide med endringar i stiftelseslova for å få på plass eit system og eit lovverk som tillèt oppheving av bustadstiftelsar, slik at kommunane får større fridom til å organisere det bustadsosiale arbeidet på ein effektiv og heilskapleg måte.

Fleirtalet viser til at det er ei rekkje kommunar som har erfart at det ikkje er føremålstenleg å levere visse kommunale oppgåver gjennom bustadstiftelsar. Å bruke bustadstiftelsar har enkelte gonger gjort den bustadsosiale politikken til kommunane vanskeleg. Fleirtalet peikar på at lovendringa gjev kommunane åtgang til å oppheve bustadstiftelsar, men det er opp til kommunane sjølve om dei vil nytte denne moglegheita eller ikkje.

Komitéfleirtalet meiner at nokre av dei same omsy- na som blir lagde fram i proposisjonen, òg bør gjere seg gjeldande for stiftelsar som er etablerte av kommunar

eller fylkeskommunar saman med bustadbyggjelag. Fleirtalet, som består av Arbeidarpartiet, Høgre, Venstre og oss i Senterpartiet, fremjar derfor forslag om at regjeringa skal kome tilbake til Stortinget med ei sak om korleis ein heimel for oppløysing av stiftelsar som er etablerte av kommune eller fylkeskommune saman med bustadbyggjelag, kan bli utforma.

Eg reknar med at parti som har andre synspunkt enn kva komiteens fleirtal har, sjølv gjer greie for dei.

Olve Grotle (H) [10:12:54]: Bakgrunnen for lovutkastet er ønsket om å betre kommunane si evne til å hjelpe vanskelegstilte med å skaffe seg bustad, og at ei oppheving av kommunale bustadstiftingar vil kunne gje kommunane betre føresetnader for å lykkast med det.

Bak dette ønsket ligg det ansvaret kommunane har etter helse- og omsorgstenestelova § 3-7 og sosialtenestelova § 15, til å medverke til å skaffe bustad til personar som sjølve ikkje kan ta vare på interessene sine i bustadmarknaden. For å oppfylle desse måla kan det vere ein fordel at kommunane òg får ansvaret for bustader som i dag ligg i kommunale bustadstiftingar. Det vil f.eks. kunne gjere det enklare å sjå bustadtilbodet i samanheng og oppnå rasjonell ordning og drift. Det blir elles vist til dei drøftingane som er gjorde i proposisjonen.

Høgre har difor kome til at det alt i alt, også sett hen til det rettsvernet stiftingar har og skal ha, bør bli opna for at bustadstiftingar skal kunne bli oppheva. Det må understrekast at lovutkastet berre opnar for at kommunar i ein tidsavgrensa periode får høve til å vedta å oppheve kommunale bustader på visse vilkår, og vidare at den enkelte kommune sjølv må vurdere om dette er riktig og i samsvar med føremålet med lovutkastet. Eg finn det også riktig å peike på at bakgrunnen for lovutkastet ikkje byggjer på at bustadstiftingar generelt sett ikkje fungerer tilfredsstillande, og at dette heller ikkje blir lagt til grunn i saka.

Høgre vil vidare peike på at saksbehandlingsreglane skal sikre at partane og involverte blir høyrde og viser her m.a. til kravet til rapport etter § 55 c i lovutkastet. Når det gjeld rettane til eksisterande leigetakarar, blir det lagt til grunn at desse er varetekne gjennom § 55 e i lovutkastet, husleigelova og anna regelverk. Det kan òg nemnast at kommunane, etter § 55 c i lovutkastet, i rapport skal gjere greie for korleis plikter skal overførast til kommunen, og at dette òg vil gjelde leigetakarar. Høgre vil understreke at lovutkastet gjeld eit ekstraordinært tilfelle, og at reglane om omdanning i kapittel 6 i stiftingslova står fast. Vi har òg registrert at det har blitt reist spørsmål om lovutkastet er i strid med grunnlova og EMK, og at det m.a. er innhenta juridiske utgreiingar om dette. Vi finn å leggje til grunn dei vurderingane departementet har gjort.

I samband med saksbehandlingsa har det kome opp eit spørsmål om ein òg bør gje høve til å avvike bustadstiftingar der desse er oppretta av kommune eller fylkeskommune saman med bustadbyggjelag. Det er opplyst at det kan dreie seg om nokre få slike i landet. Ettersom dei same omsyna gjer seg gjeldande her, vil Høgre i utgangspunktet ikkje stille seg avvisande til det. Vi vil difor stemme for at regjeringa blir beden om å kome tilbake med ei sak der dette blir vurdert. Det blir likevel understreka at opphevinga av kommunale bustadstiftingar der bustadbyggjelag har vore med som med-etablerarar, reiser fleire spørsmål av både prinsipiell og rettsleg art som Høgre ikkje har teke stilling til.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:16:12]: Saksordføreren har på en veldig god måte redegjort for hva saken handler om. Dette er et arbeid som har pågått over lang tid og over flere regjeringer. Sånn er det ofte med denne typen lovsaker. Ting tar tid, og selv om det ofte kan være frustrerende for oss politikere, sikrer det at materialet som legges fram, og som vi behandler her i dag, er kvalitativt godt. For denne saken er ikke rett fram.

Stiftelser skal og må ha et sterkt vern. Det ligger i en stiftelses natur og vesen. Det er i veldig stor grad det som skiller en stiftelse fra andre organisasjonsformer. Og her ligger mye av dilemmaet i denne saken. På den ene siden har vi det spesielle vernet stiftelsene skal ha etter loven, og på den andre siden har vi kommunenes frihet til å organisere det boligsosiale arbeidet på en mest mulig effektiv og helhetlig måte. Man kan kanskje si at bakgrunnen for at vi er der vi er i dag, er et lappverk av ulike politiske ønsker og tilpasninger over mange tiår. Det er grunn til å sette spørsmålsteget ved om måten man organiserte dette på for noen tiår siden, var den riktige måten å gjøre det på. At vi behandler denne saken i dag, tyder vel på at denne måten å organisere seg på ikke har tålt tidens tann.

Det er viktig å presisere at denne saken ikke handler om kvaliteten i boligstiftelsene. Det er på ingen måte grunn til å hevde at stiftelsene driver uforsvarlig eller uforenlig med de målene som verken de, lokalpolitikere eller vi rikspolitikere har satt. Det er også viktig å presisere at det vi vedtar i dag, ikke er noen plikt for kommunene til å oppheve kommunale boligstiftelser, men en tidsavgrenset mulighet til å gjøre nettopp det. Det er heller ikke – i hvert fall sånn som jeg oppfatter det – en oppfordring til kommuner om å gjøre sånne vedtak. Vi i Fremskrittspartiet mener også at formålet med stiftelsene må videreføres i en eventuell oppløsning og overføring av boligene til kommunen.

I tilrådingens punkt B foreslås det at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med en sak om hvordan hjemmel for oppløsning av stiftelser som er etablert

av en kommune eller en fylkeskommune sammen med et boligbyggjelag, kan utformes. Vi kommer til å stemme for det forslaget, men det er fordi vi ønsker å se hvordan dette kan utformes. Det betyr ikke at vi har tatt stilling til om det er klokt eller ikke. Om vi ikke er på juridisk ukjent farvann i denne saken, vil vi i alle fall være det når det gjelder å oppløse stiftelser hvor andre enn rent offentlige instanser står som stifter.

Grete Wold (SV) [10:19:11]: Vi har et boligmarked ute av kontroll, et marked som bidrar til økende ulikhet. Det er behov for en ny, en tredje, boligsektor, for å sikre et nyansert og tilpasset boligmarked.

Det er ingen tvil om kommunens rolle i dette viktige arbeidet, spesielt for dem som vurderes som vanskeligstilte. Boligstiftelser er et godt, riktig og viktig alternativ til et løpsk boligmarked forårsaket av en utvikling hvor bolig faktisk har blitt redusert til et investerings- og spekulasjonsobjekt. Vi mener derfor at lovforslaget starter i feil ende. Det er laget et forslag som kun viser til hvordan en skal rapportere for oppløsning av boligstiftelser, heller enn til hvilke krav som burde være grunnlaget for en opphevelse. Det ses ikke på hvordan boligstiftelser kan ivareta og bidra til et fruktbart samarbeid med kommunene.

Det finnes i dag 112 kommunale boligstiftelser i Norge. Flere aktører, som Stiftelsesforeningen og Boligstiftelsen i Trondheim, har påpekt at dette lovforslaget gjør det mulig ved et pennestøk å oppheve kommunale boligstiftelser over det ganske land. Spesielt når politisk styre endres, skaper det uforutsigbarhet. Lovforslaget fører til unødvendig usikkerhet for stiftelsene heller enn at kommunene gis et verktøy til å løse de eventuelle problemer den enkelte stiftelse har i sin kommune.

Så er det slik at innskuddsnivået i sin tid var langt lavere enn boligverdien i dag. Det betyr at en oppheving med tilbakeføring av alle verdiene som i dag finnes i disse stiftelsene, i realiteten blir en konfiskering av boligstiftelsens og deres leietakers investeringer over lang tid.

Næringsdepartementet har ikke innhentet synspunkter fra beboerne i ulike stiftelser, ei heller godt nok vurdert konsekvensene av forslaget for beboerne. Det skaper også usikkerhet for de eksisterende stiftelsene at det ikke er kriterier som må oppfylles før en eventuell opphevelse, kun en rapportering på hvordan det skal gjøres.

Så hva ønsker SV da isteden? Det må heller tilrettelegges for at boligstiftelsene når sine formål innenfor dagens boligforskrifter. Vi foreslår at forslaget sendes tilbake til departementet for en grundigere gjennomgang, med vekt på de boligsosiale aspektene. Spesielt må beboernes synspunkter veies inn i de vurderingene.

Videre bør det i utarbeidelsen av et nytt lovforslag utredes alternative måter å bistå kommunene på i forbindelse med vansker de har med boligstiftelsene. Man bør se på krav som antall medlemmer i stiftelsenes styre, forslag til rammer for omstillingsmidler for universell utforming og energieffektivisering og gjeninnføring og bedring av de økonomiske og juridiske rammene som gjør stiftelsesformen mer egnet til å utføre de kommunale oppgavene.

Sekundært foreslår SV at regjeringen utarbeider sosiale og miljømessige krav som må ligge til grunn før en eventuelt oppheving, som mislighold av vedlikehold, dårlige boligsosiale forhold, mislighold av kapital og manglende oppfølging av energieffektivisering og universell utforming. Det ville være et bedre svar.

Med det tar jeg opp de forslagene som SV er en del av.

Presidenten [10:22:18]: Da har representanten Grete Wold tatt opp de forslagene hun refererte til.

Geir Jørgensen (R) [10:22:37]: Det er ikke vanskelig å forstå kommunenes ønske om å ta tilbake den store boligmassen som ligger i stiftelsene. Men det er like fullt sånn at disse stiftelsene har drevet i mange år, og de har oppfylt sine formål og sørget for trygge og gode leieforhold for sine beboere. Når vi nå får lagt fram en lovproposisjon som i liten grad trykker situasjonen til brukere og leietakere ved en oppløsning av disse boligstiftelsene, og vi heller ikke kan se at det er noen terskler eller garantier i de foreslåtte lovendringene som sikrer beboerne et botilbud av sammenlignbar kvalitet eller et botilbud i det hele tatt ved opphevelsen av boligstiftelsene, mener vi i Rødt at dette forslaget og proposisjonen ikke holder de standardene som vi mener bør være til stede.

Proposisjonen sikrer heller ikke i tilstrekkelig grad hvordan brukere og leieboere skal bli hørt i prosessen rundt opphevelsen av boligstiftelsene, og flere høringsinstanser har pekt på nettopp dette i høringsrunnen. Vi kan da vise til den sterke uttalelsen som kom fra Leieboerforeningen, som er en stemme vi må lytte sterkt og godt til, og som – jeg bruker et uparlamentarisk ord – slakter denne proposisjonen.

Vi mener at den saken som kommer, må pålegge kommunene å utrede konsekvensene for leieboerne – og det er et forslag som vi i Rødt også fremmer.

Til slutt vil jeg gjøre oppmerksom på en liten feil i det som er dagens innstilling. Vi i Rødt er altså ikke med på å fremme komiteens tilråding A, men vi støtter mindretallsforslaget.

Presidenten [10:25:05]: Presidenten må si at det hjelper ikke å annonsere et uparlamentarisk uttrykk på

forhånd. Da får en heller unngå det, så det passer vi på for ettertiden.

Per Vidar Kjølmoen (A) [10:25:35]: Av og til er de politiske skillelinjene i salen skarpe, og av og til er de ikke så skarpe. Dette er nok en sak i sistnevnte kategori, og det er en sak som har vært utredet lenge. Spørsmålet er om det skal være åpning for kommunene til å oppheve stiftelser, eller om det ikke skal være det. Som tidligere talere har pekt på, er dilemmaet i saken vernet for stiftelsene opp mot en kommunes rett til å kunne organisere sitt arbeid på best mulig måte.

Så er det en tilleggsutfordring knyttet til stiftelser der også andre parter enn det offentlige er stifter, og Arbeiderpartiet går i likhet med et ganske bredt flertall inn for at det skal utredes av regjeringen.

Det ser ut til å være et bredt flertall i saken, de eneste partiene som fra talerstolen så langt har markert motstand til forslaget, er Rødt og SV, og til dem er det verdt å bemerke følgende: En stiftelse er ikke nødvendigvis et vern for brukeren. Av og til kan det fungere motsatt. Personlig har jeg erfaringer med det siste.

Vi er grunnleggende et demokratisk samfunn, og hvis vi først grunnleggende skal være et demokratisk samfunn, må vi også ha en grunnleggende tillit til at de politiske nivåene er best i stand til også å ivareta boligpolitiske formål. Det tenker jeg bør være prinsipielt overskyggende i denne saken. Av det følger det at man også må ha tillit til de lokale demokratiene, også kommunene, i den grad man føler at det er nødvendig.

Med dette støtter Arbeiderpartiet flertallstilrådingen fra komiteen.

Statsråd Jan Christian Vestre [10:28:07]: Regjeringen foreslår altså endringer i stiftelsesloven som vil gjøre det lettere å oppheve boligstiftelser som er opprettet av kommuner. Formålet er å gi norske kommuner større frihet til selv å organisere sitt boligsosiale arbeid på en helhetlig og effektiv måte til det beste for brukerne.

Det overordnede målet i boligpolitikken er at alle skal kunne bo trygt og godt. Kommunene har en plikt til å hjelpe personer som av ulike årsaker ikke kan skaffe egnet bolig selv, og da mener regjeringen det er rimelig at vi setter kommunene i stand til å utføre denne oppgaven på en god måte.

De boligsosiale utfordringene kan være forskjellige i distriktkommuner og i store byer. Kommuner i hele landet har gitt sine innspill til denne offentlige høringen, og vi har fått en klokkeklar tilbakemelding: Bruk av boligstiftelser kan skape unødvendig byråkrati, økt tidsbruk og uklare ansvarsforhold.

Det er ikke bare kommunene som mener at bruk av boligstiftelser kan være problematisk. Flere offentlige utvalg har frarådet bruk av stiftelsesformen for denne

typen offentlige tjenester. Disse utfordringene vil altså ikke løses ved at vi endrer krav til styresammensetning, slik komiteens mindretall har foreslått.

I dag stiller stiftelsesloven strenge krav for opphevelse. Boligstiftelser som søker om opphevelse, får som oftest avslag fra Stiftelsestilsynet. Regjeringen foreslår derfor et unntak fra stiftelseslovens alminnelige vilkår. Kommunene velger selv om de vil oppheve boligstiftelser de selv har opprettet.

En stiftelse har ingen eiere. Vi sier ofte at det er formålet som eier stiftelsen. Boligstiftelser opprettet av kommuner har som formål å skaffe bolig til vanskeligstilte personer og familier. Dette formålet vil fortsatt ivaretas av kommunen dersom kommunen velger å oppheve boligstiftelsen.

Stiftelsens forpliktelser vil da overføres til kommunen. Før vedtak om opphevelse skal kommunen utarbeide en ganske omfattende rapport om hvordan eendommene skal brukes, og om videreføring av de inngåtte leieavtalene. Kommunestyret kan og vil da kontrollere at hensynet til leietakerne, brukerne, ansatte og de andre er ivaretatt før eventuelle vedtak treffes.

Regjeringen har vurdert forholdet til Grunnloven ved utformingen av forslaget, og vi mener at opphevelsen av boligstiftelser opprettet av kommuner ikke vil være i strid med Grunnloven. Innføring av hjemmel til å oppheve stiftelser hvor boligbyggelag er blant oppretterne, reiser en del nye spørsmål som ikke er utredet i lovproposisjonen, og som regjeringen derfor vil komme tilbake til Stortinget om.

En aldrende befolkning, internasjonal uro og behov for klimavennlige bygg stiller nye krav til vårt boligsosiale arbeid. Organiseringen av kommunale boliger må tilpasses endrede behov til det beste for folk i landet vårt. Regjeringens forslag legger til rette for rasjonell organisering og drift av det kommunale boligtilbudet, og for at kommunene som faktisk har dette ansvaret, kan fatte de beslutningene de mener er best for sine innbyggere.

Presidenten [10:31:11]: Ingen har bedt om replikk.

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

Michael Tetzschner (H) [10:31:23]: Jeg skal ikke bruke min knapt tilmålte taletid til å argumentere mot dem av mine kollegaer i denne sal som synes at dette er et godt boligsosialt tiltak. Jeg synes likevel at det ikke kan stå helt ukommentert at denne tilsynelatende enkle saken faktisk bringer Stortingets lovgivning helt til ytterkanten av – og noen vil si over grensen for – hva tre grunnlovsbestemmelser setter skranker for, i tillegg til at saken også innholdsmessig betyr at det offentlige for sitt eget bruk gjør, gjennom et singulært lovinngrep, et stort unntak fra hele prinsippet som stiftelsesloven hvi-

ler på. Det synes jeg burde mane til litt mer diskusjon og ettertanke enn at man begrunner dette med gode formål av boligsosial art. Jeg har selv en fortid i kommunen og aksepterer at det er viktige argumenter på denne siden.

Samtidig må Stortinget også reflektere over om denne legaliteten man nå skaffer seg i ettertid, er helt slik vi ønsker å opptre som lovgivere. Jeg har også lyst til å henvende presidentens oppmerksomhet på at vi nå i flere saker får såkalte drøftelser fra særdepartementer, som jo har en sektorinteresse i å fortelle: Jo, vi er klar over at et eller annet sted er det en grense som Grunnloven setter for oss, men bare ikke her. Så kommer det også noen forsikringer om at dette er et snevert engangstilfelle. Men hvordan kan man vite det? Det strømmer jo saker gjennom denne sal hver uke, og neste uke, neste måned eller neste år kan det komme nye «engangstilfeller». Jeg må også si at jeg ikke kan tilbakeholde en viss følelse av at man har dårlig samvittighet, for man vet jo rett og slett hva man gjør her.

Jeg synes også det er betenkelig – igjen fra et lovgiversynspunkt – at man samtidig sørger for at kommunene ved en slik overføring skal slippe å betale det som vanlige førstegangskjøpere, eller alle boligkjøpere, må betale når de kjøper bolig, nemlig dokumentavgift. Også på dette punktet gjør man det altså lettere for seg selv. Stortinget må meget nøye overveie om det er god lovgivning å gi seg selv unntak fra grunnlovsbestemmelser, fra stiftelsesloven og fra plikten til å betale dokumentavgift.

Per Olav Tyldum (Sp) [10:34:41]: Kommunale boligstiftelser har blitt etablert med ulike hensikter og roller, men de aller fleste med mål om å skape trygge bomiljøer og bidra til det gode liv i sitt nærområde for personer som ikke kan ivareta sine interesser på boligmarkedet. Det er ofte slik at man jobber aktivt og godt med å skape og etablere nye løsninger som best mulig skal tjene den hensikten der og da – og helst langt inn i framtiden. Nye og relevante tiltak kan også være å avslutte en løsning for å kunne skape nye der målet fortsatt er å levere det beste for sine innbyggere i sin kommune. God utvikling handler om å sikre ny kunnskap som skal legges til grunn for beslutning. Jeg mener derfor det er naturlig og riktig å la kommunene få lovhjemmel til å kunne vedta opphevinger.

Derfor behandler vi i dag en proposisjon der forslaget er at kommunene som har opprettet boligstiftelser, kan treffe vedtak om opphevelse. Det er viktig å ha gode kjøreregler. Det har forslaget også lagt stor vekt på. Det betyr at før en opphevelse kan vedtas i kommunestyret, skal en rapport utarbeides for å vise hvordan kommunen har tenkt å bruke eiendelene i stiftelsen. Rapporten skal også klargjøre hvilke konsekvenser opphevelsen vil få.

Senterpartiet mener det er på tide med en endring i stiftelsesloven for å få på plass et system og lovverk som tillater opphevelse av boligstiftelser. Kommunen må få større frihet til å organisere det boligsosiale arbeidet på en effektiv og helhetlig måte. Det har i enkelte tilfeller sågar virket mot sin hensikt ved at kommunens boligsosiale politikk har vært krevende å effektivere innenfor gjeldende lovverk.

Det er samtidig viktig å påpeke at lovendringen gir kommunene en valgfrihet til å oppheve boligstiftelser. Adgangen til å fatte vedtak om opphevelse av boligstiftelser opprettet av kommunene vil gjelde i seks år.

Jeg er glad for at et stort flertall har samlet seg rundt at boligstiftelser som er etablert sammen med boligbyggelag, også blir sett i sammenheng. Flertallet ber derfor regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om hvordan hjemmelen for oppløsning kan utformes der boligstiftelser er etablert av og med kommuner eller fylkeskommuner sammen med boligbyggelag.

Statsråd Jan Christian Vestre [10:37:38]: Det ble fra representanten Tetzschner stilt noen spørsmål ved grunnlovsmessigheten og de rettslige vurderingene regjeringen har gjort i forbindelse med utarbeidelse av denne lovproposisjonen. La meg da få understreke at regjeringens klare oppsummering og vurdering er at dette lovforslaget er godt innenfor rammene av Grunnloven.

I denne saken gir ikke Den europeiske menneskerettskonvensjon noe større vern enn det som følger av Grunnloven. De grunnlovsmessige sidene av forslaget er vurdert, og regjeringen mener klart at lovforslaget ikke er i strid med forbudet om tilbakevirkende kraft, altså Grunnloven § 97. Forslaget regjeringen har lagt fram, som et bredt flertall i Stortinget altså slutter seg til, gir regler om hvordan en etablert rettsposisjon skal utøves for framtiden, såkalt uegentlig tilbakevirkning. Som representanten vet, skal det svært mye til før slike regler strider mot Grunnloven § 97 om tilbakevirkning.

Om Grunnloven § 105, som altså gjelder erstatning ved ekspropriasjon, er det å kommentere at boligstiftelser ikke har eiere som kan motta en eventuell erstatning. Vi sier ofte at det er formålet som eier stiftelsen, og kommunene vil i de tilfellene der en velger å starte en prosess med å oppheve stiftelsene, ivareta det som er formålet til boligstiftelsene, nemlig å skaffe boliger til vanskeligstilte personer.

Grunnloven § 116, som gjelder milde stiftelsers eienedommer, gir heller ikke mer omfattende vern enn Grunnloven §§ 97 eller 105.

Når det gjelder dokumentavgift, er det riktig at vi foreslår å gi fritak fra dokumentavgiften, som normalt altså er på 2,5 pst. av eiendommens salgsverdi. Det er etter en helhetlig politisk vurdering som regjeringen ikke har

tatt lett på – det er argumenter for og mot det. Saken er nøye drøftet også med ESA, og vi mener at dette fritaket er i tråd med EØS-avtalens regler om statsstøtte.

Jeg vil altså understreke at regjeringen ikke fremmer slike proposisjoner til Stortinget uten å ha tenkt seg nøye om. Vi mener at dette er både riktig, rett og i tråd med loven.

Så vil jeg også gjerne få legge til at boligpolitikk er noe som opptar oss alle, spesielt i disse dager der mange enkeltpersoner og familier opplever økende kostnader. Maten blir dyrere, strømmen er blitt dyrere, rentene stiger. Mange opplever å ha fått det verre, og i et slikt perspektiv er en sosial boligpolitikk kanskje viktigere enn noen gang før. Det er også grunnen til at regjeringen våren 2024 vil legge fram en stortingsmelding om en helhetlig boligpolitikk. Der vil bolig- og sosialpolitikk være ett av hovedtemaene, sammen med boligbygging, boligetablering, hele leiemarkedet og ikke minst boligkvalitet og miljø, og der vil vi se på hvordan politikken kan bidra til at folk over hele landet får et bedre liv.

Michael Tetzschner (H) [10:40:48]: Jeg vil takke statsråden for gjenopplesning av innstillingen til regjeringen. Vi er klar over at argumentene er de samme som før det siste innlegget. Det som var mitt anliggende, er at Stortinget ikke på noen måte har delegert sitt ansvar for å være den endelige lovfortolker i grunnlovsspørsmål til Nærings- og fiskeridepartementet. Det er mitt poeng, at Stortinget må ha en grundig drøftelse, og langt grundigere enn det saksdokumentene gir grunnlag for å ha, før man avfeier vesentlige innvendinger som nettopp går på det Stortinget av alle burde ha respekt for, nemlig den ytre skranken for lovgivning. Det kan man enten velge å ta alvorlig, eller man kan, som statsråden, velge å ta veldig lett på dette.

Jeg vil også bruke anledningen til å si at her har man hatt mange høringsinstanser som har vært involvert i stiftelser, nesten like mange som antall stiftelser, så man kan jo reflektere over hvorfor man ikke har satt seg ned med de 112 stiftelsene og hørt hva deres aktuelle problemer er. Det sitter kommunalt oppnevnte tillitsmenn som man også kunne brukt og spilt på i større grad, sammen med det kommunale selvstyret.

Jeg vil også peke på at statsråden kunne valgt en annen og mykere og kanskje mindre betenkelig fremgangsmåte enn denne ekspropriasjonen av boligstiftelser, nemlig ved å gå tilbake til de gamle omdanningsreglene som var i den forrige stiftelsesloven av 1980. Da hadde vi nok kanskje ikke hatt dette problemet og måttet bryte disse prinsippene nå.

Til slutt vil jeg si når man leser høringsinstansenes, også de faglige høringsinstansenes, problematisering av grunnlovsskrankene, har det blitt en uttalt mekanisk

svartjeneste hos departementet, og det er ikke bare Nærings- og fiskeridepartementet. Men etter å ha fått viktige faglige innspill sier man bare: Ja, det er fint at dere mener det, men vi fastholder våre synspunkter. Det er ikke noe godt grunnlag for Stortinget med hensyn til å ta stilling til ganske kompliserte rettsspørsmål, og Stortinget må være mer konsekvensorientert enn sektororientert.

Presidenten [10:43:28]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [10:43:33]

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i konkurranseloven m.m. (unntak fra offentliglova og beregning av renter) (Innst. 79 L (2022–2023), jf. Prop. 136 L (2021–2022))

Presidenten [10:43:47]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 5 [10:43:53]

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Seher Aydar om en skole uten profitt (Innst. 48 S (2022–2023), jf. Dokument 8:12 S (2022–2023))

Presidenten [10:44:09]: Etter ønske fra utdannings- og forskningskomiteen 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.

Øystein Mathisen (A) [10:44:44] (ordfører for saken): Jeg vil starte med å takke komiteen for en ryddig og god behandling av representantforslaget fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Seher Aydar om en skole uten profitt.

Det fremmes forslag i denne saken som ikke får støtte av komiteen. Disse vil nok bli nærmere utdypet av de representantene som støtter dem.

Kunnskapsminister Tonje Brenna har uttalt seg om forslagene i brev av 26. oktober 2022. Brevet følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteen har avholdt skriftlig høring i saken. Innen fristen 31. oktober 2022 kom det inn fire innspill til komiteen.

Komiteen er enig i at en god og inkluderende skole legger et viktig grunnlag for et godt liv, videre utdanning

og aktiv deltakelse i samfunn og arbeidsliv. Komiteen er også enig i at offentlige tilskudd og skolepenger skal komme elevene til gode.

Da vil jeg gå videre til merknadene og meningene til Arbeiderpartiet i denne saken. – Jeg trodde jeg hadde fem minutter i mitt første innlegg, så det må jeg ta i neste innlegg.

Hege Bae Nyholt (R) [10:46:16] (komiteens leder): I dag forsvinner våre felles skattepenger ikke én, men to ganger til kommersielle privatskoler, og det må vi gjøre noe med. Private skoler eller høyskoler som får statstilskudd, har ikke lov til å ta ut fortjeneste. Likevel er det avdekket flere tilfeller der private skoler har hentet ut midler som ikke kommer elevene til gode. Dette skjer selv om skolene ifølge privatskoleloven ikke har lov til det.

Avisen Klassekampen har i en rekke saker avslørt hvordan utbytteforbudet likevel omgås av flere privatskoler. For flere år tilbake fant Udir det de omtaler som grove regelbrudd hos Akademiet og Bergen Private Gymnas. Udir mener privatskolene har handlet med nærstående selskaper og gjort skjulte overføringer av midler til eierne. Udir konkluderte med at privatskolene brøt utbytteforbudet i perioden 2010–2014 og tok ut ulovlig profitt. Skolene fikk krav om å betale tilbake statstilskuddet som var i strid med privatskoleloven. Det opprinnelige kravet var på 18,5 mill. kr. Siden er det blitt nedjustert i flere omganger. Saken har gått i rettsvesenet siden 2015, og sommeren 2021 inngikk staten forlik med Akademiet.

Den 10. september i år avslørte Klassekampen at Akademiets praksis med utstrakt bruk av handel med nærstående selskaper har fortsatt. Internhandelen i 2021 var på samme nivå som den myndighetene regulerte i 2010. Med andre ord fortsetter Akademiet akkurat som før.

Dette viser helt tydelig at våre felles skattepenger forsvinner to ganger: først som profitt i eiernes lomme gjennom intrikate og ikke alltid like intrikate systemer, dernest gjennom at det brukes masse penger på å føre tilsyn og ettergå skolenes praksis. Dette er fellesskapets midler som har gått til tilskudd til privatskolene, og det er fellesskapets midler som er blitt brukt til tilsyn, til runder i rettsvesenet og til slutt i et forlik.

Udir påpeker at det er store udekte risikoer for brudd på regelverket for privatskolene. De åpner i flere tilfeller ikke tilsyn selv om det er indikasjoner på regelbrudd, på grunn av kapasitet og ressursmangel. Derfor foreslår Rødt i dag en rekke tiltak som forhåpentligvis vil komme denne problematikken til livs. Vi foreslår at regjeringen skal komme med et forslag om at skoler som får statsstøtte, må ha en ikke-kommersiell formålsparagraf.

Også i mitt tilfelle renner tiden litt fort ut, men vi har altså en rekke forslag som er referert i saken, og med det tar jeg opp forslagene.

Presidenten [10:49:01]: Representanten Hege Bae Nyholt har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Margret Hagerup (H) [10:49:14]: En god skolegang er noe av det viktigste for både barna, foreldrene og samfunnet som helhet. Alle elever fortjener en best mulig utdanning som passer for den enkelte. Da trenger vi et mangfold av skoler for å sikre dette. Friskolene ivaretar retten for elever og foreldre til å velge en alternativ skole som dekker nettopp deres behov. Friskolene har bidratt med mange nyskapende og innovative skoler, som igjen kan stimulere og inspirere andre skoler til videre utvikling.

Mange friskoler har satset på å utvikle en mer praksisrettet utdanning med effektive opplæringstilbud for bedriftsmarkedet. Det er derfor synd at regjeringen har begrenset denne adgangen gjennom nylige lovendringer og innstramminger i friskoleloven.

Friskolene utøver et viktig samfunnsoppdrag ved å utdanne kompetanse som samfunnet og arbeidslivet trenger, og de bidrar til verdiskapingen som skal til for å opprettholde velferdsstaten. Særlig de private fag- og høyskolene har gått foran og utviklet gode former for samarbeid med arbeidslivet. Det er kapitalkrevende og risikofylt å satse på privat skoledrift innenfor utdanningssektoren. Ønsker man at private skoler skal bidra med å utvikle faglig gode og markedsrettede utdanningsinstitusjoner, må rammebetingelsene ligge til rette for dette og være mest mulig forutsigbare over tid.

Eksisterende lovverk stiller strenge krav og føringer og legger til rette for seriøse aktører som ønsker å drive skolevirksomhet av høy kvalitet. Systemet er slik at det gjennomføres tilsyn og kontroll som vil avsløre det hvis aktører beriker seg på statstilskudd i strid med regelverket. Det er viktig å ha klare regler som sikrer at elevene og studentene får en utdanning av god kvalitet, og som sikrer at skattebetalernes penger brukes forsvarlig.

For mange byråkratiske krav og reguleringer til private skoler vil kunne virke mot sin hensikt. Kreative krefter som ser mulighetene og ikke minst behovene i utdannings- og arbeidsmarkedet, bør snarere oppmuntres til å skape ulike utdanningstilbud. Da må ikke det offentlige legge unødvendige hindringer i veien for dette.

Da man vedtok endringene i friskoleloven i 2015, kom det en presisering av utbytteforbudet, og det ble styrket i lovteksten. Denne lovendringen medførte også nye krav til innsyn og økt dokumentasjonsplikt. Regjeringen Solberg fastsatte i 2019 egne retningslinjer for friskolenes handel med nærstående selskaper og en vurdering av hva som er å regne som markedspris. Dagens

rammeverk rammer inn friskolesektoren på en god måte, hvor en forbyr enhver form for åpent eller skjult utbytte. Det er derfor ikke nødvendig å utrede forslag om nye organisasjonsformer.

Venstresiden setter nok en gang struktur foran barns og familiers mulighet til å velge hva som er best for seg. Dersom disse forslagene går gjennom, vil en svekke forutsigbarheten og rettssikkerheten både for friskolene og for elevene som går i friskolene. Høyre stemmer derfor imot alle forslagene.

Maren Grøthe (Sp) [10:52:29]: Senterpartiet mener det er en stor verdi at skolen er en felles møteplass for barn fra ulike familier og med ulikt livssyn og ulike religion, økonomi og etnisk bakgrunn. Derfor er det viktig å hegne om den offentlige skolen. Samtidig har Senterpartiet lang tradisjon for å forsvare foreldrenes og elevenes rett til å velge et alternativt utdanningstilbud til det den offentlige skolen tilbyr. Dagens privatskolelov er en god balanse mellom disse to hensynene.

Ifølge FN-konvensjoner om menneskerettigheter har foreldre rett til å sikre utdanning for barna sine i samsvar med egen overbevisning og rett til å velge andre skoler enn offentlige skoler. Her utgjør privatskolene et viktig supplement til det offentlige. Noen ønsker kanskje å ha med seg livssynet sitt gjennom skolegangen, andre ønsker en særlig pedagogisk retning for sitt barn. Det kan være flere argumenter her.

Samtidig er det viktig at de private skolene ikke skal utkonkurrere og svekke elevgrunnlaget i den offentlige skolen. Her er det en viktig balanse. Vi mener frislippet den forrige regjeringen satte i gang i 2015, hvor det ble åpnet for profilskoler og yrkesfaglige skoler som i stor grad overlapper tilbudet i den offentlige skolen, utfordret dette. Innstrammningene vi gjorde i vår, var derfor viktige for å gå tilbake til den linjen som vi har ført over tid.

Privatskoleloven skal være streng, og det er viktig at økonomien er transparent, og at det blir ført tilsyn og kontroll. At det kommer fram enkelte saker hvor pengene ikke er blitt benyttet som de skal, er alvorlig, men det viser også at tilsynssystemet vårt fungerer. Vi som politikere må heller ikke gi inntrykk av at alle privatskoler drives sånn.

Vi deler forslagsstillernes intensjon om at det ikke skal være butikk å drive privatskole. Samtidig er disse private skolenes offentlige støtte viktig for at de ikke skal bli et tilbud for de få, men nettopp være et alternativt tilbud for de familiene som har et ønske om det. Det er nettopp dette det handler om. Den offentlige skolen skal være god, private skoler kan være et supplement. Sammen skal vi gi det beste tilbudet til norske elever.

Himanshu Gulati (FrP) [10:55:05]: Fremskrittspartiet er en del av det brede flertallet som jeg er glad for avviser dette forslaget.

Privatskoleloven og universitets- og høyskoleloven regulerer statlige tilskudd til privatskoler og private høyskoler, og det er altså allerede i dag ikke lov for private skoler eller høyskoler å motta utbytte i henhold til disse lovene.

En god skolegang er noe av det viktigste for både barna, foreldrene og samfunnet, og alle elever fortjener en best mulig utdanning som også passer den enkelte. Da er det viktig med et mangfold av skoler som sikrer dette. Friskolene bidrar til dette mangfoldet og gir både elever og foreldre mulighet til å velge andre alternativer, alternativer som dekker deres behov, og som det offentlige kanskje ikke tilbyr på en god nok måte. Mange av disse skolene har utviklet en mer praksisrettet utdanning, med effektive opplæringstilbud for bedriftsmarkedet også. For mange elever er dette en bedre måte å lære på enn den offentlige skolen – slik viser det seg noen ganger å være.

Friskoler utøver et viktig samfunnsoppdrag ved å utdanne studenter med kompetanse som samfunnet og arbeidslivet trenger. Det er også kapitalkrevende og risikofylt å satse på privat skoledrift innenfor utdanningssektoren. Ønsker man at private skoler skal bidra med å utvikle faglig gode tilbud, må rammebetingelsene også være de rette og være forutsigbare over tid, samtidig som det er viktig at vi har et sterkt og strengt lovverk som stiller krav og legger til rette for seriøse aktører som ønsker skolevirksomhet av høy kvalitet.

Det er viktig at vi har et system med tilsyn og kontroll, og det mener jeg at vi har i dag. Jeg mener også at dette mangfoldet av skoler og systemet vi har med friskoler, er veldig viktig fordi det er med på å utjevne sosiale forskjeller. Det er ikke lommeboka som skal bestemme om folk i dette landet har mulighet til å gå på en privatskole eller ikke, men hvilket tilbud som egner seg best for den enkelte elev, og hva familien mener er best for det enkelte barn.

Statsråd Tonje Brenna [10:57:25]: Representantene tar opp flere forslag som allerede er en del av dagens privatskolelovgivning. Privatskoleloven § 6-3 fastsetter f.eks. at statstilskuddet og skolepengene i sin helhet skal komme elevene til gode. Utbytteforbudet innebærer at alle former for åpne eller skjulte uttak av midler eller andre disposisjoner som medfører at offentlige tilskudd og skolepenger fra elevene ikke fullt ut kommer elevene til gode, er forbudt. Loven er likevel ikke til hinder for at handel med nærstående selskaper kan skje, men – og det er viktig – handel må skje på markedsvilkår.

Det har den siste tiden kommet eksempler på at utbytteforbudet utfordres. Jeg jobber derfor med å vurdere regelendringer for å sikre at privatskolelovens klare utbytteforbud er reelt.

I tråd med Hurdalsplattformen har regjeringen strammet inn privatskoleloven. Etter forslag fra regjeringen har Stortinget allerede fjernet adgangen til å få godkjent private profilskoler og private yrkesfagskoler. Dette var to typer privatskoler som den borgerlige regjeringen introduserte i 2015.

I tråd med Hurdalsplattformen vil jeg også sende på høring forslag om å endre privatskoleloven slik at det legges større vekt på lokale folkevalgte vurderinger ved behandling av søknader om godkjenning av nye privatskoler og driftsendringer ved eksisterende skoler.

Jeg vil også utrede ytterligere forslag til lovendringer som bl.a. skal sikre lokale folkevalgte innflytelse over framtidig dimensjonering av private skoler som allerede er i drift.

Dagens regler for etablering av privatskoler minner mye om reglene fra privatskoleforliket mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og Kristelig Folkeparti fra 2007. Vi viderefører derfor muligheten til å få godkjent skoler som representerer et supplement til den offentlige skolen, som f.eks. en anerkjent pedagogisk retning eller en skole som driver med tradisjonshåndverksfag.

Norge er et land med små forskjeller og høy tillit. En viktig del av fortellingen om det er at elever med ulike bakgrunn møtes i de samme klasserommene. I andre land har man valgt å organisere skolesystemet helt motsatt. Istedenfor å bygge sterke fellesskoler har man laget skolesystemer tilpasset et klassesdelt samfunn, der barn og unge deler seg etter foreldrenes lommebok, interesser, religion eller bestemte faglige profiler.

Fellesskolen blir ikke mindre viktig framover. Vårt samfunn blir stadig mer sammensatt og mangfoldig. Skal framtidige generasjoner utvikle respekt og toleranse for ulike kulturer og se mulighetene i mangfold, må klasserommene våre speile nettopp det mangfoldet.

Derfor kan ikke akademiseringen og privatiseringen av skolen som vi så under den borgerlige regjeringen, fortsette. Hver eneste måned de siste ti årene har det blitt én ny privatskole, mens vi har fått tre færre offentlige skoler. Dette er ikke et resultat av en naturlig utvikling, det er et resultat av politikk. Jeg er glad for at politikken nå snur i retning av sterkere fellesskap og mindre forskjeller.

Presidenten [11:00:29]: Det blir replikkordskifte.

Hege Bae Nyholt (R) [11:00:48]: Statsråden annonserer flere utredninger i kommende tid. Jeg vil gjerne få lov til å påpeke at fire av de forslagene som vi setter fram i dag, har rød-grønn side allerede stemt for ved tidligere anledninger. Jeg forstår egentlig ikke hva som er årsaken til at en må bruke ekstra tid og tenke seg om. Er ikke dette saker som kunne vært strøket av utredningslisten, og hvor man faktisk kunne levert felles po-

litikk i saker hvor det i utgangspunktet er stor enighet på rød-grønn side?

Statsråd Tonje Brenna [11:01:20]: Jeg sa vel ærlig talt både utrede og vurdere, for det er riktig at en del ting er utredet, mens andre ting må vurderes. Jeg er opptatt av at når vi endrer lovgivningen på dette feltet, og i og for seg også på andre felt, må det være fordi vi, punkt en, vet hva problemet som skal løses, er, og punkt to, er sikker på at det vi foreslår å gjennomføre, faktisk løser problemet.

Vi har veldig strenge regler for privatskolene allerede i dag. Jeg er opptatt av at vi må ha en balanse mellom det å føre tilsyn, sikre oss at pengene går til det de skal, samtidig som vi ikke uten videre forsøker å løse et problem som kanskje ikke er like reelt overalt. Derfor sier jeg at jeg både vil utrede og vurdere endringer som svarer på problemer, og som i framtiden skal gjøre dette bedre dersom det er behov for det.

Hege Bae Nyholt (R) [11:02:08]: Nå har bl.a. Akademiet-saken vist at man omgår de lovene som allerede er i dag, og som jeg sa, er dette forslag som har blitt stemt for fra rød-grønn side tidligere. Utdanningsdirektoratet er tydelig på at de ikke har de midlene som de trenger for å ettergå privatskolene i dag. Er det ikke sånn at vi rett og slett bruker mer av fellesskapets midler på å kontrollere de private skolene, istedenfor faktisk å sikre at vi kan ha denne friheten til å velge pedagogisk retning eller andre innretninger som privatskoleloven åpner opp for, og at man får valgfriheten, som det blir snakket varmt om i denne salen, uten at eiere skal ha muligheten til å ta ut privat profitt?

Statsråd Tonje Brenna [11:02:57]: Det er sånn i dagens lovverk at private eiere ikke skal kunne ta ut profitt, og som jeg sa, vil vi vurdere hvilke innstramminger som eventuelt må til for å få bukt med det, dersom det viser seg å være et problem. Grunnen til at utgiftene fra det offentlige øker til privatskolene både i år og i årene vi legger bak oss, og vil gjøre det også i åra som kommer, er at privatskoletilskuddene er regelstyrt. Det betyr at de årene vi legger bak oss, med veldig mange etableringer av nye privatskoler, binder opp midler framover. Jeg er opptatt av tre ting når vi diskuterer dette. Det første og viktigste er at vi må ha en skole for alle barn i Norge, uansett hvor de bor, hvor de kan trives, lære og være sammen, og jeg mener vi har et ansvar for å styrke den felles skolen som alle skal ha tilgang til. Det andre er at jeg mener at det er bra at vi har noen supplementter, og de supplementene må vi vite at er gode. Det tredje er at dersom det finnes skurker som skal stanses, endrer vi reglene i tråd med det. Men det vil jeg vurdere og utrede nærmere om det er behov for det.

Presidenten [11:04:00]: Replikordskiftet er avsluttet.

Øystein Mathisen (A) [11:04:19]: Et viktig bakteppe for denne debatten er utviklingen som har vært i skolesektoren de siste åtte årene. Under Solberg-regjeringen økte antallet privatskoler med nesten 30 pst. fra 2013 til 2021, noe som utgjør nesten én skole i måneden. Samtidig gikk antallet offentlige skoler ned hvert år. Og pengene som blir brukt på privatskoler, har økt med 2,7 mrd. kr siden 2013.

Dagens regjering har et tydelig mål om å styrke skolen, slik at elever får en god utdanning som forbereder dem på voksenlivet. Gjennom Hurdalsplattformen, endringer som har blitt gjort i privatskoleloven, og prioriteringer i budsjettet setter regjeringen en tydelig retning i skolepolitikken, der fellesskolen styrkes.

Privatskoleloven sier tydelig at statstilskudd og skolepenger i sin helhet skal komme elevene til gode. Det er derfor svært alvorlig om offentlige tilskudd og skolepenger ikke blir brukt på rett måte. Tilsyn og kontroll gjennomføres, og eventuelle brudd på loven må få konsekvenser.

Stortinget har allerede gjort endringer i privatskoleloven som reduserer godkjenningsgrunnlaget for nye privatskoler. Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at kommuner og fylkeskommuner er best skikket til å bestemme sin egen skolestruktur. Derfor har regjeringen i Hurdalsplattformen varslet at den vil styrke lokale folkevalgte innflytelse over godkjenning av nye privatskoler og utvidelse av eksisterende skoler.

Et tilnærmet likelydende representantforslag ble behandlet i denne sal 24. november 2020, altså for litt over to år siden. I den debatten var det tydelig at Høyre-regjeringen som da styrte, ikke var villig til å gå nærmere inn i denne problemstillingen, og datidens posisjonspartier viste liten vilje til å stramme inn regelverket. Men med den nye regjeringen, bestående av Arbeiderpartiet og Senterpartiet, har det kommet en ny kurs, noe ministeren har vært tydelig på fra talerstolen. I forrige runde i budsjettforhandlingene med SV ble det bestemt nedsatt et offentlig utvalg som skal se på hvordan kommersiell drift kan utfases i ulike skattefinansierte velferdstjenester, dette inkluderer også skolen.

Behandlingen av representantforslaget i dag tydeliggjør at endringer må komme etter at vi har et godt og grundig kunnskapsgrunnlag framlagt. I representantforslaget ble det fremmet forslag som måtte trekkes fordi de faktisk ville bety en oppmyking av regelverket, når målet var det motsatte. Dette tydet ikke på godt politisk håndverk, selv om intensjonene sikkert var gode. Derfor er det veldig bra at vi får et offentlig utvalg som går nøye gjennom dagens situasjon og regelverk og fremmer

gjennomtenkte forslag som vi kan ta stilling til her i Stortinget. Det gjør vi ikke gjennom enkeltforslag, men gjennom helhetlige, gode politiske grep.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet venter derfor med å gjøre endringer, slik at man ikke får utilsiktede konsekvenser. Det er kunnskapsbasert, det er helhetlig – og det er måten Arbeiderpartiet og Senterpartiet ønsker å styre skolepolitikken på.

Marit Knutsdatter Strand (Sp) [11:07:27]: Representanten Mathisen hadde et eksemplarisk godt innlegg her, og jeg vil bare følge videre opp det siste taler sa.

Dagens regjering har tydelige mål om å styrke skolen i hele landet. Alle elever skal få god utdanning som forbereder dem på voksenlivet. Gjennom Hurdalsplattformen, endringene i privatskoleloven og prioriteringene i statsbudsjettet setter regjeringen en tydelig retning i skolepolitikken. Kunnskap, utdanning og kompetanse er noe av det viktigste å satse på for å sikre stor sosial mobilitet, små forskjeller mellom folk og landsdeler og et samfunn med høy tillit. Det er en styrke at barn går i samme skole. Skolen er en unik arena hvor alle barn og unge kan møtes for å oppleve mestring og skape brede faglige og kulturelle fellesskap, som igjen fremmer læring, evne til dialog, respekt og toleranse.

Privatskoleloven sier at statstilskuddet og skolepengene i sin helhet skal komme elevene til gode. Derfor er det svært alvorlig når offentlige tilskudd eller skolepenger ikke blir brukt på rett måte. Tilsyn og kontroll må gjennomføres, og en del brudd på loven må få konsekvenser. Useriøse aktører må lukes vekk.

Flere private skoler kom under Solberg-regjeringen. Stortinget har nå endret privatskoleloven og redusert godkjenningsgrunnlaget for nye privatskoler. Kommuner og fylker kjenner de lokale forholdene best. En risiko ved å ta stilling til komplekse spørsmål er at man kan få utilsiktede konsekvenser ved vedtak. Det redegjorde også representanten Mathisen godt for.

Senterpartiet mener privatskoler skal være et tilskudd og tilføre noe ekstra. Lave fødselstall over tid gir et press på skolestruktur og nærskoler. Regjeringen vil sikre den offentlige skolen, bl.a. gjennom grunnskoletilskuddet. Skolen er noe av det viktigste kommuner og fylker styrer.

Hege Bae Nyholt (R) [11:09:50]: Jeg har ikke noe ønske om å hale ut diskusjonen. Det er kanskje snart sagt, det som skal sies. Samtidig: Når man blir anklaget for dårlig politisk håndverk, får vel den politiske stoltheten behov for å forsvare seg.

Det er vel helt vanlig, god praksis at når man får en tilbakemelding fra departementet, justerer man. Det er ingen stor dramatikknyttet til det. Men jeg synes det er interessant at Arbeiderpartiet velger å bruke tid på det

framfor det politiske, som vi er enig i. Mesteparten av forslaget vi har fremmet her i dag, er politikk som Arbeiderpartiet og Senterpartiet har stemt for i forrige periode. Med andre ord er grunnlaget til stede for at vi skal kunne enes om at vi skal sikre et mangfold også i de private skolene, uten at det skal være mulig å ta 1 000 kr timen for å selge pølser på 17. mai, osv. Jeg synes det er synd hvis det er der nivået skal ligge i debatten, og jeg skulle ønske at vi kunne enes om å sikre at fellesskapets midler skal gå til fellesskapet og ikke til noen få.

Statsråd Tonje Brenna [11:11:10]: Jeg er glad for at disse forslagene kommer, og at vi får anledning til å diskutere dem i Stortinget, selv om flere av disse forslagene delvis er ivare tatt i dagens lovverk, og delvis er ting vi jobber videre med.

Jeg vil egentlig advare mot to ting. Det ene er å skape et inntrykk av at vi nærmest ikke fører kontroll med dette overhodet med dagens regelverk. Det gjør vi. Vi har god kontroll på hvor pengene går. Det andre er å skape et inntrykk av at de private skolene – nærmest alle sammen – forsøker å ikke følge dagens regler. Det har vi ikke grunnlag for å påstå. Nettopp derfor mener jeg at når vi gjør endringer, må vi gjøre det både fordi vi løser et problem som er reelt, og fordi det vi legger fram, er bedre enn det vi allerede har.

Det skal være mulig å drive privatskoler godt i Norge. Jeg mener at det må være med utgangspunkt i at det er et supplement til den offentlige skolen. Men vi har allerede en del etablerte skoler, som har ulike former for godkjenningsgrunnlag. Alle dem må vi sørge for har gode rammevilkår, for en elev er en elev uansett, og vi må også sørge for at vi fører godt tilsyn og har god kontroll.

Når jeg tok ordet nå, var det for å advare mot at vi sammen nå skaper et inntrykk av at vi verken følger med på de skolene som allerede er etablert, eller har grunnlag for å si at de pengene i stort ikke brukes på helt korrekt måte. Vi vil selvfølgelig følge dette tett i det videre.

Elise Waagen (A) [11:12:53]: Etter min mening må Rødt og representanten fra Rødt ta inn over seg at når man fremmer forslag som i realiteten vil være en måte å liberalisere privatskoleloven på, man får tilbakemelding fra departementet om at dette på mange måter allerede er ivare tatt, og at det ville vært veldig uhensiktsmessig å vedta forslagene i dag, mener jeg det er helt feilslått å kritisere statsråden for at man vil utrede forslagene, vurdere dem og gjøre et godt, grundig lovarbeid. Resultatet hadde vært at man vedtok det Rødt opprinnelig foreslo, noe som på mange måter ville vært ganske katastrofalt.

Når det er sagt, er det en ny kurs i privatskolepolitikken med en ny regjering. Da vi gikk til valg var vi krystall-

klare på at vi skulle styrke den offentlige fellesskolen. Med en god offentlig skole og et sterkt offentlig utdanningssystem kan vi redusere forskjellene. Det å møtes i klasserommene på tvers av kulturer, kjønn og bakgrunn mener Arbeiderpartiet har en egenverdi og kan gi den enkelte muligheter. I en verden som er mer urolig, og i en verden der flere bygger murer, er utdanning med på å bryte ned barrierer og skape arenaer for å bygge tillit på tvers av hvor man kommer fra.

Selv om de aller fleste barn i Norge går i den offentlige fellesskolen, vet vi at det har vært en markant økning i antall privatskoler i årene som har gått under Solberg-regjeringen. Statsråden sa det selv: For hver nye privatskole i måneden legges tre offentlige ned.

Jeg er glad for at statsråden tar utfordringene på alvor. Det at vi har en regjering som i løpet av det første året har foreslått og innført innstramminger i privatskoleloven, og som nå også ser på finansieringssystemet og kommer tilbake med forslag om hvordan man kan styrke lokale folkevalgte mulighet til å påvirke, mener jeg er en styrke.

Arbeiderpartiet ønsker selvsagt å legge til rette for å opprettholde det som er reelle alternativer til den offentlige skolen, men det som er direkte konkurranse, som skaper A- og B-lag, er ikke velkomment hos oss. Jeg er glad for at vi nå har en tydelig statsråd som gjør et skikkelig, grundig arbeid, og som sier at man skal utrede og ta dette på alvor. Alternativet hadde vært å vedta Rødts forslag i dag. Vi har fått konkrete tilbakemeldinger om at det hadde vært direkte uheldig.

Presidenten [11:15:32]: Representanten Hege Bae Nyholt har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hege Bae Nyholt (R) [11:15:38]: Dette er tydeligvis dagen for oppklaringer. Nei, vi hadde ikke vedtatt den siste leddsetningen, for den strøk vi, for også i Rødt er vi mottakelige for gode råd. Selvfølgelig retter vi opp det som måtte være uklart.

Det er heller ikke sånn at vi har sagt at alle privatskoler triks og fikser. Det er heller ikke sånn at vi har sagt at man ikke følger med. Vi har sagt at det er avdekt flere eksempler på at penger forsvinner bort fra elevene og inn på andres kontoer. Det er også sånn at det er Udir som sier at de ikke åpner tilsyn, fordi de har kapasitetsmangel. Fra Rødts side er det et ønske å sikre at fellesskapets midler går til fellesskapets elever. Og det er jeg helt sikker på at både Arbeiderpartiet og Senterpartiet også er villige til å være med på etter hvert.

Presidenten [11:16:28]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [11:16:31]

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Tobias Drevland Lund om en skole for barnets beste, ikke politisk prestisje (Innst. 49 S (2022–2023), jf. Dokument 8:13 S (2022–2023))

Presidenten [11:16:51]: Etter ønske fra utdannings- og forskningskomiteen 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 en taletid på inntil 3 minutter.

Margret Hagerup (H) [11:17:23] (ordfører for saken): Jeg vil takke komiteen for et godt samarbeid og opplyse om at vi har hatt ett skriftlig høringsinnspill. Flertallet i komiteen stemmer imot, men jeg regner med at de ulike partiene vil redegjøre for sine synspunkt i saken, så jeg vil i det videre redegjøre for Høyre sine.

En god skole utjevner sosiale forskjeller. Høyre tror at skolen, som en lærende organisasjon, alltid kan utvikle undervisningen gjennom en kunnskapsbasert tilnærming til læring. Norsk skole har få felles målepunkt, og nasjonale prøver spiller derfor en viktig rolle når man skal si noe om tilstanden i norsk skole knyttet til lesing, regning og engelsk.

Å kunne lese, skrive og regne er ingen snever del av skolens samfunnsoppdrag. Det er en sterk sammenheng mellom grunnleggende ferdigheter, opplevelse av trivsel og mestring i skolen og gode relasjoner mellom lærere og medelever. Det er en direkte sammenheng mellom manglende grunnleggende ferdigheter og frafall i videregående skole.

Formålet med de nasjonale prøvene er todelt. For det første skal prøvene gi skolen kunnskap om elevenes ferdigheter i lesing, regning og engelsk. For det andre skal informasjonen fra prøvene danne grunnlag for undervisningsvurdering og kvalitetsutvikling på alle nivå i skolesystemet. Nasjonale prøver er dermed en viktig del av grunnlaget som til sammen kan si noe om en skoles kvalitet.

Resultater fra de statlige kartleggingsprøvene, nasjonale prøver, skolebidragsindikatorene, Elevundersøkelsen og medarbeiderundersøkelsen gir kommunene og skolene flere verktøy til å analysere, målrette og forbedre sine undervisningsstrategier og læringsmiljøer. Informasjonen politikere og administrasjon bruker for å styrke skolene, prioritere ressurser og å drive skole-

utviklingsarbeid, må være tilgjengelig for allmennheten, på lik linje med all annen informasjon vi legger til grunn når vi tar beslutninger.

Om en skole har elever på laveste mestringsnivå i lesing eller regning over tid, bør alarmbjellene ringe hos lærere, skoleledere og skoleeiere.

Jeg er glad for at kunnskapsministeren understreker at resultatene fra nasjonale prøver er offentlige i den forstand at alle kan søke innsyn i dem. Høyre deler ministerens vurdering om at dersom resultatene ikke lenger publiseres i kontrollerte former hos Utdanningsdirektoratet, men i stedet gis ut til f.eks. media gjennom innsyn, kan det være en risiko for at resultatene lettere bearbejdes til rangeringslister eller framstilles på andre uheldige måter.

Hvis norsk skole fortsatt skal ha høy tillit i befolkningen, kan man ikke skjule hvorvidt elevene lærer å lese, skrive og regne, helt fram til eksamenskarakterene i 10. klasse kommer. Derfor er nasjonale prøver – og det å ha åpenhet rundt dem – viktig.

De nasjonale prøvene har vært gjenstand for stor debatt siden de ble innført på starten av 2000-tallet. Jeg frykter at debatten er i ferd med å gå tilbake til 1990-tallet, tilbake til en tid hvor lærere, skoleledere og skoleeiere jobbet i blinde. Vi må ha kunnskap om skolen for å ha kunnskap i skolen, og da må vi også ha åpenhet om nasjonale prøver.

Elise Waagen (A) [11:20:41]: Representantene bak forslaget som vi behandler her i dag, reiser en viktig debatt – debatten om testing og måling i skolen. Arbeiderpartiets utgangspunkt er at vi skal teste og måle det vi må, ikke alt vi kan. Det er god grunn til å rette et kritisk blikk mot det samlede trykket av testing og måling i skolen, for mange barn blir unødvendig stresset og får en negativ skoleopplevelse hvis målingen og testingen blir for høy.

Summen av de gode intensjonene kan nødvendigvis også bli for mye, i verste fall tar det tid vekk fra læring og trivsel. Vi vet at det som testes og måles, også er det som vil gis tid og fokus, og nettopp derfor må vi være veldig nøye med hva som testes og måles. Skolenes brede samfunnsmandat kan ikke snevres inn til det som er målbart.

Selv om representantene reiser en viktig debatt, er jeg grunnleggende uenig i konklusjonen. For det første: Regjeringen har allerede satt i gang et stort arbeid for å gjennomgå bruken av prøver, undersøkelser og krav til rapportering og dokumentasjon i skolen. Utvalget som skal gjennomgå kvalitetsvurderingssystemet, er bredt sammensatt, med representanter fra både lærere og skoleledere. Det er en kunnskapsbasert måte å drive politikktutvikling på. Jeg mener at et forhastet vedtak her i

dag er uheldig for det arbeidet som nå er igangsatt. Rødt hopper til konklusjonen før partene i skolen har fått lov til å si sitt. For det andre: Lærere, skoleledere, skoleeiere og nasjonale myndigheter trenger et godt kunnskapsgrunnlag for å utvikle kvaliteten i skolen og tilgang til verktøy for god kvalitet.

Det er gode argumenter mot Rødts forslag. Å endre nasjonale prøver til utvalgsprøver gjør prøvene lite brukbare, både for å tilpasse undervisningen og for å kartlegge hvilke skoler som trenger litt ekstra hjelp og litt ekstra støtte. Med det klarer vi ikke å rette innsatsen mot dem som sliter, og dem som viser seg å trenge litt ekstra ressurser.

Det å hindre offentliggjøring av nasjonale prøver kan ha nettopp motsatt effekt av det representantene ønsker. Dersom resultatene ikke publiseres i kontrollerte former – ja, da er det, som statsråden påpeker, en risiko for rangeringslister gjennom media.

Arbeiderpartiet har ikke noe behov for å skjule resultatene for verken skoleeiere, lærere, foreldre eller samfunnet. Det er behov for å endre dagens kvalitetsvurderingssystem, men det må gjøres på bakgrunn av grundige prosesser. Partene må få si sitt, og vi må ha et faglig blikk på det. Derfor stemmer ikke Arbeiderpartiet for forslaget her i dag.

Marit Knutsdatter Strand (Sp) [11:23:59]: Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, og den er at forslaget ikke vedtas. Partienes meninger står i innstillingen.

Jeg vil legge til at Senterpartiet i en årrekke har fremmet kritikk mot Høyres evige iver etter å stramme inn med hensyn til styring av skolen og stramme til testing, kartlegging og rangering. Usunne verdier har fått innpass i skolen på Høyres vakt.

Senterpartiet mener at både nasjonale og lokale myndigheter har behov for informasjon om situasjonen i skolen. Tilbakemeldinger fra lærere og elever gir likevel grunn til å stille spørsmål ved om nasjonale prøver er rett verktøy. Flere evalueringer og undersøkelser viser at den pedagogiske nytteverdien er svak, særlig i forhold til ressursbruken ved å gjennomføre prøvene. Resultatene gir et avgrenset bilde av ferdighetene som elevene har, og har dermed også begrenset verdi for å si noe om elevenes kompetanse. Selv om gjennomføringen av prøvene i seg selv ikke tar mye tid, er det i praksis en betydelig tidstjuv når en regner med forarbeid, øving til prøver og etterarbeid.

Både Utdanningsdirektoratet, lærere, forskere og de som utvikler de nasjonale prøvene, er enige om at nasjonale prøver ikke kan benyttes som mål på kvalitet på undervisningen. Til tross for dette brukes resultatene til å

ansvarliggjøre rektorer og lærere og til å styre ressursbruken.

Skolens brede samfunnsoppdrag er definert gjennom opplæringsloven og læreplanene. Uheldig rangering kan gå på bekostning av helheten og på bekostning av praktisk og variert undervisning og læring.

Norsk skole har utviklet seg mye siden de nasjonale prøvene og brukerundersøkelsene ble innført på begynnelsen av 2000-tallet. Innføringen ble begrunnet med at vi hadde lite systematisk informasjon om elevenes læringsutbytte, læringsmiljø og læringsressurser. Flere datakilder har bidratt til at det i dag finnes mer kunnskap om elevenes læring og skolemiljø enn før. Vi har også fått mer skoleforskning, og det er viktig å presisere at de nasjonale prøvene bare er ett av flere elementer i kvalitetsvurderingssystemet i skolen.

Regjeringen har nedsatt et partssammensatt utvalg som skal gjennomgå kvalitetsvurderingssystemet i skolen og komme med anbefalinger. Kvalitetsutvalget skal gjennomgå bruken av prøver, undersøkelser og krav til rapportering og dokumentasjon i skolen. I dette inngår også en vurdering av hvordan resultatene publiseres.

Lærere, skoler, skoleeiere og nasjonale myndigheter trenger mer tid og tillit for å gi elevene et best mulig tilbud. Kvalitetsutvalget og tillitsreformen skal bidra til det.

Hege Bae Nyholt (R) [11:27:08] (komiteens leder): «Jeg husker akkurat når jeg mistet lesegleden. Det var under min første nasjonale prøve.» Dette sa komiker Lars Berrum i podcasten sin 2. august i år. Lesing gikk fra å være lystbetont til noe som ble målt opp mot en standard. Berrum er slett ikke unik. Mange barn setter ord på følelsen av stress knyttet til bl.a. de nasjonale prøvene. Dette er alvorlig, for vi vet at stadig flere elever rapporterer om stress knyttet til skolehverdagen og skolearbeidet.

I boka «Lærerkoden» av Magnus Marsdal sto flere lærere fra mange kommuner fram og fortalte om hvilke konsekvenser den utstrakte målingen og testingen har hatt for elevene. De ble pålagt å legge bort vanlig pensum for heller å drille elevene til nasjonale prøver, og en del fag, som samfunnsfag, ble fjernet helt fra timelisten – bare fordi elevene skulle øve på det som ble testet. De fortalte også om tidvis ganske ekstreme treningsprogram.

Det mest alvorlige var kanskje at ressurser ble flyttet til statistisk viktige barn, slik at de som lå nær grensene, ble prioritert i undervisningen for å forbedre resultatene. De som lå godt over eller godt under, ble ikke prioritert. Skoler har også påvirket resultatene ved å gi svake elever fritak, i så stor grad at Pedagogisk forskningsinstitutt kan vise til at det er statistisk signifikante avvik mel-

lom skolene etter hvor mange elever som fritas. Det er å snu formålet med grunnskolen på hodet.

Det er ikke sånn at partene i arbeidslivet ikke har uttalt seg. Både Utdanningsforbundet og Skolenes landsforbund har politikk på dette området. Utdanningsforbundet sier nettopp:

«Nasjonale prøver er ikke egnet til å måle kvalitet i skolen. De tester utelukkende grunnleggende ferdigheter på et lavt nivå, og ikke komplekse former for kompetanse hos elevene. Prøvene dekker et veldig smalt område av skolens oppdrag. Nasjonale prøver forteller derfor fint lite om skolens kvalitet eller hvor dyktige lærerne er. De sier mest om elevenes sosioøkonomiske bakgrunn.»

Det pågår en tillitsreform. La oss gi pedagogene tillit til å vurdere hvilke elever som bør testes i hva, for pedagoger tester når de ser behovet for det. Ikke la det være noen tvil om det.

Forslaget om å ikke offentliggjøre resultatene av nasjonale prøver er et viktig skritt mot en skole som fokuserer på læring, på å gi elevene tid og rom – en skole som ikke bruker ressursene sine på testing, kartlegging og måling som ikke fører noe sted.

Med det tar jeg opp forslagene i saken.

Presidenten [11:29:48]: Da har representanten Hege Bae Nyholt tatt opp de forslagene hun refererte til.

Statsråd Tonje Brenna [11:30:01]: Regjeringen vil videreutvikle kvalitetsvurderingssystemet i skolen til et system som legger mer vekt på faglig og pedagogisk kvalitetsutvikling, og som ikke bidrar til detaljstyring og omfattende krav om rapportering og dokumentasjon eller til rangering av skoler. Derfor har regjeringen i tråd med Hurdalsplattformen nedsatt et utvalg, det såkalte kvalitetsutvalget, som skal gjennomgå dagens kvalitetsvurderingssystem, hvor også de nasjonale prøvene inngår.

Utvalget skal kartlegge og gjennomgå hvilke behov lærere, skoleledere, skoleeiere og nasjonale myndigheter har for verktøy, prøver og datakilder til kvalitetsutvikling. Videre skal utvalget foreslå endringer i dagens prøver med mål om å legge bedre til rette for kvalitetsutvikling. Utvalget skal vurdere det samlede omfanget av prøver og rapporterings- og dokumentasjonskrav i skolen, og hva som kan bidra til bedre oppfølging av elevenes læring og utvikling.

Utvalget vil levere en delrapport i januar 2023 og en hovedrapport med anbefalinger til regjeringen neste høst. Dette vil være viktig både for arbeidet med tillitsreformen og for arbeidet med ungdomsmeldingen, som skal bidra til å gjøre 5. til 10. trinn mer praktisk og variert for elevene.

Kvalitetsutvalget ledes av professor Tine Prøitz og er et partssammensatt utvalg med representanter for de ulike lærerorganisasjonene, skoleledere, Elevorganisasjonen og Sametinget.

Jeg vil styrke partssamarbeidet i skolen og mener det er klokt at partene får komme med sine anbefalinger om nasjonale prøver før regjeringen konkluderer. Jeg er derfor skeptisk til at Stortinget, gjennom forslagene som representantene her legger opp til, ønsker å kortslutte arbeidet med partene, som vi er så godt i gang med.

Jeg er opptatt av at prøvene som brukes i skolen, oppleves som relevante og nyttige for lærere, skoleledere og skoleeiere. Samtidig må vi unngå uønskede effekter, som rangering og konkurranse mellom skoler. Prøvene bør også være tilpasset ulike elevgrupper, slik at elevene opplever mestring når de gjennomfører prøvene. Det er viktig at prøvene og kvalitetsvurderingssystemet samlet sett ikke bidrar til å redusere skolens brede samfunnsmandat til det som er målbart.

Skal vi lykkes med å videreutvikle dagens prøver og verktøy for kvalitetsutvikling, må vi gjøre det i tett samarbeid med de som faktisk bruker prøvene. Vi må også samarbeide med forskere og fagmiljøer som er eksperter på utvikling av prøver. Prøvene må videreutvikles på et solid partssamarbeid og hva vi vet om det opplevde behovet for prøvene på ulike nivå i skolen.

Jeg mener dagens kvalitetsvurderingssystem helt klart må forbedres, men vi må også ha grundige prosesser hvor vi lytter til både fagfolk og de som har skoene på. Derfor mener jeg vi må vente på det partssammensatte utvalgets vurderinger før vi gjør endringer i nasjonale prøver eller andre verktøy for kvalitetsutvikling i skolen.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten [11:33:00]: Det blir replikkordskifte.

Hege Bae Nyholt (R) [11:33:15]: Man skal alltid lytte til dem som er nærmest, i dette tilfellet lærerne. Men for å gjenta meg selv: Her er lærerne ganske tydelige. Både Utdanningsforbundet og Skolenes landsforbund har utviklet politikk på de nasjonale prøvene. Og igjen, for å gjenta meg selv, klarer jeg ikke se behovet for nok en gang å skulle utrede politikk som den rød-grønne siden i forrige periode var for. I februar 2020 fremmet representantene Arnstad, Toppe og Strand et forslag om å gjøre om nasjonale prøver til utvalgsprøver. Jeg mener at det er mulig her å faktisk lytte til profesjonen, lytte til elevene og ta på alvor alle de undersøkelsene som viser at både lærere og elever opplever stress i sin hverdag, og at det å slutte å offentliggjøre de nasjonale prøvene vil

være et viktig skritt. Jeg lurar på hvor behovet for igjen å utrede stammer fra.

Statsråd Tonje Brenna [11:34:14]: Det er jo et privilegium for et parti som ikke styrer landet, å legge inn løse forslag som dette i Stortinget, og så er det undertegnede privilegium som ansvarlig for utdanningssektoren å gjøre dette på en god og grundig måte. Jeg mener det ikke er noen motsetning mellom å lytte til dem som har skoene på, og det å gjøre ting på en skikkelig måte, kunnskapsbasert og til det beste for både elever og lærere.

Det kunne være fristende å stemme for forslaget og si at nå slutter vi med akkurat dette. Men skolene våre er sammensatte, kompliserte organismer som skal virke sammen, blant både de aller minste og de som jobber der. Derfor er det viktig at vi ikke klatrer på utdanningspolitikken, men at vi gjør ting helhetlig, at vi gjør det grundig, at vi gjør det med vårt felles mål for øye, nemlig det beste for elevene som går i vår fellesskole.

Hege Bae Nyholt (R) [11:35:06]: Jeg deler statsråd-ens ønske om å gjøre ting grundig, på en god måte og i samarbeid med både partene i arbeidslivet og dem det gjelder, men dette er en sak som har vært debattert mye, og som er moden for politisk handling. Jeg tror at nettopp det at man hele tiden skal vente på en utredning, er noe som fører til denne utålmodigheten som vi kan se ute i samfunnet. Jeg synes det er skuffende at vi ikke kan enes om politikk vi i utgangspunktet er enige om, og jeg lurar på om dette er en trend vi kommer til å se framover i all utdanningspolitikk, når alt skal utredes «to the bitter end».

Statsråd Tonje Brenna [11:35:50]: Det kommer til å være en helt klar trend vi ser framover, at jeg kommer til å utrede og gjøre endringer for norsk skolepolitikk på en god måte. Representanten må veldig gjerne stille det samme spørsmålet flere ganger, men svaret vil være det samme. Når vi gjør endringer, skal vi gjøre det fordi det blir til det bedre for elevene våre og bedre for dem som jobber i skolen.

Jeg er ikke enig i at det er å ikke foreta seg en politisk handling å oppnevne et utvalg som skal sørge for at vi kan gjøre dette på en bedre måte framover. Jeg mener faktisk det motsatte er tilfelle. Det er en aktiv politisk handling å undersøke hva som skal til for å endre norsk skole i en retning som er bedre for elevene og bedre for dem som jobber der. Derfor gleder jeg meg til å få resultatene fra kvalitetsutvalget, både den rapporten som kommer like over nyttår, og den som kommer senere, med anbefalinger til hva vi bør gjøre for å gjøre norsk skole bedre, rett og slett fordi vi må gjøre ting helhetlig, vi må gjøre det kunnskapsbasert, og vi har ikke råd til å

gamble med utdanningen til de aller viktigste blant oss, nemlig elevene våre.

Presidenten [11:36:51]: Replikordskiftet er avsluttet.

Kari-Anne Jønnes (H) [11:37:10]: Jeg må si jeg er veldig glad for at vi har en statsråd som ønsker en kunnskapsbasert og grundig tilnærming til viktige spørsmål, som de som er omtalt i dette forslaget. Jeg må si jeg reagerer ganske sterkt på det bildet som særlig representanten Knutsdatter Strand tegner av norsk skole, når hun sier at det har kommet usunne verdier inn i norsk skole med høyreregjeringen. Da vil jeg opplyse om at nesten 5 000 flere elever fullfører videregående skole etter åtte år med Høyre i regjering.

Jeg vil fortelle en historie fra gamle Hedmark, som er en del av representanten Knutsdatter Strands eget hjemfylke, som i 2013, etter åtte år med en rød-grønn regjering, måtte ta grep fordi de over år hadde slitt med svake skolerresultater, og hvor det faktisk skilte så mye som to og et halvt år med læring mellom de elevene som gjorde det best, og de elevene som gjorde det dårligst.

I samarbeid med Høgskolen i Innlandet satte Hedmark i gang et forskningsprosjekt og tok noen grep i 2013. De har brukt kartleggingsprøver, og også nasjonale prøver, systematisk. Og Hedmark har økt fullføringsandelen med 12,4 pst. på ti år.

Hvis vi skal ha kunnskap i skolen, må vi ha kunnskap om skolen, sa representanten Hagerup, og det sier også forskerne. Vi politikere liker å holde oss med egne forskere, men det handler også om å ta all forskning på alvor. Derfor er det bra at vi har en statsråd som skal ha grundige prosesser. Det ikke bra at vi har politikere som snakker om usunne verdier. Det er bra at vi kan teste, for det er ikke sann som representanten Bae Nyholt sier, at kartleggingsprøver bare handler om grunnleggende ferdigheter, for de grunnleggende ferdighetene er det som åpner døren til resten av kunnskapen vi kan tilegne oss som mennesker.

Hvis ikke skolen klarer å formidle grunnleggende kunnskap til elevene, så åpner skolen heller ikke døren til resten av kunnskapsuniverset, og da har skolen ikke gjort jobben sin. Derfor er kartleggingsprøver viktig.

Maren Grøthe (Sp) [11:40:01]: Senterpartiet er opp-tatt av skolenes brede samfunnsmandat. Nasjonale og lokale myndigheter skal innhente informasjon om status i skolen – det gjør man hver eneste dag – men det betyr ikke at vi skal lukke øynene for de negative sidene ved den testingen og den prøvingen vi har i skolen i dag.

Vi skal ta det på alvor når lærerne mener at nasjonale prøver ikke gir ny informasjon om elevene. Vi skal ta det på alvor når man mener at det ikke gir et godt bilde

på kvaliteten i undervisningen, men at det legger foringer på hvordan den gjennomføres. Vi skal også ta det på alvor når offentliggjøring av rangering fører til et press for å oppnå gode resultater som påvirker det pedagogiske arbeidet og prioriteringene på den enkelte skolen, for vi er bekymret for at man da ikke prioriterer det man ser at den enkelte elev har behov for.

Senterpartiet er derfor glad for at vi gjennom Hurdalsplattformen har forankret at vi vil sette ned et partsammensatt utvalg for å gjennomgå kvalitetsvurderingssystemet i skolen, med sikte på bl.a. å redusere omfanget av tester og prøver, og ta initiativ til at kommuner skal gjennomgå rapporterings- og dokumentasjonskravene regelmessig – og til at vi skal endre de nasjonale prøvene, men at vi skal gjøre det i dialog med partene og gjennom en god og viktig prosess. For oss handler dette om at de som står i førstelinjen og vet hvor skoen trykker, skal få rom til å bruke ressursene sine der de ser det er behov. Det er også godt i tråd med regjeringens tillitsreform, som vi er i gang med.

Kvalitetsutvalget blir en viktig del av dette arbeidet. De skal gjennomgå bruken av prøver, undersøkelser og krav til rapportering og dokumentasjon i skolen, og i dette inngår også en vurdering av de nasjonale prøvene og hvordan resultatene skal publiseres. Vi i Senterpartiet ser fram til det videre arbeidet når dette utvalget har levert sin innstilling, og til at vi skal ha flere debatter om det her i stortingssalen.

Presidenten [11:42:01]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [11:42:05]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy (Innst. 55 S (2022–2023), jf. Dokument 8:273 S (2021–2022))

Presidenten [11:42:27]: 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 3 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.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:42:57]: (ordfører for saka): Representantforslaget, Dokument 8:273 S, er fremja

av stortingsrepresentantane Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot og handlar om auka kompleksitet i testinga av autonome køyretøy. Ein samla komité viser til at bakgrunnen for saka er tilrettelegging for testing og teknologiutvikling for automatisering innan transportsektoren under norske forhold. Representantforslaget viser til lov om utprøving av sjølvkøyrande køyretøy og peiker på at teknologien for autonome køyretøy har utvikla seg betydeleg sidan han tredde i kraft i januar 2018.

Utover det vil eg vise til fleirtalsinnstillinga frå komitébehandlinga, som er frå medlemene i Høgre, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, og anbefale tilrådinga.

Liv Kari Eskeland (H) [11:44:11]: Noreg har i lang tid vore langt framme i skoa når det gjeld autonome farkostar på sjøen. Me har etter kvart vorte eit føregangsland når det gjeld testing av slike farkostar. Sjøfartsdirektoratet evnar å liggja i front på regelverkssida, og med det er dei med på å setja den internasjonale standardar for regelverket til sjøs.

Så kvifor startar eg med denne reisa? Jo, dette har gjeve vår maritime industri eit fortrinn. Det har gjeve oss ein testarena der me kan utvikla vår teknologi. Det har gjeve oss moglegheiter til å testa, finna betre løysingar, testa på ny – og på denne måten vert vårt næringsliv «first movers», me får eit fortrinn når liknande teknologi skal implementerast «world wide».

Det er bra at statsråden ser at det kan skapast ein tilsvarende arena på land. Me er kjende for å ha kome langt med elbilsatsinga vår, og slik sett har me skaffa oss eit renommé utanfor Noregs grenser på området. Men me kan ta det eit skritt lenger, for me kan vera pådrivarar for regelverksendring, vera pådrivarar for infrastrukturteknologi som må til – ja, dette kan skaffa oss eit fortrinn på ein stor eksportmarknad. Det er det industrielle perspektivet. Så kan me òg ha «crossovere» til andre næringar. Men det er så mykje meir.

Det handlar på sikt om å frakta folk, varer og tenester på nye måtar, det handlar om tryggare og meir effektive transportsystem, det handlar om større fridom for den enkelte til å koma seg rundt, og det handlar om å eliminera menneskelege feil. Det er sjølv sagt ein veg å gå før me er der, men for å koma dit, må me testa, prøva, forsøkja og leggja til rette. Dette må skje innanfor kontrollerte former der tryggleik står i høgsetet. Me kan gjera desse testane sjølve, ikkje vera avhengige av at andre viser veg. Men skal me greia det, må me vera sikre på at regelverket opnar opp, ikkje hindrar teknologiutviklinga.

Om me er tidleg ute med gode og framtidretta regelverk, kan det også setja standard for regelverk som

skal utviklast i nabolanda våre – og igjen gje oss ei hand på rattet, eit ratt som etter kvart skal verta overflødig.

Me registrerer at bransjeorganisasjonane helsar desse endringane velkomne. Me registrerer òg at Trygg Trafikk føyer seg inn i den same rekkja. Så registrerer me at statsråden har betre tid enn oss andre, men håpar at departementet ser at det kan løna seg å liggja i framkant heller enn å koma etter.

Slik me les Stortinget i dag, kan det sjå ut som at framlegget går igjennom, og me takkar Stortinget for vidsyn og framtidretta tankar. I ei krevjande verd er det òg viktig å ha retning og styrefart inn mot framtida.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:47:18]: Dette er en viktig sak for framtiden og mobiliteten, det vil altså si hvordan vi kan reise trygt og effektivt rundt omkring, både til jobb og slik at varer kan komme effektivt fram. Jeg vil takke saksordføreren for innlegget. Det som slo meg, var at det kanskje var et noe kortere innlegg enn når den samme representanten prater om Møreaksen, så det spørs om vi kanskje skulle lagt til et eller annet om at Møreaksen burde vært et framtidig teststed for autonome kjøretøy, og slik hadde fått opp både temperaturen og tidsbruken i denne debatten.

Som representanten Eskeland, en av forslagsstillerne, var inne på, er dette et smart område å tenke på innen transport og kommunikasjon og for å drive aktiv næringsutvikling i Norge. Selv var jeg en tur til Finland og Helsinki i vår og lærte om hvordan Finland er veldig offensiv på autonomi også på sjøen, som er en parallell til det vi behandler her i dag. Det er faktisk slik at Finland nå går inn med de største investeringene noen gang i landets historie i autonom og klimavennlig skipsfart, gjennom EU-godkjente programmer. En viktig side av det er selvfølgelig å utvikle autonome løsninger for å transportere folk og varer, men også å drive næringsutvikling på verftene og i den teknologiske industrien som finnes der.

Norge er et av landene i verden hvor befolkningen er flinkest til å ta i bruk digital teknologi, så innenfor autonomi har vi helt klart kunnskapskapsmiljøer som vil kunne bidra, både til eksportinntekter for landet og til å utvikle løsninger som kommer resten av verden til gode. Vi er nok sterkere på autonomi enn vi er på betong, stål og asfalt, hvis vi tenker på de næringsklyngene og industriene vi har.

Representanten Eskeland har en klingende god dialekt. Selv synes jeg nynorsk var litt vanskelig på skolen, men jeg tror jeg hadde fått strek i margen hvis jeg hadde brukt ordet «first mover». Der må vi nok rette opp litt og sørge for at vi bruker et godt norsk om god norsk teknologi for å fremme god norsk mobilitet.

Med det har jeg lyst til å si at dette er en viktig sak. Arbeiderpartiet kommer til å støtte forslagene I–III. Re-

presentanten Sande fra vårt samarbeidsparti skal også si noe parallelt, men dette er det stor enighet om, og det er bare å sette full gass. Vi har tidligere gitt honnør for det arbeidet som ble gjort med ekspertutvalget i forrige stortingsperiode, så jeg vil anbefale representanten Sve – i tillegg til alt han leser om Møreaksen – å ta opp igjen utredningen fra ekspertutvalget, for der finner man mange gode og interessante tanker om å fremme autonomi i transportnæringen.

Presidenten [11:50:20]: Vi forstår vel stort sett hva vi sier i denne salen, selv om vi kanskje ikke er helt enig med alle våre medrepresentanter, uansett hvilket mål-føre de uttrykker seg på.

Erling Sande (Sp) [11:50:35] (leiar i komiteen): Mål-forma er iallfall nynorsk i dette tilfellet!

Digitalisering og nye teknologiske løysingar gjev oss store moglegheiter til å nå dei transportpolitiske måla våre. Difor meiner Senterpartiet at ny teknologi er ein nøkkel for ein transportsektor som er både tryggare, meir effektiv, meir brukarvennleg og meir klimavennleg.

Autonome løysingar kjem ikkje frå ein dag til ein annan. Vi merkar allereie at ei rekkje funksjonar på våre egne privatbilar er automatiserte. Skiltgjenkjenning gjer at farten kan regulere seg automatisk, sensorar sikrar avstand til andre køyretøy og til grøfta, og vindaugsviskarar og lys kan meir eller mindre styre seg sjølve på dei nye bilane i dag. Vi køyrer framleis bilen sjølv, men det er det ikkje sikkert vi kjem til å gjere i all framtid. Autonome køyretøy kan i framtida vere både sikrare, meir behagelege å ferdast med og gjere det mogleg for oss å bruke reisetida til anna, anten det er jobb eller fritidssyslar.

Auka automatisering innanfor kollektivtrafikken kan spare ressursar og gjere reisa meir saumlaus, sikrare og meir behageleg. Potensialet er minst like stort innanfor godstransport.

Skal vi bruke teknologi meir aktivt i samferdsla, må vi bruke ressursar på å teste og utvikle nye løysingar. Her spelar næringslivet sjølv sagt ei heilt sentral rolle. Det at vi legg til rette for sånn uttesting, vil også kunne skape ringverknadar for næringslivet vårt, det vil kunne skape sysselsetjing og verdiskaping. Som representanten Eskeland sa, har vi sett det som skjer langs kysten, innanfor maritim transport, som er veldig spennande.

Saka vi drøftar her i dag, handlar om tilrettelegging for testing og teknologiutvikling for autonome køyretøy og løysingar rundt desse i Noreg. Vi i Senterpartiet deler forslagsstillarane sitt mål om at lovverket skal leggje til rette for uttesting av autonome køyretøy. Usemja mellom fleirtalet og mindretalet er etter vårt syn ikkje om ein skal leggje til rette for testing eller ikkje, eller om ein ønskjer autonomi i samferdsla eller ikkje, men det er ei

usemje om i kva grad ein meiner regelverket opnar for dette i dag, om ein må gjennomgå og endre regelverket.

Så litt stemmeforklaring: Samferdsledepartementet er tydeleg på at det regelverket vi har i dag, er godt eigna til å vareta utvikling av autonome løysingar. Det festar vi i Senterpartiet lit til, så vi ser ikkje nokon grunn til å stemme for forslag IV, men i likskap med Arbeidarpartiet ønskjer vi å støtte forslaga I–III, fordi vi deler intensjonen til forslagsstillarane rundt at autonomi innanfor samferdsla kan både ha potensial for å nå dei transportpolitiske måla våre og vere god næringspolitikk.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:53:43]: Norge var tidlig ute med å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Dette er ett av flere teknologiområder hvor Norge ligger langt framme. Vi har i dag et veldig fleksibelt regelverk for utprøving av selvkjørende kjøretøy som er godt egnet til å gi oss et bredt kunnskapsgrunnlag for videre utvikling. Regelverket er tilpasset utprøving på alle nivåer, inkludert helautomatiserte kjøretøy, i normal trafikk og i normal hastighet, på det ordinære veinettet.

I dagens regelverk er det ikke et obligatorisk krav om en operatør i kjøretøy, og det er allerede gitt tillatelse til utprøving uten en operatør om bord. Foreløpig er teknologien imidlertid på et nivå i utviklingen som gjør at det automatiske systemet i seg selv bare er i stand til å ivareta sikkerheten under mer kontrollerte forhold. Trafikksikkerhet skal være førende for utprøvningsvirksomheten, noe denne salen, komiteen og alle andre selvfølgelig slutter seg til. Det er i hovedsak for spesialiserte kjøretøy som ikke skal kjøre i alminnelig trafikk, vi har sett den største utviklingen siden regelverket om utprøving trådte i kraft. Når det gjelder automatisert kjøring i vanlig trafikk, har teknologiutviklingen derimot gått saktere enn det mange hadde forventet for noen få år tilbake. Det har vist seg å være en svært krevende oppgave, og de teknologiske løsningene er fremdeles i en tidlig utviklingsfase.

Teknologikompetente myndigheter er viktig i et næringsutviklingsperspektiv, da det er sentralt med et tett samarbeid mellom myndigheter, næringsliv og forskningsinstitusjoner hvis norske foretak skal posisjonere seg i et voksende marked for framtidsrettede og grønne mobilitetsløsninger. Det skjer veldig mye interessant på dette området. Jeg kan nevne at Statens vegvesen deltar i et nyoppstartet EU-prosjekt som heter MO-DI, sammen med flere industrielle partnere. Prosjektet skal se på helautomatisert transport i en transportkorridor fra Nederland til Norge og skal bl.a. se nærmere på hva som er mulig og ikke mulig i automatisert veitransport slik utviklingen er nå.

Samlet sett mener jeg vi allerede har et fleksibelt og framtidsrettet rammeverk for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Myndighetene arbeider aktivt for å følge med på utviklingen når det gjelder både teknologi og internasjonalt regelverk, og er med i prosjekter og annen dialog med industrielle aktører. Det er imidlertid stor usikkerhet om den videre utviklingen og viktig at vi tar dette skritt for skritt for å ivareta sikkerheten på veiene framover. Jeg er ellers selvfølgelig åpen for å gjøre justeringer i og vurderinger av rammeverket, slik at det forblir hensiktsmessig med tanke på industriell utvikling på dette området.

Presidenten [11:56:47]: Det blir replikkordskifte.

Liv Kari Eskeland (H) [11:57:04]: Statsråden sa i sitt svarbrev, og for så vidt òg i innlegget no, at han ikkje ser behov for å vurdere større regelverksendringar på dette området, men at det likevel kan vera aktuelt å vurdere mindre tilpassingar i forskriftsverket med tilhøyrande rettleiing – særleg for å optimalisera søknadsprosessen i lys av erfaringane så langt. Kvifor trur statsråden at bransjen har eit anna syn enn det myndigheitene har på behovet for å vera meir framoverlent?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:57:37]: Vi har ikke til nå i alle fall opplevd at markedsaktører eller næringsliv har stilt konkrete krav i disse prosessene, eller vært misfornøyd med ordningene. Selvfølgelig vil det alltid være viktig at det er framdrift i godkjenningssprosesser. Som vi opplyste også til Stortinget, har vi godkjent nær sagt alle de henvendelser som har vært, bortsett fra ett tilfelle. Jeg vet ikke helt konkret hva som er årsaken til det, men det er også en klagebehandling på gang. Det er alltid rom for å forbedre seg, men utgangspunktet vårt er at vi har et veldig fleksibelt og godt regelverk, og at næringsaktørene er tilfredse med det.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:58:31]: Teknologien i framtida og utvikling av teknologi er viktig. Viss ein ser tilbake i tida, ser ein at om ein ikkje hadde hatt teknologiutvikling, hadde vi stort sett gått i ufarga klede og kanskje trilla på ein sykkel – for vere litt på sida.

Spørsmålet mitt til samferdselsministeren går rett og slett på det med ferjer. Det vil vere mogleg i dag på enkelte ferjestrekningar å ha autonome ferjer. I dag er det store kostnader på ulike skift. Om ein skal ha nattferje, må ein ha mange skift – og det er hovudsakleg der kostnadane ligg for drift av ferjer, sjølvsagt, men det er store moglegheiter for innsparing og store moglegheiter for å få døgnope samband med autonome ferjer. Spørsmålet er rett og slett: Om det kjem eit godt forslag og eit godt tiltak på det, vil statsråden vere villig til å sjå på eit

FoU-prosjekt – eit forskingsprosjekt – for autonome ferjer på eit slikt mindre samband?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:59:36]: Det er faktisk en så god idé at vi er allerede i forkant av det. Vi har lyst ut kontrakter som handler om nettopp det, både nullutslipp på ferjene og også muligheten for autonom framdrift. Disse kontraktene er, om jeg ikke tar feil, ute i markedet nå – om de har kommet lenger, er jeg litt usikker på. Men det har vært ute i det offentlige rom ved flere anledninger.

Mona Fagerås (SV) [12:00:11]: Hvis man leser Teknisk Ukeblad, kan en gammel dame som meg bli ganske forbløffet hvis man googler «autonome kjøretøy»: Verdens første selvkjørende tog kan frakte 30 pst. flere passasjerer. Roboten kan klippe gress og sprøyte og fjerne ugress. Og i Beijing kjører de første selvkjørende drosjene «as we speak».

Ministeren var for så vidt inne på at selvkjørende kjøretøy kan gi industrimuligheter for Norge. Vi i SV mener at vi må være foroverlent her, og intensjonen skal være at vi skal være ledende på området. Da blir spørsmålet: Vil regelverket være klart for de eksemplene som er kommet fra Teknisk Ukeblad?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:01:12]: Jeg skal være forsiktig med å uttale meg om alle eksemplene fra Teknisk Ukeblad, men når det gjelder de problemstillingene som er tatt opp i dette representantforslaget, og som jeg har svart opp i mitt brev, har vi vært veldig tydelig på at for det som foregår i industriell utvikling, testing og utprøving i Norge i dag, er regelverket helt klart oppdatert og legger til rette for slik utvikling. Det som imidlertid er hovedutfordringen nå, er nok den teknologiske utviklingen på det som særlig handler om selvkjørende biler. Det var jo en veldig optimisme knyttet til det for en fem–seks år tilbake i tid. Alle trodde det skulle komme om kort tid, men det har vist seg at sånn ble det ikke. Det betyr ikke at det ikke kommer, men det er noen utfordringer med å løse det tekniske, og som sikkert også representanten kjenner til, er det også noen utfordringer knyttet til lovverket og hva slags valg selvkjørende kjøretøy skal ta i trafikale situasjoner. Dette er ganske komplekst, men her gjelder det selvfølgelig å være «up to date» hele tiden, og å ha et regelverk på plass, og så skal teknologiutviklingen selvfølgelig kunne skje.

Presidenten [12:02:14]: Replikkordskiftet er omme.

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

Frank Edvard Sve (FrP) [12:02:32]: Eg må vel eigentleg innrømme at det er eit lite heidersteikn når re-

presentantar frå Arbeidarpartiet saknar lange innlegg frå underteikna – det er jo litt spesielt. Så då må eg sørge for at det vert litt fleire innlegg frå underteikna, også i denne saka.

Og endå betre: Når Arbeidarpartiets representant tek fram det «greinalause» framlegget Møreaksen – at eg ikkje snakka om det – så skal eg sjølvsagt snakke om Møreaksen. Det er eit prosjekt som no er skrinlagt, og vert parkert, og då frigjev ein mange titals milliardar kroner, kanskje så mykje som 30–40 mrd. kr, som ein f.eks. kan bruke på å utvikle autonome ferjer – også over Romsdalsfjorden – i staden for å byggje ein tunell nede på kanskje 400 meter, i jordskjelvområde osv. Så nei – Møreaksen, det kjem ikkje. Autonome ferjer trur eg faktisk det kan verte moglegheiter for å få til. Ein tenkjer seg at i store samband, der det er stor trafikk, der det er behov for eit mykje betre tilbod og å kunne ha langt fleire ferjer, der er også det med autonome ferjer ein moglegheit i framtida.

Eg var i replikkordskiftet inne på det å kunne teste ut på mindre samband. Ja, det er viktig, for det er der ein kan utvikle teknologien, på både ferjekaimetodikk og tilkopling. I dag er det på store og mindre nye ferjer, eit system der det går ein alarm når ferja begynner å nærme seg land, og ferja begynner å styre seg på plass inn til ferjekaiene. Når ein ser på teknologien i verda i dag, kan det altså ikkje vere eit problem å få det til på ein del samband. Det er sjølvsagt ein del annan ytre påverknad som skapar utfordringar når det gjeld ferjer, men det burde kunne gå an.

Når det gjeld bil og veg, er det iallfall ein føresetnad at ein satsar på å byggje veg og ha gode vegar. Ein snakkar om at det i dag er sensorar på bilane, som leiaren i komiteen var inne på, som merkar ting, men det er jo ingen hjelp i det når desse sensorane ikkje har noko å måle etter, for regjeringa er ikkje interessert i å byggje veg, dei skal ikkje bruke pengar på veg, og då vert det heller ikkje oppmerking på sidene og midtstripe. Så kva skal bilen følgje då? Trea eller skogen ved sida av? Eller er det himmelen eller stjernene? Kva skal bilen følgje då, når regjeringa ikkje ønskjer å bruke pengar på veg?

Så punkt éin er å bruke pengar på veg, få gode kantstriper og gode midtstriper som gjer at bilen kan følgje dei. Eg har også ein bil som piper og hylar i alle retningar når eg begynner å nærme meg kanten eller kjem inn på midtstripa, men han er heilt stille på dei aller fleste vegane i Noreg fordi det ikkje er god nok oppmerking. Så punkt éin er å bruke pengar på veg, noko regjeringa ikkje gjer, og det ønskjer vi i Framstegspartiet. Då kan vi også gå vidare med tanke på autonome køyretøy.

Liv Kari Eskeland (H) [12:05:44]: I går var eg med på ein liten verdssensasjon. Midt i Stavanger sentrum køyrde det ein buss mellom bykjernen og konserthu-

set. Rett nok sat det ein sjåfør framme i bussen, men han var der eigentleg berre for å overvaka at dette gjekk greitt, og han dreiv med maskinlæring. Bussen køyrde sjølv, mellom folk, bilar, vegarbeid og barnevogner – rett nok ikkje fort, men trygt og behageleg kom eg fram og tilbake.

Reisa fram til dette pilotprosjektet har vore lang, men ein ser at herfrå kan det gå fortare fram – slik det har gjort for elbilen, der Noreg no vert sett på som ein utmerkt testarena. Kvar veke kjem det delegasjonar, spesielt frå utlandet, for å sjå på den bussen som eg køyrde i går. Me vert eit utstillingsvindaug, og kompetansen som leiaren av dette prosjektet har, har han bringa med seg frå offshorebransjen, der autonomi i stor grad er innført – nok ein «crossover»-effekt frå den bransjen.

Men det har altså vore ein lang veg fram, og vegen har vorte litt til mens ein går, og dispensasjonar har vore regelen og ikkje unntaket. No er det ikkje sjeldan at det skjer med innføring av nye teknologiar, men når ein veit at dette kjem, er det vel like greitt at myndighetene set seg i førarsetet. Statsråden meiner at det no skjer så mykje regelverksarbeid internasjonalt på dette området at me eigentleg ikkje treng å gjera noko her heime, men næringa sjølv seier at om me ligg langt framme på regelverksendringar, då kan dette verta ei eksportnæring for oss – ei eksportnæring som statsråd Vestre ivrar veldig for og har store ambisjonar for. Då er det rimeleg å spørja om ikkje statsråd Nygård deler ambisjonane til næringsministeren, og om det ikkje er slik at me bør sitja i førarsetet heller enn å la andre laga regelverket. Eller er det slik at ein synest det er betre å leggja alt i EU sine hender?

Vel, det me veit, er at sjåførmangelen truar kollektivtrafikken. 30 pst. av dagens sjåførar vert pensjonistar dei neste åra, rekrutteringa av sjåførar er låg, og dette kan trua kollektivdelen. No er det på tide at òg regjeringa ser industripotensialet og samfunnspotensialet i ei slik regelverksutvikling, set seg i førarsetet og ryddar vegen for dei som vil fram. Og eg er veldig glad for at Senterpartiet og Arbeidarpartiet er med på forslaget.

Kirsti Leirtrø (A) [12:08:42]: En gang så jeg for meg at vi i dag skulle kunne bestille en førerløs bil gjennom et bildelingssystem – at en ikke skulle ha behov for verken garasje eller egen bil, og at en kom seg fram uavhengig av funksjonsevne. Det skulle ikke engang være behov for førerkort. Jeg så også for meg at en måtte betale ekstra forsikring om en fortsatt insisterte på å kjøre bilen selv. Menneskelige feil ble da altså den største sikkerhetsrisikoen.

Vi er ikke helt der enda. I 2020 kom den internasjonale godkjenningen av biler på nivå tre, dvs. at du kan slippe rattet og overlate kjøringen til bilen under visse

forhold. Selv om bilen i praksis kan kjøre seg selv i dag, er det alltid føreren som har det hele og fulle ansvaret for det som skjer.

I Arbeiderpartiet frykter vi ikke morgendagens løsninger. Ny teknologi skal prøves ut. På den måten kan vi utvikle landet vårt og ruste oss for fremtiden. Men dette kan ikke skje på bekostning av sikkerheten. Folk som ferdes på offentlige veier i Norge, skal ikke føle seg utrygge. Ansvarlig utprøving av de autonome kjøretøyene må derfor skje innenfor sikre og forsvarlige rammer, og de som driver sånn testvirksomhet, påtar seg et stort og alvorlig ansvar.

Vi mener det er viktig at Vegvesenet bidrar med finansiering og fagkunnskap i flere piloter og FoU-prosjekter og bidrar til samarbeidsarenaer også med bilprodusenter. Vi produserer masse båter i Norge, men ikke biler. Det er bilprodusenten som må ta det teknologiske ansvaret for sikkerheten, derfor er også internasjonale regler og godkjenninger viktige, selv i Norge.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:11:15]: Til tilrådingens punkt I viser jeg til at det er en betydelig fleksibilitet innebygd i dagens regelverk for å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Som jeg sa i mitt tidligere innlegg, har vi ikke til nå sett noen ønsker om utprøving av betydning som har stoppet på grunn av begrensningene i regelverket.

I dialog med aktørene som har gjennomført eller ønsker å gjennomføre pilotprosjekter i Norge, har det heller ikke kommet fram behov for større regelverksendringer. Framover vil vi styrke oppfølgingen av Statens vegvesen på området og sikre dialog med industrien for tidlig å kunne oppdage behov for tilpasninger og iverksette smidige regelverksprosesser.

Når det gjelder punkt II, er det slik at jeg vil framheve at utgangspunktet i dag er at de som ønsker å gjennomføre en utprøving, selv velger en strekning som passer til den teknologien og de kjøretøyene de ønsker å prøve ut. Det er altså en betydelig fleksibilitet. Vi har så langt ikke sett noen eksempler på definert kategori for autonome kjøretøy som vi på en hensiktsmessig måte kan velge ut predefinerte strekninger til. Vi har heller ikke registrert etterspørsel etter slike forhåndsgodkjente strekninger fra industrielle aktører.

For å ivareta tilstrekkelig tilrettelegging også framover vil myndighetene i dialog med industrien undersøke om det nå kan identifiseres visse strekninger som kan være mer egnet og tilrettelagt for ulike typer forsøk. Dette vil vurderes bl.a. i forbindelse med videre FoU-arbeid hvor Statens vegvesen deltar.

Når det gjelder tilrådingens punkt III, om hvordan kompleksiteten i testene kan økes, viser jeg til at vi legger til rette for utprøving av den teknologien som til en-

hver tid er tilstrekkelig moden. Vårt hovedinntrykk er, som jeg sa i mitt forrige innlegg, at det er slik at teknologien først må utvikles og komme opp på et høyere nivå for å kunne prøves ut i mer alminnelige trafikksituasjoner på trafiksikkerhetsmessig forsvarlig vis. Vi vil selvfølgelig også sørge for dialog med aktørene og be Statens vegvesen vurdere tilpasninger i forskriftsverket og veiledningen.

Når det gjelder det siste punktet, punkt IV, redegjorde jeg i brevet jeg sendte 14. oktober 2022 for at det allerede er mulig å få tillatelse til utprøving med helautomatiserte kjøretøy i normal trafikk, i normal hastighet og på det ordinære veinettet. Derfor er det ikke nødvendig med regelverksendringer for å få dette til. Jeg vil sikre at dette også kommuniseres ut til aktuelle industrielle aktører som ønsker å gjennomføre utprøving i Norge.

Om man ikke skal si at denne debatten bærer preg av å slå inn åpne dører, er det i hvert fall sånn at det ligger godt til rette for den utviklingen som alle ønsker seg, og så kan det noen ganger være opportunt å framstå mer offensiv gjennom å fremme forslag som strengt tatt ikke er nødvendig.

Aleksander Stokkebo (H) [12:14:16]: Med rett bruk av teknologien følger uendelige muligheter. Autonome kjøretøy er på vei, og fordelene er mange: mindre press på veinettet og mindre kø, bedre drivstofføkonomi og dermed renere luft og lavere klimautslipp, og ikke minst, på sikt, lavere kostnader og en mulighet til å styrke kollektivtilbudet og framkommeligheten. Det er ingen tvil om at autonome kjøretøy er kommet for å bli.

Utviklingen går stadig raskere. Da er det viktig å holde fast ved at det er kjøretøyene som skal bli autonome og ikke politikken, for det trengs fortsatt en aktiv politisk tilrettelegging. Derfor var det en styrke at Solberg-regjeringen satte seg i førersetet og sørget for at vi i dag har et oppdatert, godt regelverk for testing og pilotering. Men vi kan ikke lene oss tilbake. Derfor er det bra at et bredt stortingsflertall nå tar ansvar for å drive politikken videre og for å gjennomgå regelverket og identifisere hvordan vi med den uttestingen vi nå ser i flere byer i Norge, i større grad kan bidra til teknologi- og industriutvikling her til lands.

Det er ingen grunn til å vente med å identifisere og avklare flere teststrekninger i samarbeid med industrien. Derfor er det bra at et bredt stortingsflertall stiller seg bak at en identifiserer ruter hvor en får testet de autonome kjøretøyene på mer komplekse og krevende forhold enn det vi i dag ser.

Representanten Eskeland og jeg hadde i går gleden av å besøke prosjektleder Narve og laget i Kolumbus i energihovedstaden Stavanger. De har holdt på med uttesting av autonome kjøretøy i flere år, på ulike ruter og

i ulike varianter. Men i vår tok de det store spranget, og de er nå godt i gang med et verdensledende prosjekt med en selvkjørende elektrisk buss av ordinær størrelse, som skjer ute i åpen, ordinær trafikk langs den nydelige Vågen i Stavanger – som alle for øvrig bør ta turen til.

Jeg er glad for at flertallet vil legge bedre til rette for flere slike åpne ruter i normal trafikk og i normal hastighet på utvalgte deler av det ordinære veinettet. Hvis vi skal utnytte det enorme potensialet med autonome kjøretøy for bedre trafikkavvikling, bedre kollektivtilbud og lavere klimagassutslipp, er det dit vi må: ut i ordinær trafikk og innenfor trygge rammer. Det arbeidet må starte nå.

Presidenten [12:17:11]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [12.17.14]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift (Innst. 69 S (2022–2023), jf. Dokument 8:4 S (2022–2023))

Presidenten [12.17.30]: 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.

André N. Skjelstad (V) [12.17.51] (ordfører for saken): Dette er et representantforslag som er fremmet av representantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug. Representantforslaget har tre punkter og det er mindretallsforslag fra Sosialistisk Venstreparti i innstillingen. Komiteens tilråding til representantforslaget er at det ikke vedtas.

Norges klimamål er forsterket siden behandlingen av forslagene i komiteen. Vi skal kutte 55 pst. innen 2030 sammenlignet med 1990. For at klimamålene skal nås, må alle bransjer kutte utslipp også i luftfarten. Avinor, Luftfartstilsynet, Norsk Industri og SINTEF har gått sammen om å etablere et grønt luftfartsprogram som skal bidra til at Norge kan ta en ledende rolle i luftfartens overgang til en bærekraftig framtid, redusere utslippene fra norsk luftfart og skape nye arbeidsplasser.

Klimagassutslippene må kuttes i både innenriks og utenriks luftfart, og Norge må ta en ledende rolle i utviklingen av elfly. Med vår geografi og vårt nett av lufthav-

ner har vi gode forutsetninger for dette. Avinor har satt seg mål om elektrifisering av luftfarten innen 2040.

Kortbanenettet er distriktenes kollektivtilbud. Derfor er det viktig. Det er også viktig å ta med seg at et særnorsk innblandingskrav kan føre til dyrere drivstoff i Norge, og vi mener derfor at regelverket må ses i sammenheng med kravene i EU. Alternativt vil det vurderes kompenserende tiltak for å sikre karbonlekkasjer i en overgangsfase. Innenriks luftfart er pålagt CO₂-avgift, og 90 pst. av utslippene fra norsk luftfart er dekket av EUs kvotesystem ETS.

Vi skal ha utslippsfrie fly og mer transport fra luft over på jernbane. Vi vil se den første kommersielle nullutslippsruten i Norge innen 2025. Norge skal være den første og beste på nullutslippsfly. Vi må opprettholde flytilbudet, sikre ikke-kommersielle ruter med lavere priser enn i dag og gjennomføre offentlige rutekjøp der det ikke finnes gode nok alternativer til fly. Samtidig vil vi gjøre disse reisene mest mulig miljøvennlige ved å legge til rette for å drifte kortbanenettet med elfly innen få år. I tillegg vil vi øke innblandingskravet for avansert biodrivstoff i flydrivstoff, og vi vil endre flypassasjeravgiften til en miljøavgift basert på utslipp, sånn at flyelskapene får et større insentiv til å redusere utslipp og samtidig bruker kapasiteten på flyene bedre enn i dag.

Erlend Larsen (H) [12:20:57]: I representantforslaget blir det foreslått å kutte CO₂-utslippene i luftfarten med 5 pst. per år. Tanken er god, men den er foreløpig ikke gjennomførbar. Teknologien er ikke på plass enda, men det forskes mye på klimavennlige løsninger. Luftfarten har alltid arbeidet for å redusere drivstofforbruket. De økonomiske insentivene for å få ned forbruket har alltid vært sterke. 1 kg i spart drivstofforbruk gir lavere kostnader, samtidig som det gir mulighet til å ta med 1 kg ekstra i frakt, som de får betalt for.

Men dette er ikke nok. Luftfarten må kutte betydelig i utslippene de kommende årene. Det er de også veldig motivert for. Det forskes på å erstatte fossilt drivstoff med hydrogen. En av ulempene med hydrogen er at det tar særdeles stor plass. Konsekvensen er færre passasjerer og dårlig økonomi. I luftfarten, som alle andre steder, går det ikke an å få til grønn omstilling med røde tall. Det forskes også på elfly, men det er for liten energitetthet i batterier. 1 kg fossilt drivstoff gir 12 kWh med energi. En må ha 40 kg batterier for å få 12 kWh energi. En kan ikke erstatte 1 000 kg drivstoff med 40 000 kg batterier. Det er ikke fysisk mulig. Elfly kommer helt sikkert, men de blir brukbare kun på korte flystrekninger i starten.

Bærekraftig drivstoff, f.eks. drivstoff produsert på biologisk materiale som trevirke, er det jeg tror er nærmest å kunne gi reduksjon i CO₂-utslipp. Dagens jetfly kan blande inn 50 pst. biodrivstoff. I dag er lavutslipps-

drivstoff tre ganger så dyrt som fossilt drivstoff. Vi må øke innblandingskravet for å øke behovet og øke produksjonen dersom vi skal få ned prisen, eller så må vi gi statlig støtte. Regjeringen Solberg innførte et særnorsk krav på en halv prosent innblanding. Det er en god start, men Norge kan ikke øke innblandingskravet så mye før vinningen går opp i spinningen.

Luftfart er en internasjonal bransje, og flyselskapene kjøper drivstoff der det er billigst. Kostnadsdrivende særnorske krav fører bare til at flyselskapene tar med seg ekstra mye drivstoff fra utlandet, slik at de slipper å tanke opp mer enn absolutt nødvendig i Norge.

Skal vi lykkes med lavutslippsdrivstoff, må ett av to skje. Norge må enten subsidiere drivstoffet eller en rekke land må gå sammen og bli enige om hva som skal til, eller hva som skal være minstekravet til innblanding. EU er stor nok til å stille denne typen krav. EU er rett og slett svært viktig dersom vi skal få ned luftfartens CO₂-utslipp. Luftfarten er veldig motivert for å kutte utslipp. De vet at dersom dette er den eneste transportformen som ikke får ned utslippene, vil de sitte igjen med svarteper. Dersom andre transportformer løser sine utslippsutfordringer samtidig som klimaavtrykket fra fly blir for stort, vil det ikke være aksept i befolkningen for utstrakt bruk av fly som transportform. Løsningen er ikke at Stortinget fatter vedtak som ikke er gjennomførbare. Løsningen er å forske mer før Stortinget setter krav om CO₂-kutt.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [12:24:04]: I et land som Norge er store deler av befolkningen helt avhengig av fly for å komme seg fram. Først og fremst gjelder det i Nord-Norge og på Vestlandet, men også i andre deler av landet er det store avstander som gjør at fly er et nødvendig framkomstmiddel. Norge ligger langt mot nord, og det betyr at for mange er fly nødvendig for å komme seg til andre deler av Europa og verden.

Senterpartiet vil legge til rette for et styrket flytilbud på kortbanenettet. Det er et mål å få ned utslippene fra luftfarten ved å stimulere til bruk av de mest miljøvennlige fly- og drivstofftypene. Det kan være behov for ytterligere statlige virkemidler som driver fram en mer miljøvennlig luftfart. Framtidens luftfart må være klimavennlig, og klimagassutslippene skal reduseres vesentlig. Dette skal gjøres gjennom en effektiv og forutsigbar klimapolitikk som stimulerer til utslippskutt og klimaomstilling i luftfarten, for både innenriks- og utenlandsfly. Senterpartiet vil opprettholde eksisterende lufthavner og finansieringen av disse gjennom flyplassavgift, krysssubsidiering og med Avinor som driver av lufthavnen, som hovedregel.

Som statsråden skriver i sine vurderinger av forslaget, er det et viktig mål for regjeringen å få ned utslippene fra luftfarten ved å stimulere til bruk av de mest miljø-

vennlige fly- og drivstofftypene, slik det framgår i regjeringsplattformen. I tillegg til kvote- og avgiftspolitikken gjøres dette gjennom bl.a. å stimulere til teknologiutvikling av miljøvennlige/fossilfrie løsninger i luftfarten, på lik linje med utviklingen i andre transportformer.

Mona Fagerås (SV) [12:26:31]: SV er opptatt av å finne grønne løsninger for luftfarten som kan bidra til å nå klimamålene og bidra til grønn næringsutvikling. Luftfarten står for betydelige klimagassutslipp, og det er avgjørende å kutte disse utslippene om vi skal nå klimamålene våre. Vi må gjennom store omstillinger på få år for å unngå de verste menneskeskapte klimaendringene. Luftfarten blir intet unntak. Norge ligger allerede bakpå med å få til tilstrekkelige utslipp i luftfarten. Pengebruken må vris fra forurensende virksomhet til miljøvennlige alternativer.

Er det forresten noen her som vet hva Air Miles Levy er for noe? Jeg ser det sitter noen ungdommer der oppe. Da SVs stortingsgruppe skulle finne et godt norsk ord for det engelske uttrykket, var det noen som foreslo jetsettavgift, men det var ingen under 40 år som visste hva det var. Så da ble det: Den som flyr mest, skal betale mest. Eller eventuelt: Den som flyr minst, skal betale minst. I dag må man betale akkurat samme avgift enten man flyr for å besøke familien i Kirkenes som man ikke har sett på mange år, eller tar sin fjortende helgetur til New York.

Vi i SV mener det er mulig å få et mer rettferdig flyavgiftssystem som skattlegger folk etter hvor mye de flyr, og der det finnes gode alternativer til fly. Det vil bidra til å flytte skattebyrden fra dem som tar få og nødvendige flyreiser, til dem som flyr veldig ofte. Det vil gjøre alternativer til flytrafikk mer lønnsomme og redusere klimagassutslippene fra unødvendige flyreiser, samtidig som man skjermer de reisene der det ikke finnes gode alternativer til fly. Modellen går altså ut på at passasjerer vil betale en høyere avgift jo mer de flyr i løpet av et år. Den kan innrettes etter antall turer eller etter distansen man har flydd, altså Air Miles Levy. Dette har også blitt foreslått av The Committee on Climate Change i Storbritannia.

For meg som kommer fra kortbanenettlandet, hvor flyet er bussen, er det viktig å si: Nødvendige flyreiser der det ikke finnes gode alternativer til fly, skal skjermes fra avgiften. Man har ingen fullgod oversikt over hvem som flyr i Norge, og hvor mye. Men tallene man har, tyder på at det er en liten gruppe som står for den store andelen av flyvninger. Derfor mener vi at det må utredes hvordan man skal få vurdert avgiften etter hvor mye man flyr. Dermed tar jeg opp de forslagene SV står bak.

Presidenten [12:29:38]: Da har representanten Mona Fagerås tatt opp de forslagene hun refererte til.

Sofie Marhaug (R) [12:29:51]: Først av alt vil jeg takke SV for å ta opp forslagene våre under behandlingen – og også for å støtte intensjonen vår og forslagene våre.

Når jeg hører på denne debatten, synes jeg det høres ut som at man tar utgangspunkt i noen litt andre forslag enn det vi faktisk foreslår. Vi ber jo helt eksplisitt om at kortbanenettet og strekninger som ikke har gode alternativ, holdes utenfor en sånn avgift.

Det er heller ikke sånn at det vi foreslår, er å innføre nullutslippsteknologi. Tvert imot peker vi på at det ikke vil la seg realisere raskt nok til at vi får kuttet utslippene. Og det luftfartsprogrammet som det refereres til, er jo innen 2040, mens denne regjeringen har forsterket klimamålene innen 2030. Da er det store spørsmålet: Hvordan i alle dager skal denne regjeringen oppnå de klimamålene? Deres egen grønne bok viser jo at man ligger bakpå.

Derfor kommer Rødt med noen forslag som kan bidra til å kutte utslipp på en rettferdig måte – for det er en retorikk som denne regjeringen i hvert fall ofte bruker selv, at man skal ha en rettferdig klimapolitikk. Det er Rødt enig i, men vi må fylle den rettferdige klimapolitikken med innhold. Da kan man ikke ta utgangspunkt i det forbruket som står for store utslipp, og som sannsynligvis også begrenser seg til ikke veldig mange, hvis vi tar strekningene med mest trafikk, der det finnes alternativer.

Dette er tvert imot et veldig rettferdig og godt forslag, og det er også et forslag som går på etterspørselssiden. Jeg hørte Erlend Larsen fra Høyre snakke om at flyselskapene da vil fylle billigere drivstoff andre steder. Men poenget her er å redusere etterspørselen, sånn at folk heller tar tog når de kan, hvis de skal reise mye. Så lenge det er så gunstig å fly som det er i dag, og de rikeste har god råd, og det ikke finnes et progressivt system som straffer det å fly mye, vil de fortsette å fly. Det er sånn det fungerer. Så enkelt er det. Rødt foreslår å gjøre noe med det.

Vi har også et forslag som dreier seg om å utrede et forbud mot privatfly, med visse unntak, som også avvises i merknads form, til dels fordi det ikke monner nok. Men hele poenget med klimapolitikk er jo at vi må kutte mange steder. Vi kan ikke bare si at hvert enkelt utslipp ikke teller i det store bildet, for det er summen av alle utslipp som teller.

Kristoffer Robin Haug (MDG) [12:33:02]: Først vil jeg takke Rødt for et aldeles utmerket forslag, særlig det at man ivaretar behovet for nødvendige reiser på kortbanenettet, men også at man i deler av forslaget ser at man er nødt til å skjerme nødtransport, og at man også ivaretar andre behov, som småfly, veteranflyentusiasmer osv. Det er nemlig slik at den situasjonen vi står i,

med natur- og klimakrise, er summen av mange systemiske, uheldige valg vi som mennesker har gjort, og måten å komme oss ut av situasjonen på er å få en ny sum av gode, fornuftige valg for å få klimagassutslippene ned. Det er slik den logikken fungerer.

Det er ett punkt hvor vi i De Grønne mener vi har et enda bedre forslag, og det er at framfor å forby privatfly ønsker vi heller å få dem som bruker privatfly i dag, med på en positiv klimadugnad ved å gi økonomiske insentiver. Vi foreslår at regjeringen utreder en omstillingsavgift for fossilbaserte privatfly, slik at det kan skape et større marked, skape insentiver for å få fart på utviklingen innenfor klimavennlige privatfly, noe som kommer til nytte for hele resten av samfunnet ved at den teknologien får ytterligere fart på seg.

Med dette tar jeg opp De Grønnes forslag.

Presidenten [12:34:23]: Representanten Kristoffer Robin Haug har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:34:39]: Luftfarten er viktig for folk og næringsliv i Norge. Den gir både byer og distrikter rask tilgang til regionale, nasjonale og internasjonale tjenester og markeder, og det er selvfølgelig veldig viktig. Samtidig er det ingen tvil om at luftfarten også den dag i dag bidrar til klimagassutslipp, og regjeringen er opptatt av å redusere utslippene fra luftfarten. Vi har vært tydelige, bl.a. i regjeringsplattformen, på at det skal være et mål å stimulere til bruk av de mest miljøvennlige fly- og drivstofftypene. Regjeringen skal snart legge fram en ny luftfartsstrategi som vil gjøre rede for de tiltakene vi mener skal bidra til å gi en klima- og miljømessig bærekraftig luftfart framover.

Når det gjelder forslagene fra representantene fra Rødt, er det uklart om disse faktisk vil bidra til den ønskede målsettingen om reduserte utslipp. Mitt overordnede budskap er at jeg derfor støtter komiteens tilråding om at forslagene ikke vedtas. Vi bruker allerede styrings-effektive virkemidler for utslippsreduksjoner i luftfarten, og det er hovedsakelig CO₂-avgiften på innenriks-flygninger og bruk av EUs kvotehandelssystem. Karbonprisen har økt de siste årene, og det gjør det dyrere for luftfarten å forurense og slippe ut klimagasser, noe som igjen vil kunne stimulere til ytterligere utslippskutt. Gjennom EU ETS er luftfarten også bundet til å kutte utslippene med 43 pst. innen 2030, og i revisjonen av direktivet er det foreslått å øke dette kuttet til 61 pst.

Forslagsstillerne har videre foreslått at Stortinget skal be regjeringen utrede og legge fram et forslag om forbud mot privatfly, inkludert charterflygninger med én eller få passasjerer. Alle som oppfyller kravene i det felleseuropeiske regelverket, har rett til å drive innenfor det og innenfor det indre markedet. Klimagassutslipp er i prinsippet ikke gyldig grunn til å forby flygninger. Det

bør i stedet reguleres på andre måter, som f.eks. å skattlegge utslipp, som vi jo da gjør. Dette betyr egentlig at dette forslaget stanger hodet i taket på regelverk og lovverk, så det å bruke tid og krefter på å utrede det ser ikke jeg noen hensiktsmessighet i.

Forslaget om å utrede en progressiv flypassasjeravgift hører hjemme under finansministerens ansvarsområde – og når det er sagt, støtter jeg selvfølgelig de merknader som han har kommet med i så måte.

Det er noen klare utfordringer med forslaget som vil gjøre det svært vanskelig å gjennomføre. Ikke bare vil det løfte sentrale spørsmål om håndtering av personlige opplysninger, det vil også være administrativt krevende og trolig svært kostbart å gjennomføre. I tillegg vil det endre hovedformålet med særavgiften, som er å skaffe staten inntekter.

Presidenten [12:37:38]: Det blir replikkordskifte.

Erlend Larsen (H) [12:37:51]: I vår ble vårt representantforslag om et eget grønt luftfartsprogram nedstemt av Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV. Mange av de 15 høringsinstansene til vårt forslag påpekte at vi har et lite vindu med muligheter for norsk næringsliv og for å tiltrekke oss utviklere av grønn luftfart. Mitt spørsmål til ministeren er: Hvilke tiltak gjør regjeringen for å motivere til utviklingen av grønn luftfart?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:38:18]: Vi vil om relativt kort tid legge fram vårt forslag til luftfartsmelding, en strategi der vi vil synliggjøre hvordan vi skal bidra på det området som handler om miljømessig bærekraft. Der vil våre tiltak komme, og det blir rikelig anledning til å debattere og vurdere dem når de kommer.

Erlend Larsen (H) [12:38:37]: Vi venter med spenning på luftfartsstrategien. Det er varslet at strategien skal ha et eget kapittel om grønn luftfart. I dag koster biodrivstoff ca. tre ganger så mye som fossilt drivstoff. Hvilke tiltak kan vi vente fra regjeringen for å få ned prisen på biodrivstoff, eller for å gjøre det mer attraktivt for flyselskapene å bruke det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:39:00]: Nå har vi allerede innblandingskrav i Norge, og vi vil selvfølgelig vurdere om vi skal gjøre endringer i disse kravene. Det pågår et arbeid, som vel ble nevnt i salen. Jeg lurte på om det ikke var representanten selv som nevnte det arbeidet som pågår i EU med direktivet som handler om innblandingskrav. Det er viktig at vi koordinerer oss mot EU, sånn at vi lager et regelverk som harmoniserer. Men det er klart at innblandingskrav, som vil øke etterspørselen etter biodrivstoff, og å se på hvordan vi håndterer det i norsk sammenheng, kan bidra til større etterspør-

sel og dermed også gi grunnlag for mer verdiskaping i Norge.

Erlend Larsen (H) [12:39:37]: Et økt innblandingskrav er i utgangspunktet positivt, så framtidig det er et internasjonalt innblandingskrav. Hvis det skal være et særnorsk krav, vil det føre til at flyselskapene tar med seg drivstoff fra utlandet til Norge, og da vil vinningen gå opp i spinningen. Ser statsråden for seg at Norge vil ha egne særregler framover, eller vil vi følge EU?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:39:57]: Akkurat nå har vi for så vidt et innblandingskrav som er litt annerledes enn i andre land, så vi ligger på en måte i forkant av det. Men jeg er enig i at vi må forsøke å gjøre det slik at vi hvert fall unngår at det som representanten peker på, finner sted, nemlig at vi får en slags karbonlekkasje, at vi får effekter som forskyver hvor man henter drivstoff. Det er vi strengt tatt ikke tjent med.

Mona Fagerås (SV) [12:40:35]: Ministeren viste til regjeringens eget luftfartsprogram, og jeg ser fram til at det kommer. Jeg vil likevel utfordre ministeren på om det ikke er problematisk at dagens system ikke åpner for ulike satser dersom man flyr f.eks. mellom Oslo og Lisboa, eller man flyr mellom Kirkenes og Alta. Er det ikke viktig å utforske det mulighetsrommet en differensiering av slike flyreiser gir?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:41:06]: Jeg mener nok at det er en vanskelig oppgave å se for seg at vi fra politisk hold skal gå inn og mene noe spesifikt om folks mobilitetsbehov og reisebehov. Jeg tror vi må styre dette på et overordnet nivå, og det overordnede målet må være at luftfarten skal bli grønn. Så vet vi alle sammen at det er et godt stykke fram til at den blir det, men det er også gode trender i EU-sammenheng, som jeg var inne på i det forrige innlegget, som gjør at vi vil kunne få ned utslippet fra luftfarten internasjonalt, særlig innenfor EU-området, og vi skal selvfølgelig legge fram politikk som trekker oss i riktig retning innenlands.

Sofie Marhaug (R) [12:41:52]: Det er mye jeg gjerne skulle tatt tak i, både om utredningsplikt og hva andre stater og transportministre gjør som ligner på de forslagene Rødt fremmer, i andre land i Europa. Men det jeg vil ta tak i, er noe ministeren sa om at det var uklart om man med de virkemidlene Rødt foreslår, kutter utslipp. Det som er høyst uklart for meg, er om Avinors egen målsetting og planlegging for en økt flytrafikk er kompatibel med reduksjonen i klimagassutslippene fra flytrafikken innen 2030. Eller opererer luftfarten etter helt andre standarder enn resten av samfunnet, etter 2040-mål – stikk i strid med de 2030-målene som regjeringen og Norge har forpliktet seg til?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:42:51]: Det vil være regjeringens og Stortingets målsettinger som legges til grunn for politikkkutviklingen, og vi er nødt til å kutte utslipp også innenfor luftfart for å nå de målsettingene som landet vårt har opp mot Parisavtalen. Vi kommer til å legge fram i luftfartsstrategien hvordan vi ser for oss at det skal skje.

Så er mobilitet viktig, og ambisjonen er at luftfarten skal bli grønn. Jeg mener, i likhet med en del andre, at når det lykkes, når luftfarten blir grønn – i den forstand at man har nullutslipp, elektriske fly og andre energibærere – vil luftfarten være noe av det mest miljøvennlige og klimavennlige man kan satse på. Så jeg tror ikke det er noen løsning å legge ned norsk luftfart, eller internasjonal luftfart, i påvente av at den skal bli grønn.

Presidenten [12:43:39]: Replikordskiftet er omme.

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

Erling Sande (Sp) [12:43:54]: Grunnen til at eg teikna meg, er dette likskapstrekket som blir sett mellom det forslaget som ligg her, spesielt delar av det, og omgrepet «rettferdig». Ei progressiv flyavgift er her framstilt som rettferdig, fordi eksempelvis kortbanenettet er på sida.

Representanten Fagerås refererte i innlegget sitt til folk som tek 14 helgeturar til New York. Eg kjenner ikkje mange av dei folka, men eg kjenner ein god del i næringslivet, enkeltpersonar engasjerte i ideelle organisasjonar og kulturinteresserte som bur i Bergen, Stavanger, Trondheim og Bodø. Dette er byar som har eit togtilbod inn til Oslo, men der ein av ulike grunnar nyttar fly – for å oppleve f.eks. kulturinstitusjonane her i denne byen, som vi alle er med og finansierer over skattesetelen, eller for å påverke avgjerdstakarakar som sit her i denne byen, anten det er oss, departement, direktorat eller andre. Det kan også vere for å måtte bruke helsetilbod, som også kan vere spesialisert og sentralisert til denne byen, eller for å delta og vere aktiv innan frivillig sektor.

Det å kunne ferdast rundt i dette landet handlar også om deltaking, og det er ikkje slik at folk i Bergen, Trondheim og Bodø har mykje betre tid enn folk her austpå. Det å ha eit godt flytilbod i alle delar av landet til overkomelege prisar er difor viktig, også for deltakinga i eit samfunn.

Trond Helleland (H) [12:45:46]: Det skjer veldig mye spennende innenfor både elektrifisering av fly og nye drivstofftyper osv. Jeg er veldig enig med representanten Sande i at det å innføre progressive flyavgifter avhengig av hvor mye en flyr, er en helt feil måte å gå fram på. Men en kunne jo tenke seg f.eks. at dersom toget mellom Oslo og Bergen kunne ta tre–fire timer, ville

det vært mindre behov for å fly den strekningen, uten å nevne Ringeriksbanen, selvsagt, og K5. Vi får senere i dag svar på hvordan det går med det.

Vi i Høyre-fraksjonen var på studiebesøk i Heart Aerospace i Göteborg. Jeg hørte SAS-sjefen i dag si at han ser for seg en elektrifisering av FOT-ruter, kortbanenettet i Nord-Norge, som et første skritt, også i Nord-Sverige. Det er en veldig spennende tanke. De hadde også inngått et samarbeid med Heart Aerospace, en veldig spennende bedrift.

Men hvis vi tar dette et skritt lenger: Når Geir Adelsten Iversen skal fra Sørøya og til Tromsø, er han i dag avhengig av fly hvis han skal komme fram til Stortinget før møteuken er over. Nå har XPeng, riktignok et kinesisk selskap, testet ut den første flygende bilen, altså en bil som en kjører på land, setter på «skiboksen» og folder ut vingene. Den er elektrisk og skal ha en flytid på tre kvarter og en fart på 140 km/t. En kommer ganske langt fra mange øyer i Norge da.

Så spørsmålet er egentlig – og det forventer jeg ikke noe svar på, men jeg gleder meg til den luftfartsstrategien som kommer – om vi tar høyde for den typen nye doninger som etter hvert dukker opp, som kan være elektrifiserte, og som kan være hybride, mellom veitransport og flytransport. Det skjer så mye på dette området at jeg tror teknologien her vil ligge i forkant. Vi som lovgivere må – jf. den tidligere saken om autonomi – sørge for hele tiden å være i forkant når det gjelder regelverket, sånn at vi hele tiden gir rom for å teste ut nye løsninger. Så dette er et spennende område som fortjener mye mer debatt, og det vil vi forhåpentligvis få når luftfartsmeldingen dukker opp.

Presidenten [12:48:22]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8.

Sak nr. 9 [12.48.26]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget (Innst. 72 S (2022–2023), jf. Dokument 8:11 S (2022–2023))

Presidenten [12:48:43]: 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 en taletid på inntil 3 minutter.

Jone Blikra (A) [12:49:15] (ordfører for saken): Først vil jeg takke for samarbeidet i komiteen. Komiteen er opptatt av at jernbanens organisering og drift skal være optimal. Det betyr at vi må ha som mål at de reisende skal ha et godt og pålitelig togtilbud, og at de ansatte skal ha en trygg, god og forutsigbar arbeidsplass. Komiteen mener også at et framtidsrettet og bærekraftig persontogtilbud er avhengig av en organisering og styring som gir mest mulig igjen i forhold til det økonomiske handlingsrommet. En effektiv og god organisering er en forutsetning for å kunne oppnå best mulig resultat på alle områder.

Som man ser av innstillingen, er det et flertall som rår Stortinget til å ikke vedta representantforslaget fra representantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø. Mindretallet vil redegjøre for sitt syn.

Det er allikevel viktig å påpeke at flertallet, bestående av representantene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, har helt ulike syn på hvorfor representantforslaget ikke bør vedtas. Jeg ser det som sannsynlig at det blir redegjort for det i den påfølgende debatt.

Herved vil jeg tilrå komiteens innstilling for Stortinget.

Trond Helleland (H) [12:50:59]: Forslaget fra SV om å slå sammen Vy og Flytoget er et dårlig forslag. Grunnen til det er at Flytoget er det selskapet som, stort sett, har skåret best på kundetilfredshet på kundebarmometeret. Av Jonas Gahr Støre og både Senterpartiet og Arbeiderpartiet ble det betegnet som arvesølv da vår regjering la fram en eierskapsmelding der det ble antydning at en kunne delprivatisere Flytoget. Da var det ikke måte på hvor bra Flytoget var. Det var altså det beste selskapet vi hadde, og det var arvesølvet vårt. Så kom valget. Jernbanereformen ble forsøkt skrotet. Riktignok har både Go-Ahead, SJ og Vy Bergensbanen fått beholde sine kontrakter, og det er bra.

Flertallet er bekymret for uklar organisering innenfor jernbanesektoren. Jeg vil minne om at da vi i 2016 begynte å jobbe med jernbanereformen, fikk vi innspill fra både Jernbaneverket, Flytoget og NSB som pekte på løsninger som lå tett opp til den reformen som ble vedtatt av Solberg-regjeringen. Det er et tydelig ansvar som er plassert – kunden skal stå i sentrum i alle ledd.

Men så skjedde det at da jernbanereformen ble partert, skulle regjeringen benytte seg av det smutthullet, eller – for å være helt ærlig – den muligheten som ligger for direktetildeling. Statsråden sendte ut gode signaler om at Flytoget burde kunne ta det en kan kalle drammensdelen av Østlandet, mens Vy skulle ta det som er på den andre siden, mot Østfold osv. Da gikk LO i flint, og da kom forslaget om å slå sammen Vy og Flytoget. Stats-

råden måtte bøye av og har sendt dette til utredning. Han skriver også at han skal utrede andre alternativer enn direktesammenslåing. Det blir spennende å høre hva det er for slags alternativer, men flertallet – med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i spissen – slår i merkna-dene fast at denne utredningen skal lede fram til en sammenslåing. Det må jeg si er ganske overraskende. Her står vi altså i en situasjon der Norges mest populære selskap skal legges inn under Vy. Ikke noe vondt sagt om Vy, de gjør så godt de kan, men det er ikke de som skærer best på kundetilfredshet i Norge. Det er det Flytoget som gjør.

Vi vil avvise dette forslaget og mener det er et dårlig forslag. La Vy og Flytoget være egne selskap.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [12:54:19]: Hovedmålet med samferdselspolitikken er å sikre transport- og kommunikasjonstilbudet på en måte som forenkler hverdagen til folk i hele landet, øker lønnsomheten og utjevner konkurransevilkårene for næringslivet gjennom å redusere avstandsulemper. Økt vedlikehold og bygging av ny infrastruktur er nødvendige tiltak for å øke sysselsettingen i alle deler av Norge. Selv om det brukes mye penger på jernbane, og stadig mer år for år, ser vi dessverre at vedlikeholdsetterslepet ikke går ned, og at reisetiden flere steder har økt.

Senterpartiet vil skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods og mener at toget skal være et attraktivt transporttilbud mellom de store byene, mellom landsdelene og til utlandet. Jernbanestrekningene må rustes opp, slik at de på sikt kan knytte regionene sammen i et klimavennlig, driftssikkert og raske togtilbud. For å styrke godstrafikken og regulariteten i persontrafikken vil Senterpartiet arbeide for å bygge flere krysningsspor og nye signalsystem. Vi vil også vedlikeholde banestrekningene slik at regulariteten på jernbanenettet kan bli bedre.

Jeg er glad for at regjeringen har stanset konkurranseutsettingen av persontogtilbudet og drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. I sin vurdering av dette representantforslaget er statsråden tydelig på at regjeringen vil bevare sterke statlige togselskap, slik at vi alltid har nasjonal kontroll over persontogtilbudet. Videre skriver statsråden at han har tatt initiativ til å utrede om det finnes bedre alternativer til dagens organisering av de to statlig eide persontogselskapene – Vy og Flytoget. En sammenslåing av hele eller deler av Vy og Flytoget er et aktuelt alternativ. Det vil i så fall være et riktig grep for å unngå ytterligere oppsplitting av jernbanen.

Helt til slutt, til representanten Trond Helleland: Jeg ønsker meg ikke flybil, men flytog fra Finnmark til Oslo. Men hvis jeg ikke får det, vil jeg i hvert fall ha lavere pris på fly.

Presidenten [12:55:52]: Det er snart jul, så representanten kan jo ønske!

Mona Fagerås (SV) [12:57:14]: Toget er en klimavinner og en viktig del av overgangen til et mer rettferdig og grønnere samfunn. Under regjeringen Solberg har oppsplitting, privatisering og konkurranseutsetting vært førende for sektoren, på tross av at en samlet styring av jernbanen er det som gir best resultat. Vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet, overordnet styring er oppskriften på en god jernbane.

Kampen mot høyresidens oppsplitting og privatisering av jernbanen har vi i SV kjempet – sammen med Arbeiderpartiet og Senterpartiet – i mange år. Derfor ble vi ganske sjokkerte da statsråd Nygård kunngjorde at han ville fortsette i Erna Solbergs fotspor med å splitte opp jernbanen på Østlandet. Regjeringens egen plattform er krystallklar på at regjeringen skal si nei til mer oppsplitting av jernbanen. Det gjør deres oppsplitting av jernbanen på Østlandet desto mer uforståelig. Regjeringens jernbanepolitikk har dessverre så langt bare vært tomme ord. Selv ikke et landsstyrevedtak i Senterpartiet om å stoppe oppsplittingen har hjulpet oss i denne saken.

Det er en samlet styring av jernbanen som gir best resultater. Basert på erfaring fra andre land fører ikke oppsplitting, konkurranseutsetting og privatisering til en mer effektiv jernbane. Økonomiske virkemidler over tid er oppskriften på at jernbanen skal bli framtidens transportvinner. Vedlikehold, oppgradering og ny investering i infrastruktur samt en samlet, overordnet styring er det som er den beste oppskriften. Når Jernbandedirektoratet foreslår å splitte opp jernbanen på Østlandet, er det å overføre politikken fra regjeringen Solberg om oppsplitting, privatisering og konkurranseutsetting.

Nå vil jeg til slutt si at vi bør slå sammen Vy og Flytoget for å utnytte kapasiteten maksimalt og for å sikre fleksibilitet, spesielt innenfor materiellbruk og personell. Det er avgjørende at trafikken i og rundt Oslo ikke deles opp. Vi mener at det er naturlig at denne tildelingen går til Vy, og at regjeringen slår sammen Vy og Flytoget for å utnytte kapasiteten maksimalt. Dagens flytogtilbud må snarest inkluderes i det øvrige jernbanetilbudet på Østlandet.

Vi er jo glade for at regjeringen mener at Flytoget og Vy skal og bør slås sammen på sikt, men det må samtidig bety at det ikke gir noen som helst mening å splitte opp jernbanen på Østlandet nå, bare for å slå den sammen på sikt.

Jeg tar opp forslagene fra SV.

Presidenten [13:00:21]: Representanten Mona Fagerås har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Geir Jørgensen (R) [13:00:42]: Det er ganske fantastisk at vi er nødt til å behandle et forslag som dette i Stortinget. Når vi så hva sittende regjering gikk til valg på, å stanse oppsplittingen av jernbanetilbudet, var det vel ingen som kunne se for seg at vi skulle komme hit. Jeg vil takke SVs forslagstillere for å reise dette forslaget. Vi ser nå at man vil splitte opp videre der valgloftene var at man skulle samle.

Norsk Jernbaneforbund sier at det er mer enn tusen ansatte som nå vil måtte slutte i Vy for så å begynne i Flytoget, mens regjeringen sier at de skal utrede en sammenslåing. Dette er helt unødvendig. LO har foreslått å bygge et moderselskap over Vy og Flytoget, sånn at man får parkert det som måtte finnes av EØS-regler som er til hinder for å gjøre dette raskt. Det har ikke regjeringen vært interessert i å se på. Norsk Lokomotivmannsforbund, Norsk Jernbaneforbund, LO-ledelsen og det store flertallet i denne sal ønsker ikke den politikken som vi får servert.

Med det vil jeg bare si at i Rødt står vi sammen med fagbevegelsen, og vi støtter forslaget som har kommet fra SV.

Svein Harberg hadde her gjeninntatt presidentplassen.

André N. Skjelstad (V) [13:02:47]: Jeg likte ideen med flytog til Sørøya, for det gir kanskje noen muligheter også utover mot Fosen. Det kunne vært interessant. Adelsten Iversen unnlot likevel deler i sitt innlegg. Han snakket mye om hovedmålet. Ja, hva er hovedmålet med gode logistikk løsninger for bane? Det er befrakting av personell og gods. Men siste taler, og noen før det, mener tydeligvis at dette ikke er hovedmålet. Hovedmålet er å ha en ny runde med strukturelle løsninger – som for så vidt ikke fokuserer på hovedmålet, men på de strukturelle løsningene. Da kjenner jeg at dette blir en ideologisk løsning som ikke gagnar dem som skal nyte godt av den. Nei, det er en løsning for «han stat», som nordlendingene sier – noe som vil være hensiktsmessig for et politisk flertall. Det vil ikke gagne hovedoppdraget, som jo må være å befrakte personell og gods. Det er litt bortglemt. Jeg trodde hovedoppdraget var det viktigste, og jeg har lest svaret fra statsråden ganske godt, for det er tydeligvis til vurdering fortsatt, men det var det ikke. Hovedoppdraget er tydeligvis noe helt annet for dagens regjering. Men det kan jo hende – for jeg leste dette ganske nøye – at Arbeiderpartiet og Senterpartiet kommer på nye tanker, at det viktigste kanskje er å få fraktet personell og gods, ikke hvordan man strukturelt gjør det.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:05:02]: Jeg vil innledningsvis vise til at jeg for ikke veldig lenge siden var i

Stortinget og redegjorde for regjeringens jernbanepolitikk i forbindelse med interpellasjonen fra stortingsrepresentant Geir Jørgensen, som stilte spørsmål om hvordan regjeringen ville gå fram i fortsettelsen for å samle norsk jernbane, og hvorfor Vy ikke direkte kan tildele rutene de allerede kjører, mens en sammenslåing med Flytoget utredes.

Som jeg påpekte da, og som jeg finner det naturlig å gjenta – særlig etter å ha hørt innleggene her – har denne regjeringen stanset konkurranseutsettingen av togtilbudet og vedlikeholdet av jernbanen. Allerede opp mot 1 300 arbeidsfolk og fagarbeidere har etter fjorårets stortingsvalg fått avklart at viktige fagmiljøer ikke konkurranseutsettes og oppsplittes. Togtilbudet på Østlandet skal direktetildeles.

Denne regjeringen er garantist for at de reisende ikke vil få enda flere togselskaper å forholde seg til – vi skal ta vare på en samlet jernbane, som er utviklet av fellesskapets midler gjennom over 150 år. For oss er det viktig å bevare et sterkt statlig togselskap, slik at vi alltid har nasjonal kontroll over persontogtilbudet. Det skal direktetildelingen bidra til. I lys av at det økonomiske handlingsrommet vil være mindre i årene som kommer, er det viktig at direktetildelingen gjennomføres på en måte som gir en god pris for staten, og ikke minst et bedre togtilbud til kundene, for det er det aller viktigste.

For å oppnå disse målene er direktoratet gitt handlingsrom til å vurdere begge de statlige togselskapene – Vy og Flytoget – som operatør for togtrafikken på Østlandet. Men jeg understreker igjen, som jeg gjorde forrige gang dette var oppe til debatt, at det er ikke besluttet hvem som skal tildeles trafikken på Østlandet, og om det blir ett eller to selskap.

Jeg er for øvrig helt enig med representantene i at det er viktig å utnytte kapasiteten på Østlandet bedre. Å forvalte den knappe kapasiteten i østlandsområdet på best mulig måte er svært viktig for å nå målsettingen om å kunne gi de reisende et godt og pålitelig togtilbud. Kapasiteten som omfattes av Flytogets konsesjonsavtale med Jernbanedirektoratet, vil derfor inngå i avtalen med Østlandet 2 senest fra konsesjonsavtalens utløp i februar 2028.

I tråd med Hurdalsplattformen er regjeringen i gang med en grundig gjennomgang av organiseringen av selskapsstrukturen i jernbanesektoren, og jeg ønsker å se en mer samlet, koordinert og effektiv sektor som leverer enda flere og bedre jernbanetjenester for de pengene vi bruker på jernbane. Men av respekt for både de ansatte og kundene må vi gjøre dette på skikkelig vis og velge løsninger som står seg over tid.

Presidenten [13:07:53]: Det blir replikkordskifte.

Trond Helleland (H) [13:08:09]: Denne troen på et statlig supermonopol, som flertallet i denne sal nå tydeligvis tror på – nemlig en sammenslåing av to statlige selskaper, Vy og Flytoget, til ett selskap – er i alle fall en måte å effektivt fjerne ethvert insentiv til å drive effektivt på. Når det er sagt, skriver statsråden i sitt svarbrev til komiteen:

«En sammenslåing av hele eller deler av Vy og Flytoget er ett aktuelt alternativ, men også andre strukturelle alternativer vil bli vurdert.»

Da lurte jeg på hvilke andre strukturelle alternativer som nå blir vurdert for å diskutere dette videre.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:09:01]: Når vi ønsker å se på strukturen innenfor Jernbane-Norge, er det fordi vi – i motsetning til det Skjelstad antydte i sitt forrige innlegg – ikke tror at det den forrige regjeringen fant opp på jernbanesektoren, er et statement for evig og alltid. Jeg tror heller ikke man kan si at ikke det heller var ideologisk betinget til en viss grad.

Vi leter etter de beste løsningene for å få best mulige togtilbud til passasjerene og best mulige godsløsninger. Da er vi villige til å se på strukturen også for jernbaneselskapene, altså togoperatørene. Det kan være mange grunner til at man kan komme bedre ut av å kraftsamle ressursene i ett sterkt statlig togselskap, men jeg har respekt for at vi må ha grundige utredningsprosesser, og det finnes også noen argumenter som peker i motsatt retning – at det kan være fornuftig å ha to. Vi skal selvfølgelig gjøre et grundig utredningsarbeid, og så kommer vi tilbake med våre beslutninger når det arbeidet er gjort.

Trond Helleland (H) [13:09:52]: Det er to parter i dette, og det er Vy og Flytoget. Da Flytoget ble etablert, var det for å sørge for effektiv transport til og fra flyplassen. Det var også et viktig klimaargument. En skulle redusere utslippene, og folk skulle ta toget. Det gjør de. Det er vel få flyplasser i verden med såpass avstand til flyplassen som har så stor kollektivandel som Gardermoen.

Hvordan vurderer statsråden det faktum at Flytoget er et – kall det eksklusivt – tilbud, der en kun kan gå på, og så går en av på endestasjonen, kontra det å åpne Flytoget, som representanten Fagerås antydte, for av- og påstigende? Hvor stor avvisningsandel vil det bli dersom folk får vite at her går det ikke bare fram til flyplassen, det er folk av og på hele tiden? Hvor mange flere vil da ta bilen til flyplassen? Har statsråden vurdert det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:10:55]: Nei, det må jeg nok si at strekker seg litt for langt for undertegnede å ha gjort konkrete vurderinger av per nå. Det er i hvert fall sånn at det å ha et dedikert flytogtilbud har vært en suksess. Det vi er mer opptatt av, er hvordan vi kan løse ut kapasiteten i Oslostunnelen. Det er jo en kjensgjær-

ning at den løsningen vi har i dag, gjør at Flytoget tar ut veldig mye kapasitet. Det er bra for de passasjerene som er på Flytoget. Poenget er bare at vanlige togpassasjerer står igjen på perrongen. Det ønsker vi å få gjort noe med, og det er derfor vi har ønsket å inkludere begge de to togselskapene i prosessen med direktetildeling, for å se om det er mulig å finne noen handlingsrom her for å skape et bedre togtilbud.

Trond Helleland (H) [13:11:42]: Nå nærmer vi oss det store øyeblikket da ERTMS skal innføres over hele landet. Det vil jo bedre kapasiteten og forhåpentligvis bidra til mindre signalfeil osv., osv. Det er en faktor som drar i den andre retningen.

Da jernbanereformen ble gjennomført, fastslo Jernbanedirektoratet at en har hatt en besparelse på 12 mrd. kr. Dette har statsråden senere bestridt. Vil det som en del av denne utredningen nå ses på hvilke økonomiske gevinster en har hatt og vil ha ved de ulike modellene som legges til grunn, eller er det kun det ideologiske LO-sporet som skal vurderes – nemlig at det er bedre med ett monopol enn med to monopol?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:12:33]: Jeg kan forsikre om at vi vil være på jakt etter effektivitet enten man bruker den ene eller den andre modellen for å organisere norsk jernbane. Vi lever nå i en tid hvor vi må få mer ut av pengene hele tiden, og det gjelder selvfølgelig også på jernbaneområdet. Det er litt vanskelig når noen påstår at hvis man ønsker en annen organisering, så er den ideologisk betinget, akkurat som om ikke den organisasjonsformen vi har i dag, også kan være det. Jeg tror vi i hvert fall må ha respekt for at det kan være ulike måter å organisere norsk jernbane på, men vi må selvfølgelig alltid gjøre det på en mest mulig effektiv måte.

Mona Fagerås (SV) [13:13:19]: Jeg trodde at jeg og ministeren, som representerer Arbeiderpartiet, var enige, at vi sto sammen mot høyresidens oppsplitting av jernbanen. Vi i SV mener i alle fall at det har vært altfor mye oppsplitting av jernbanen, og at det nå er viktig å føre en politikk som samler og ikke bidrar til videre oppsplitting. Likevel tar denne ministeren det grepet at han splitter opp Østlandet i 1 og 2. Derfor skal ministeren være en veldig god pedagog for meg for å forklare at det gir mening å splitte opp jernbanen på Østlandet nå, bare for å slå den sammen igjen på sikt. Er ministeren en så god pedagog?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:14:08]: Jeg kan prøve. Jeg innrømmer at det kan være komplisert å forklare, men i den forrige debatten vi hadde om dette, tror jeg vi var inne på at det er et tidsvindu nå for å direktetildele. Og så har jeg i denne debatten og alle andre debatter vi

har hatt rundt dette, vært tydelig på at det er et overordnet mål for meg å få mest mulig ut av den kapasiteten vi har. Derfor har det vært viktig å inkludere Flytoget, fordi de har mye kapasitet i Oslostunnelen. Det handler om å skape et bedre togtilbud til de vanlige togpassasjerene. Det å inkludere to statlige togselskaper i denne prosessen er noe annet enn høyresidens privatisering og konkurranseutsetting. Vi har stanset konkurranseutsettingen, vi har skåret 1 300 medarbeidere i jernbanesektoren for dette. Så det å sammenligne politikken vi fører, med høyresidens politikk er dypt urettferdig og rett og slett feil.

André N. Skjelstad (V) [13:15:15]: Jeg tok med meg svarbrevet fra statsråden, for det er interessant lesning. Ikke minst er det representanten Trond Helleland fikk til svar, interessant lesning. Monopoltanken er tydeligvis ikke forlatt i Arbeiderpartiet. Jeg trodde nesten at Arbeiderpartiet i løpet av dette skrevet hadde skjønnet at oppdraget er viktigere enn dyre omorganiseringer og strukturelle løsninger. Mener Arbeiderpartiet fortsatt at monopoltanken, selv om den på mange måter ble avvist overfor SV, er viktigere å beholde enn det som er hovedoppdraget med hensyn til både kapasitet og frakt av personell og gods? Er det ikke det som er det viktigste, og ikke hva det nødvendigvis heter?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:16:10]: Det viktigste er hovedoppdraget, det har jeg sagt i gjentatte innlegg. Men det er ikke sånn at høyresidens ideologi og deres måte å organisere jernbanesektoren på er noe som er hugget i stein, eller at det er «gefundenes fressen» og tenkt en gang for alle, og så er det perfekt. Nå leter vi etter forbedringer i jernbanestrukturen. Det er ingen tvil om at det har blitt mange selskaper. Jeg mener det er et handlingsrom for å organisere dette bedre, og det kommer jeg til å jobbe med.

Presidenten [13:16:34]: Replikordskiftet er dermed omme.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [13:16:57]: Jeg vil nevne fem viktige punkter om hvordan jernbanen henger sammen.

Punkt 1: Jernbanen er et samlet system av infrastruktur, togmateriell og vedlikehold av både skinner og tog. Det er til det faktisk Rødt og Høyre kommer med litt rar kritikk i debatten, og egentlig viser at de ikke har fulgt med på hva vi gjør, for som samferdselsministeren sa, har vi allerede stoppet oppsplittingen for å sikre arbeidsplasser til 1 300 fagarbeidere, som bl.a. holder på med vedlikehold. Det må også ses på i denne sammenhengen, at vi allerede har startet opp med å samle fagarbeiderressursene på norsk jernbane.

Punkt 2: Jernbanen er en del av det norske arvesølvet, som Helleland lurte på. Det er viktig å huske på at selv om vi nå vurderer å fusjonere Flytoget og Vy, vil vi fortsatt eie det sammen, på samme måte som da vi fusjonerte Statoils og Norsk Hydros oljevirkksomhet. Vi mente at både Statoil og Norsk Hydro var en del av det norske arvesølvet, og vi eier fortsatt hoveddelen av Equinor.

Punkt 3: Det er sluttsummen på kassalappen som teller, og det er et veldig viktig poeng å få med seg her i dag. Dessverre er det sånn at den jungelen av selskaper og direktører som nå finnes der ute med jernbanebyråkrati og -selskaper, koster hver og en av oss som skattebetalere svært dyrt. 500 mill. kr ekstra har Delta Jernbane regnet ut – det er den helhetlige regningen som er gjennomført – at det koster landet vårt å ha den oppsplittede og konkurranseutsatte modellen som ble innført i forrige stortingsperiode.

Punkt 4: Norge er et av de landene i Europa som bruker mest penger på transportinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur. Samtidig har kvaliteten gått ned på viktige punkter de siste årene. Det viser at det er rom, etter vårt skjønn, for å gjøre ting smartere og få mer ut av de pengene vi bruker. Herunder er det etter vår mening mye viktigere å sørge for at vi trapper opp vedlikeholdet i stedet for bare å fortsette å trappe opp med millionlønnede direktører.

Punkt 5, og da skal jeg gå inn i avslutningen her: Det må være sånn at vi i framtiden husker hva som er målet, og der har Skjelstad helt rett. Men jernbanen er avhengig av offentlig styring og offentlige ressurser, ellers vil det ikke vært noen konkurransedyktig jernbane. Derfor er det å se for seg full konkurranse i utgangspunktet egentlig helt urealistisk, for det trengs uansett midler, og da må de midlene komme fellesskapet best mulig til nytte.

Jone Blikra (A) [13:20:09]: Utfordringene her er at det forrige regjering så som nødvendig å endre innenfor norsk jernbanedrift, skulle utformes og gjennomføres basert på en politisk ideologi. Det ble et ideologisk prosjekt. Alternativet ble å overlate ansvaret til markedskreftene.

Den nyliberale jernbanerevolusjonen ble satt ut i livet i 2017. Oppsplitting, konkurranseutsetting og privatisering ble melodien – riktignok en melodi som få andre land hadde lyktes med, men kanskje det var en idé om at denne melodien ville klinge i våre ører. Dessverre har den surnet.

Gjennom avtaler skulle det nye Jernbanedirektoratet kjøpe infrastruktur av Bane NOR. Bane NOR skulle så i sin tur konkurranseutsette mesteparten av det. Jernbanedirektoratet skulle også konkurranseutsette alle per-

sontrafikktenester og inngå avtaler. Det ble avtaler med Vy, Go-Ahead og SJ. Disse togselskapene skulle så leie tog av det statlige Norske tog AS og betale for tilgang på sporet til Bane NOR.

Det stoppet ikke der. I budsjettet for 2018 skriver Samferdselsdepartementet at Bane NOR skal konkurranseutsette alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver som er egnet for det. For å starte på denne oppgaven etablerte Bane NOR firmaet Spordrift AS. I 2019 ble 1 250 ansatte i Bane NOR overført til det nye selskapet. Like etterpå etablerte Spordrift AS et datterselskap, Spordrift Prosjekt AS. Som om ikke det var nok, hadde vi allerede et selskap som drev med noe av det samme, nemlig Baneservice AS. Men Baneservice AS er organisert under Nærings- og fiskeridepartementet.

I dag består norsk jernbane av 25 ulike foretak, etater og selskaper. Tenk å være ansatte i en slik jernbanejungel! I 2018 utarbeidet NRK en oversikt som viser at i de seks selskapene som i dag utgjør det tidligere NSB, har antall direktører i toppledelsen økt fra 11 til 49. I 2018 hadde de en gjennomsnittslønn på 3,2 mill. kr – i 2018.

Arbeiderpartiet har stanset denne utviklingen. Departementet er i full gang med å gå gjennom organiseringen. Konkurranseutsettingen er stanset. Å drive privat butikk på statlige tjenester synes ikke Arbeiderpartiet er noen god idé. For Arbeiderpartiet er det viktigst at endelig skal planene om å utvikle norsk jernbane basere seg på fornuft og fakta.

Erlend Larsen (H) [13:23:21]: På tross av de to siste innleggene ble det altså beregnet fra kyndig hold at det var et innsparingspotensial på 12 mrd. kr, og disse 12 mrd. kronene hadde dagens regjering tydeligvis ikke behov for.

I tillegg så vi at da Vy la ut bud på den siste jernbanelinjen, la de altså ut et bud som var 6 mrd. kr lavere enn det de i dag tar for å kjøre den samme strekningen. Hvordan de fikk til det uten kravet om konkurranse, har de vel egentlig ikke klart å forklare spesielt godt.

Ellers – det kan se ut som om denne regjeringens fremste mål er å gjøre tjenestene til innbyggerne så dyre som mulig, med så dårlig service som mulig. Å slå sammen Vy og Flytoget er god sosialistisk tenkning, men det er dårlig for samfunnet vårt. Monopol tar bort alle incitamenter til å finne smarte og kostnadseffektive løsninger. Det tar også bort behovet for å sette kunden i sentrum. Regjeringen har lagt fram et statsbudsjett som er sterkt preget av krigen i Ukraina og etterslepet av en pandemi. Det må spares og kuttet, men når det kommer til tog, har regjeringen all verdens god råd.

Solberg-regjeringen la opp til betydelige innsparinger, kostnadsreduksjoner og økt service og tilbud til pas-

passasjerene, men dette takker dagens regjering nei til. For meg er det like naturlig med konkurranse på jernbanen som det er naturlig med konkurranse i luften. Konkurransen gjør at togselskapene må finne smartere løsninger, og de må tenke på god service til passasjerene. Med tanke på det foregående innlegget, er ikke luftfarten mindre delt.

Det er beregnet at konkurransen på jernbanen vil spare fellesskapet for mange milliarder – penger som kunne blitt brukt til innkjøp av nytt togsett, vedlikehold og utbygging av nye strekninger. Men nei, regjeringen prioriterer kostbare løsninger. Vi vet at samfunnets framtidige kostnader er langt høyere enn våre framtidige skatteinntekter. Med utfasingen av olje- og gassproduksjon vil staten få langt mindre penger til å løse de samme oppgavene som vi løser i dag. Det betyr at vi må kutte kostnader der det lar seg gjøre, og ikke minst der det ikke går ut over tilbudet til innbyggerne. Da er svaret økt konkurranse på de områdene hvor det er naturlig, ikke økt statlig involvering i tilbud som de private løser på en betydelig bedre måte enn staten noen gang vil klare å få til.

Solberg-regjeringens modernisering av togtilbudet har virket. I løpet av de åtte årene så vi en historisk satsing på jernbane. Det var den største satsingen på mer enn 50 år, og den virket. Stadig flere tar tog. I 2019 ble det gjennomført om lag 80 millioner togreiser. Det er en økning på over 20 pst. fra 2013.

Min påstand er at Flytoget har vært langt dyktigere på å tenke service enn Vy. Flytoget har dyrere billetter enn Vy på de samme strekningene, men svært mange passasjerer foretrekker Flytoget likevel. Siden Vy er størst, vil tyngdekraften føre til at det er kulturen i Vy som vil bli videreført. Mye av det som er bygd opp i Flytoget, vil bli borte dersom de to selskapene slås sammen. Jeg tror også at vi vil få et dårligere togtilbud gjennom færre avganger enn de to selskapene har til sammen i dag.

Trond Helleland (H) [13:26:40]: Det er kanskje nyttig å minne om utgangspunktet for denne debatten, nemlig et forslag fra SV om å slå sammen Vy og Flytoget. Når de to jernbaneideologene i Arbeiderpartiet, representantene Sandtrøen og Blikra, svinger seg på talerstolen og snakker om ideologi, er det grunn til å lytte. Det er naturligvis ingen ideologi i det svaret statsråden har gitt Stortinget, der han starter med å skrive at «[m]ed dette har allerede opp mot 1300 arbeidsfolk og fagarbeidere etter fjorårets stortingsvalg fått avklart» at det ikke blir konkurranseutsetting. En kunne også sagt ansatte, men det er veldig ladet.

Jeg har egentlig et spørsmål til de to herrer: Hva er forskjellen på arbeidsfolk og fagarbeidere? Er ikke fagar-

beidere arbeidsfolk? Eller er dette skrevet med tanke på Youngstorget, LO og Jernbaneforbundet? Kan det være noe ideologisk i denne hangen til å skulle danne et nytt supermonopol, der de to statlige monopolbedriftene Vy og Flytoget skal slås sammen til ett?

Så er det glansnummeret: Det har blitt så mange direktører, det har blitt så dyrt, det koster 500 mill. kr med denne jernbanereformen! Da glemmer jo representantene den andre delen av regnestykket, som sier at staten har spart 12 mrd. kr – eller 12 000 mill. kr – på å konkurranseutsette jernbane. Det er netto 11,5 mrd. kr. Jeg synes det er ganske bra, jeg, når en tenker over at denne regjeringen ikke har tenkt å øke samferdselsbudsjettet med mer enn noen promille, mens vår regjering doblet samferdselsbudsjettene og frigjorde store milliardbeløp til bruk på utbygging av jernbane.

12. desember åpner Follobanen – altfor dyrt naturligvis, slik det har blitt, men det vil bli et fantastisk tilbud. Det er det som er poenget. Vi ønsker å sette kunden i fokus, vi ønsker å sette passasjerene i fokus, vi ønsker å bygge ut jernbane i Norge, for det er framtidsrettet og miljøvennlig, men vi ønsker ikke en tilbakevending til det som er det endelige målet for disse partiene – at når en har slått sammen Vy og Flytoget, kan en danne et nytt hyperkonsern som får navnet Norges Statsbaner.

Morten Stordalen (FrP) [13:29:38]: Det som fikk meg til å ta ordet nå, var Arbeiderpartiets ideologidebatt. Blikra tar ordet og sier at det kunne se ut som høyresidens ideologi, som skulle la markedskreftene bestemme. I likhet med Helleland, som tar opp det med disse direktørene og hvor dyrt det har blitt: Jeg synes det var en fantastisk god investering, det som er gjort med jernbanereformen.

Det som er spesielt, er at Arbeiderpartiets representanter snakker om de ansatte. Ja, det er helt riktig, de 1 350 ansatte er viktige. Men det som svært få glemmer eller tydeligvis ikke er så opptatt av, er: Under Arendalsuka var det en debatt hvor alle disse selskaperes direktører var representert. Det var et panel. Så ble de utfordret: Hva var den største forskjellen på før og etter jernbanereformen? Det alle svarte bekreftende ja på, er at det ble større fokus på kundene. Ja, det er helt fantastisk. Da har man lyktes, i motsetning til tidligere og med det monopolet som Arbeiderpartiet hegner om.

Jeg var selv en ivrig togpendler på Vestfoldbanen i mange år og måtte til slutt gi opp. Da var det faktisk også en rød-grønn regjering. Magnhild Meltveit Kleppa ble intervjuet på Oslo S, for det gikk ikke tog – ikke var det personell, og ikke var det tog. Hun sto med hendene i været og visste ikke hva hun skulle gjøre for noe. Nå går man tilbake til den samme modellen som ikke fungerte. Det er da man egentlig ønsker et monopol. Men alle dis-

se direktørene som Arbeiderpartiet tydeligvis har så hang til å få satt en merkelapp på, sier som sagt at kundene kommer mer i fokus.

Det er akkurat det som er poenget. Hvis man i tillegg sparer 12 mrd. kr på enda bedre tilbud til de samme pendlerne på akkurat den samme jernbanen, er det jo helt utrolig at man da begynner å snakke om at det var markedskreftene. Det er derfor vi har tog i Norge. Det er fordi det er kunder som skal kjøre. Det er ikke for at de ansatte skal kjøre alene når det passer dem. De skal kjøre når kundene vil, når kundene trenger det. Da Vy vant anbudet på Bergensbanen, sa de i alle år tidligere at det koster 200 mill. kr, og det måtte de ha fra den norske staten for å kjøre den banestrekningen. Da det ble konkurranse, skulle man plutselig betale 200 mill. kr til staten. Så blir man spurt på pressekonferansen: Hvordan kan det ha seg? Nei, nå skal vi kjøre mer sånn som kundene vil ha det, få flere kunder. Det er jo poenget med jernbanereformen. Det handler om kundene, passasjerene. De står i sentrum for Fremskrittspartiet, og det er det som er forskjellen på de borgerlige partiene og sosialistpartiene, som ønsker et monopol. De borgerlige ønsker konkurranse og kundefokus. Det er det det handler om.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [13:32:49]: Dette er en god debatt, for her er det litt av hvert å ta tak i. For det første er det nettopp kundene som sier at det nå er blitt vanskeligere å forholde seg til den oppsplittede jernbanen. Tidligere var det slik at man f.eks. kunne reise på ferietur fra byen vi er i nå, Oslo, til Bodø – hvis man f.eks. hadde tenkt seg på fiske i Saltstraumen – på én enkeltbillett til 299 kr, kanskje i de beste tilfellene til 199 kr. Det er en saga blott.

Jeg har slektninger som bor i Telemark og liker å komme seg opp til fjellregionen Nord-Østerdalen på vinterstid. I dag må de forholde seg til tre selskap. Først må de reise med det britiske selskapet Go-Ahead, som har gjort det dårlig i Storbritannia og for så vidt middelmådig i Norge, så må de kanskje ta Vy, og deretter må de reise med SJ. Hvert av disse selskapene skal ha en billettinntekt som er like stor som mine slektninger tidligere kun betalte én gang. Nå må de betale tre: Kjøp én – betal for tre, det er det gode tilbudet som en del kunder har fått etter denne oppsplittingen.

Så sies det at det er en ideologidebatt. Nei, er det noen som fokuserer på nettopp det praktiske, som jeg innledet med i forrige innlegg, er det nettopp Arbeiderpartiet og Senterpartiet, for vi ser at dette henger sammen som et praktisk system – tog og skinner. Det er som ski og staver, de må fungere sammen og er tilpasset til hverandre. Det er vårt utgangspunkt.

Representanten fra Buskerud lurte på hva en fagarbeider er, og det står f.eks. i Store norske leksikon at de-

finisjonen på en fagarbeider er en yrkesutøver som i det norske utdanningssystemet har avlagt og bestått fagprøve. Og det er nettopp mange av de folkene som gjør en veldig viktig jobb for å ta vare på de verdiene vi i fellesskap har betalt for, enten de som fagarbeidere vedlikeholder skinner eller togmateriell. Da må vi sette dem i fokus, ikke flest mulig nye logoer og kreative navn, som Vy, som konsulentselskaper og reklameavdelinger skor seg på. Vi vil heller at de pengene kommer til ungdom som har lyst på en reise til Bodø for å fiske, enten det er i Saltstraumen eller i Lofoten – eller andre som reiser rundt i det flotte landet vårt, som vi i Arbeiderpartiet og Senterpartiet er så glad i.

Det er vårt utgangspunkt, og derfor vil jeg bare påpeke én ting til slutt: Er det ikke et paradoks at representanten Skjelstad, som var arkitekten bak å slå sammen noe så ulikt som Hallingskarvet og Halden til ett fylke, nå tar til motmæle mot å slå sammen noe som egentlig naturlig henger sammen, to selskaper som fullt ut er eid av staten og driver med det samme? Vi er for fakta og fornuft, som gode Jone Blikra har slått fast.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:36:04]: Spørsmålet til Helleland gjaldt kanskje forskjellen på arbeidsfolk og fagarbeidarar, men det svarte ikkje representanten frå Arbeidarpartiet på.

Ein snakkar om fakta. Ja, det som verkeleg er fakta, er at dei raud-grøne partia – det vart også sagt av Arbeidarpartiet no – ikkje vil ha konkurranse. Det er staten som skal ordne alt. Det er merkeleg at i denne salen hadde vi ein debatt tidlegare der ein sa: Nei, ein treng no ikkje farge-tv. Ein kunne ha svart-kvitt-tv, og konkurranse og fleire kanalar var vel ikkje nødvendig. Eg lurar på: Er det slik at Arbeidarpartiets representantar vil ha berre NRK? Jo fleire milliardar dei får, jo betre er det? Og dei har ikkje Altibox, eller noko slikt, dei har berre éin statskanal. Er det slik at Arbeidarpartiets representantar har det sånn? Nei, dei har sikkert ein haug med kanalar, til liks med alle andre, for konkurranse er bra for forbrukarane. Det er forbrukarane vi snakkar om i denne saka.

Det å vere mot konkurranse er altså grundig tilbakevist på område etter område. Får ein konkurranse, får ein eit betre tilbod – jamfør det eg sa om tv. Ein kunne sikkert klart seg med éin tv-kanal, men det er ikkje slik, for ein har konkurranse, og det er kunden i fokus. Det er kva marknaden og kunden ønskjer som er grunnlaget.

Vi har fått med oss at Senterpartiet og Arbeidarpartiet ikkje er interesserte i det private næringslivet. Dei skal gjere alt dei kan for å ta dei private. Det verkar som om det er om å gjere å ta dei private mest mogleg, i alle fall å loppe dei for pengane, for vi må jo ha pengar for å kunne drive det offentlege – men så har ein gløymt at einkvan må skape desse verdiane.

Kva er då problemet med å få konkurranse og fleire aktørar? Kvifor skal det berre vere statlege aktørar som skal drive det meste? Og ein snakkar om at det ikkje er ideologi? Visst er det ideologi. Ja, det er altså ein eller annan ideologi som er såpass spesiell at ein berre skal drive i statleg regi. Og når det er private som skal inn og gjere noko, så er det eit problem. Det må ein eller annan frå Arbeidarpartiet eller Senterpartiet forklare meg. Kva er problemet med å kunne gje eit betre tilbod til brukarane? Kva er problemet med å gje valfridom til brukarane?

Representanten frå Arbeidarpartiet hadde eit innlegg der han problematiserte det å ha valfridom. Det var så vanskeleg med mange billetter. Å jøye meg, president – det er problematisk med mange billetter. Ein kan gå seg vill! Men det gjev faktisk eit betre tilbod, og då må det faktisk vere slik – fleire aktørar og fleire billetter. Det er vel også slik når ein går på butikk i kjøpesenter – fleire butikkar og ulike kvitteringar for kvar butikk.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:39:22]: Debatten har beveget seg et stykke unna det initiativet som ble tatt av dem som kom med forslaget i saken, men jeg har noen bemerkninger.

Til det siste som representanten Sve tar opp, er jeg litt i stuss på om representanten helt har fått med seg hvordan denne organiseringen foregår. Det er da altså snakk om seriemonopol gjennom anbud, så hvis Sve ville gå på et Vy-tog når det bare går Go-Ahead på strekningen, sier jeg lykke til med det – det tror jeg kommer til å bli ganske krevende å få til. Den valgfriheten er rett og slett ikke til stede i denne sammenhengen.

Det er jo det som er hele poenget. Jernbanen er organisert på en helt annen måte enn det som også representanter tidligere her sammenlignet med: fly. Her har vi en fast infrastruktur med begrenset kapasitet, og staten er på alle sider av bordet. Vi mener at konkurranse i denne sammenhengen er en kunstig struktur.

Så er denne beregningen av innsparing en teoretisk beregning. Den er basert på en passasjertallsvekst innenfor disse avtalene, og den er sammenholdt med at det ikke vil være noen økning, utover hva befolkningsvekst skulle tilsi, i passasjertall på det som er direkte til delt. Dette er litt teknisk, men man må stille seg spørsmålet om det er helt reelt. Det har også rent betydelig med vann ut i havet siden disse avtalene ble inngått. Derfor måtte vi reforhandle dem, for nå har pandemien kommet imellom og forstyrrer hvordan dette bildet ser ut.

Jeg mener også at det er et feilspor å tenke at konkurranseutsetting er den eneste veien til effektivitet. Det finnes andre metoder for å jobbe med å ta ut effektivitet, og det vil selvfølgelig denne regjeringen utforske og jobbe med i de prosessene vi nå har på direkte tildeling.

Så vil jeg få kommentere at det er ingen hemmelighet at Arbeiderpartiet er opptatt av arbeidsfolk – det ville ikke overraske noen at vi er opptatt av dem. Vi er opptatt av hvordan vår politikk påvirker vanlige arbeidsfolks hverdag, og det er klart at konkurranseutsetting og privatisering skaper utrygghet. Altså er det med i vårt bilde når vi vurderer hvordan vi utformer politikken vår, men det betyr jo ikke at det er det overordnede målet. Det overordnede målet er å lage et best mulig togtilbud til passasjerene og få et best mulig godstilbud til dem som skal frakte gods i landet vårt.

Da er det aller, aller viktigste – selv om denne debatten har vært viktig nok – at vi bygger ut infrastrukturen. Det er vi godt i gang med, og det er det heldigvis betydelig større politisk enighet om.

Presidenten [13:41:59]: Presidenten vil anbefale en liten kikk på innstillingen før vi fortsetter denne debatten.

Mona Fagerås (SV) [13:42:17]: Folk tar toget når det går raskt, punktlig og til en fornuftig pris. Det må bygges flere spor, vi må øke kapasiteten i infrastrukturen, og det er en samlet styring av jernbanen som gir best resultater. Vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet overordnet styring er oppskriften på en god jernbane, og høyresiden i salen, som er så kritisk, kan godt hente inspirasjon både fra Sveits, fra Tyskland og fra Sporveien.

Så merker jeg meg at høyresiden i dag skyver kundene foran seg. De er ikke opptatt av at billettene er blitt dyrere. De sier: kundene i fokus og kundetilfredshet. Har de snakket med kundene til Go-Ahead, f.eks.? Har de snakket med dem som jobber i selskapene? Er ikke deres erfaring viktig? Høyresidens politikk – altså vekk med alt som heter samspill, fleksibilitet og stordriftsfordeler, farvel til samlede fagmiljøer, og «hello» til mer usikkerhet og ensidige arbeidsoppgaver for de ansatte – er overhodet ikke bra for forbrukerne, som de skyver foran seg. Lytt til dem med skoen på! Det er et godt nordnorsk uttrykk, og jeg anbefaler dere å gjøre det i denne sammenhengen. Lytt til dem som betaler billettene, og til dem som har erfaring fra sektoren, for konsekvensene av høyresidens oppsplitting og privatisering av jernbanen er ikke gode i Norge, og de har heller ikke vært det i noen av de andre landene som har prøvd dette før oss.

Kirsti Leirtrø (A) [13:44:32]: Jeg kan jo prøve å starte med det saken egentlig handler om, nemlig Flytoget og Vy. En stor utfordring er at de har ulik setting: Flytoget eier togene sine selv, mens Vy må leie tog av Norske tog, og det mangler veldig mange togsett. Det var ikke sånn at vår regjering tok over en plettfri jernbane. Det var store mangler, bl.a. signalsystemet ERTMS, som skal

være ferdig i 2032. Vi vil ha utfordringer i lang, lang tid framover. Mens vi mangler togsett, må togselskapene leie tog og får ikke de togene de har behov for. Det er konkurranse på vedlikehold, og en flytter da tog rundt omkring i landet, noe som er uhensiktsmessig.

Jeg kommer fra Trøndelag, og det er ikke akkurat lovord om den forrige regjeringens togsatsing i Trøndelag, i hvert fall. Hvert tog koster 40 pst. mer enn et elektrisk tog, hvis en har gjort det som sto i Nasjonal transportplan. Så i stedet for at en nå har elektrifisert til Steinkjer, kjører en fortsatt på diesel og vil gjøre det i mange, mange år framover. Men vi er nå i hvert fall i gang med elektrifisering fram til Meråker, slik at vi får til et internasjonalt togtilbud gjennom SJ. Det som skulle koste 1,8 mrd. kr, er nå oppe i 5,5 mrd. kr. Det er ingen penger spart i det. Og løftet om to tog i timen er en saga blott fordi det mangler togsett.

I første runde med jernbanereformen ble det sagt at det kostet 3 mrd. kr å planlegge. Nå kom det jo en pandemi som gjør det litt vanskelig å beregne de ulike tallene og hva det faktisk har kostet, men det er viktig at vi får fram det faktagrunnlaget. Den pandemien viser i hvert fall at høyresidens jernbanereform finansieres av ekstrabevilgninger til private og utenlandske jernbaneselskaper. Det er også i Trøndelag et statlig selskap, men det er da den svenske staten vi betaler den støtten til.

Jone Blikra (A) [13:47:34]: Som sakens ordfører føler jeg på det presidenten sa om at man må holde seg til saken. Allikevel er det viktige momenter som har kommet fram her, og jeg skal bare understreke den problematiseringen som ble gjort når det gjaldt at noe var forskuttet. I politikken er det alltid slik at vi har lov til å ha forventninger, ønsker og håp, og så må vi selvfølgelig sørge for at vedtak som blir fattet, blir gjort på riktig grunnlag. Slik har det i hvert fall alltid vært for meg i politikken, at det er full anledning til å uttrykke noen forventninger, og så må man forholde seg til realitetene.

Jeg vil bare avslutte kort med hensyn til dette med ideologi eller ikke. Ved lokstallen her i Oslo er det parkert diverse tog med diverse firmanavn på. Når det oppstår en situasjon på Bergensbanen som tilsier at man trenger togsett, er det altså ledige tog, men det står noen foran som gjør at det togsettet ikke kommer ut. De som kjører de togene, får ikke gå om bord i de andre selskapers tog – de har ikke anledning til det. Det togsettet kan heller ikke brukes på Bergensbanen, fordi det er påklisset et annet firmanavn. Det betyr at tog står ledige mens man må kjøre buss for tog over til Bergen. Det er ideologi.

Morten Stordalen (FrP) [13:49:15]: Som forslaget tar opp i seg, vil forslagsstillerne stoppe oppsplittingen av jernbanen. For å si det slik: I Fremskrittspartiet ser vi

det ikke som en oppsplitting, vi ser en tydeliggjøring av oppgavene, og det er det jernbanereformen også handlet om. Det var ganske uoversiktlig hvem som hadde ansvar for hva, og det var ganske klart og tydelig – også i embetsverket og ute i Europa – at det Norge holdt på med, var uoversiktlig og ikke fungerte. Slik jernbanen var organisert tidligere, fungerte det ikke. Man visste egentlig ikke hvem som hadde ansvar for hva. Nå er det en tydelig ansvarsfordeling. Fremskrittspartiet snakker faktisk med disse aktørene. Vi har snakket med dem som representerer selskapene. Det er altså ikke en privatisering, det er staten som sitter og eier alt sammen, og det er samferdselsministeren i generalforsamling som bestemmer.

Bare et kort svar til representanten Sandtrøen, som var opptatt av disse miniprisbillettene: Sannheten er at det kan samferdselsministeren gjøre noe med når som helst, med Vy. Historien er at det var Vy som blokkerte for Go-Ahead med hensyn til å ha de overgangsbillettene, så det kan samferdselsministeren ordne med en eneste gang dersom det er et problem for Arbeiderpartiet.

Erling Sande (Sp) [13:50:46] (leiar i komiteen): Det er vanskeleg ikkje å ta ordet og kommentere ein del av dei påstandane som blir sette fram i denne debatten.

For Senterpartiet handlar det om å få ei jernbane som fungerer. Kundar tek kontakt med oss og seier, som enkelte andre har vore inne på i debatten òg, at dette er ei jernbane som ikkje fungerer for dei, for dei må forhalde seg til ei rekkje selskap og ei rekkje forskjellige billettprodukt, der dei før kunne gjennomføre ei enkel og funksjonell reise.

Representanten Blikra nemnde eit godt eksempel, nemleg at det står togmateriell som fint kunne ha erstatta togmateriell som ikkje fungerer, men som ikkje blir teke i bruk. Passasjerar blir flytta over på buss – ikkje fordi det ikkje er plass på jernbaneskjenene, ikkje fordi det manglar folk til å køyre toget, men fordi det er eit anna selskap som disponerer det. Då har vi ikkje ei velfungerande jernbane. Glorifiseringa av dei konsekvensane reforma har hatt, er ganske feil.

I tillegg til dette blir det brukt ein masse ressursar på kommunikasjon og avtalar mellom alle desse aktørane som no er oppretta. Desse ressursane kunne nettopp vore brukte til å gje passasjerane eit betre tilbod. Det vil dei i vår modell, med dei endringane regjeringa no er i gang med å gjere.

Eit poeng som blir trekt fram veldig ofte, er desse innsparingane på 12 mrd. kr. For det fyrste: Opposisjonen kunne jo sagt 120 mrd. kr over 100 år, eller dei kunne sagt 1,2 mrd. kr i året. Ein seier 12 mrd. kr som om dette er 12 mrd. kr nærast kvar einaste dag, men det er ei

berekning over ein 10-årsperiode. Dei tala er interessante, for viss ein dykkar ned i dei, er ein plass mellom 50 og 70 pst. av det talet auka passasjertilgang. Den har jo ikkje kome, så kvifor ein fortsatt brukar 12 mrd. kr som tal, må ein jo spørje seg om, men om den hadde kome, er det store spørsmålet: Kjem den fordi det står ulike merkenamn på desse toga, eller kjem den fordi storsamfunnet har investert i jernbana dei siste åra, fått ein betre banestruktur, færre forseinkingar og nytt materiell? Eg trur det siste.

Eg synest parallellen representanten Sandtrøen trekk til regionreform og kommunereform er slående. Der vil opposisjonen slå i hop fordi det var sårbare kompetansemiljø. Her tenkjer ein tydelegvis heilt motsett. Her har ein splitta opp kompetansen i ei rekkje selskap som har dels overlappande og dels konkurrerande forhold til kvarandre. Det gjev ikkje ei betre og meir effektiv jernbane.

Presidenten [13:50:52]: Representanten Nils Kristen Sandtrøen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [13:53:57]: Det var representanten Sve som syntes det var greit å betale tre billetter i stedet for én. Og problemet var jo, som sagt, at det er dumt å betale tre ganger så mye. Nå var jeg inne på telefonen i sted og sjekket prisen. Hvis du skal fra Lunde i Telemark og opp til Røros, på Rørosmartnan, må du i år betale 900 kr. Der kunne man tidligere reise sammenhengende med Miniprisbillett for 299 kr. Så det var rett og slett poenget – få én, betal for tre. Det har blitt konsekvensen på det strekket, i tillegg til at toget nå ofte hopper over stasjonen på Lunde, sånn at du ikke kan ta det allikevel.

Hvorfor ble så kundene mer fornøyde mot slutten av tiden før oppsplittingen? Jo, det var bl.a. fordi vi investerte sammen i nytt togmateriell, som førte til færre forsinkelser. Det er poenget. Vi må ha fokus på det som teller: passasjerer, passasjerer, passasjerer, ikke logoer og direktører.

Presidenten [13:55:01]: Presidenten er litt usikker på hvordan tog hopper over stasjoner, men vi skal la det ligge.

Trond Helleland (H) [13:55:11]: En referanse til den forrige debatten om flyvende biler: Nå er det altså flyvende tog som er på vei inn.

Jeg synes det har vært en grei debatt, for vi gjentar naturligvis alt vi har pleid å si om jernbanereformen. Men det som er det seriøse og kritiske her, er jo forslaget om å slå sammen Vy og Flytoget. Der skal jeg gi statsråden muligheten, ikke nødvendigvis til nye innlegg, men

til å benytte seg av de grepene han omtaler i brevet sitt, der en skal vurdere ulike strukturer og se på hva som tjener kunden best.

Jeg mener det er seriøst at for veldig mange betyr Flytoget en mulighet til å ha en sikker, trygg og effektiv transport til flyplassen. Hvis det blir en del av det ordinære rutetilbudet, har det også sine sider. Jeg ber statsråden i hvert fall ta med de vurderingene og gjerne regne på nytt på hvilke besparelser som er gjort, så vi finner ut om det er 12 mrd. kr, 10 mrd. kr eller 8 mrd. kr – men det er mer enn 500 mill. kr, i hvert fall.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:56:35]: Eg er litt usikker på om eg held meg hundre prosent til innstillinga, men eg får håpe at eg touchar parti i ho. Eg kunne ikkje dy meg då eg hørde representanten Sandtrøen frå Arbeidarpartiet som igjen framsnakkar det at konkurranse og fleire alternativ er så vanskeleg. Dersom vi i det norske samfunnet eller andre samfunn hadde hatt ein situasjon der vi berre hadde statleg styring av absolutt alt, vi hadde statlege butikkar, statlege busselskap, statleg taxi og statleg alt – det er jo nokre få land i verda som driv det sånn – trur eg ikkje vi ville ønskt oss tilbake til noko sånt. Vi har kanskje heller aldri vore der. Eg trur vi skal leggje den debatten vekk.

Heile poenget er at konkurranse gjev eit betre tilbod til forbrukaren. Slik er det i alle samanhengar. Så må ein sjølv sagt finne strukturar rundt som gjer det best mogleg. Det er, som statsråden sa, sjølv sagt ei litt anna organisering når det gjeld jernbane, kanskje òg på mange andre område, men uansett er kjernen i det at konkurranse er bra. Det å trekkje ting inn att igjen, lage større einingar og meir statleg styring er å gå feil veg. Det er det som er vårt hovudpoeng i debatten. Konkurranse er bra.

Det siste eg skal seie, er at ein aldri må gløyme at det er noko som heiter forbrukarar. Det er nokon som skal bruke desse tenestene, og det er det viktigaste. Det absolutt viktigaste er å fokusere på dei som skal bruke det, og få tenester som er så billige som mogleg, best mogleg og med mest mogleg valfridom. Det er der dei skil seg, dei ideologiske linjene som går mellom dei raud-grøne partia og dei blåe partia, rett og slett fordi Framstegspartiet, Høgre og andre vil ha valfridom. Vi vil ha betre tilbod, og vi vil ha private aktørar som kan vere inne og vise at dei er liv laga, mens den andre sida vil statleggjere det meste. Det er den hovudlinja som ligg der i denne debatten også.

Presidenten [13:58:49]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9.

Sak nr. 10 [13.58.53]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentan-

tene Carl I. Hagen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å be regjeringen sørge for snarest mulig å etablere en midlertidig bro ved Tretten (Innst. 66 S (2022–2023), jf. Dokument 8:17 S (2022–2023))

Presidenten [13.59.15]: 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, vil også få en taletid på inntil 3 minutter.

Kirsti Leirtrø (A) [13.59.42] (ordfører for saken): Som presidenten sa, handler denne saken om et representantforslag fra Fremskrittspartiet om å be regjeringen sørge for snarest mulig å etablere en midlertidig bru ved Tretten. Forslaget handler ikke bare om bygging av brua, men også om å få fortgang i nødvendige tillatelser og prosjektering.

Den 15. august kollapset trebrua ved Tretten på fv. 254 over Gudbrandsdalslågen. Dette delte lokalsamfunnet i to geografisk og har ført til store problemer med leveranse av tjenester. Statsråden har svart komiteen at Bruberedskap hos Statens vegvesen står klar til å bygge en midlertidig bru så snart nødvendige godkjenninger, tillatelser, fundamentering og øvrig forberedelse, inkludert ny pilar, er på plass. Statsråden svarer også at han vil ta initiativ til et møte med politisk ledelse i de aktuelle departementene, Innlandet fylkeskommune som veier og berørte etater om videre framdrift i prosessen.

Den 30. oktober sendte statsforvalteren ut en pressemelding om at det er funnet løsninger for å trygge bygging og bruk av brua samtidig som verneverdier sikres. Det tyder på at det nå skjer noe. Forslaget fra flertallet i saken er allerede igangsatt, men Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil selvfølgelig støtte dette forslaget.

Så må jeg si at tematikken som tas opp, er særdeles viktig. Vi har 5 600 bruer som mangler vedlikehold. Erfaringen en har gjort seg her, og også ved bristen i Stavåbrua på E6 i Trøndelag, der en hadde redusert framkommelighet og omkjøring for godstransporten gjennom landet i et og et halvt år, eller ved brukollapsen i Nordland i juni i år og konsekvensene det fikk for næringstransport og framkommelighet, gjør at bruvedlikehold, sikkerhet og beredskap må prioriteres høyere. Saksbehandlingstiden ved akutte hendelser må reduseres og vedlikeholdet prioriteres enda høyere. Denne jobben er vår regjering allerede i gang med.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Trond Helleland (H) [14:02:43]: Det er en veldig viktig sak som Fremskrittspartiet her har tatt opp, og gledelig nok får de støtte også, fra en samlet komité, på at vi nå må få på plass en løsning på Tretten. Samtidig må vi se på hele problematikken rundt bruvedlikehold og den type bruer som vi nå ser har hatt svakheter.

Nå har vi brukt mye tid på den forrige debatten, så jeg har bare lyst til å si at nå trenger vi en løsning på Tretten. Et samlet storting går inn for det. Det må være et godt nok signal til at en kommer i gang med å få på plass den løsningen som er skissert.

Erling Sande (Sp) [14:03:43] (leiar i komiteen): Brukollapsen ved Tretten gjorde at ei viktig samferdselsåre i området blei blokkert, og det har gjort framkomsten til folk og næring vanskeleg. Dei har fått ei omkøyning som er lang, som tidvis har dårleg standard, og situasjonen gjer òg at transporten i området blir mindre trafiksikker. No handlar det i fyrste omgang om å få på plass ei mellombels bru som raskt kan løyse dei samferdselsmessige utfordringane i området. Det er fylkeskommunen som er vegeigar i dette tilfellet. Men samtidig er det ei rekkje statlege etatar som har ei rolle knytt til etablering av slik infrastruktur. Søknadsprosessar, nødvendige godkjenningar og i nokre tilfelle anbod fører til at tida går, og dei som er avhengige av vegen, er utolmodige etter å få på plass ei løysing

I innstillinga i dag peikar ein samla komité på kor viktig det er at ein ved slike akutte hendingar må ha andre og meir effektive måtar å samhandle på mellom dei ulike offentlege aktørane enn det ein kan ha t.d. ved bygging av nye og større prosjekt. Difor peikar komiteen på at i slike tilfelle bør det liggje godt til rette for bruk av naudsynte dispensasjonar og hurtigbehandling. Ikkje minst er det viktig at involverte partar tidleg set seg i hop og drøftar både korleis ein kan løyse utfordringa som har oppstått, og korleis ein kan sikre ei raskast mogleg framdrift for å få eit velfungerande samband opp å gå.

Så er det viktig å ta med at det har vore arbeidd aktivt frå vegeigar og fylkeskommunen si side med å få på plass eit brusamband, og at fundamenteringsarbeidet no er i gang, slik at det raskt kan kome på plass ei mellombels bru. Det er sjølvsagt viktig. Senterpartiet kjem til å støtte forslaget.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:05:44]: Det er flott at komiteen ser ut til å vere samla i ei så viktig sak. Grunnlaget for at vi har tatt fatt i saka, er at vi har sett at her var ein på full fart til å rote seg inn i detaljar. Det er ikkje nødvendig, og det kan ein faktisk ikkje gjere i såne saker.

Eg har sjølv i mange tiår jobba aktivt på ulike nivå med samferdsle. Det var altså ei bru frå før, og ho har ramla ned fordi nokon har brukt tre og styr og stell, og putta ho ned i vatn og trudd at dette skulle vare i 75 år – noko det ikkje gjorde, sjølvsagt, og brua ramla ned. For å seie det på ein annan måte: Det er ein grunn til at forfedrane våre bygde bruene i stein, og dei står framleis. Då er det rett og slett ganske håplaut når ein høyrer om og les at ein begynner å snakke om å ha dispensasjonar og behandling på ulike statlege nivå. Det var ei bru der før. Det kan ikkje vere eit problem å byggje ei bru igjen.

Det står i saka at ein må ta vare på fiskar og fuglar, men dei var jo der før også, då den gamle brua var der. Det at byggjemetodane osv. er viktige i samband med påverking, skjønar eg også, men dette var altså den 15. august. I dag er vi snart i desember. Ein skal bruke mange månader på å pæle. Ein skal til å bestille rør. I ein artikkel som kom rundt den 30. oktober, stod det at ein då skulle begynne å bestille rør, men det var usikkert kvar ein fekk tak i stål. Det var altså den 30. oktober. Kvifor er det ikkje automatikk i slike saker når det skjer ei sånn ulykke? Det kunne ha gått mykje, mykje verre med tanke på menneskeliv osv. – det gjorde det heldigvis ikkje. Men det må vere automatikk i at ting skjer og at ein får fortgang i ting når det er så alvorleg for lokalsamfunn eller for eit heilt område.

Og så må eg berre innrømme det: Når eg høyrer at Forsvaret ikkje klarar å byggje over den brua – jøye meg. Eg håpar ikkje det vert konflikhtar i Noreg snart. Det må verte lenge til – håpar vi sjølvsagt alle – men altså: Forsvaret må ha system og utstyr for å kunne byggje ei bru og fikse dette på kort tid, elles ligg det dårleg an. Det er noko med beredskapen vår, og på det kjem eg til å utfordre statsråden i replikkordskiftet vidare, for det er noko med at vi må byggje opp eit system, leggje bak oss kva som har vore og ikkje vore. No ser vi at vi får ei utfordring på slikt. Då må vi ha eit system som gjer at vi kan takle det i framtida. Det må skje kjapt, det må skje skikkeleg, det må vere null byråkrati, og så må det vere einingar som faktisk er i stand til å hjelpe oss med å byggje det. Då burde Forsvaret ha kapasitet til det.

Så her må vi samhandle. Eg er glad for at komiteen er samla. Det er viktig i ei sånn sak.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:08:59]: Dette er et forslag og en sak som vi alle sammen er opptatt av å finne gode løsninger på. Forslaget gjelder å snarest mulig etablere en midlertidig bru ved Tretten og sørge for at søknader, tillatelser og godkjenninger hastebehandles.

Faktum er at involverte myndigheter har jobbet og fortsatt jobber for snarest mulig å få på plass en ny bru mellom øst- og vestsiden av Gudbrandsdalslågen ved Tretten. Helt siden 15. august, da den gamle brua kollap-

set, har man jobbet med det. Brua er en fylkesvei, så det er Innlandet fylkeskommune som er veieier og byggherre i arbeidet som pågikk med opprydding, arbeidet med å få på plass ny bru og for planleggingen av ny permanent bru.

Fylkeskommunen har måttet søke om nødvendige tillatelser for arbeid i og ved Lågen, både hos Statsforvalteren og hos NVE. Disse har blitt innvilget i henholdsvis oktober og tidlig i november. Fylkeskommunen jobber nå, med god hjelp av Statens vegvesen, for å få på plass ny pilar og klargjøre fundamentet for midlertidig bru. Når dette er på plass, regner Vegvesenet med tre ukers byggetid for midlertidig bru. Raskere er det ikke praktisk mulig å få på plass denne brua, og jeg har full forståelse for at det haster å få på plass en ny bruforbindelse med tanke på både trafikksikkerhet og omkjøringsveier og for framkommeligheten for næringsliv og lokalsamfunn.

Det handler imidlertid også om sikkerhet. En midlertidig bru må dimensjoneres slik at den kan brukes over en lengre periode, og den må tåle varierende vannstand i Lågen, også flom. Den midlertidige brua må også være tilpasset både lokaltrafikk, tungtransport og ikke minst gående og syklende. Videre må hensyn tas til Lågens kritiske funksjon som økosystem for liv i og rundt elva.

Selv om dette er en bru på fylkesvei, som fylkeskommunen er ansvarlig for, er det viktig for meg å si at berørte myndigheter jobber målrettet sammen for å avhjelpe lokalsamfunnene, som er rammet særlig hardt her. Jeg vet at Statens vegvesen har bidratt med både kapasitet og kompetanse i det arbeidet som har pågått siden 15. august i år. Vegvesenet har forsikret meg om at myndighetsgodkjenning av midlertidig bru og fundamenter ikke vil være en forsinkende faktor. Bruberedskap hos dem står klare til å starte arbeidet når det er klart.

Senest i går møtte vi i Samferdselsdepartementet den politiske ledelsen i Olje- og energidepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Klima- og miljødepartementet for å påse at vi fortsatt finner gode samarbeidsformer. Det haster å få på plass brua, og vi er alle klare for å følge opp forslaget om å gjenopprette forbindelse over Lågen og Tretten snarest.

Presidenten [14:11:46]: Det blir replikkordskifte.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:11:59]: Vi høyrer at prosessen med å få bygd den brua er i gang. Det tek rett nok forholdsvis lang tid, fordi dette er prosessar som skal ta lang tid, så det har vi forstått. Eg vil litt tilbake til grunnlaget for at brua kollapsa. Når ein no snakkar om at det også er Statens vegvesen og andre instansar som skal godkjenne den mellombelse brua, er det vel sannsynlegvis nokre av dei same som har godkjent å byggje

ei trebru som har vorte putta ned i vatn i lag med stål. Dei synest sikkert det er ein kjempegod idé, men det kan umogleg vere ein god idé.

Spørsmålet mitt er rett og slett: Kva gjer statsråden for å gå gjennom alle desse andre, liknande konsesjonane? For vi kan ikkje ha det slik at det plutselig ramlar ned bruer. No har det ramla ned ei bru her, men det kan sikkert ramle ned fleire, og kva vert gjort no for å hindre det framover?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:12:56]: Det er flere elementer i det som representanten spør om, men da dette skjedde, tok man veldig raskt en beslutning om å stenge ned de bruene som har tilsvarende konstruksjon. Det har blitt gjort grundige spesialinspeksjoner av hver enkelt bru, med påfølgende analyser av inspeksjonsresultatene, kontrollberegning med tredjepartskontroll. Og det er da den respektive veieier for de enkelte bruene som på bakgrunn av denne prosessen har ansvaret for å følge opp vurderinger og tiltak. En god del av disse bruene er gjenåpnet, noen med restriksjoner, og noen er fremdeles ikke gjenåpnet, så det pågår fortsatt prosesser rundt det.

Årsaken til kollapsen er ennå ikke kjent, i den forstand at det er trukket noen endelige konklusjoner rundt det, så de diskusjonene blir det nok mange av når vi får høre hva som var årsak og virkning her. Men det er det litt for tidlig å ta i debatten i Stortinget, for det er det faktisk ingen av oss som vet helt presist hvordan henger sammen.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:14:04]: Det som statsråden sa til slutt her, at det vil verte ein debatt, og at ingen veit fasiten enno, det er nok riktig. Men det er iallfall slik at beredskapen er for dårleg når vi no kan risikere at fleire bruer kan ramle ned – fordi det er bygd fleire med litt av samme metodikk, og ein er usikker på om dette kan føre til fleire slike ulykker. Då ser vi at vi kanskje har for dårleg beredskap rundt det, og at vi har for lite system for å kunne bygge sånne mellombelse bruer raskt, med tanke på at vi kan få meir ras og meir påverknad på veg framover. Så eg er oppteken av beredskapen. Har statsråden teke nokre grep for å styrkje beredskapen, for å styrkje moglegheita til å kunne etablere mellombelse bruer raskare enn det vi ser i dette tilfellet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:14:55]: Jeg sa i mitt innlegg at de ulike departementene har satt seg ned sammen for å se hvordan vi kunne løse denne situasjonen så raskt som mulig, og det er naturlig at vi trekker veksler på den erfaringen inn i eventuelt framtidige hendelser.

Når det er sagt, så er jo dette en ganske spesifikk hendelse. Det er ikke hverdagskost. Det har riktignok

også vært andre hendelser, men med litt ulik type konstruksjoner, og da har det vist seg at vi har hatt det materiellet som skulle til for å sette opp midlertidig bru ganske raskt. Her er vi i en situasjon hvor det er et ganske langt bruspenn over en elv med ganske mye strøm, og det er andre ting og interesser i tillegg som har måttet vektlegges i prosessen. Så dette er nok ikke en helt hverdagslig hendelse, nær sagt uansett, og denne er nok ekstra spesiell.

Mona Fagerås (SV) [14:15:56]: Den 15. august skjedde ulykken ved Tretten. Heldigvis gikk ingen menneskeliv tapt, men omkjøringsveien er lang og vanskelig, for både skolebarn og næringsliv og har skapt problemer i lokalsamfunnet. Målet for alle må være at vi får på plass en midlertidig bru litt fort. Mitt spørsmål til ministeren går på om ministeren er fornøyd med at det nå har tatt snart fire måneder før en midlertidig bru kommer på plass – og kanskje enda lenger.

Som gammel lærer er jeg opptatt av hva vi har lært. Man bør jo lære av sine erfaringer, slik at vi ikke gjør samme feilen på nytt, og at det ikke neste gang det skjer en ulykke, skal ta like lang tid. Tror ministeren at det vil gå like lang tid neste gang?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:16:53]: Jeg tror jeg vil legge vekt på at disse hendelsene er nokså unike, og det er ikke nødvendigvis like hendelser når slike ting skjer. Jeg konstaterer at nå har det tatt lang tid å håndtere dette, og jeg er interessert i – på lik linje med representanten – å finne forbedringspunkter her. Så jeg mener det er naturlig at vi går gjennom det og ser om det er noe som kunne vært gjort annerledes for å få en raskere framdrift.

Presidenten [14:17:20]: Replikordskiftet er avsluttet.

Marit Knutsdatter Strand (Sp) [14:17:34]: Jeg vil takke for statsrådens lovord om oppfølging av brukolapsen ved Tretten.

I 1895 så brua på Tretten for første gang dagens lys, for å koble lokalsamfunnet vest og øst for Gudbrandsdalslågen sammen. Den 15. august 2022 kollapset brua i en alvorlig ulykke. Alt samme dag var statsråden på plass og uttrykte at han ville følge opp saken.

Lokalt har ordfører Jon Halvor Midtmageli stått heroisk på natt og dag for sitt lokalsamfunn. I fylket har Aud Hove stått i spissen for å sikre framdrift.

Fylkeskommunen søkte om midlertidig bru 30. september. Den 30. oktober kom svar fra Statsforvalteren om at byggingen kunne begynne. Unntaksbestemmelsen i § 48 i naturmangfoldloven gjøres gjelden-

de, med unntak «fra et vernevedtak dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig».

Her er vesentlige samfunnsinteresser helt sentrale. Det har stått en bru her i over 127 år. At det ikke er bru her nå, er unntaket.

Nå er fylkeskommunen i gang med grunnarbeidet for ny, midlertidig bru. Nye stålplatarer skal ned i grunnen og gi en sikker bruløsning, som kan stå støtt fram til en ny, permanent bru er på plass. Hvor lang tid arbeidet tar, er fortsatt uklart. Vannmengden i Lågen påvirker dette, bl.a.

På spørsmål om når brua står klar, svarer Ole Einar Fossen, enhetsleder for samferdsel i Innlandet fylkeskommune, til GD 17. november at de håper på å klare det innenfor rammen som er gitt, med tillatelse til å jobbe med brua fram til 15. april, når vårfloppen kommer.

Verneverdier er viktig, men her må ikke byråkrati og saksbehandling undergrave det faktum at en alvorlig ulykke frarøvet et lokalsamfunn kommunikasjonen deres og brua deres. Her må vi ta lærdom av prosessen og sørge for at potensielt flere hendelser som dette blir løst på en mer smidig måte. Det forventer jeg at statsråden følger opp, og jeg er glad for de signalene han gir i salen her i dag. Et samlet storting ber regjeringen så fort som mulig sikre midlertidig bru ved Tretten og sørge for at de relevante statsetatene hasterbehandler søknadene om nødvendige tillatelser og godkjenninger.

Diskusjon om endelig økonomisk oppgjør knyttet til brua må vi komme tilbake til. Vi må få visshet om hva kollapsen kom av, om det var en konstruksjonsfeil og et gjennomgående problem ved denne typen bruer. Vi ønsker mer bruk av tre i framtiden også. Flisa bru er fortsatt stengt og trenger avklaringer.

Det er ingen tvil om at denne store prøvelsen har preget folk, men også samlet lokalsamfunnet i å stå på for en ny bru. Fakkeltog m.m. har vist det.

Jeg er glad fylket er i gang med brubygging på Tretten nå.

Rune Støstad (A) [14:20:55]: Første skoledag denne høsten ble en skrekkelig opplevelse for alle som bor på Tretten. Brua over Lågen kollapset, og Tretten-samfunnet ble i realiteten delt i to. Heldigvis gikk det ikke liv. De som var på brua da den datt ned, ble berget i land. Men det kunne gått så mye verre.

For et par uker siden besøkte jeg Aurvoll skole på Tretten. Der fikk jeg prate med de fire elevene Olea, Miriam, Sjur og Edvard om Tretten bru som raste, om den lange skoleveien de har fått, og om hvordan de ikke lenger kan omgås så mye på fritiden fordi brua er borte.

Som i andre alvorlige hendelser i et lokalsamfunn blir også dette en ekstra belastning for de yngste blant oss.

Det haster å få på plass en midlertidig bru. Brukollapsen preger hele samfunnet. Jeg har også besøkt næringsaktører på Tretten og pratet med folk som bor der. Det de frykter mest nå, er den smale baksideveien, som er den eneste forbindelsen for mange – privatpersoner, skolebusser, tungtransport og arbeidsfolk som skal til og fra jobb. Når vi nå går vinteren i møte, er det mange som frykter ulykker på den smale omkjøringsveien. Derfor blir vintervedlikeholdet ekstra viktig i år.

Det er bra at statsråden engasjerer seg i saken, og ikke minst at han tok initiativ til koordineringsmøte med de ulike departementene. Både fylkeskommunen, Øyer kommune og andre involverte parter jobber intenst og godt med saken, og statsrådets engasjement bidrar til at koordineringen blir enda bedre.

Det vakte nasjonal oppmerksomhet da brua kollapset, og det er bra at saken får sin belysning også her i denne salen. Vedtaket i dag har kanskje ikke all verdens betydning, for som statsråden har sagt: Nå er godkjenningen på plass, og arbeidet er allerede i gang.

Det er satt ned en havarikommisjon som undersøker kollapsen, for vi må ha svar på hva som gikk galt. Når det arbeidet er ferdig, blir det også enklere å prate om hvem som har ansvaret, og hvem som skal ta regningen for en permanent bru. Det viktigste nå er å sørge for at folk på Tretten får en midlertidig og trygg bru. Fristen er 15. april, og det er viktig at alle involverte parter bidrar til at vi kan kjøre over en ny bru innen den fristen, og at de unge på Tretten kan gå over elva og over brua igjen for å møte vennene sine på fritiden.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:24:04]: Jeg var 15 minutter unna Tretten da jeg fikk høre på radioen at brua over elva på Tretten hadde kollapset – jeg var på vei til Arendalsuka. Jeg må si at jeg hadde litt problemer med å finne ut hvor denne bru var, ikke fordi jeg ikke visste at det var en fin trebru på Tretten, men jeg hadde store problemer med å forstå at en ti år gammel bru hadde kollapset så brutalt som den hadde gjort.

Da jeg passerte brua etter hvert, så jeg at det var alvorlig, en sak som kunne ha fått en helt annen utgang enn det den fikk, i og med at det bare var brua som datt sammen.

Det er svært viktig i slike situasjoner, som på Tretten da brua kollapset, at alle parter raskt får den samme situasjonsforståelsen. Tidsfaktoren var kritisk her, og tidsfaktoren vil være kritisk også i framtiden. Det tror jeg alle må ta lærdom av.

Målet må være at et lokalsamfunn skal unngå å bruke uegnede og lange omkjøringsveier. En midlertidig bruforbindelse har vært og er den eneste løsningen for å

oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet og framkommelighet i dette området. Det har alle vært enige om, og det er bra. Det har med situasjonsforståelse å gjøre.

Det haster fortsatt med å få brua på plass for å unngå farlige situasjoner med fare for ulykker. Baksidevegen i Gudbrandsdalen er som baksideveier flest, de er kronglete, de er smale, de er ikke egnet for tungtrafikk – og man har Tine på den andre siden av brua. Det er alvorlig når to biler ikke kan møtes når det begynner å bli glatt.

Nå er alle avklaringer gjort, men det må være lov til å stille spørsmål ved om det gikk fort nok da det dreide seg om å sette opp en midlertidig bru for å erstatte en fast bruforbindelse. Når det er sagt, så er det én ting som gjelder nå, og det er å få på plass brua så fort som mulig nå når alle avklaringer er gjort. Den jobben gjenstår, og jeg er sikker på at alle vil gjøre sitt beste for å få på plass en god løsning for Tretten bru, slik at lokalsamfunnet kan begynne å fungere slik som det har gjort tidligere.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [14:26:59]: Mye godt og klokt er sagt om Tretten, både av representanter og statsråd, så jeg tenkte vi kunne avslutte med tre viktige refleksjoner om hva vi kan lære av dette om infrastruktur generelt.

For det første ser vi at en fylkesvei er en helt avgjørende hverdagsvei for befolkningen og lokalsamfunnet og for industrien og næringslivet. For det andre vet vi at fylkesveiene i Norge har den største ulykkesrisikoen blant veier. Det er også bl.a. fordi vi ikke har vært flinke nok til å prioritere oppgradering og vedlikehold av disse. Det spiller litt tilbake på den saken vi hadde tidligere i dag, hvor vi snakket om hvordan vi kan ta vare på jernbaneinfrastrukturen. Det er jo et paradoks at da tidligere finansminister Jan Tore Sanner la fram perspektivmeldingen, viste den ganske klart at Norge, av sammenlignbare land, er det landet i Europa som bruker aller mest penger på transportinfrastruktur. Samtidig har vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene gått betydelig opp. Det samme har det gjort på jernbanen, og vi vet at det er et betydelig behov for bruvedlikehold i hele landet, enten det er på Østlandet, som i dette tilfellet, i Nord-Norge, som vi har sett før, eller på Vestlandet – og vi kan tenke på rassikring på Vestlandet i samme åndedrag.

Der er regjeringen nå veldig klokkeklar. I utredningsoppdraget til NTP har regjeringen sagt at det blir en betydelig viktigere oppgave å prioritere opp å ta vare på det vi har av infrastruktur, og det er en veldig moderne tankegang. Når vi kombinerer det med den saken vi behandlet tidligere i dag, om autonomi, kan vi utnytte kapasiteten på eksisterende infrastruktur på en klok måte. Da blir det desto viktigere å ta vare på den kapasiteten og transportinfrastrukturen som vi har. Det er mo-

derne politikk og ekstremt god politikk for trygg økonomisk styring.

Et siste poeng – som om dette ikke var nok, for dette er jo et kinderegg – er undersøkelser blant bilistene. Hva sier folk i Norge som er opptatt av sikkerhet på veiene? Jo, NAF har gjort en undersøkelse blant sine medlemmer, og et klart flertall sier at det er viktigere å ta vare på, vedlikeholde og utbedre eksisterende veier enn å bygge nye veitraseer. Det er tilbakemeldingen til oss som storting fra flertallet av landets bilister. Det er en klok tilbakemelding. Det er en god tilbakemelding om at prioriteringen må gå i den retning. Da er det verdt å merke seg det representanten Støstad sa. En kollapset bru har delt lokalsamfunnet i to. Men vi kan bruke den kunnskapen som vi nå har, til ikke å dele Stortinget i to, men å forene Stortinget i ett om at vedlikehold, drift og sikkerhet må være hovedprioritet i en moderne transportpolitikk for sikkerhet og klok økonomisk styring.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:30:10]: Representanten Sandtrøen har ei eiga evne til å kome på talarstolen igjen. Det var ikkje noko gale i innlegget. Det var eigentleg berre det at han minte meg på ein del område, bl.a. det han seier om at vedlikehald og dei områda er det viktigaste.

Ja, det er veldig viktig, men i dette tilfellet er det ei rimeleg ny bru som har ramla ned. Altså: Slikt bruverk skal vare i 75 år. Når vi ser at så pass nye bruverk ramlar i hop – det har skjedd også tidlegare – er det verkeleg eit varsku som eg inderleg håpar statsråden tek fatt i, og det har statsråden eigentleg sagt ein del om i dag. Det er eg ganske glad for, for det er heilt nødvendig – ein må byggje godt nok, ein må byggje solid, ein må bruke kjend teknologi, ein må ikkje leike seg med ting som kan vere fancy og flott.

Det er slikt eg ser ganske mykje i mange andre byggverk – ein skal byggje passivhus og andre limtregreier i alle variantar. Byggfolk riv seg i det håret dei har, for det er greinalaust, det! Ein byggjer på seg problem, og her har ein bygd på seg eit problem. Når steinbruene, som er 50 eller 100 år, framleis står, og ein byggjer trebruer som ramlar ned før dei har passert ti år, byggjer ein på seg problem.

Mottoet og dei tre viktigast tinga – vedlikehald er eg einig med representanten frå Arbeidarpartiet i at er viktig, men vi snakkar ikkje om det når det er omtrent nye bruer – er: Byggje godt nok, byggje solid og bruke kjend teknologi. Ein må gjere det ordentleg og ikkje drive med noko mikkmakk og gjere ting så utruleg fancy. Det funkar ikkje, folkens. Det er kanskje ikkje lov å seie i Stortinget, president, men det funkar ikkje. Eg trur faktisk at det som funkar, er å gjere ting solid og vere nøyaktig på det ein gjer.

Og vi ser, når det gjeld vedlikehald også, at med dei kjende teknologiane i stein, betong og stål har ein langt lågare vedlikehaldsbehov enn på ein heil del nymotens greier. Eg har snakka med mange fagfolk, og eg har halde på med å byggje bruer i Møre og Romsdal i over 20 år. Det har aldri falle meg inn å blande inn tre og stål. Og det er ganske mange som seier at eitt materiale er dødt, eit anna lever. Då treng ein eigentleg ikkje å vere rakettforskar for å skjønne at dette går gale. Viss ein puttar det ned i vatn i tillegg, har ein altså gjort det heilt store.

Men ok – bygg godt nok, sterkt nok, solid og med kjend teknologi så vert det mindre vedlikehald, og vi får færre bruer som ramlar ned.

Marit Knutsdatter Strand (Sp) [14:33:17]: Jeg skal prøve å ikke bidra til å forlenge debatten ytterligere, men jeg må uttrykke en viss avstand fra det representanten Sve sier her.

Senterpartiet er av den klare oppfatning at bruk av tre er hensiktsmessig, framtidsrettet og klokt. Så har Vegdirektoratet nå gitt uttrykk for at en del bruer i treverk skal revurderes, og jeg mener det er et viktig poeng å ha en faglig, konstruktiv diskusjon rundt hva som er trygt, godt og varig. Men jeg vil ta avstand fra at man nå lager en viss skremsele rundt en trebru. Det finnes ekstremt mange trygge, gode trebruer, og det skal vi også ha for framtiden.

Jeg ser fram til statsrådens videre arbeid for å følge opp arbeidet her og takker for debatten.

Presidenten [14:34:11]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

Sak nr. 11 [14.34.15]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvistene mellom Utdanningsforbundet, Skolenes landsforbund og Norsk Lektorlag og KS i forbindelse med hovedoppgjøret i 2022 (Innst. 65 L (2022–2023), jf. Prop. 3 L (2022–2023))

Presidenten [14.34.32]: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen 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 tre 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.

Anna Molberg (H) [14.34.56] (ordfører for saken): Takk til komiteen for samarbeidet i denne saken. Vi har her behandlet proposisjonen om at arbeidstvistene i

forbindelse med hovedoppgjøret i år mellom Utdanningsforbundet, Skolenes landsforbund og Norsk Lektorlag på arbeidstakersiden og KS på arbeidsgiversiden skal avgjøres av rikslønnsnemnda.

Regjeringen besluttet 27. september å gripe inn i konflikten med tvungen lønnsnemnd på grunnlag av mottatte rapporteringer fra Kunnskapsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet fordi partene bekreftet at de ikke så noen mulighet for å komme til enighet i tvistene. På anmodning fra statsråden sa arbeidstakerne seg villige til å gjenoppta arbeidet, slik at streiken ble avsluttet.

På vegne av Høyre vil jeg si at vi støtter regjeringens beslutning. Vi legger til grunn den informasjonen ulike departementer har innhentet i forbindelse med streiken, og de vurderinger som er gjort av hensyn til alvorlige samfunnsmessige konsekvenser i denne saken.

Det vises til at regjeringen har gjort en samlet vurdering av streikens konsekvenser for barn og unges opplæringstilbud, psykososiale miljø og psykiske helse. Departementet hadde mottatt en rekke alvorlige bekymringsmeldinger per 27. september, og konsekvensene ble stadig mer alvorlige jo lenger streikene varte. I lys av dette og at situasjonen mellom partene syntes å være fullstendig fastlåst, vurderte departementet at streikene medførte samfunnsmessige konsekvenser av en så alvorlig karakter at det ville være uforsvarlig å ikke gripe inn i konfliktene.

Det overlates da til rikslønnsnemnda å avgjøre tvistene. For ordens skyld vil jeg vise til regjeringens vurdering opp mot flere av ILO-konvensjonene som verner organisasjonsfriheten og streikeretten, der man har konkludert med at et vedtak om tvungen lønnsnemnd i de omhandlede arbeidstvistene er innenfor rammen av de konvensjonene Norge har ratifisert.

Tuva Moflag (A) [14:37:29]: Kjernen i den norske arbeidslivsmodellen er sterke parter i arbeidslivet og å bygge på at lønnsoppgjøret er partenes ansvar. Retten til å streike for bedre lønns- og arbeidsvilkår er en grunnleggende rettighet for norske arbeidstakere. Internasjonale konvensjoner som Norge er bundet av, stiller strenge krav for inngrep i den etablerte streikeretten. Fra Stortingets side må vi forutsette at forvaltningen, før en konflikt stanses med tvungen lønnsnemnd, sørger for at saken er så godt opplyst som mulig. Det faglige rådet statsråden får før det tas en beslutning om tvungen lønnsnemnd, må belyse alle relevante spørsmål og bygge på korrekt faktum. Dette har også statsråden og embetsverket i departementet uttrykt en klar forventning om.

I denne saken har Arbeids- og inkluderingsdepartementet opplyst at beslutningen om tvungen lønnsnem-

nd baserte seg på en samlet vurdering av den fastlåste forhandlingssituasjonen i norgeshistoriens lengste lærerstreik. Rapporter fra fagmyndighetene viste at den 111 dager lange streikens alvorlige konsekvenser for barn og unges opplæringstilbud, psykososiale miljø og psykiske helse i etterkant av pandemien lå til grunn for beslutningen.

Arbeiderpartiet tar til etterretning departementets redegjørelse for forholdene som lå til grunn for denne beslutningen og støtter forslaget om at arbeidstvisten skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:39:34]: Streik som virkemiddel i arbeidstvister må vernes om, også når det er i det offentlige. Situasjonen vi sto overfor her, var av følgende faktum: Det var en streik som hadde pågått i tre måneder, fra den 20. juni til den 27. september. Den 20. september var over 8 500 medlemmer i streik. 72 000 elever var berørt. Det var varslet opptrapping, og det var en helt fastlåst situasjon. Etter tre måneder var berørte elever i en særlig sårbar situasjon. Dette er den korte, nøkterne begrunnelsen for at Senterpartiet støtter regjeringas forslag om at arbeidstvisten avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Kommunenes Sentralforbund representerer arbeidsgiversiden. Denne streiken har gjort forholdet mellom KS og arbeidstakerorganisasjonene Utdanningsforbundet, Skolenes landsforbund og Norsk Lektorlag enda dårligere.

Jeg vil understreke at regjeringa etter denne lønnsforhandlingen har et ekstra ansvar overfor partene, slik at konfliktene dempes fram til neste års oppgjør.

Et lavt konfliktnivå i arbeidslivet krever godt samarbeid, felles mål og en felles virkelighetsforståelse. Derfor er det viktig å gjenreise nødvendig tillit og bidra til en videreutvikling av avtale- og forhandlingssystemet i KS-området slik at en stor gruppe, som lærernes sentrale lønnsutvikling, ivaretas, at konfliktnivået reduseres, og at frontfagsmodellen ikke undergraves. Dette er det vesentlig at vi får fram, og derfor må en også ta hensyn til barn og unges opplæring og helse, sånn at en kan balansere de ulike interessene så langt.

Kirsti Bergstø (SV) [14:41:53] (komiteens leder): Streiker har formet vårt samfunn. Organiserte arbeidfolks aller sterkeste kampmiddel, nemlig å legge ned arbeidet sitt, har ført til bedring av arbeidfolks liv, hverdag og arbeidsforhold. Det ser vi både når det gjelder lønn og når det gjelder fordeling av goder i samfunnet, velferd, trygghet, fellesskap. Gjennom kollektiv kamp har alle fått det bedre av at noen har gått i front og tatt den kampen. Derfor er det stor grunn til å takke dem som har stått i denne krevende situasjonen det er å være i konflikt og være i streik. Det vet vi er tøft, og det er

gjennom kamper at historien har gitt framskritt for vanlige folk. Dette gir god grunn til å verne om streikeretten og også til å være kritisk til bruk av tvungen lønnsnemnd. Det skal mye til for å gå til det drastiske skrittet det er å avbryte en streik. Det valgte regjeringen som kjent å gjøre i lærerstreiken, og det er bakgrunnen for behandlingen i dag.

Vi fra SVs side mener det var et tynt grunnlag å bruke tvungen lønnsnemnd på. Derfor støtter vi ikke det. Det er klart at vi så også at det var en krevende situasjon for de mange barn og unge som ikke fikk skoledagen sin som vanlig. Og det er klart at det er bekymringsmeldinger som bør tas på alvor. Det må først og fremst tas på alvor ved å styrke hverdagen i skolen, styrke den med flere lærere i barnas hverdag. Men vi kan ikke se at grunnlaget om liv og helse og dype samfunnsmessige forhold lå til grunn for å gå til noe så drastisk som å avbryte streiken gjennom tvungen lønnsnemnd.

Det har vakt veldig kraftige reaksjoner blant de organisasjonene som har tatt sine medlemmer ut i streik. Jeg vil understreke et av poengene i representanten Lundteigens innlegg om at her må tillit bygges opp. Her er det mye som må repareres. Først og fremst er det viktig fra SVs side nå å vise at det er klart at unger skal ha rett til å gå på skole. Her mener vi at streiken har blitt avlyst på et for tynt grunnlag, og det har vi behov for å uttrykke i dag og stemmer imot.

Mimir Kristjánsson (R) [14:45:02]: Det er drastisk i et fritt samfunn når staten griper inn og stopper en streik. Vi har regler i Norge for tvungen lønnsnemnd, men alle partiene i denne sal tror jeg er enige om at det skal være ekstremt gode grunner for å bruke det virkemidlet, for å stoppe det som er en helt lovlig streik, slik som det nå var i skolen og fra lærerne.

Dette er en ganske mørk dag for streikeretten i Norge. Det er med god grunn at både Skolenes landsforbund og Utdanningsforbundet spør seg om hvilken reell streikerett lærere står igjen med dersom streiker i skolen kan avbrytes på dette grunnlaget.

For at man skal kunne avbryte en streik, kreves det enten fare for liv og helse eller at hele eller store deler av befolkningen skal være i fare, og at man skal ha alvorlige samfunnskonsekvenser på grunn av det. Det er vanskelig å se i den begrunnelsen som er sendt ut fra regjeringen, at disse hensynene er begrunnet på en skikkelig måte.

Det henvises på den ene siden til barn og unges psykiske helse og velvære. Det er ingen grunn til å tvile på at det er alvorlige ting, men det er grunn til å spørre om lærerne og skolene har eneansvar for det, eller om ikke de som er streikens motpart – KS, kommunene, og ikke minst staten selv – heller enn å gripe inn med tvungen

lønnsnemnd, skulle grepet inn med avbøtende tiltak som sikret barn og unges psykiske helse til tross for at de ikke fikk opplæring på skolen. Meg bekjent er ikke lærerne eneansvarlige for norske barn og unges psykiske helse.

For det andre anføres det at streiken var fastlåst. Ja, streiken var fastlåst, men det er ikke noen begrunnelse for å stoppe streiken med tvungen lønnsnemnd. Fastlåste streiker skal jo partene løse når det etter hvert blir tydelig for dem at de er så fastlåste at man må komme til forhandlingsbordet og finne løsninger. Fastlåste streiker er ikke i seg selv noe grunnlag for å gripe inn i streiken på denne måten.

Og til sist, og kanskje det mest bekymringsfulle, heter det i begrunnelsen at dette har gått ut over barn og unges opplæringstilbud. Det vil enhver streik i norsk skole gjøre. Uansett hvilken gruppe i norsk skole som stenger en skole, vil det gå ut over barn og unges opplæringstilbud. Så dersom det er denne regjeringens politikk at streiker som er fastlåste og går ut over barn og unges opplæringstilbud, må stoppes med tvungen lønnsnemnd, er det god grunn til å spørre om hvilken reell streikerett lærere har. Og det er grunnen til at Rødt kommer til å stemme mot denne proposisjonen i dag.

Sveinung Rotevatn (V) [14:48:24]: Venstre støttar bruk av tvungen lønnsnemnd når det er nødvendig, og vi meiner at det generelt vert brukt med varsemd, og at streikeretten står støtt i dette landet. Eg kan ikkje hugse, så lenge eg har vore medlem i Venstre, at vi har stemt imot ei tvungen lønnsnemnd i Stortinget. Men i dag gjer vi det, og det krev ei grunnngjeving eller snarare sagt: Det å føreslå tvungen lønnsnemnd krev ei solid grunnngjeving frå regjeringa, og det synest eg ikkje vi har fått. Tvert imot, i denne saka synest eg at grunnngjevinga for å gå til tvungen lønnsnemnd er tynn. Ho er mangelfull, og ho er diffus.

Det skal sitje langt inne å erklære ein streik for ulovleg. Liv og helse veg tungt. Store og breie samfunnsinteresser veg tungt. Men streikar har konsekvensar, også denne streiken. Sjølv sagt får ein stor lærarstreik negative konsekvensar for elevane, og eg tvilar ikkje på at ein del av dei uromeldingane som kom, var reelle. Eg tvilar heller ikkje på at det var auka pågang til ulike helsetilbod for barn og unge, men det kan ein vanskeleg halde lærarane ansvarlege for. Det er det offentlege sitt ansvar å sørge for at ein har eit robust helsetilbod, og det er vanskeleg å sjå at det auka trykket som her vert beskrive, var så uhandterleg eller alvorleg at ein ikkje burde klare å handtere det frå det offentlege si side. Då trur eg at det er mykje meir i den tilleggsgrunnngjevinga som fleirtalet i komiteen gjev til kjenne, nemleg at «situasjonen mellom partene synes å være helt fastlåst».

Det er det ikkje vanskeleg å vere einig i, men det er jo sjølv sagt ikkje eit tilstrekkelig vilkår for å avbryte ein streik. Det regjeringa har gjort, er i realiteten å skyve på problemet, fordi konflikten mellom lærarane og KS har ikkje forsvunne med denne tvungne lønnsnemnda. Ein treng neppe vere spåmann for å sjå for seg at ein fort kan ende opp i nøyaktig same situasjon rundt neste sving.

Lærarane er frustrerte. Mange eg snakkar med, føler at dei ikkje lenger har ein reell streikerett når ein legg lista for tvungen lønnsnemnd på dette nivået. Det bør ein ta på alvor. Eg synest det er skuffande at regjeringsspartia og Høgre og Framstegspartiet ikkje tek det på større alvor enn det den kortfatta komitéinnstillinga her tilseier.

Til sist vil eg seie at Venstre også er uroa for elevane. Streiken har hatt konsekvensar. Vi sit framleis igjen med tapt læring og eit etterslep, og det er det regjeringa sitt ansvar å ordne opp i. Dei kom ikkje med nokon tiltak medan streiken føregjekk. Eg kan ikkje sjå at det har skjedd noko i ettertid heller, og det er der det reelle problemet ligg.

Presidenten [14:51:26]: Det blir da ringt til votering. Debatten i sak nr. 11 fortsetter etter voteringen.

Votering

Svein Harberg hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten [15:00:39]: Stortinget er da klar til å gå til votering, og vi voterer først over gjenstående saker fra torsdag 24. november, dagsorden nr. 22.

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

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mímir Kristjánsson og Tobias Drevland Lund om et mer tilgjengelig Nav (Innst. 62 S (2022–2023), jf. Dokument 8:1 S (2022–2023))

Presidenten [15:00:52]: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Mímir Kristjánsson på vegne av Rødt.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til retningslinjer som sørger for at de svakeste brukerne er sikret et tilgjengelig og åpent Nav, herunder nasjonale krav til åpningstider for drop-in-besøk. Slike retningslinjer skal utarbeides i samarbeid med de ansatte i tråd med prinsippene bak regjeringens tillitsreform. Stortinget ber regjeringen sikre at Arbeids- og velferdsetaten har tilstrekkelige ressurser til å gjennomføre disse endringene.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som pålegger kommunene å opprette lokale vakttelefoner som gjør det mulig å komme i kontakt med Arbeids- og velferdsetaten. Stortinget ber regjeringen sikre at kommunene har de nødvendige ressursene til å gjennomføre disse endringene.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Rødt ble med 95 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.12)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen sørge for at alle landets Nav-kontor har en åpningstid og tilgjengelighet som sikrer brukere som ikke kan eller ikke er komfortable med å benytte seg av digitale og selvbetjente løsninger.

Presidenten [15:01:36]: Rødt har varslet subsidiær støtte til innstillingen.

Alle øvrige partier har varslet støtte til innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingvild Wettrhus Thorsvik, Guri Melby og Abid Raja om å sikre oppreisning til mennesker som har vært utsatt for ulovlig tvangsmiddelbruk (Innst. 45 S (2022–2023), jf. Dokument 8:159 S (2021–2022))

Presidenten [15:01:56]: Under debatten har Andreas Sjalg Unneland satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en forskrift som sikrer at mennesker som har blitt utsatt for ulovlig tvangsmiddelbruk i mindre narkotikasaker, blir gitt oppreisning i disse sakene uten en rimelighetsvurdering.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:159 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingvild Wettrhus Thorsvik, Guri Melby og Abid Raja om å sikre oppreisning til mennesker som har vært utsatt for ulovlig tvangsmiddelbruk – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 82 mot 19 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.40)

Votering i sak nr. 8, debattert 24. november 2022

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om en norsk offentlig utredning om politiskandalen (Innst. 57 S (2022–2023), jf. Dokument 8:232 S (2021–2022))

Presidenten [15:02:58]: Under debatten har Andreas Sjalg Unneland satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen nedsette et offentlig utvalg som skal granske hvordan norsk politi og påtalemyndighet i årevis feiltolket loven rundt ransakelse av personer i mindre alvorlige narkotikasaker, og foreslå endringer som gjør at man kan unngå at lignende feil oppstår i fremtiden.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:232 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om en norsk offentlig utredning om politiskandalen – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 82 mot 19 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.34)

Votering i sak nr. 9, debattert 24. november 2022

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby og Ingvild Wettrhus Thorsvik om klagemulighet etter avslag på innsyn etter offentlighetsloven (Innst. 59 S (2022–2023), jf. Dokument 8:169 S (2021–2022))

Presidenten [15:03:51]: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Andreas Sjalg Unneland på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Ingvild Wettrhus Thorsvik på vegne av Venstre

Det votes over forslag nr. 2, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en lovproposisjon som sørger for at dersom noen klager til et departement på et avslag på en innsynsbegjæring, skal det ikke blokkere for at en tilsvarende klage fra en annen part også kan behandles av Sivilombudet.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble med 90 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.12)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:169 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby og Ingvild Wettrhus Thorsvik om klagemulighet etter avslag på innsyn etter offentlighetsloven – vedtas ikke.

Presidenten [15:04:36]: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede et eget uavhengig klageorgan for innsynsbegjæringer under offentlighetsloven.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 82 mot 19 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.51)

Votering i sak nr. 10, debattert 24. november 2022

Innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Olaug Vervik Bollestad og Dag-Inge Ulstein om forsterket innsats for å bekjempe menneskehandel, vår tids slaveri (Innst. 56 S (2022–2023), jf. Dokument 8:235 S (2021–2022))

Presidenten [15:05:10]: Under debatten er det satt fram i alt tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Tor André Johnsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 2 og 3, fra Andreas Sjalg Unneland på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre

Det votes over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme de nødvendige lovendringsforslag for å sikre kontroll med hvilke personer som på frivillig basis får arbeide med ukrainske flyktninger, og forhindre at personer med en historikk som overgriper får utføre slikt arbeid.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 86 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.31)

Presidenten [15:05:40]: Det votes over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle politidistrikt har dedikerte etterforskningsteam mot menneskehandel.»

Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 81 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.53)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:235 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Olaug Vervik Bollestad og Dag-Inge Ulstein om forsterket innsats for å bekjempe menneskehandel, vår tids slaveri – vedtas ikke.

Presidenten [15:06:20]: Det votes over alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen lage en ny og forpliktende handlingsplan mot menneskehandel.»

Bak innstillingen står Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Fremskrittspartiet.

Høyre, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 59 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.42)

Presidenten [15:07:26]: Stortinget går da til votering over sakene nr. 1–9 på dagens kart.

Votering i sakene nr. 1 og 2, debattert 29. november 2022

Presidenten [15:07:36]: Sakene nr. 1 og 2 er andre gangs behandling av lover og gjelder lovvedtakene 4 og 5.

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

Votering i sak nr. 3, debattert 29. november 2022

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i stiftelsesloven (opphøvelse av boligstiftelser opprettet av kommuner) (Innst. 73 L (2022–2023), jf. Prop. 135 L (2021–2022))

Presidenten [15:08:02]: Under debatten er det satt fram i alt fire forslag. Det er forslagene nr. 1–4, fra Grete Wold på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Det votes over forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Prop. 135 L (2021–2022) sendes tilbake til regjeringen.»

Votering:

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

(Voteringsutskrift kl. 15.08.21)

Presidenten [15:08:29]: Det votes over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med nytt lovforslag med en grundigere gjennomgang med vekt på de boligsosiale aspektene. Spesielt må beboerne sine synspunkt veies inn i vurderingene. I utarbeidelsen av et nytt lovforslag skal også alternative måter å bistå kommunene ved problemstillinger knyttet til boligstiftelser utredes. Herunder må det ses på krav om antall medlemmer i stiftelsenes styre, forslag til rammer for omstillingsmidler for universell utforming og energieffektivisering, og gjeninnføring og bedring av økonomiske og juridiske rammer som gjør stiftelsesformen mer egnet til å utføre kommunale oppgaver.»

Votering:

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

(Voteringsutskrift kl. 15.08.39)

Presidenten [15:08:47]: Det votes over forslagene nr. 3 og 4, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide sosiale og miljømessige krav som må ligge til grunn før en kommune kan gå til oppheving av boligstiftelser under det gjeldende lovforslaget, herunder mislighold av vedlikehold, dårlige boligsosiale forhold, mislighold av kapital og manglende etterfølgelse av energieffektivisering og universell utforming, dersom tilfredsstillende støtteordninger på disse områdene er tilgjengelig for den enkelte boligstiftelse.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at foreslått § 55 c i stiftelsesloven, jf. Prop. 135 L (2021–2022), pålegger kommuner å utrede konsekvenser for leieboere/brukere av stiftelsens boliger før de treffer vedtak etter foreslått § 55 b.»

Votering:

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

(Voteringsutskrift kl. 15.08.57)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

A.

L o v

om endringer i stiftelsesloven (opphevelse av boligstiftelser opprettet av kommuner)

I

I lov 15. juni 2001 nr. 59 om stiftelser gjøres følgende endringer:

Nytt kapittel 6 A skal lyde:

Kapittel 6 A. Opphevelse av boligstiftelser som er opprettet av kommuner

§ 55 a *Virkeområde*

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder for stiftelser som

- a. har til formål å skaffe boliger til personer som ikke kan ivareta sine interesser på boligmarkedet, og derfor trenger bistand til å skaffe eller beholde egnet bolig, og
- b. er opprettet av én eller flere kommuner.

Ved opphevelse av boligstiftelser etter reglene i dette kapitlet gjelder ikke kapittel 6.

§ 55 b *Vedtak om opphevelse. Melding til Stiftelsesregisteret*

En kommune som har opprettet en stiftelse som nevnt i § 55 a, kan innen 31. desember 2028 treffe vedtak om at stiftelsen skal oppheves med de virkninger som følger av § 55 e. Dersom stiftelsen er opprettet av flere kommuner, må vedtaket treffes av samtlige av disse kommunene. Hvis oppretterkommunen har opphørt å eksistere, er det kommunen eller kommunene hvis areal dekker oppretterkommunen, som kan treffe vedtak om opphevelse.

Vedtak om opphevelse skal meldes til Stiftelsesregisteret uten ugrunnet opphold. Vedlagt meldingen skal følge rapport, vedlegg til rapporten og uttalelser fra styret og ansatte i stiftelsen, jf. § 55 c. Kommunen skal sørge for at alle stiftelsens kreditorer med kjent adresse så vidt mulig varsles om opphevelsen.

§ 55 c *Rapport om opphevelsen*

Før kommunen treffer vedtak etter § 55 b, skal kommunen utarbeide en rapport om opphevelsen. Rapporten skal minst angi

- a. hvordan kommunen planlegger å bruke eiendelene i stiftelsen
- b. konsekvenser for stiftelsens kreditorer
- c. konsekvenser for ansatte i stiftelsen
- d. hvordan stiftelsens eiendeler, rettigheter og forpliktelser skal overføres til kommunen
- e. plan for gjennomføring av opphevelsen
- f. fordeling av stiftelsens eiendeler, rettigheter og forpliktelser dersom stiftelsen er opprettet av to eller flere kommuner, eller dersom oppretterkommunen har opphørt å eksistere.

Som vedlegg til rapporten skal følge stiftelsens vedtekter, siste årsregnskap og eventuell årsberetning og revisjonsberetning for stiftelsen. Det samme gjelder melombalanse for stiftelsen, dersom rapporten utarbeides mer enn seks måneder etter balansedagen for det senest fastsatte årsregnskapet.

Kommunen skal forelegge rapporten med vedlegg for styret og eventuelle ansatte i stiftelsen for uttalelse. Fristen for uttalelse etter første punktum skal være minst fire uker.

En uttalelse fra styret i stiftelsen skal inngå i saksdokumentene ved den videre behandlingen i kommunen. Det samme gjelder uttalelser fra de ansatte eller representanter for de ansatte.

§ 55 d *Stiftelsestilsynets kontroll av melding om opphevelse*

Når Stiftelsestilsynet har fått melding om vedtak om opphevelse etter § 55 b annet ledd første punktum, skal det prøve om vedtaket er i samsvar med §§ 55 a til 55 c før vedtaket registreres i Stiftelsesregisteret. Dersom Stiftelsestilsynet finner at vedtaket ikke er i samsvar med de nevnte bestemmelsene, skal vedtaket nektes registrert.

§ 55 e *Ikrafttredelse av opphevelsen*

Når vedtaket om opphevelse er registrert i Stiftelsesregisteret, inntreffer følgende virkninger:

- a. stiftelsen er opphevet
- b. stiftelsens eiendeler, rettigheter og forpliktelser er overført til kommunen
- c. andre virkninger som er bestemt i rapporten etter § 55 c.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Presidenten [15:09:16]: Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 86 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.26)

Presidenten [15:09:27]: Det votes over lovens overskrift og loven i sin helhet.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 86 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.48)

Presidenten [15:10:00]: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Videre var innstilt:

B.

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om hvordan hjemmel for oppløsning av stiftelser som er etablert av kommune eller fylkeskommune sammen med boligbyggelag, kan utformes.

Presidenten [15:10:09]: Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 85 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.19)

Votering i sak nr. 4, debattert 29. november 2022

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i konkurranseloven m.m. (unntak fra offentleglova og beregning av renter) (Innst. 79 L (2022–2023), jf. Prop. 136 L (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endringer i konkurranseloven m.m. (unntak fra offentleglova og beregning av renter)

I

I lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger gjøres følgende endringer:

§ 26 første og andre ledd skal lyde:

Før saken er avsluttet gjelder ikke offentleglova i saker om overtredelse av:

- a. § 10, § 11, § 18 første ledd eller § 19 første ledd
- b. pålegg gitt i medhold av § 18 tredje eller femte ledd, § 24 første eller andre ledd eller § 25 andre ledd
- c. vedtak truffet i medhold av § 12
- d. forskrift gitt i medhold av § 14

Offentleglova gjelder heller ikke for dokumenter som er mottatt av Konkurransetilsynet i forbindelse med en lempningssøknad eller forliksforhandlinger etter § 29 a, også etter at saken er avsluttet. En sak regnes ikke som avsluttet hvis Konkurransetilsynet begjærer påtale eller påtalemyndigheten finner at offentlig påtale kreves av sterke allmenne hensyn.

Gjeldende § 26 andre ledd blir nytt tredje ledd.

§ 29 femte og sjette ledd skal lyde:

Det skal beregnes renter av overtredelsesgebyr etter første ledd i samsvar med forsinkelsesrenteloven fra det tidspunktet Konkurransetilsynets vedtak er endelig eller saken er rettskraftig avgjort. Det skal også beregnes renter av overtredelsesgebyret fra forfallstidspunktet i tredje ledd og frem til forsinkelsesrenten begynner å løpe. Rentesatsen etter andre punktum skal tilsvare den pengepolitiske styringsrenten fastsatt av Norges Bank per 1. januar det aktuelle året tillagt ett prosentpoeng. Konkurransetilsynet kan ettergi renter etter andre punktum helt eller delvis dersom vedtaket ikke er endelig eller saken ikke er rettskraftig avgjort innen tre år fra vedtak om overtredelsesgebyr ble fattet og dette ikke skyldes forhold på foretakets side.

Kongen kan ved forskrift gi nærmere regler om utmåling av overtredelsesgebyr og beregning av renter etter femte ledd.

§ 36 nytt femte ledd skal lyde:

Dersom det ikke er til hinder for forsvarlig saksbehandling, kan nemndas leder beslutte at saksforberedende avgjørelser om innsyn etter offentleglova eller forvaltningsloven kan treffes av sekretariatet. Nemndas leder kan også beslutte at klager på Konkurransetilsynets avslag på krav om innsyn og krav om dekning av sakskostnader etter forvaltningsloven skal behandles av ett nemndsmedlem.

Gjeldende § 36 femte og sjette ledd blir sjette og nytt sjuende ledd.

§ 37 nytt første ledd skal lyde:

Dersom Konkurransetilsynet ikke gir klager medhold, skal klagen og sakens øvrige dokumenter uten ugrunnet opphold oversendes Konkurransklagenemnda. Dette gjelder likevel ikke interne dokumenter etter forvaltningsloven § 18 a.

Gjeldende § 37 første ledd blir nytt tredje ledd.

II

I lov 15. desember 1967 nr. 9 om patenter skal § 50 a første ledd nytt sjette punktum lyde:

Konkurransklagenemnda behandler klager over Konkurransetilsynets vedtak etter denne paragrafen.

III

I lov 4. mars 2022 nr. 7 om nasjonale saksbehandlingsregler i saker om offentlig støtte skal § 2 første ledd nytt annet punktum lyde:

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring i norsk rett av EØS-prosedyreregler.

IV

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelser til forskjellig tid.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten [15:10:55]: Det votes over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten [15:11:00]: Lovvedtaket vil bli ført 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. 5, debattert 29. november 2022

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Seher Aydar om en skole uten profitt (Innst. 48 S (2022–2023), jf. Dokument 8:12 S (2022–2023))

Presidenten [15:11:12]: Under debatten er det satt fram i alt åtte forslag. Det er forslagene nr. 1–8, fra Hege Bae Nyholt på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Det votes over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til lovendringer som stiller krav om at privatskoler må være selveiende og ikke kan være del av et konsern.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 89 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.29)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:12 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Seher Aydar om en skole uten profitt – vedtas ikke.

Presidenten [15:12:20]: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1–6 og forslag nr. 8, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer slik at skoler som skal få statsstøtte, må ha en ikke-kommersiell formålsparagraf.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede nye organisasjonsformer for å drive private skoler, som tilrettelegger godt for ideell virksomhet og samtidig sikrer allment offentlig innsyn i bruken av offentlige midler.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som sikrer at kommunene og fylkeskommunene får økt myndighet over skolestrukturen, slik at hensynet til det offentlige skoletilbudet ivaretas ved oppretting og utvidelse av private skoletilbud.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå lovverket for private skoler for å sikre at intensjonen om at all statsstøtte skal komme elevene og studentene til gode, ivaretas bedre enn i dag. En slik gjennomgang skal ha som mål å redusere kontrollbehovet, innføre strengere sanksjoner for regelbrudd samt å hindre at videresalg av skoler og høyskoler med statsstøtte kan gjøre det mulig å hente ut privat profitt fra skoledrift.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som sikrer et regelverk som gir privatskoler meldeplikt ved salg, fusjon, fisjon og nedleggelse.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til lovendringer som klargjør at forbudet mot å overføre verdier til skolens eiere også gjelder ved salg.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som sikrer at skolens styremedlemmer ikke kan sitte i styret til selskaper som driver handel med skolen, for å motvirke handel med nærstående selskaper og hindre mulighet til å profitte på skoledriften, etter modell fra Danmark.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til innstillingen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble innstillingen bifalt med 85 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.39)

Votering i sak nr. 6, debattert 29. november 2022

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Tobias Drevland Lund om en skole for barnets beste, ikke politisk prestisje (Innst. 49 S (2022–2023), jf. Dokument 8:13 S (2022–2023))

Presidenten [15:12:58]: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Hege Bae Nyholt på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Det votes over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at nasjonale prøver gjennomføres som utvalgsprøver.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 89 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.14)

Presidenten [15:13:50]: Det votes over forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at resultatene fra de nasjonale prøvene ikke offentliggjøres på skole-, kommune- og fylkesnivå.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 87 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.00)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:13 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Tobias Drevland Lund om en skole for barnets beste, ikke politisk prestisje – vedtas ikke.

Presidenten [15:14:22]: Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 87 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.32)

Votering i sak nr. 7, debattert 29. november 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy (Innst. 55 S (2022–2023), jf. Dokument 8:273 S (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan regelverket for testing av autonome kjøretøy bedre kan bidra til teknologi- og industriutvikling i Norge.

II

Stortinget ber regjeringen sikre at det i samarbeid med industrien foreslås varierte strekninger som kan forhåndsgodkjennes for autonom kjøring.

III

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasse godkjenningprosedyren for testene.

IV

Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.

Presidenten [15:14:52]: Det votes over IV.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 46 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.04)

Presidenten [15:15:14]: Det votes over I–III.

Samtlige partier har varslet støtte til innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 8, debattert 29. november 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift (Innst. 69 S (2022–2023), jf. Dokument 8:4 S (2022–2023))

Presidenten [15:15:33]: Under debatten er det satt fram i alt fire forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Mona Fagerås på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Kristoffer Robin Haug på vegne av Miljøpartiet De Grønne

Det votes over forslag nr. 4, fra Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en egen avgift på fossildrevne privatfly for å fremme overgangen til nullutslippsfly og skape et større marked for dette. Avgiften må gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet. Det bør også gjøres unntak for småflyklubber, fallskjermklubber, veteranflymiljøer og lignende.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Miljøpartiet De Grønne ble med 86 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.57)

Presidenten [15:16:07]: Det votes over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem et forslag om forbud mot privatfly, inkludert charterflygninger med én eller få passasjerer. Forbudet må gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet. Det må også gjøre unntak for småflyklubber, fallskjermklubber, veteranflymiljøer og liknende.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.16)

Presidenten [15:16:23]: Det votes over forslagene nr. 1 og 2.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette et reduksjonsmål for luftfart på 5 pst. årlig med utgangspunkt i 2022-nivået. Avinor skal primært arbeide for at reduksjonen gjøres i utenlandsflygninger, samt i flytrafikk mellom byer hvor jernbaneforbindelsen er god.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en progressiv flypassasjeravgift som øker med antall flygninger man foretar i året. Nødvendige flyreiser i Norge der det ikke finnes gode alternativer til fly, skal skjermes fra avgiften.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 86 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.36)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:4 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift – vedtas ikke.

Presidenten [15:16:57]: Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de stemmer imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 86 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.06)

Votering i sak nr. 9, debattert 29. november 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget (Innst. 72 S (2022–2023), jf. Dokument 8:11 S (2022–2023))

Presidenten [15:17:23]: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Mona Fagerås på vegne av Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i tråd med Hurdalsplattformen, si nei til oppsplitting av jernbanen gjennom å instruere Jernbanedirektoratet om ikke å splitte opp togtilbudet på Østlandet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen slå sammen Vy og Flytoget.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 86 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.42)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:11 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget – vedtas ikke.

Presidenten [15:18:02]: Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de stemmer imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 87 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.14)

Sak nr. 12 [15:18:25]

Referat

1. (93) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i folketrygdloven mv. (synliggjøring av folkerettslige forpliktelser til trygdekoordinering) (Lovvedtak 2 (2022–2023)) – er sanksjonert under 25. november 2022
Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (94) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Arbeids- og inkluderingsdepartementet (Prop. 16 S (2022–2023))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen, unntatt kap. 671, 672, 3671 og 3672, som sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
3. (95) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Klima- og miljødepartementet (Prop. 22 S (2022–2023))
4. (96) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Olje- og energidepartementet (Prop. 27 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 3 og 4 sendes energi- og miljøkomiteen.
5. (97) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Barne- og familiedepartementet (Prop. 17 S (2022–2023))
6. (98) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Kultur- og likestillingsdepartementet (Prop. 24 S (2022–2023))
7. (99) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kathy Lie, Torgeir Knag Fylkesnes og Stina Baarne Hassel om en bedre støtteordning for organisasjoner og frivilligheten (Dokument 8:49 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 5–7 sendes familie- og kulturkomiteen.
8. (100) Endringer i skatteloven (endret formuesverdsetting av akvakulturtillatelse for inntektsåret 2022) (Prop. 30 L (2022–2023))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
9. (101) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Helse- og omsorgsdepartementet (Prop. 19 S (2022–2023))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
10. (102) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Justis- og beredskapsdepartementet (Prop. 20 S (2022–2023))
Enst.: Sendes justiskomiteen, unntatt kap. 480 og 481 samt romertall II, som sendes utenriks- og forsvarskomiteen, og kap. 490, 491 og 3490, som sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
11. (103) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Kommunal- og distriktsdepartementet (Prop. 23 S (2022–2023))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen, unntatt kap. 505, 507, 3505, 3506, 3507 og 5607, som sendes arbeids- og sosialkomiteen, og kap. 541, 542 og 543 samt romertall V, som sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

12. (104) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Grete Wold, Torgeir Knag Fylkesnes, Ingrid Fiskaa, Freddy André Øvstegård, Kirsti Bergstø og Stina Baarne Hassel om offentlige skytjenester for kommunal sektor (Dokument 8:48 S (2022–2023))
13. (105) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Seher Aydar og Tobias Drevland Lund om reversering av botidskrav og bedre vern mot partnervold (Dokument 8:50 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 12 og 13 sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
14. (106) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Landbruks- og matdepartementet (Prop. 25 S (2022–2023))
Enst.: Sendes næringskomiteen, unntatt kap. 1137, som sendes utdannings- og forskningskomiteen.
15. (107) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Nærings- og fiskeridepartementet (Prop. 26 S (2022–2023))
Enst.: Sendes næringskomiteen, unntatt kap. 923 og 3923, som sendes utdannings- og forskningskomiteen, kap. 970, som sendes transport- og kommunikasjonskomiteen, kap. 2440 og 5440, som sendes energi- og miljøkomiteen, og kap. 2540, som sendes arbeids- og sosialkomiteen.
16. (108) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Samferdselsdepartementet (Prop. 28 S (2022–2023))
17. (109) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Andreas Sjalg Unneland, Cato Brunvand Ellingsen og Mona Fagerås om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt (Dokument 8:47 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 16 og 17 sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
18. (110) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Kunnskapsdepartementet (Prop. 21 S (2022–2023))
Enst.: Sendes utdannings- og forskningskomiteen.
19. (111) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Forsvarsdepartementet (Prop. 18 S (2022–2023))
20. (112) Endringer i statsbudsjettet 2022 under Utenriksdepartementet (Prop. 29 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 19 og 20 sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Man fortsatte behandlingen av

sak nr. 11 [15:20:34]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvistene mellom Utdanningsforbundet, Skolenes landsforbund og Norsk

Lektorlag og KS i forbindelse med hovedoppgjøret i 2022 (Innst. 65 L (2022–2023), jf. Prop. 3 L (2022–2023))

Statsråd Marte Mjøs Persen [15:21:02]: Jeg vil starte med å understreke at det er svært uheldig at ansvaret for disse konfliktene blir skjøvet over på regjeringen.

Det er partene som har ansvaret for lønnsfastsettelsen gjennom forhandlinger. Når partene tar i bruk arbeidskamp, har de også et ansvar for å innrette den på en måte som gjør at det ikke oppstår fare for liv og helse eller får alvorlige samfunnsmessige konsekvenser.

Streikeretten er en grunnleggende og sentral rettighet i Norge. Terskelen for å gripe inn med tvungen lønnsnemnd både er og skal være høy. Vi må tåle at en streik medfører ulemper for en tredjepart, og en streik blant lærerne vil alltid gå ut over elevene. Men når vi når et punkt hvor konsekvensene for samfunnet og for enkeltelever blir så alvorlige at det ikke lenger er forsvarlig å la streiken fortsette, må regjeringen gripe inn.

Regjeringens beslutning baserer seg på en samlet vurdering av streikens konsekvenser for barn og unges opplæringstilbud, psykososiale miljø og psykiske helse.

Streikene varte i over 100 dager og berørte om lag 72 000 elever over hele landet, med unntak av i Oslo. Mer enn 10 000 elever hadde vært berørt i fem eller seks uker, og ca. 22 000 hadde vært berørt i fire uker.

Det at så mange barn og unge ikke får sin rett til opplæring over lang tid, er alvorlig. På det tidspunktet vi grep inn, vurderte Kunnskapsdepartementet at streiken hadde nådd et punkt hvor den hadde alvorlige konsekvenser for elevenes både faglige og sosiale læring. Elever i sårbare situasjoner ble spesielt hardt rammet, og flere elever med spesielle behov fikk ikke den tilretteleggingen de trengte.

Streikene hadde også alvorlige konsekvenser for barn og unges psykososiale miljø og psykiske helse. Elever trenger den faste strukturen skolen er. De trenger læreren sin, og de trenger medelevene sine. Når dette blir fraværende over tid, rammes elevene. Også her er elever i sårbare situasjoner spesielt utsatt. Da vi grep inn, hadde vi mottatt en rekke bekymringsmeldinger knyttet til elevers psykiske helse. Situasjonen for enkelte elever ble betegnet som alvorlig, og Helse- og omsorgsdepartementet meldte om økt pågang ved ulike helsetilbud for barn og ungdom.

Konsekvensene ble stadig mer alvorlige jo lenger streikene varte, og de ble forsterket av at streikene kom i kjølvannet av en pandemi, som i stor grad rammet mange av de samme elevene.

Jeg mener det ville vært uforsvarlig å ikke gripe inn da vi gjorde det, og jeg er glad for at flertallet i komiteen stiller seg bak regjeringens beslutning.

Presidenten [15:23:52]: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Bergstø (SV) [15:24:03]: Jeg forstår at statsråden opplever det som ubehagelig at partene ikke klarte å komme til enighet, men jeg ønsker likevel å utfordre statsråden på hvilken dokumentasjon man viser til – om liv og helse sto i fare, eller om det var samfunnsmessige forhold som gjorde det nødvendig å avbryte denne streiken.

Grunnen til at jeg spør, er at er det noe som frustrerer folk som jobber med barn, så er det at sårbare barn er tema når det er korona, det er tema når det er streik, og så er det i altfor liten grad tema ellers. Vi hører at lærerorganisasjonene frykter for streikeretten sin. Jeg vil gjerne høre statsrådens ord for hva som er den tunge dokumentasjonen som gjorde det nødvendig å gå til et så dramatisk skritt som å ty til tvungen lønnsnemnd.

Statsråd Marte Mjøs Persen [15:25:02]: Beslutningen om å gripe inn ble truffet på bakgrunn av en samlet vurdering av de samfunnsmessige konsekvensene av at mange barn og unge over lang tid ikke hadde fått den opplæringen de hadde krav på, og at mange slet psykisk som følge av tap av rutiner og normalitet.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet hadde løpende kontakt med de relevante fagdepartementene og fikk rapporter om konsekvensene av streiken for deres underliggende etater. Da regjeringen besluttet inngrep, hadde streiken nådd et punkt hvor den hadde alvorlige konsekvenser for barn og unges opplæringstilbud, og streiken hadde videre negative konsekvenser for barn og unges psykiske helse. Statsforvalteren rapporterte om både bekymringer med tanke på langtidskonsekvenser for elevenes psykiske helse og økt pågang ved ulike helsetilbud for barn og ungdom. Vi mottok også en rekke bekymringsmeldinger om alvorlige negative konsekvenser for enkeltelever.

Konsekvensene rammet utsatte barn og unge særlig hardt og ble forsterket av at streiken kom i kjølvannet av en pandemi, som også i stor grad rammet mange av de samme elevene.

Mímir Kristjánsson (R) [15:26:22]: Jeg vil først si at jeg synes det er litt underlig av statsråden å si at hun opplever at ansvaret for denne streiken er skjøvet over på regjeringen av partene. Det er jo regjeringen som har grepet inn helt frivillig. Den ene parten sier: Stopp, ikke grip inn, vi vil gjerne fortsette å streike. Så om noen har skjøvet noe over på noen, er det regjeringen som selv har skjøvet ansvaret på seg selv ved å stoppe denne lovlige streiken.

Det jeg lurar på, handler om grunnlaget for denne lønnsnemndavgjørelsen, for i statsrådets innlegg nevnes både at streiken er fastlåst, og at den går ut over faglig og sosial læring for elevene. Mitt spørsmål er: Har lærere og andre grupper i skolen i Norge egentlig reell

streikerett dersom en streik som er fastlåst, skal stoppes hvis den går ut over elevenes læring? For så vidt mitt skjønn kan hjelpe meg, betyr det at alle ganger skoler er stengt, vil en streik måtte stoppes.

Statsråd Marte Mjøs Persen [15:27:27]: Terskelen for å gripe inn i en lovlig arbeidskamp er, og skal fortsatt være, høy og skal selvfølgelig ligge innenfor alle de kravene som settes både av folkeretten og ellers. Jeg har lyst til å understreke at det er en samlet vurdering som ligger til grunn her. Terskelen for når det skal gripes inn, er ikke endret. Når jeg sier at ansvaret er skjøvet over på regjeringen, er jo det en realitet i form av at en arbeidskonflikt er partenes ansvar. Det er partenes ansvar å gjennomføre konflikten, men også til slutt å løse konflikten. Det fikk man dessverre ikke til. Beslutningen om å gripe inn ble truffet på bakgrunn av en samlet vurdering av de samfunnsmessige konsekvensene av at mange barn og unge over lang tid ikke hadde fått den opplæringen de hadde krav på, og at mange slet psykisk som følge av tap av rutiner og normalitet.

Sveinung Rotevatn (V) [15:28:44]: Norske lærarar har ført ein heilt legitim lønskamp fordi dei over tid kjenner seg kraftig nedprioriterte av KS, ein organisasjon som det – sagt i parentes – bør nemnast at er dominert og styrt av dei same regjeringspartia som i dag voterer gjennom ei tvungen lønnsnemnd. Lønspolitikken til KS er eit politisk ansvar, og tvungen lønnsnemnd er eit politisk ansvar. Det ansvaret synest eg både statsråden og stortingsfleirtalet tek lett på her i dag.

Det eg trur mange lærarar lurar på, og som eg gjerne vil høyre statsråden sitt svar på, er: Kva kunne dei ha gjort annleis i denne streiken for å unngå ei tvungen lønnsnemnd, gjeve at det var forsiktige streikeuttak, skulane var ikkje stengde, og det vart gjeve dispensasjonar der det vart søkt om det? Dei problema som oppstod – som ein grunn gav lønnsnemnda med – er i hovudsak ikkje eit ansvar for lærarane, men for helsepersonell, helsetenesta og det offentlege sjølv. Så kva kunne dei ha gjort annleis for å unngå at statsråden her skulle gripe inn med tvungen lønnsnemnd? Det trur eg mange lurar på.

Statsråd Marte Mjøs Persen [15:29:49]: Jeg vet ikke helt om det er min oppgave å spekulere i hva som kunne ha vært gjort annerledes, for da jeg måtte ta beslutningen om å gripe inn med tvungen lønnsnemnd, måtte jeg uansett forholde meg til virkeligheten slik den var den 27. september 2022. Da fikk jeg de rapportene som gjorde at det var nødvendig å gripe inn.

Lærernes primære ansvar er selvfølgelig å undervise, men skolen har likevel et veldig bredt mandat, og en viktig del av det mandatet er å skape inkluderende fellesskap som fremmer både helse, trivsel og læring for alle,

og elevene trenger den faste strukturen som er. Helsetjenestene blir nevnt her, og helsetjenestene brukte sin kapasitet – de både kunne og gjorde det – men jeg mener i hvert fall at det ville ha vært uforsvarlig kun å henvise til behandling i helsesektoren da vi fikk disse alvorlige konfliktene.

Presidenten [15:30:56]: Replikskordskiftet er omme.

Hege Bae Nyholt (R) [15:31:08]: Jeg vet at det er mange lærere som følger denne debatten – kanskje det også er noen som kommer til å se den i opptak i kveld. I Bergen sitter en gruppe av landets tillitsvalgte sammen for å se denne debatten, for å se hva vi folkevalgte sier når vi diskuterer at deres streik ble avsluttet med tvungen lønnsnemnd.

Jeg tror at vi skal ha helt klart for oss at både avgjørelsen om å avslutte streiken og en del av argumentasjonen i dag skaper frustrasjon og oppgitthet. Streiken ble avsluttet med begrunnelsen om at den medførte samfunnsmessige konsekvenser av en så alvorlig karakter at det ville være uforsvarlig å ikke gripe inn. Vi skal ta på alvor at våre barn og unge ikke har det bra, at stadig flere forteller om en hverdag med stress og dårlig psykisk helse, og det skal vi også ta på alvor når det ikke er pandemi eller streik.

Mange lærere gir uttrykk for frustrasjon knyttet til en forventning om at de utgjør hele sikkerhetsnettet for elevene. De får støtte av Thomas Benson, som er universitetslektor i samfunnsvitenskap ved Nord universitet og advokat i arbeidsrett. Han mener at regjeringen med sitt vedtak om tvungen lønnsnemnd plasserer ansvaret for elevenes psykiske helse på lærernes skuldre alene. Han sier:

«Det er å dra lærergjerningen altfor langt. Lærere har ikke riktig utdanning for å ivareta elever med alvorlige psykiske helseutfordringer.»

Jeg vil for egen regning også legge til at lærerne ofte ikke har tid til å følge opp de elevene som sliter, at det berømte laget rundt eleven ofte er tynt eller overarbeidet, at lærerne pålegges oppgaver som tar tid bort fra undervisning og tid med elevene, og – ikke minst – at de har varslet dette over lang tid.

Vi kan ikke hevde at lærerne er helt avgjørende for barn og unges psykiske og sosiale helse samtidig som vi ikke lytter til dem når de slår alarm om situasjonen i dagens skole. Fortsetter vi sånn, vil vi trolig se en enda større strøm av lærere som velger seg bort fra yrket. Vi kan ikke erklære lærere som superhelter som vi klapper for under pandemien eller gir sjokolade til i jula, samtidig som vi innskrenker yrkesgruppens streikerett, for det er nettopp det vi er i ferd med å gjøre nå.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:33:46]: Representanten Mímir Kristjánsson fra Rødt sa at det at konflikten var fastlåst, ikke var noe argument. Jeg brukte ordet «fastlåst». Det må ses i sammenheng med det jeg sa som fakta. Det var en konflikt som hadde vart i tre måneder. Over 8 500 medlemmer i skolen var ute i streik. 72 000 elever var berørt, de fikk ikke den undervisningen de trengte. Og det var varslet opptrapping av streiken. For regjeringa og Senterpartiet på Stortinget var denne situasjonen et dilemma. Det er et dilemma. Som statsråden sa, forholdt regjeringa seg til virkeligheten. Når representanten fra Venstre sier at virkeligheten kunne ha vært endret ved at helsetjenestene rundt omkring i Kommune-Norge kunne trådt inn og bistått elevene, synes jeg at en har lite kjennskap til hva som er kapasitetene i helsetjenestene, og hvilke muligheter en har for å gjøre en god jobb.

Poenget mitt er dette med dilemma. For partiet Rødt er ikke streik noe dilemma. Rødt gikk imot enhver tvungen lønnsnemnd og støttet enhver streik på 1970-tallet. Jeg husker det så godt. Det var ikke en streik som partiet Rødt ikke var for. Den gang het det Arbeidernes Kommunistparti (marxist-leninistene). Det som er viktig, er at vi i Senterpartiet står for en annen linje. Vi stiller strenge krav til bruk av tvungen lønnsnemnd, men om det er nødvendig ut fra liv og helse, må tvungen lønnsnemnd kunne brukes.

Konflikter mellom lærerorganisasjonene og arbeidsgivere har skapt en svært alvorlig situasjon med tilfellsvekt mellom partene. Da er det viktig at en ser framover. Det er også viktig å gjøre noe med det som representanten fra Rødt som kom etter Mímir Kristjánsson, nå nettopp var inne på, nemlig at lærerne har en svært krevende hverdag. Det må vi ta inn over oss og gjøre noe med – gjøre hverdagen lettere. Det er derfor jeg i mitt forrige innlegg la vekt på at vi må gjenreise en nødvendig tillit og bidra til en videreutvikling av avtale- og forhandlingssystemet i KS-området, sånn at den sentrale lønnsutviklingen til en stor gruppe som lærerne ivaretas, konfliktnivået reduseres og frontfagsmodellen ikke undergraves.

Lærerne i grunnskole og videregående skole utøver yrket i alle deler av landet, og det er avgjørende viktig at lærerne har mulighet til å gjøre en god jobb. Derfor må dette samarbeidet bedres, og en må få en felles virkelighetsforståelse. Og som sagt: Regjeringa har et ekstra ansvar for å medvirke til dette etter den konflikten som vi nå har opplevd.

Mímir Kristjánsson (R) [15:37:02]: Dette er noe som vi i Rødt erfarer ganske ofte: Først er det en vanlig debatt der man argumenterer fram og tilbake, og når man er tom for argumenter, begynner man å snakke

om hva Rødt mente på 1970-tallet. Det vil si hva Rødts forgjengere mente på 1970-tallet. Her vil Per Olaf Lundteigen vinne 10–0 over meg, for, som han sier, han husker det godt. Det gjør ikke jeg. Jeg var ikke født på 1970-tallet, og jeg har egentlig ikke ansvar for hva Rødt måtte ha ment på 1970-tallet. Men det er ikke riktig at Rødt etter at vi ble valgt inn på det norske storting i 2017, har stemt mot enhver bruk av tvungen lønnsnemnd. Det er ikke tilfelle. I andre streiker har Rødt god tatt bruk av tvungen lønnsnemnd. Det er ikke riktig at Rødt er imot systemet med tvungen lønnsnemnd. Det er ikke tilfelle. Om noen var imot det på 1970-tallet, husker kanskje Per Olaf Lundteigen det godt, men det begynner altså å bli noen år siden, og det er muligens ikke så relevant i en debatt i Norge i 2022.

Når vi går imot denne tvungne lønnsnemnden, sammen med flere andre partier som neppe sprang ut fra AKP (m-l) på 1970-tallet – jeg tror i hvert fall ikke representanten Rotevatn kjenner på det ideologiske slektskapet – er det fordi vi mener den er dårlig begrunnet. Det har vi støtte for blant lærerorganisasjonene, både Skolenes landsforbund, Lektorlaget og Utdanningsforbundet, som heller ikke er underbruk av AKP (m-l), meg bekjent.

Dette er en konkret politisk debatt om hvorvidt det er riktig å bruke tvungen lønnsnemnd i dette tilfellet. Det mener vi det ikke er. Vi mener det er tynt begrunnet. Jeg synes ikke at det statsråden sa i stad, der nøkkelbegrepet synes å være en samlet vurdering, er noe argument i seg selv. Jeg skjønner at vurderingen er samlet, det er riktig, men jeg synes vurderingen er dårlig. Det er også grunnen til at vi kommer til å stemme imot denne tvungne lønnsnemnden sammen med flere andre partier.

Presidenten [15:38:48]: Representanten Per Olaf Lundteigen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:39:03]: Jeg nevnte 1970-årene fordi det har brent seg fast så skikkelig at

det er noe en ikke glemmer. Den gangen var det ikke noe dilemma for Arbeidernes Kommunistparti (marxist-leninistene) å støtte enhver streik. Jeg setter pris på at det har blitt et dilemma for Rødt senere. Vi vurderer det dilemmaet annerledes nå, vi som støtter tvungen lønnsnemnd, og de som ikke gjør det.

Det jeg imidlertid la vekt på i mitt innlegg, er at en nå må se framover. En må gjenreise tilliten, en må få en felles virkelighetsforståelse av den situasjonen en står oppi. Alle er nå tjent med at konflikten dempes, og at lærerne får en behandling som gjør at de kan føle seg nødvendig respektert for den viktige jobben de gjør. Det skal Senterpartiet medvirke til i alt arbeid videre.

Presidenten [15:39:59]: Representanten Mímir Kristjánsson har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Mímir Kristjánsson (R) [15:40:11]: Det er nødvendig med en liten presisering: At man er motstander av tvungen lønnsnemnd, betyr ikke at man støtter en streik – like lite som at jeg vil si at de som er tilhenger av tvungen lønnsnemnd i denne streiken, er imot lærernes lønnskrav. Det som er innholdet i streiken, er jo noe som hører partene til. Spørsmålet er i hvilken grad Stortinget skal gripe inn med tvungen lønnsnemnd, og det vil alltid være et politisk spørsmål.

Når det er sagt, vil jeg slutte meg til det som representanten Per Olaf Lundteigen sa om at man nå må se framover og gjøre noe for å gjenreise tilliten som lærerne må ha til myndighetene for å bygge norsk skole. Da tror jeg at første bud for å se framover er å snakke om et annet tiår enn 1970-tallet.

Presidenten [15:40:57]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11 – og da endte jo dette delvis i skjønn forening.

Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.42.

