

- 2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

Møte tirsdag den 15. mars kl. 10

Valg av settepresidenter

President: **I n g e L ø n n i n g**

D a g s o r d e n (nr. 56)

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om innovasjonsverksemda for miljøvennlige gasskraftteknologiar mv. (Innst. S. nr. 135 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 47 (2003-2004))
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Terje Klungland, Asmund Kristoffersen, Sigvald Oppebøen Hansen og Tore Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer (Innst. S. nr. 134 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:9 (2003-2004))
3. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Per Sandberg og Lodve Solholm om erstatning etter flom (Innst. S. nr. 129 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:13 (2004-2005))
4. Innstilling frå samferdselskomiteen om å avvikle eieren til Posten Norge AS (Innst. S. nr. 132 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 34 (2004-2005))
5. Interpellasjon fra representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt til samferdselsministeren:

«Kjøretøy er en vesentlig kilde til miljøødeleggende avgasser. Det er en politisk oppgave å stimulere til at kjøretøy er minst mulig forurensende. Forskjellige teknikker for å redusere utslipp er og vil bli lansert i årene som kommer. Mye fokus er konsentrert rundt hydrogenbilen, men til nå er det bare elektriske biler og biler som kombinerer forbrenningsmotoren og elektromotoren, som er å få kjøpt i Norge. Det er viktig å stimulere til bruk av miljøvennlige biler. Forskjellige modeller for å gjøre slike kjøretøy attraktive kan brukes, fra endringer i avgiftssystemet til å gi prioritet på veien gjennom å åpne for bruk av kollektivfeltene. I Norge er det i dag bare gitt spesielle vilkår for elektriske biler, ikke for hybridbiler. Hybridløsninger er den løsningen som i alle fall på kort sikt med størst sannsynlighet vil kunne erstatte biler med forbrenningsmotor.

Hvilke tiltak vil statsråden foreslå for å stimulere til bruk av hybridbiler?»
6. Forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om at bruk av beltevogn til persontransport blir tillatt på samme måte som før ikrafttredelsen av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002 (Dokument nr. 8:56 (2004-2005))
7. Referat

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges tre settepresidenter for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Finn Martin Vallersnes, Anne Berit Andersen og Elisabeth Røbekk Nørve. – Andre forslag foreligger ikke, og Finn Martin Vallersnes, Anne Berit Andersen og Elisabeth Røbekk Nørve anses enstemmig valgt som settepresidenter for Stortingets møte i dag.

Representanten Per Erik Monsen vil fremsette et privat forslag.

Per Erik Monsen (FrP) [10:01:32]: På vegne av representantene Harald T. Nesvik, Gjermund Hagesæter og meg selv vil jeg legge fram forslag om endringer i reglene om innførselsmerverdiavgift.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om innovasjonsverksemda for miljøvennlige gasskraftteknologiar mv. (Innst. S. nr. 135 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 47 (2003-2004))

S a k n r . 2

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Terje Klungland, Asmund Kristoffersen, Sigvald Oppebøen Hansen og Tore Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer (Innst. S. nr. 134 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:9 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet og Høyre 30 minutter hver, Framskrittspartiet 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 15 minutter, Kristelig Folkeparti 15 minutter og Senterpartiet, Venstre og Kystpartiet 5 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringsringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:03:56] (ordfører for saken): Stortingsmeldingen vi i dag skal behandle, er en oppfølging av den forrige gassmeldingen og de politiske signaler som ble gitt i forbindelse med behandlingen av den. Allerede våren 2000 vedtok Stortinget å be om at det ble utarbeidet en helhetlig strategi for bruk av gass i Norge, men i de årene som er gått, har det dessverre skjedd lite på området, i alle fall fra Stortingets side.

Gassmeldingen vi nå behandler, omhandler Regjeringens politikk for økt satsing på miljøvennlig gasskraftteknologi, alternative løsninger for framføring av gass til forbruker, ulike former for finansiering av infrastruktur med statlig deltakelse samt tilrettelegging for et norsk-svensk pliktig sertifikatmarked for fornybar energi. I tillegg til dette behandles samtidig Dokument nr. 8:9 for 2003-2004 fra Arbeiderpartiet om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer.

I meldingen går det fram at et viktig element i Regjeringens energipolitikk er å satse på gasskraftverk med CO₂-håndtering, både for å sikre energiforsyningen og for å oppnå målene i klimapolitikken. Ønsket om et teknologisk gjennombrudd med hensyn til CO₂-håndtering vil etter Regjeringens mening åpne for helt andre muligheter for bruk av gass i Norge i tillegg til å gi et vesentlig bidrag til den globale miljøutviklingen. Regjeringen har satsset betydelig på å framskynde teknologiutviklingen på dette området, med den klare målsetting å få raskt på plass fullskala gasskraftverk med CO₂-håndtering. Det er opprettet et fond på 2 milliarder kr der avkastningen skal gå til forskning og utvikling på området, og vi har nylig opprettet Gassnova, som skal ivareta den statlige innovasjonsvirksomheten samt gi støtte til pilotanlegg og teknologiutvikling for CO₂-håndteringsprosjekter. Regjeringen har i tillegg som målsetting å ta i bruk CO₂ som trykkstøtte for å øke oljeutvinningen på kontinentalsokkelen.

Fra Fremskrittspartiets side vil vi advare mot denne ensidige fokuseringen på CO₂-håndtering, som vi har sett gå ut over vår forsyningssikkerhet på strøm. Vi mener at vi må kjøre parallelle løp med forsyningssikkerhet og teknologiutvikling. Forsyningssikkerheten må løses med dagens teknologi, samtidig som det selvfølgelig må forskes på nye løsninger for å dekke morgendagens behov.

Enten man liker det eller ikke, er det et uomtvistelig faktum at det ennå vil ta mange år før man har teknologi for CO₂-håndtering som er økonomisk forsvarlig og kan settes i produksjon. Det hjelper lite om miljøbevegelsen og enkelte politiske partier later til å tro at dette er på plass i dag. Jeg vil vise til advarene fra den kanskje fremste ekspert vi har på området, Kjell Bendiksen fra Institutt for energiteknikk, som også var leder for Gassteknologiutvalget. I komitehøringene bekreftet han nok en gang at det ville ta mange år før slik teknologi var kommersiell, samtidig som han advarte mot å bygge energidinosaurer, som han kalte det, gasskraftverk basert på CO₂-håndterings-teknologi som man kanskje må subsidiere i 20–30 år framover i tid. Jeg finner grunn til å minne om Stortingets vedtak av 9. mars 2000, om like utslippskrav innen EØS-området. Det betyr at dersom norske myndigheter stiller

krav utover dette, må myndighetene ta kostnadene ved slike krav.

Så til CO₂ som trykkstøtte. Fremskrittspartiet vil selvfølgelig være positiv til tiltak som vil øke utnyttelsen av våre oljereserver. Det må imidlertid være en helt klar forutsetning at oljeselskapene selv må avgjøre om man ønsker å bruke CO₂ eller andre virkemidler for å oppnå bedre ressursutnyttelse ut fra helt økonomiske hensyn.

Skal man tilrettelegge for økt bruk av gass i Norge, er det avgjørende at man finner løsninger som bringer gassressursene til forbruker. Regjeringen hevder at den satses på en politikk som gradvis tar sikte på utbygging av infrastruktur for naturgass, og man har brukt NVE for å kostnadsberegne gasstransport generelt, i tillegg til å vurdere en rekke ulike alternativer for infrastruktur og transport. Regjeringens konklusjoner er stort sett at det ikke er forsvarlig økonomi i bygging av gassrør, og inntil man eventuelt har bygd opp et marked, må det satses på andre løsninger, eksempelvis skip.

Det er utrolig hva man ikke får til dersom man ikke ønsker å få til noe. Det er mulig å regne bort lønnsomheten i nesten et hvilket som helst prosjekt dersom man ønsker det. Etter vårt skjønn trengte man ikke noen ny gassmelding for å regne bort lønnsomheten eller si nei én gang til. Men dette ble resultatet av kompromisset sist, mellom regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti. Vi var allerede for to år siden klar til å stille opp og legge forholdene til rette for å ta i bruk gassressursene. Den gangen var Arbeiderpartiet med på en satsing på å bygge infrastruktur for gass med statlig hjelp, men det var da. Nå har Arbeiderpartiet inngått et forlik med regjeringspartiene om å skyve ansvaret over til Statnett, eller annet statlig selskap, for sammen med kommersielle aktører å inngå drøftinger med industrien for å realisere ørløsninger for gass. Dette hørt jo i utgangspunktet ganske bra ut, men det ligger så mange begrensninger i forslaget at det blir omtrent umulig å få noe til. Og det viktigste av alt: Det følger ikke med én eneste statlig krone – ikke én krone til å bygge rør for. Det blir omtrent som å koke spikersuppe uten engang å ha spikereren. Dersom Statnett får ansvaret, vet vi at med den utbyttepolitikken som selskapet blir utsatt for, blir det dessverre ikke mye til gassrør der heller.

Fremskrittspartiet fremmer og forslag om å gi et statlig selskap, sammen med kommersielle aktører, ansvaret for sammen med industrien å få realisert utbyggingen av gassrør. Vi legger imidlertid ikke inn de samme forutsetninger og begrensninger i forslaget, som eksempelvis vil sette rør i Trondheimsfjorden i fare, og som skyver et rør til Mongstad ut i det blå. Og viktigst av alt: Vi åpner for å tilføre inntil 5 milliarder kr til selskapet som skal bygge infrastruktur. Men det ser dessverre ut til at flertallet i denne sal tror det er mulig å bygge infrastruktur uten penger.

Bygging av infrastruktur og rør for gass må etter vårt syn ses på som tilrettelegging og samfunnsbygging. Det kom klare signaler på høringen om hvor viktig dette var for å videreutvikle vår industrielle verdiskaping. Jeg vil vise til Lyse i Rogaland, som er et energiselskap eid av kommunene i regionen. Der har man for egen regning investert 700–800 mill. kr på infrastruktur, uten at man had-

- 2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

de særlig med kunder i andre enden da man startet prosjektet. Allerede nå ser selskapet lønnsomhet innen rekkevidde. For det er nå engang slik at gjør man en vare tilgjengelig, kommer kundene og avsetningen.

Selvfølgelig er det selskapet som skal vurdere og finne ut hvilke rørprosjekter det er verdt å satse på, og hvilke steder det egner seg bedre med skipstransport eller andre løsninger. Jeg vil imidlertid påpeke at Grenland, Trondheimsfjorden, Mongstad og området rundt Nyhamna er de mest aktuelle områdene for rørledninger. Det viktigste er å få gassen ført fram til bruker, og derfor må det ikke være enten – eller, men både – og når det gjelder valg av løsninger, selvfølgelig avhengig av avstander og mengde. Vi må ikke glemme at gass ikke bare er en energikilde, men at gass også brukes som råstoff i mange sammenhenger. Det er avgjørende at de miljøer vi etter hvert har utviklet i Norge, og som driver med gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri, får tilgang på råvarer.

Dokument nr. 8:9, som er fremmet av fire representanter fra Arbeiderpartiet, tar for seg denne problemstillingen og understreker betydningen av råstofftilgangen. Under behandlingen i komiteen har imidlertid det merkelige skjedd at Arbeiderpartiet hoppet av sitt eget forslag. På side 14 i Innst. S nr. 135 kan man nå lese at det kun er Fremskrittspartiet som slutter seg til målsettingen. Vi fremmer forslag i tråd med dette, etter innspill bl.a. fra LO.

Regjeringen har i meldingen òg redegjort for arbeidet så langt med å tilrettelegge for et norsk-svensk pliktig sertifikatmarked. Planen var å få en proposisjon til behandling i vårsesjonen, slik at dette kunne være oppe å gå fra 1. januar 2006. Forsinkelser på svensk side har imidlertid medført en forsinkelse på i alle fall ett år.

Med dette tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen.

Presidenten: Representanten Øyvind Vaksdal har tatt opp de forslag han viste til.

Det blir replikkordskifte.

Grethe G. Fossum (A) [10:13:48]: Representanten sa at det er utrolig hva man ikke får til når man ikke vil, og det tar jeg meg ad notam. Dette er en stortingsmelding, det er ikke en budsjettproposisjon. Det undrer meg at Fremskrittspartiet har penger nå, 5 milliarder kr til et statlig selskap, mens i budsjettforliket med Regjeringen hadde de ikke én krone. Hva kommer det av? Hvorfor er det slik at Fremskrittspartiet hele tiden skal markere politikk istedenfor å skape politikk? Partiet velger å sette seg på sidelinjen istedenfor å bidra til å skape et flertall som fører samfunnet videre. Det er jo slik at Arbeiderpartiet har foreslått penger til gasskraftutbygging. Fremskrittspartiet har stemt imot. Men nå har de forandret mening. Er det for å tekkes velgerne, eller er det for å føre en politikk som fører landet framover?

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:15:06]: Det er galt at Fremskrittspartiet har forandret mening i denne saken. Vi fremmet et forslag som var omtrent identisk med dette, al-

lerede for to år siden. Da stod Arbeiderpartiet sammen med oss, riktignok om et mindre beløp, men da stod vi last og brast og hadde de samme synspunktene, riktignok med litt forskjellige tilnærminger. Det er altså Arbeiderpartiet som har skiftet mening, og som har hoppet av, mens vi står fortsatt på forslaget vi hadde for to år siden.

Jørund Leknes (SV) [10:15:52]: Jeg registrerte at representanten Øyvind Vaksdal i innlegget sitt advarte mot ensidig å fokusere på CO₂-håndtering. Det er kanskje et resultat av at Fremskrittspartiet har et ganske ensidig fokus i klimapolitikken, i forhold til at det ikke eksisterer menneskeskapte klimaendringer. I en kronikk den 18. februar i Dagbladet redegjorde Fremskrittspartiets leder og miljøpolitiske talsmann for Fremskrittspartiets syn på klimaendringer. Der slås det fast at våre kunnskaper er mangelfulle, og at usikkerheten er stor. Det som da slår meg som litt rart, er at Fremskrittspartiet i sine alternative budsjetter de siste fire årene har kuttet 70 mill. kr i klimaforskning. Så mitt spørsmål til representanten Øyvind Vaksdal blir da: Tror han at mindre forskning gir mindre usikkerhet? Tror han at mindre forskning gir mindre mangelfulle kunnskaper?

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:16:54]: Med forbehold om at jeg husker feil, kan jeg ikke huske at vi har kuttet i forskning på CO₂-håndtering i budsjettet for inneværende år, som vi står sammen med Regjeringen om.

Når det gjelder vår holdning til CO₂-håndtering, er den helt klart ikke identisk med Sosialistisk Venstrepartis holdning. Vi tapte riktignok ratifiseringen av Kyoto-avtalen, men når vi nå engang har den avtalen, ønsker vi å bruke de mekanismer som ligger i den avtalen, slik at vi kan gjøre det mest mulig levelig for norsk næringsliv fortsatt å være i Norge.

Bror Yngve Rahm (KrF) [10:17:40]: Jeg vil gjerne følge opp der hvor representanten Grethe Fossum innledet. Når det gjelder Fremskrittspartiets bidrag til å finne gode gassløsninger, opplevde vi under behandlingen av den første gassmeldingen at partiet ble stående relativt alene og ikke bidrog til noe som kunne danne et flertall for å bringe dette spørsmålet videre. Nå hadde saksordfører Vaksdal en glimrende anledning denne gang til å legge opp en politikk som gjorde at også Fremskrittspartiet kunne stille seg bak noen flertall og på den måten kunne si at man iallfall har bidratt til å bringe denne saken videre. Nå kjører man en linje hvor man blir alene nok en gang.

Mitt spørsmål til Fremskrittspartiet vil da være om det kan være aktuelt for Fremskrittspartiet å gi subsidiær støtte til det forliket som nå foreligger mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, og på den måten iallfall gi et bidrag til at denne saken kan komme et lite skritt videre.

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:19:25]: Det er ikke riktig, som det ble hevdet, at vi for to år siden stod alene. Da stod vi sammen med Arbeiderpartiet i både merknader og forslag, riktignok med et litt annet beløp.

Når det gjelder forslaget som ligger i dag, har vi et som ikke er så forferdelig ulikt, men det inneholder ikke de samme forutsetninger og begrensninger, og vi har også et forslag om å tilføre et selskap kapital. Jeg vil heller oppfordre Bror Yngve Rahm og regjeringspartiene til å slutte seg til vårt forslag.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Rolf Terje Klungland (A) [10:20:15]: Arbeiderpartiet har vært en politisk pådriver for å ta gassen i bruk innenlands. Norge har brukt flere titalls milliarder kroner til rør for å eksportere gassen til kontinentet, og dette har vært riktig for å selge gass.

Men vi må ha større ambisjoner enn bare å selge gass. Vi har alle forutsetninger til å få mer verdier ut av gassen vår enn bare ved å selge den. Arbeiderpartiet mener at det offentlige må ha et ansvar i forhold til utvikling av en moderne og framtidsrettet industri. Vi er med dette som grunnlag faktisk stolte over det resultatet vi i dag behandler.

Jeg vil bruke min tid til å gå igjennom noen sentrale punkter i forliket, men først og fremst vil jeg rose forhandleren for regjeringspartiene, Leif Frode Onarheim, og statsråden for et konstruktivt samarbeid.

Arbeiderpartiet er et resultatorientert parti. Det var viktig for oss å få et forlik som innebar at det ble flertall i Stortinget. Vi registrerer at andre partier er mer opptatt av egenmarkeringer. Det står de selvfølgelig fritt til. Men slik jeg oppfatter det, har Arbeiderpartiet, Senterpartiet og regjeringspartiene nå lagt grunnsteinen i et industripolitisk byggverk. Så får vi bare godta at Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti fortsetter å krangle om fargen på taksteinen. Resultatene er for Arbeiderpartiet det viktigste.

Arbeiderpartiet har ment at det offentlige må ha et ansvar for å få fortgang på infrastrukturbygging av gass. Derfor var det et sentralt punkt for oss å få flertall for at et statlig selskap skulle få dette ansvaret. Gjennom høringer og arbeid i komiteen pekte Statnett seg ut som et slikt selskap. Både ansvarsforhold og interesse samt at våre naboland har tillagt sine nettselskap denne oppgaven, var avgjørende for at vi pekte på Statnett som det selskapet som burde få denne oppgaven.

Gassinfrastruktur blir en ny oppgave for selskapet. I Arbeiderpartiet ser vi det som naturlig at de trekker til seg kompetanse både innen egne rekke og fra andre selskap som det er naturlig å samarbeide med.

Gassrør er etter Arbeiderpartiets syn det rette i visse områder av landet der volumene tilsier en sikring av eksisterende industri og utvikling av ny framtidsrettet industri. Det betyr ikke at vi avviser båttransport av gass til andre. Jeg vil i denne sammenheng vise til meldingens vurdering om bruk av gass til industrielt formål, der LNG-båtruter kan være aktuelle f.eks. til Østfold. Dette kan selvfølgelig også være aktuelt for mange andre plasser i landet der store deler av industrien ligger ved kysten, med gode havner, og der f.eks. øysamfunn har sterkt behov for tilførsel av kraft for at industrien skal ha utviklingsmulig-

heter. I denne sammenheng vil jeg nevne Træna i Nordland, der mangel på krafttilførsel stopper industrien til visse tider.

Gassdebatten i Norge har altfor lenge vært fokusert rundt problemstillinger i stedet for på muligheter. Regjeringen har prøvd å være på offensiven muntlig uten å lykkes.

Arbeiderpartiet ser svært alvorlig på den situasjonen Norge har kommet opp i når det gjelder kraftbalansen. Det fører til høye strømpriser som går ut over industrien, private kunder og tilliten til energipolitikken som føres.

Forliket som nå er inngått både i klimapolitikken og om å ta mer av gassen vår i bruk innenlands, vil føre oss nærmere gasskraftverk. Regjeringens politikk har til nå vært en hemske. Nå har vi lagt mulighetene til rette. Gasskraftverk vil få de samme rammevilkårene som i Europa når det gjelder klimaforpliktelser. For Arbeiderpartiet vil det være førende for politikken framover. Men kanskje vel så viktig: Staten skal gjennom det selskapet som blir opprettet, være med på å legge forholdene til rette dersom gassvolumene blir store nok, og det burde tilsi at næringen nå også kommer i gang.

I Arbeiderpartiet er vi teknologioptimister. Vi mener at utvikling av en CO₂-kjede der man fanger CO₂-en og bringer den tilbake til reinjisering, best gjøres ved å komme i gang.

Henry Ford hadde vel neppe kommet langt hvis han hadde vært fornøyd med å tegne biler. Først da produksjonen startet, kom også teknologien som førte til dagens biler. Slik må vi tenke når vi skal utvikle verdens beste teknologi for CO₂-håndtering.

Arbeiderpartiet har til nå vært alene om å foreslå et volumfradrag som vil gjøre det lønnsomt å ta ut den ekstra oljen som vi vil få med CO₂-injisering. Vi er overbevist om at andre vil komme etter, men det er igjen Arbeiderpartiet som drar lasset.

Gjennom forliket har vi fått gjennomslag for at Regjeringen skal komme tilbake til spørsmålet før sommeren 2005. Vi har også oppnådd å åpne alle dører for Bondeviks drøm om gasskraftverk med CO₂-håndtering. I Hammerfest har de kommet langt i å realisere et slikt kraftverk. Byggestart kan snart realiseres, og ut fra de løftene som ligger både i Sem-erklæringen og i meldingen, må vi forvente en velvillig og positiv behandling av søknaden.

I Arbeiderpartiet er vi opptatt av resultater. Vi er opptatt av å bygge industri og skape verdier til å fordele. I den sammenheng vil jeg vise til forslaget i Dokument nr. 8:9 for 2003-2004. Forslaget er fremmet av fire arbeiderparti-representanter. Når Arbeiderpartiet er med og vedlegger dette protokollen, har det selvfølgelig sammenheng med forliket vi inngår om å ta gassen i bruk. Vi mener fortsatt at en bør gjøre det som er mulig for å sikre tilførsel av våtgass til industrien, og vi mener at det er nettopp det vi gjennom forliket nå sikrer rammevilkår for. Vi forutsetter at det vi i dag vedtar, er en ny æra for norsk gassindustri og petrokjemisk industri.

Dersom det mot formodning skulle vise seg at Regjeringen ikke følger opp, kommer Arbeiderpartiet selvfølgelig til fortsatt å være vaktbikkjer.

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

Arbeiderpartiet er opptatt av norsk industri. Det gjelder også eksisterende industri. Vi forutsetter at framleggelsen av grønne sertifikater ivaretar norsk industris konkurransevne. Derfor må investeringer i Norge ha samme rammebetingelser som svenske i det kommende felles markedet. Det vil si at de forskjellige energiformer blir behandlet likt i de to landene.

Til slutt vil jeg rette en stor takk til Grenlands-miljøet, til lokalbefolkningen, til politikere og næringsliv. Uten deres samlede innsats tror jeg ikke vi hadde oppnådd det resultatet som vi har oppnådd i dag. Det bør være et tankekors også for regjeringspartiene, som kanskje ikke torde å legge fram sin politikk til valg for folket.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Leif Frode Onarheim (H) [10:29:41]: Representanten Rolf Terje Klungland har gjennom mange debatter i denne sal i sterke ordelag kritisert Regjeringen og meg fordi de tre konvensjonelle gasskraftverk som har konsekssjon, ikke har blitt bygd ut, og fordi gass ikke har blitt gjort tilgjengelig for industrielle formål.

Er det for å få fortgang i utbygging av gasskraftverk i Norge at Arbeiderpartiet og representanten Klungland ønsker å gå i regjering med Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet? Kan representanten Klungland på vegne av det rød-grønne alternativ garantere at industri langs vår kyst kan regne med tilgang til naturgass i sin videre utvikling?

Rolf Terje Klungland (A) [10:30:31]: Det er nokså merkelig å høre representanten Onarheim bruke Sosialistisk Venstreparti som skremselspropaganda. Jeg vil bare presisere at Onarheim valgte SV både i klimapolitikken og i forhold til å ta gassen i bruk i Norge, noe som gjorde at vi har fått en utsettelse i snart fire år. Så er det slik at for å få resultater måtte de altså komme til Arbeiderpartiet.

Jeg registrerer også at det partiet som kanskje har beveget seg lengst når det gjelder den meldingen som vi behandler i dag, er Sosialistisk Venstreparti. De har i utgangspunktet vært mot reinjisering av CO₂. De har vært mot å legge rør, men godtar nå at gassen i hvert fall kan komme inn med båt, og at en kan legge rør for å få transportert CO₂-en tilbake. Men det må SV nesten få svare på selv.

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:31:51]: Også i dag får vi høre at representanten Klungland og Arbeiderpartiet er for noe som de senere kommer til å stemme mot. Dette er etter hvert blitt vanlig der i gården. Jeg vil minne om gasskraftsaken, der de skiftet standpunkt flere ganger daglig. Jeg vil også minne om behandlingen av verneplan for vassdrag og den dobbeltkommunikasjonen som foregikk om eksempelvis Nausta og vassdragene i Sauda.

Nå har Arbeiderpartiet også forlatt sitt standpunkt om statlig medfinansiering av gassrør. Nå går partiet også imot sitt eget forslag om å sikre råvarer til gassindustrien. Jeg vil derfor spørre representanten Klungland, som selv har bakgrunn fra industrien og fagbevegelsen, om han er

komfortabel med at hans parti nå totalt overser signalene fra industrien og LO både når det gjelder finansiering av gassrør og ikke minst sikring av råstoff. Eller betyr industriarbeidsplassene ingenting lenger for Arbeiderpartiet?

Rolf Terje Klungland (A) [10:33:04]: Jeg er veldig glad for at vi i Arbeiderpartiet er bedre til å lytte enn Fremskrittspartiet. Vi har faktisk hørt at industrien er veldig fornøyd med det forliket som er inngått. Arbeiderpartiet kunne selvfølgelig ha valgt som Fremskrittspartiet og satset på at det ikke skulle bli flertall for å ta gassen i bruk her i landet. Men vi valgte altså å ta et skikkelig grep nå for å få fortgang i arbeidet med å sikre arbeidsplassene og sørge for nye arbeidsplasser.

Så er det slik at i år har Arbeiderpartiet stemt for 3 milliarder kr mer til infrastruktur for gass enn Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiet stemte mot dette like før jul. Det er tre måneder siden. Da må det være slik at kanskje også Fremskrittspartiet vil koke suppe, men de vil ikke koke uten spiker. De vil koke på bare spiker.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:34:19]: Eg må starta med å oppklara ei openberr misforståing. SV har over mange år vore pådrivar for å få i gang CO₂-injeksjonsprosjekt. Det burde Klungland ha fått med seg.

Så til innhaldet i innlegget frå Klungland. Det fekk meg til å tenkja på Jagland. Det var snakk om grunnstein og takstein og litt av kvart. Eg vil berre minna representanten Klungland om korleis det gjekk med Det norske hus. Det er litt av den følelsen eg har når eg høyrer innlegget frå Klungland i dag – å vera resultatorientert. Kva resultat har me då i dag? Jo, me har ei eller anna greie «med sikte på» å få eit røyr både hit og dit – «med sikte på», men ikkje noko resultat. SV har ikkje noka støtte frå Arbeidarpartiet til å få i gang eit konkret CO₂-injeksjonsprosjekt, f.eks. Det vil dei ikkje vera med på.

Eg må seia at eg lurar litt. Det er blitt sagt: «Hvor der er vilje, er der vei.» Men her er det mykje vilje og lite veg.

Rolf Terje Klungland (A) [10:35:39]: Jeg skal berømme SV for én ting: De har vært pådrivere i CO₂-håndtering og det som går på det.

Det som fortsatt er problemet for Sosialistisk Venstreparti, er å skjønne at for å behandle CO₂-en, for å ta vare på CO₂-en, er en nødt til å bruke noe som slipper ut CO₂. Det er det Sosialistisk Venstreparti har problemer med, for de vil ikke bruke gass. Fram til nå har de ikke villet det. De har vært mot å deponere CO₂ på havbunnen og har sagt at det ikke er vitenskapelig bevist at det er holdbart. De har vært mot rør, fordi det er for store miljøinngrep. Men nå har de altså kommet til at en iallfall kan legge rør hvis det er CO₂ som går igjennom det. Da tror jeg faktisk at vi skal greie å ordne opp i dette, slik at vi kan legge rør for å få den CO₂-en vi skal håndtere også i framtiden.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Leif Frode Onarheim (H) [10:37:04]: Jeg er svært glad for den brede enighet som fremgår av energi- og mil-

(Onarheim)

jøkomiteens innstilling. Regjeringspartienes forlik med Arbeiderpartiet ligger til grunn for denne enighet. La meg takke Arbeiderpartiet og Rolf Terje Klungland for en veldig ryddig og konstruktiv prosess for å komme dit vi er kommet i dag.

Vår olje- og gassvirksomhet bringer oss gode inntekter. En del går inn i de årlige budsjetter, og en stor del går til Petroleumsfondet. Det er imidlertid i dag liten norsk industriell virksomhet basert på vår naturgass. Flere norske industribedrifter benytter i dag forurensende energikilder, som med fordel kan byttes ut med naturgass. Ny industri bør også kunne basere seg på bruk av gass i produksjon. Det er derfor Regjeringens mål at flere bedrifter kan ta naturgassen i bruk. For de fleste nåværende og fremtidige bedrifter rundt kysten vil LNG være det mest rasjonelle basert på transportløsning med skip. Det foreligger flere interessante konsepter for skipsløsning basert på ulike kilder for naturgass.

For noen av våre industriklynger er dagens behov så vidt stort at en løsning med transmisjonsrør kan gi sikrere og rimeligere løsninger. Rørløsninger krever imidlertid store volumer for å være lønnsomme.

I tillegg til direkte bruk av naturgass i industrielle prosesser har vi i Norge et kraftunderskudd i år med normal nedbør. Vår elektrisitetsforsyning er i all hovedsak bygd på vannkraft. Dette er en meget miljøvennlig energi, men har den ulempe at vi er svært sårbare for svingninger i nedbøren. Det er derfor viktig at vi kan bedre vår kraftbalanse med gasskraft og skape større sikkerhet for at norske forbrukere, bedrifter og husholdninger kan stole på strømleveransene. Brenning av gass har imidlertid den ulempe at det avgir CO₂. Regjeringens mål er derfor at gasskraftverkene kan utvikles slik at CO₂ kan fanges og deponeres eller benyttes i oljeutvinning.

Det er gitt tre konsesjoner for gasskraftverk basert på dagens beste tilgjengelige teknologi, dvs. uten krav om CO₂-rensing. Blant annet har Industrikraft Midt-Norge AS konsesjon for å bygge et konvensjonelt gasskraftverk, dvs. uten CO₂-håndtering, på Skogn. Gasskraften er nødvendig for å utløse investering av en ny papirmaskin på Norske Skogs anlegg. For å realisere dette må det føres gass inn Trondheimsfjorden til Skogn.

Det ligger i Sem-erklæringen og etterfølgende innstillinger at staten ikke vil subsidiere en rørløsning til gasskraftverk uten CO₂-håndtering. Det som det kan åpnes for, er imidlertid statlig medfinansiering til eventuelt grenrør til Trondheim, Orkdal, Verdal og øvrige interessante landingssteder med behov for naturgass, og likeledes medfinansiering hvis rørets diameter fra Tjeldbergodden må økes på grunn av stort behov for gass gjennom grenrørene. Prosjektet er foreløpig ikke påbegynt.

Videre er det påvist et relativt stort behov for gass til industrien i Grenland. Borealis, Yara og øvrig prosessindustri har dokumentert slike behov. Avgjørende er det om volumet kan forsvare investering i transmisjonsrør fra Kårstø til Grenland basert på realistiske forutsetninger. Det er også påvist behov for gass til store industristeder i Østfold og til gasskraftverket på Kolsnes.

Komiteens flertall har drøftet disse muligheter og ber Olje- og energidepartementet gi Statnett, eventuelt annet statlig selskap, i samarbeid med kommersielle aktører i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger med industrien i Grenland og Trøndelag med sikte på å realisere rørløsninger for transport av gass.

Det er viktig at både utredning og konklusjon fra slike vurderinger er transparente, slik at andre ilandføringssteder med store behov for gass til industrielle formål kan likebehandles. En klar forutsetning som ligger i forslaget til vedtak i Stortinget i dag, er at brukerne, industrien, dokumenterer behov, er villige til å delta i både konseptutvikling og finansiering og forplikter seg til volum.

Statnett er nevnt som en aktuell mulighet for å vurdere dette, bl.a. fordi det er eller kan bli aktuelt med gasskraftverk i enden på en rørledning. Det betydelige volum et gasskraftverk vil kunne ta av gassen, kan vise seg å være en forutsetning for å gi god lønnsomhet i et gassrør til Grenland. Statnett, som er ansvarlig for utbygging av overføringsnett fra overskuddsområder for elektrisk kraft til underskuddsområder, kan vurdere behovet for og lønnsomheten av gasskraftproduksjon i underskuddsområder basert på transmisjonsrør for derved å spare overføringsnett. Fremføring av gass gjennom rør til underskuddsområder vil normalt ha mindre energitap enn ved overføring av strøm via høyspentkabler over lange avstander. Imidlertid kan det også være andre selskaper som er egnet til å foreta slike vurderinger.

Norsk industri er avhengig av gode rammevilkår for sin virksomhet. Naturgass kan være både en sikker og miljøvennlig energikilde og et nødvendig råstoff i prosessene. I rammevilkår inngår infrastruktur som en viktig del. Regjeringens ønske om å få gassfremføring til ulike steder i Norge er derfor svært gledelig.

I den foreliggende innstilling peker også komiteen på Regjeringens satsing for å oppnå viktige mål i klimapolitikken. For å tilfredsstille kravene i Kyoto-avtalen må vi redusere våre klimagassutslipp betydelig. Selv om det smale kvotesystemet som er besluttet innført i Norge, og Kyoto-avtalens virkemidler, kan gi muligheter, satser Regjeringen store ressurser på forskning og utvikling av ny teknologi for å utvikle CO₂-håndtering. Komiteen viser til Oljedirektoratets studie om disse spørsmål og ber Regjeringen redegjøre for hvordan og i hvilken grad hele CO₂-kjeden kan fanges og utnytted.

Selv om de rent tekniske forhold avklares, er det viktig å finne frem til økonomisk akseptable løsninger. Satsingen viser at Regjeringen legger stor vekt på de miljømessige sider ved vår petroleumsvirksomhet, stikk i strid med den retorikk som bl.a. Sosialistisk Venstreparti stadig benytter.

Et annet tiltak som skal medvirke til større fart på utvikling av ny fornybar energi, er innføring av et pliktig sertifikatmarked. Produsenter av ny fornybar energi vil få sertifikater som de kan selge til forbrukerne, som igjen er forpliktet til å kjøpe en viss andel sertifikater i forhold til sitt strømforbruk. Produsentene av ny fornybar energi vil dermed både få inntekter gjennom salg av sertifikater og gjennom salg av strøm på kraftmarkedet. Dette vil gjøre

- 2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

det langt mer lønnsomt å satse på kraftproduksjon basert på nye fornybare energikilder.

Dessverre må datoen for iverksettelse av et slikt pliktig sertifikatmarked utsettes. Grunnen er at Stortinget har ønsket et felles norsk/svensk marked, som gir større bredde enn et rent nasjonalt marked. Dessverre har Sverige blitt forsinket i sine forberedelser, slik at sertifikatmarkedet ikke kan settes ut i livet før 1. januar 2007. En slik utsettelse gjør det viktig og nødvendig å gi utbyggere av ny fornybar kraft bekreftelse på at alle som har startet opp en slik utbygging etter 1. januar 2004, vil kunne delta i programmet. Regjeringen legger opp til det.

Slik prosessen i komiteen har vært i denne saken, er det ikke så stor uenighet om hovedkonklusjonene. Likevel er det forbausende å se merknadene fra de tre partier som ønsker å danne en ny regjering. Sosialistisk Venstreparti har en rekke forslag for å stoppe de tre gasskraftverkene som allerede har konsesjon, samtidig som Arbeiderpartiet er en sterk pådriver for å få dem bygd. SV vil innføre en ny CO₂-avgift på bruk av gass til energiformål, og har også flere andre forslag som står i kontrast til Arbeiderpartiets politikk. Det samarbeidet blir ikke lett.

Det norsk industri etterlyser mer enn noe annet, er forutsigbarhet og stabile rammebetingelser. Mens dagens regjering har en avklart politikk med robuste kompromisser, representerer alternativet med Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet et alternativ som spriker i alle retninger på sentrale områder for industrien. Arbeiderpartiet har i den saken vi i dag diskuterer, inngått en avtale med regjeringspartiene om økt bruk av gass til innenlands verdiskaping, mens Sosialistisk Venstreparti vil innføre nye avgifter, som vil slå bena vekk under den samme verdiskapingen. Arbeiderpartiet vil ha mer gass, mens SV helst ikke vil ha bruk av gass til energiproduksjon i det hele tatt. På tross av dagens gledelige kompromiss er det derfor grunn til uro over den politiske usikkerhet som fortsatt er til stede når det gjelder bruk av gass så vel som øvrige rammebetingelser for vårt næringsliv.

Likevel er dagens debatt viktig, og de vedtak som blir fattet i dag, kan skape betydelig optimisme i industrien. Tilgang på naturgass kan bli den vitamininnsprøyting som mange steder i landet kan trenge, og gi støtet til ny industriutvikling. Basis for statlig medvirkning til infrastruktur for naturgass må imidlertid være at det blir et spleiselag med industrien og kommunene, slik at vi sikrer oss at også bedriftene og lokalsamfunnene har stor tro på prosjektene. Vi må unngå nye industriskandaler, slik vi dessverre har sett altfor mange av i tidligere tider. Derfor er premissene for statlig medvirkning så viktige, slik de er beskrevet i dagens innstilling fra energi- og miljøkomiteen.

Det gledelige er at industribedrifter og andre aktører har tatt behandlingen av forrige gassmelding på alvor. Jeg er også enig i representanten Klunglands honnør til miljøet i Grenland, som har stått på og forsøkt å dokumentere hvilke store muligheter en rørledning dit kan ha. Dette engasjementet og vilje til medvirkning har vært vesentlig for det kompromiss vi i dag har kommet frem til.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Rolf Terje Klungland (A) [10:46:44]: En skal lytte til Høyre når de snakker om at det er problematiske forhandlinger i Regjeringen. Jeg vil bare minne representanten Onarheim om at han faktisk sitter sammen med både Kristelig Folkeparti og Venstre i regjering, så dette med spørsmål i forhold til gasskraftverk burde han absolutt ha greie på.

For Arbeiderpartiet er det viktig at vi klargjør at dette selskapet som nå får i oppdrag å være med på infrastrukturbygging for gass, også i framtiden skal være aktivt i forhold til infrastrukturbygging. Spørsmålet som jeg ønsker svar på fra representanten Onarheim, blir altså: Skal selskapet som nå får oppdraget med infrastrukturbygging for gass i Norge, være et selskap som skal vedvare, eller ser regjeringspartiene på dette som et oppdrag som ikke skal videreføres?

Leif Frode Onarheim (H) [10:47:55]: Representanten Klunglands spørsmål kan gi grunnlag for mange refleksjoner.

I utgangspunktet er det jo slik at vi ber Regjeringen gi Statnett eller et annet statlig selskap i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger. Det betyr at det er for tidlig å fastlegge om et slikt selskap også skal ha en langvarig medvirkning i denne prosessen. Dette synes jeg er et typisk tilfelle hvor veien blir til mens en går.

Det er også verdt å merke seg at når det gjelder andre aktuelle ilandføringssteder enn Grenland og Skogn, kan det være aktuelt at andre aktører er inne. Dette er derfor et spørsmål som man må komme tilbake til, men i utgangspunktet må man betrakte dette som et prosjekt.

Øyvind Vaksdal (FrP) [10:48:55]: Da Fremskrittspartiet for to år siden fremmet forslag om et statlig selskap som skulle få ansvaret for vurdering og medfinansiering av gassrør, var representanten Onarheim ute i media og roste dette forslaget. Da forslaget ble behandlet i Stortinget, var imidlertid støtten fra Onarheim og Høyre borte som dugg for solen. Nå hører vi igjen representanten Onarheim og Høyre snakke varmt om et statlig selskap som skal få ansvaret for bygging av infrastruktur, og så kommer Onarheim og Høyre senere i dag til å stemme imot å tilføre kapital til dette selskapet.

Jeg vet at representanten Onarheim har lang erfaring fra næringslivet, og jeg vil spørre ham om han tror på at det er mulig å bygge gassrør i Norge bare ved hjelp av ord og totalt uten kapital, og i tilfelle – hvor mange meter rør kan man få for vakre ord og fagre løfter?

Leif Frode Onarheim (H) [10:50:02]: Det er nok riktig at jeg har vært en større pådriver i en del av disse prosessene enn andre i regjeringskonstellasjonen. Det skal jeg ikke et øyeblikk legge skjul på. På den annen side har jeg hele tiden vært veldig opptatt av – og det burde også representanten Vaksdal være – at uten et engasjement fra dem som skal bruke denne gassen uten at det også puttes penger inn, slik at de selv har tro på det, er prosjektene ikke særlig gode. Derfor er jeg helt uenig med representanten Vaksdal, som sier at all erfaring viser at

bare vi får lagt forholdene til rette, kommer kundene. Jeg skulle gjerne listet opp alle de selskapene som har gått konkurs fordi de har hatt den innstillingen. Den listen vil le komme til å bli ganske lang.

Jørund Leknes (SV) [10:51:03]: Representanten Leif Frode Onarheim snakket om økonomisk akseptable løsninger. Nå har det vært en del delte meninger om hvorvidt dette forliket er en økonomisk akseptabel løsning.

Dagens Næringsliv skrev på lederplass den 22. februar:

«En næringspolitisk skandale er i emning. Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre er enige om statlig medfinansiering av gassledninger fra Nordsjøen til Grenland og inn Trondheimsfjorden. Det kan komme til å koste skattebetalerne noen milliarder kroner.»

Videre skrev man at det at Høyres Leif Frode Onarheim så elegant overser de kostnadmessige sider, «er simpelthen ganske trist».

Da St.meld. nr. 47 for 2003-2004 ble lagt fram av Regjeringen, anbefalte ikke Regjeringen det forliket en nå har gått inn på. Hvilken ny kunnskap er det Høyre har fått? Hva er det som har endret seg? Hvilken ny kunnskap har åpenbart seg for Høyre etter at meldingen ble lagt fram?

Leif Frode Onarheim (H) [10:52:14]: Jeg er faktisk ganske stolt av to ting. Det ene er at jeg er stolt på vegne av industrien og alle aktørene i Grenland, som virkelig har jobbet så konsentrert og godt for å få frem et godt underlag. Dessuten er jeg litt stolt av Stortinget, som ikke hoppet på disse utspillene som kom om at man skulle sette 3 milliarder kr på bok eller 5 milliarder kr på bok, og så skulle man se hva det ble til. Men vi har vært nøkterne og sagt at dette må vi først kunne vise kan bli lønnsomt. Vi må få frem alle muligheter, både til å få volum og til å få medvirkning i finansieringen. Det er jeg ganske stolt av. Det gjør også at det ikke skal bli store utbetalinger som ikke kan forrente seg på en viss sikt, noen års sikt.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:53:19]: Eg startar med å ta opp SV sine forslag og dei forslaga me står saman med andre om. Eg ber om at forslag nr. 11 blir sett opp mot innstillinga til I i endeleg votering.

Eg vil så starta med å snakka litt til den framtidige regjeringspartnaren min om dette med CO₂. Det er slik at det er to ting ein må opplysa Arbeidarpartiet om. Det eine er at SV ikkje har skrive noko om røyr ut frå Grenland i forslaget sitt. Me har skrive det same som i forliket. Men me har ein del vilkår, veldig klare vilkår knytte opp mot klima, når det gjeld røyr til Grenland. Det andre gjeld kunnskap om CO₂-injeksjon. SV har to gonger foreslått konkrete prosjekt på Kristin-feltet og Grane-feltet knytte opp mot CO₂-injeksjon og knytte opp mot noko som me har snakka om i dag, bygging av CO₂-frie gasskraftverk offshore. Det har SV foreslått to gonger, på to prosjekt.

Med dette har Arbeidarpartiet blitt oppdatert på kva SV faktisk har gjort.

Sjølv om Onarheim i dag vrir seg, har SV fleire gonger inngått miljøforlik med Regjeringa. Eg høyrer i dag at Onarheim helst ikkje vil snakka om det, men han vil snakka om SV som den store faren i den nye regjeringa. Men då er det veldig greitt å minna Onarheim og Høgre på at Høgre faktisk har klart å samarbeida med SV i fleire miljø saker. Onarheim har aldri skrytt av SV, så vidt eg veit i alle fall, frå denne talarstolen, om dei miljøforlika. Men statsministeren har fleire gonger i debattar opplyst det norske folk om at denne regjeringa faktisk har miljøfleirtal og fleire gonger har inngått forlik med SV. Nokre set pris på dette. Høgre set tydeligvis ikkje pris på det. Venstre og Kristeleg Folkeparti får sjølve velja sine partnarar i framtida.

Men dessverre er det no slik, og det har nok delvis Høgre skylda for, at klima- og miljøpolitikken til Regjeringa ikkje er særleg mykje å skryta av lenger. Høgre har stramma grepet på Regjeringa. I fjor etablerte dei storkoalisjonen på ny. Då gjekk Høgre til Arbeidarpartiet og sørgde for å inngå eit forlik i klimapolitikken med Arbeidarpartiet, med Venstre og Kristeleg Folkeparti på slep. Me kan tenkja oss kor mykje klima- og miljøpolitikk det blir ut av ein slik konstellasjon. Sjølv om Arbeidarpartiet har ein del konstruktive sider knytte til det me snakkar om, er det her ei svært stor utfordring når det gjeld klima- og energipolitikk for det nye regjeringsalternativet.

Men lat oss dvela litt ved den eksisterande regjeringa og den førre Bondevik-regjeringa. 9. mars 2000 var det nettopp Høgre og Arbeidarpartiet som kasta Bondevik I på klima, på gass. Det var altså dei to partia som i dag står fram som dei gode vennene, som då òg stod saman om å kasta vekk ein miljøvennleg politikk, slik me òg ser tendensar til i dag. SV var tydelege på at me ønskjer å gå vidare med statsråd Widvey og Høgres Leif Frode Onarheim i det forliket som me faktisk snakkar om i dag. For dette forliket som me diskuterer, er eigentleg eit resultat av eit tidlegare forlik med SV. Men me sette tydelege vilkår for å gå inn i det samarbeidet. Det måtte ikkje slå negativt ut i klimarekneskapen. Me ønskjer å ha nokre teknologikrav på Kårstø. Me ville ha eit statleg selskap som kunne ha koordineringsansvar for CO₂-fangning og bruk av CO₂, og me ville i drøftingane med regjeringspartia ha oppe å gå eit konkret injeksjonsprosjekt offshore, f.eks. Gullfaks.

Me ville også sjølv sagt gå vidare på dei drøftingane me hadde sist knytte opp mot løysingar for infrastruktur. Me hadde registrert at Regjeringa hadde lagt fram forslag om båt, men me var opne for å diskutera andre løysingar på vegen. Sidan høyrde me ingen ting frå Regjeringa. Då forsvann Regjeringa, med Onarheim og Høgre i spissen, til Arbeidarpartiet. Då fekk me altså ikkje noko resultat som kunne ha gjort noko eller gjort dagen i dag til ein god dag i forhold til Noreg som miljønasjon. Då kunne me ha fått t.d. eitt konkret prosjekt som kunne ha redusert klimagassutsleppa gjennom injeksjon.

Men Høgre ville tilbake til sin gamle kamerat, 9. mars-kameraten frå 2000, Arbeidarpartiet. Dei hadde ei felles

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

forståing av dette og drog med seg Venstre og Kristeleg Folkeparti. Bondevik gjekk altså av fordi han ikkje ville byggja sterkt forureinande gasskraftverk. I dag ser me Bondevik II, som nærast er ein miljøversting. Dei byggjer no sterkt forureinande gasskraftverk på Snøhvit. Dei skal leggja ned grunnsteinen til sterkt forureinande gasskraftverk på Kårstø. Dei legg til rette gjennom forliket i dag for rørsrsubsidiar inn til Skogn, slik at ein kan få sterkt forureinande gasskraftverk der, og me veit ikkje kva som kjem til å skje i Grenland.

Sett i forhold til Bondevik I og Bondevik II, og med Kristeleg Folkeparti sine auge, er det snakk om ei svært stor endring. Eg tippar at Kristeleg Folkeparti har stor kunnskap om kor vanskeleg det er å vera i ei regjering med Høgre – kunnskap som SV kan ha nytte av i samband med sitt regjeringsalternativ, for her er det jo snakk om å gå frå å vera ein klimahelt, som vitterleg Bondevik I var, til å bli ein klimabanditt, som Bondevik II i dag framstår som.

SV sin hovudprofil er at me skal ha forslag som reduserer klimagassutsleppa, og som bringar Noreg i front og gjer Noreg til ein miljønasjon. Det betyr ikkje at me ikkje skal ha gass til industrien. Sjølv sagt skal me ha gass til industrien! Me skal òg gjera norsk industri verdsleiar, spesielt knytt opp mot reduksjon av klimagassutslepp. For eksempel er me òg einige når det gjeld Hammerfest Energi, at me skal sørgja for å få den piloten opp å gå, for der har ein altså eit opplegg for å redusera klimagassutslepp knytte opp til energiproduksjon. Det betyr at vår hovudprofil sjølv sagt framleis er fornybar. Me ønskjer å hushaldera best mogleg med det me har. Men det er altså ting me òg er med på knytte opp mot gass, knytte opp mot fossile brensel, men føresetnaden er at det ikkje skal svekkja klimagassrekneskapan vår.

Gasskraftdebatten illustrerer på ein måte kor tafatt fleirtalet her er. No har ein i ti år, anten frå Framstegspartiet, Arbeidarpartiet eller andre, ropt på gasskraft: No må me byggja gasskraftverk! Statsråd Widvey seier: No skal me leggja ned grunnsteinen når det gjeld gasskraft. Ja, i ti år har dei snakka om ulike modellar for gasskraftverk. Men det er berre eitt som er bygt, og det er på Snøhvit. Alle dei andre som ein har sagt var heilt nødvendige, har ein ikkje klart å byggja. Så dette er – med respekt å melde – ein tafatt gjeng når det gjeld resultat i forhold til dei løfta dei gjev i valkampar og andre stader!

SV sin hovudprofil er framleis å vera fornybar, å hushaldera meir effektivt med det me har. Me har ei eiga pakke når det gjeld energi, som går på 20 TWh innan 2010, som er fornybar, og som faktisk skapar ein del arbeidsplassar, f.eks. innafor bioenergi. Eit gasskraftverk, som alle her vil ha fatt i, skapar ikkje mange arbeidsplassar. Det skapar sjølv sagt nokre når dei blir bygde ut, men ikkje etterpå. Sponheim har sagt at me kan skapa 4 000–8 000 arbeidsplassar innafor bioenergi. Det er ein ikkje oppteken av. Me må jo sjå på kva som både tek vare på miljøet og skapar arbeid. Den kombinasjonen har SV. Den saknar me, som mange andre parti her.

Der det er vilje, er det ein veg, sa industrimannen Sam Eyde for 100 år sidan – han var veldig fornybar – og det er

SV heilt einig i. SV har verkeleg vilje i klima- og arbeidsplasspolitikken. Derfor har SV ei rekkje forslag som viser vilje, og som viser vegen til fleire arbeidsplassar, til å utvikla ny teknologi, samtidig som me tek ansvaret for å gjera slutt på ein usolidarisk klimapolitikk. No står det att å sjå om fleire i neste runde kjem opp av forureiningsgrøfta og finn vegen til ein solidarisk gass- og klimapolitikk.

Presidenten: Presidenten vil peke på at klimabanditter har det til felles med andre banditter at de ikke bør forekomme i parlamentarisk språkbruk.

Det blir replikkordskifte.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [11:03:55]: Først vil eg starte med å gje ros til SV for å ha bevega seg i positiv retning i denne saka. Eg er glad for at SV no signaliserer meir positiv vilje til å bruke gass til energiformål, og at SV òg ser det som formålstenleg at Statnett eller eit anna statleg selskap skal ha drøftingar med industrien med sikte på å realisere ei rørløysing og ikkje ei båtøysing.

Men SV stiller samtidig ultimative krav, nemleg så harde at det kanskje ikkje er realistisk å tru på ei realisering av gassrør til Grenland. Miljøkrav er viktig. Det meiner også Arbeidarpartiet. Me meiner sjølv sagt at våre internasjonale forpliktingar skal oppfyllest på sikt.

Mitt spørsmål til representanten Langeland blir da: Med dei ultimative krava som SV stiller til klimautslepp og anna, viser ikkje dette at SVs positive holdning til gassrør til Grenland berre blir fagre ord, utan reell substans?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:05:16]: SV set pris på at Arbeidarpartiet skryter av sin framtidige regjeringspartner. Det er hyggeleg, og det tek me med oss.

Når det gjeld spørsmålet, vil eg svara på den måten: Eg opplever ikkje at Arbeidarpartiet og Regjeringa sitt forslag er eit «go for it», tvert imot – «med sikte på» eit eller anna skal det komma noko, eit eller anna, ein gong. Det er det det står i forslaget.

SV seier då: Ja, det går me inn på. Og så føreset me at me skal ha klimapolitikken i botnen. Me skal ikkje auka klimagassutsleppa, og det er ansvarleg, solidarisk politikk, som eg trudde òg Arbeidarpartiet stod for, nemleg at ein bl.a. tenkjer på folk som blir ramma av klimagassutsleppa.

Så dette er ikkje nokon ultimative krav i det heile. Dette er å følgja opp i forhold til Kyoto-avtalen. Det er SV sin politikk. Det gjer me i Grenland, som me gjer når det gjeld resten av verda.

Øyvind Halleraker (H) [11:06:31]: Jeg kan ikke fri meg for tanken om at hadde SV eksistert på Sam Eydes tid, hadde de vært imot alt det han stod for.

SVs miljøpolitikk i praksis skal vi få et eksempel på nå: En viktig sak i gassfylkene Rogaland og Hordaland har vært å få fem gassferjer på Norges to mest trafikkerte ferjesamband, Boknafjorden og Bjørnefjorden. De ferjene som går der i dag, står for en betydelig andel av Norges totale NO_x-utslipp fra denne type innenlands skipstrans-

port. Rederiet Fjord 1 er i gang med å bygge gassferjene. Gassnor har inngått en avtale om å levere gass tilsvarende 25 000 Sm³ naturgass til rederiet fra 2007. SV vil avgiftsbelegge slik bruk av naturgass med 78 øre pr. Sm³. Derfor vil SV nå sende en ekstraregning på 20 mill. kr til dette rederiet pr. år. Dette vil jo også bety ekstrakostnader for ferjebrukerne.

Synes virkelig Langeland at dette er god miljøpolitikk, og for den saks skyld, god forbrukerpolitikk?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:07:41]: SV er veldig glad for at det no kjem gassferjer. Om det hadde vore opp til representanten Halleraker, hadde det vel heller komme bompengar og bru, tenkjer eg.

Men det me er positive til, er nettopp å få nærmiljøvennlige transportmiddel. Men det me samtidig gjer, og som Øyvind Halleraker ikkje opplyser om, er å auka avgifta på tungolje for dei andre ferjene, som då bruker meir forureinande kjelder, sånn at den rekneskapen blir nivelert og går opp.

Når det gjeld ferjeprisar for reisande, ser SV på om ikkje det bør vera gratis.

Øyvind Korsberg (FrP) [11:08:36]: Etter å ha hørt på hovedtalsmennene for SV og Arbeiderpartiet, Langeland og Klungland, er det bare å fastslå at det spriker i alle retninger – også hvis man leser innstillingen og ser på forslagene. Dette skal altså være de framtidige regjeringspartnere. Det vi har hørt i forbindelse med behandlingen av meldingen, er jo at man krever langsiktighet både for industrien og for oljeselskapene, og for så vidt også for forbrukerne. Den eneste langsiktigheten som ligger til grunn, er at disse partiene skal videreføre den vandringen dagens regjering har i CO₂-tåken, og der går man som kjent i ring. Hvilken rolle Senterpartiet skal ha oppi dette, er litt uklart, men etter det siste landsmøtet må det vel være å trykke «kode og klar» for å betale det som skal betales av oljefondet.

SV tar stadig til orde for å øke utvinningsgraden på norsk sokkel, og da er mitt spørsmål: Hvorfor fremmer ikke SV noen konkrete forslag som er lønnsomme, for å øke utvinningsgraden?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:10:00]: Det er interessant at Framstegspartiet er oppteken av auka utvinningsgrad, og det set me pris på. Det er nettopp det SV legg opp til og legg til rette for, óg i sine budsjett, ved bl.a. å sjå på skatteregima for dei ulike felta, sjå på om det er mogleg å ta i bruk CO₂, sjå på rekneskapane og diskutera dette konkret f.eks. med Statoil og når det gjeld Gullfaks. Det er jo sånne ting me har drive med over lang tid, og som Framstegspartiet ikkje har fått med seg, for dei har vore i si eiga CO₂-tåke, og den er ganske svart.

Så synest eg det er greitt i dag å minna representanten Korsberg og Framstegspartiet om eit par ting. Gassrøyr har dei berre råd til når dei ikkje er i forlik med ei regjering – når dei er i opposisjon. Då har dei pengar til alt. Men det er altså Framstegspartiet sin politikk som regjerer dette landet i dag. Det er Framstegspartiet som ikkje

går inn for å subsidiera røyr til Grenland; dei har aldri gjort det. Dei gjer det berre kvar gong dei får ein sjanse utanom budsjettforhandlingane.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Bror Yngve Rahm (KrF) [11:11:35]: I dag tar vi et godt skritt videre mot målet om å ta i bruk mer av naturgassen i Norge. Målsettingen for Regjeringen har vært å få til en økonomisk forsvarlig og miljømessig riktig bruk av denne viktige naturressursen. Forutsetningene for at dette skal bli mulig, er at gassen kommer fram til brukerne. Ulike alternativer til framføring av gass er bredt omtalt i meldingen vi behandler i dag. Siktemålet har vært å bygge opp et marked for naturgass, slik at investeringene i infrastruktur kunne forsvares økonomisk. Det har også vært en premis at staten skal delta med finansiering av slik infrastruktur. Med de vedtakene som blir fattet senere i kveld, legger vi opp til nettopp dette.

I meldingen blir Stortinget forelagt analyser som støtter opp under en gradvis utbygging av infrastruktur for gass. NVEs vurdering i stortingsmeldingen var at det med dagens marked ikke kunne forsvares å bygge rørledning verken til Grenland eller til Trøndelagsområdet, men at disse områdene lå nærmest et forsvarlig prosjekt for rørtransport av naturgass. På denne bakgrunn ble industrien i de aktuelle områdene utfordret på om de kunne komme med ideer og prosjekter som kunne føre til større etterspørsel og mer langsiktige forpliktelser i forhold til finansiering av et gassrør.

Industrien i Grenlandsområdet tok denne utfordringen, og i Grenland pekte man på mulighetene for medvirkning til finansiering med betydelige beløp, større volum og villighet til å inngå langsiktige kontrakter om kjøp av gass. Disse innspillene kan legge til rette for en realisering av gassrør til Grenland. Også fra andre steder kom det signaler om at bruk av gass til industrielle formål, f.eks. til erstatning for tungolje i industrien, kunne være aktuelt.

Dette gir grunnlag for at vi i et konstruktivt samarbeid med Arbeiderpartiet vil be Regjeringen gjennom Statnett, eventuelt gjennom et annet statlig selskap, om å igangsette samtaler med kommersielle aktører med det oppdraget å gå inn i disse drøftelsene med sikte på å realisere rørløsninger for transport av gass til disse regionene. Rør inn Trondheimsfjorden begrenses til å støtte grenrør inn til f.eks. Trondheim, Orkdal og Verdal og eventuelt en utvidelse av rørdiameter på hovedrøret for å gi plass til gass til disse mottakssteder. Bakgrunnen for denne begrensningen ligger selvsagt bl.a. i Kristelig Folkepartis holdning til å være med og finansiere rør til gasskraftverk uten CO₂-håndtering.

Resultatene av disse prosessene kan danne grunnlag for infrastrukturløsninger for gass også til andre steder langs kysten, herunder Mongstad. Kolsnes, Aukra, Hammerfest og Tjeldbergodden er områder der det i dag er landfall for naturgass, og der tilsvarende samarbeidsløsninger mellom myndigheter og industrien kan være aktuelle. Uansett hvilken samarbeidsform og infrastrukturløsning som industrien og myndighetene legger opp til, må

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

ordningen være mulig å bruke andre steder i landet dersom forutsetningene er gode nok i forhold til etterspørsel av naturgass.

Det er en bred enighet om at offentlig støtte til private aktører som ønsker å bygge ut rør for gass eller anlegg for transport av LNG i en introduksjons- eller utviklingsfase for å gjøre gass mer tilgjengelig i nye områder, er helt nødvendig. Det er gledelig at flertallet i Stortinget i dag slutter seg til meldingens vurderinger av mulige LNG-ruter.

Et viktig element i Samarbeidsregjeringens energipolitikk er knyttet til satsingen på gasskraft med CO₂-håndtering, både for å sikre energiforsyningen og for å oppnå målene i klimapolitikken. I januar startet Gassnova sitt arbeid med å bringe renseteknologier for CO₂ nærmere kommersialisering. Dette vil åpne for helt andre muligheter for bruk av gass i Norge samt gi et vesentlig bidrag i forhold til den globale miljøutfordringen. Vi er gjort kjent med at det foregår mye spennende på denne sektoren. Hammerfest Energi AS har søkt Regjeringen om tilskudd til bygging av et pilot CO₂-renseanlegg i forbindelse med et 105 MW gasskraftanlegg i Hammerfest. Anlegget planlegges som verdens første fullskala gasskraftverk med CO₂-håndtering. Vi er også kjent med at slike planer foreligger i Grenlandsregionen i regi av Skagerak Energi.

Når vi renser CO₂ fra eksosgassen fra store punktutslipp, må vi finne et sted vi kan gjøre av denne. I forbindelse med petroleumsmeldingen bad Stortinget Regjeringen gjennomføre en studie av potensialet ved bruk av CO₂ som trykkstøtte, og vi er kjent med at Oljedirektoratet, som en del av dette, sammen med industrien, nå gjennomfører en studie som skal foreligge i løpet av denne måneden. Stortinget ber Regjeringen legge fram resultatene fra denne studien i revidert nasjonalbudsjett for 2005. Videre ber Stortinget Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan og i hvilken grad hele CO₂-kjeden kan fanges og utnyttes. Dette skal presenteres Stortinget før sommeren 2005.

Norge har bygd opp en betydelig gassbehandlingsindustri på ilandføringsstedene for gass. Dette er industri som først og fremst behandler naturgassen før den sendes til markedene. Terminalindustrien tilfører naturgassen merverdi, og bidrar til stor verdiskaping og sysselsetting både i anleggsfase og drift. På Tjeldbergodden brukes det meste av naturgassen lokalt i petrokjemisk industri. Fra de andre ilandføringsstedene eksporteres det aller meste av gassen til markeder i utlandet. Det er videre viktig at industrien og forskningsmiljøene selv er offensive når det gjelder videre teknologiutvikling i forhold til bruk av naturgass. Beslutningen om etableringen av et storskala test-senter for gass i Risavika ved Stavanger i regi av Lyse, Shell, Statoil, Universitetet i Stavanger og Rogalandsforskning, er i denne sammenheng et gledelig initiativ.

Det er gledelig å registrere at det er et bredt flertall som nå ønsker at et svensk/norsk system for handel med elsertifikater skal komme på plass så raskt som mulig. Et internasjonalt system er viktig for å få et stort nok marked som fungerer effektivt i forhold til målet for ordningen. Vi tar til etterretning at det fra svensk side ikke var mulig å gjennomføre en oppstart av dette markedet 1. januar 2006, slik

norske myndigheter hadde lagt opp til. For at investeringer i fornybar energiproduksjon ikke skal stoppe opp, er det viktig at man legger opp til en prosess der de som bygger ut kraftproduksjon som er sertifikatberettiget etter 1. januar 2004, kan delta i sertifikatmarknaden når den er på plass.

Det er bred politisk og industriell enighet om at vi skal ta mer av våre enorme gassressurser i bruk innenlands. Engasjementet har vært stort, og mange lokalsamfunn har vist stor kreativitet for å komme i betraktning. Komiteens medlemmer husker selvsagt folkeaksjonen for gass til Grenland som en manifestasjon på vilje til å kjempe for arbeidsplassene og industritradisjonen i dette området. De vedtak Stortinget i dag fatter, er et tilsvarende på dette engasjementet som kan bringe denne regionen nærmere en god og langsiktig gassløsning. Videre er det grunn til å legge merke til de initiativ som er tatt i Østfold, hvor det på kort sikt vil være naturlig med transport av gass med båt, men hvor det i et lengre tidsperspektiv kan være aktuelt med en rørfremførsel i forlengelse av et eventuelt rør mot Grenland. Dette må selvsagt også ses i sammenheng med hva som skjer i det svenske markedet.

Regjeringen og Kristelig Folkeparti ser betydningen av at gassen i større grad brukes i Norge. Ved riktig bruk kan det bety store miljøforbedringer og samtidig legges til rette for et nytt løft for norsk industri. Ny optimisme skapes, investeringslysten i Norge stimuleres, og tradisjonsrik kompetanse blir bevart. Regjeringens strategi for mer bruk av naturgass i Norge er et bidrag til dette.

Jeg er glad for de skrittene vi i dag tar framover, og jeg vil til slutt igjen få takke Arbeiderpartiet for et godt samarbeid gjennom det forlik som får tilslutning i denne sal i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [11:20:22]: Representanten Bror Ynge Rahm og eg kan vere einige om at det er ein stor dag for Grenland, ein stor dag for Telemark og ein stor dag for landet når me i dag gjev klarsignal til meir bruk av naturgass innanlands.

Sist Stortinget behandla gassmeldinga, var det ei stortingsmelding som blei lagd fram av ein statsråd frå Kristeleg Folkeparti. Da var det umogleg å oppnå eit forlik mellom Arbeidarpartiet og regjeringspartia. Dagens statsråd, frå Høgre, har vore forhandlingsvillig, med eit godt og konstruktivt forlik som resultat. Eg oppfattar det òg slik at representanten Rahm har endra sitt standpunkt sidan sist.

Mitt spørsmål blir: Er representanten Rahm tilfreds med at denne saka no er blitt betre vareteken og har fått ei betre løysing med ein fagstatsråd frå Høgre enn med ein tidlegare statsråd frå Kristeleg Folkeparti? Med andre ord: Er representanten Rahm meir komfortabel med det som no har skjedd av politiske prosessar, der Arbeidarpartiet er forlikspartnar?

Bror Ynge Rahm (KrF) [11:21:46]: Jeg er i likhet med Sigvald Oppebøen Hansen tilfreds på Grenlands veg-

ne. Jeg er for så vidt også tilfreds med at vi nå etter hvert får noen gode føringer for bruk av naturgass i hele landet. At Grenland har hatt et spesielt fokus, har det ikke vært noe som helst tvil om. Det har vi merket alle sammen.

Det jeg også er tilfreds med, er at det vedtak som vi i dag vil fatte, er en direkte konsekvens og oppfølging av den første gassmeldingen, som Einar Steensnæs i sin tid la fram. I hele denne prosessen har det vært noen viktige elementer som måtte på plass, og som både daværende og nåværende olje- og energiminister har utfordret Grenlands-miljøet på. Det går på volum, det går på betalingsvilje i form av langsiktige avtaler, og det går på mulig investeringsdeltakelse i selve infrastrukturbyggingen. Det har vært klart forutsatt både i den første og i den andre gassmeldingen, som industrien i Grenland svarer positivt på. Med bakgrunn i at man tar de utfordringene som Einar Steensnæs la fram, og som nåværende statsråd har fulgt opp, var det helt naturlig at vi fra Stortingets side responderte positivt på det. Dette er et resultat av den prosessen.

Øyvind Vaksdal (FrP) [11:23:22]: I forslag til vedtak I som regjeringspartiene og Arbeiderpartiet står bak, kan man bl.a. lese følgende:

«En statlig støtte til rør inn Trondheimsfjorden begrenses til å støtte grenrør inn til for eksempel Trondheim, Orkdal og Verdal og eventuelt utvidelse av rørdiameter for hovedrøret for å gi plass til gass til disse mottakssteder.»

Vil representanten Rahm forklare meg hvorfor han og Kristelig Folkeparti driver denne forskjellsbehandlingen og kun legger begrensninger på rør inn Trondheimsfjorden og ingen andre steder?

Bror Yngve Rahm (KrF) [11:24:14]: Det var i og for seg et litt overraskende spørsmål, fordi jeg trodde at representanten Vaksdal hadde vært med i denne komiteen i to perioder og deltatt i tilsvarende debatter i denne salen mange ganger og selvfølgelig utmerket godt burde vite om grunnlaget for dette. Den vesentlige forskjellen, for å si det på en veldig enkel måte, er jo selvsagt at et hovedrør inn Trondheimsfjorden mot Skogn vil gå til et gasskraftverk uten CO₂-håndtering. Dette har vært en viktig del av Sem-erklæringen, som de tre regjeringspartiene har utarbeidet i fellesskap, og dette prosjektet skiller seg da ut i forhold til f.eks. et framtidig gasskraftverk i Grenland, hvor det planlegges med CO₂-håndtering. Så her er svaret ganske enkelt, og det trodde jeg faktisk at representanten Øyvind Vaksdal hadde registrert i løpet av de mange, mange debattene vi har hatt om dette i Stortinget opp gjennom årene.

Jørund Leknes (SV) [11:25:19]: Bondevik I-regjeringa gikk av for drøyt fem år siden for å hindre at det skulle bygges sterkt forurensende gasskraftverk i Norge, og Sem-erklæringen slår derfor fast at statens eventuelle deltakelse i finansiering eller eierskap i gassrørledning til Skogn forutsetter at staten ikke subsidierer gasstransport til konvensjonelle gasskraftverk. Denne setningen er ikke verdt papiret den er skrevet på engang, hvis det ikke betyr

at Kristelig Folkeparti må følge det og gjøre vedtak som hindrer bygging av sterkt forurensende gasskraftverk. Det er opplagt at et økt volum, gjennom bygging av grenrør, gjennom utvidelse av rørdiameter, gjør det lettere å bygge gassrør til sterkt forurensende gasskraftverk.

Hvordan ser representanten Bror Yngve Rahm på at det vedtaket som i dag gjøres, med Kristelig Folkepartis velsignelse, gjør det lettere å bygge sterkt forurensende gasskraftverk i Norge, på Skogn?

Bror Yngve Rahm (KrF) [11:26:40]: Som representanten Leknes er vel kjent med, har jo dette gasskraftverket på Skogn fått konsesjon. Vi har vært veldig tydelige på at vi ikke endrer disse konsesjonsvilkårene underveis – spillereglene er altså de samme nå som de var, og jeg registrerer, selvfølgelig, at SV ikke er så veldig opptatt av å følge dem. Gasskraftverket på Skogn kunne bygges. Man har full anledning til å bygge dersom man finner at det er økonomisk forsvarlig å gjøre det. Dersom dette røret kommer på plass, vil det være andre brukersteder i denne regionen som også vil kunne nyttiggjøre seg gassen, men da på en mer miljøvennlig måte sett med våre øyne, og de prosjektene vil man i tilfelle kunne stimulere fram ved hjelp av statlige midler.

Det er i og for seg ikke en politikk som SV kan stille seg bak, det skjønner vi jo, men etter vår oppfatning er det en måte å bruke eventuelt det gassrøret på enda mer miljøvennlig enn det man i utgangspunktet hadde lagt opp til.

Presidenten: Replikorkordskiftet er omme.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [11:28:01]: Denne stortingsmeldinga er ei oppfølging av den såkalla gassmeldinga som gjekk på at det var viktig å bruke naturgass i vårt eige land, ikkje berre eksportere.

Senterpartiet støttar også opp rundt denne tankegangen. Gassen bør bidra til verdiskaping, ikkje berre føre til klingande mynt i statskassa. Noreg bør som ein stor gassleverandør til Europa ha som mål å ta i bruk betydeleg meir av naturgassen innanlands og bli ein leiande leverandør av miljøvennleg gassteknologi. Vi treng ei ny satsing for å kunne utnytte gassressursane på ein miljøforsvarleg og framtidretta måte. Eit viktig element i denne satsinga vil vere å utvikle gasskraftverk med høg energiutnytningsgrad, minimale CO₂-utslepp og betydelege industrielle ringverknader.

Eit anna viktig element i satsinga for å utnytte gassressursane er å skape ein marknad for CO₂ frå utsleppskjelder på land og sørgje for gode løysingar for deponering og bruk av CO₂. På norsk sokkel er det plass til store mengder CO₂, anten brukt som trykkstøtte for meir oljeproduksjon eller til deponering. Dette kan vere eit viktig element for å bidra til å redusere klimaproblemet. Det gir også Noreg store moglegheiter til å vere føregangsnasjon når det gjeld å utvikle ny miljøteknologi og tilby lagringsplass for CO₂ som stammar frå utslepp i andre land. Det bør derfor vurderast å gi økonomiske bidrag som vil auke lønnsmda ved å bruke CO₂ som trykkstøtte for meir oljeproduksjon. Senterpartiet meiner dessutan at staten må

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

bidra til at det vert etablert eit selskap som kan ta seg av verdikjeda frå CO₂ vert fanga, til han vert levert til mottakar eller deponeringsstad. Det er svært viktig at denne verdikjeda kjem på plass i tide, sidan gasskraftverk med CO₂-fjerning er avhengig av ein utbygd CO₂-infrastruktur.

Så gjeld det fraktinga av denne gassen: For å seie det kort, har Senterpartiet slutta seg til forliket som inneber at staten skal bidra til infrastruktur for gasstransport og innanlands bruk av gass. Det er bra å komme i gang med konkrete drøftingar med industrien om røleidningar.

Eg vil berre streke under at det må vere ein føresetnad for statleg medfinansiering av gassrør at utbyggarane av eventuelle gasskraftverk som skal bruke gassen, forpliktar seg til å byggje anlegg med CO₂-fjerning som gir minimale utslepp. Det må vere eit krav til den statlege støtta at ein ikkje subsidierer transport av gass til forureinande gasskraftverk. Det har jo òg regjeringspartia – som det har vore sagt frå denne stolen tidlegare – slått fast i Sem-erklæringa.

Det vert også sagt at alle har fått sitt når det gjeld denne meldinga – i nord, i vest, i Trøndelag og i Grenland. Eg vil likevel i eit seinare innlegg komme inn på bruk av gass frå Ormen Lange-feltet. Dei som ikkje har fått noko, er Innlandet. Då er vi over i den andre delen av meldinga, den som handlar om grønne sertifikat. Mange av oss hadde håpa at også varme skulle takast med i sertifikatordninga. Når det ikkje skjer, vert det viktig å finne andre ordningar som kan vege opp forskjellane.

Når det gjeld det svenske sertifikatsystemet, er all eksisterande kraftproduksjon basert på bioenergi, vind og småskala vasskraft inkludert. Det bør også gjerast gjeldande i det norske systemet.

Det er knytt store forventingar til innføringa av ein pliktig grøn sertifikatmarknad i Noreg. Det er eit stort potensial for å ta i bruk meir fornybar energi, og det er forventninga at sertifikatmarknaden skal utløyse ein større del av dette potensialet. Utsetjinga har skapt usikkerheit hos avgjerdestakarane, som skal ta stilling til utbygging av ny fornybar kraft.

Avgrensinga av det norske sertifikatsystemet bør samkøyrast med det svenske regelverket. Samtidig er det nokre forskjellar i strukturen i energiproduksjonen og energibruken i dei to landa som kan gjere det nødvendig med noko ulike reglar. Men det får vi sikkert anledning til å komme tilbake til ved neste krossveg.

Eg vil ta opp Senterpartiet sine forslag i innstillinga.

Finn Martin Vallersnes hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Eli Sollied Øveraas har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Knut Werner Hansen (A) [11:33:13]: Senterpartiet er med på flertallets side her i dag. Det er bra. Men jeg har lyst til å komme med eksempler på to paradoks: Senterpartiet ønsket en utsettelse av Snøhvit-utbyggingen, og

var veldig kritisk til det gasskraftverket som da var, og som nå er, under planlegging. Senterpartiet har hatt landsmøte i helgen og definert sin holdning til oljeleting. Nullutslipp er en forutsetning. Vedtaket tolkes. Inger S. Enger var på lokalradioen i Troms i går og sa at hun ville tolke dette vedtaket så strengt som mulig. Nullutslipp er ikke noe nytt. Det ligger allerede som et sentralt krav. Men så er det slik at vi må ha noe å ha i rørene, som vi snakker om, og som Senterpartiet støtter her i dag. Så litt retorisk: Prøver Senterpartiet her på tradisjonell hestehandlervis å ri to hester – prøver man å være både for og imot olje og gass?

Kan Sollied Øveraas avklare hva som er nytt i Senterpartiets oljepolitikk?

Eli Sollied Øveraas (Sp) [11:34:29]: Når det gjeld gasskraftverk, sa Senterpartiet ja til moderne gasskraftverk under visse føresetnader, bl.a. CO₂-handtering.

Når det gjeld oljeboring i Barentshavet, seier vi ja til det, også under visse føresetnader. Vi vil ha eit absolutt nullkrav til utsleppet, og vi vil ha ein heilheitleg plan slik at vi er sikre på at dei fiskeriressursane som er i havet, vert varetekne på ein god måte.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Gunn Olsen (A) [11:35:36]: Det er med glede vi fra Arbeiderpartiet i dag behandler Innst. S. nr. 135 fra energi- og miljøkomiteen. Det er en stor sak – som bygger landet. Alle som er opptatt av industriutvikling lokalt og nasjonalt, er veldig positive til den vendinga denne saken har fått.

I industrifylket Telemark er det stor glede over at komiteens flertall har tatt hensyn til den gasskompetanse som har framkommet i komitehøringene. Signalene har gått på å få tatt denne viktige ressursen i bruk, og at man bygger ut infrastruktur og transportløsninger som gjør gassen tilgjengelig for større deler av landet.

Komiteens flertall har hørt på de miljøer som vil utvikle landbasert industri. Disse miljøene er bl.a. i Telemark og i Grenland. Flertallet viser til innspill fra industrien i Grenland om bl.a. mulighet for medvirkning til finansiering, større volum og villighet til å inngå langsiktige kontrakter om kjøp av gass. Disse innspillene sier komiteens flertall legger til rette for realisering av gassrør til Grenland. Og det er det vi vil ha.

Komiteens flertall har tatt Stortingets uttalte mål om økt bruk av norsk gass innenlands på alvor. Det var godt å lese fra innstillingen at flertallet foreslår at

«Stortinget ber Regjeringen gi Statnett, eventuelt annet statlig selskap, sammen med kommersielle aktører i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger med industrien i Grenland og Trøndelag med sikte på å realisere rørløsninger for transport av gass.»

Det såkalte gassforliket mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene har derfor gitt denne saken en vending fra pessimisme til optimisme og tro på framtida for en hel region, til tro på framtidig industribygging og en aktiv industripolitikk.

I tidligere innlegg i denne saken har jeg vært sterk kritiker av Regjeringens gasspolitikk. Også representanten Onarheim har fått kritikk fra denne talerstolen, fordi vi trodde at vi visste at han visste bedre! Nå mener også jeg at det er tid for å gi ros til nettopp representanten Onarheim. Det er grunn til å tro at han har kunnskap om industripolitikk, teknologi og gassrør som har fått gjennomslag i regjeringsfraksjonen.

Det er også grunn til å berømme min egen fraksjon, i Arbeiderpartiet, i denne saken. De har vist stor innsikt i og kunnskap om hva som trengs for fortsatt å utvikle Norge som en industrinasjon, og de har brukt mye tid med industrien, med gassforum og med ulike miljøer, bl.a. i Telemark.

Når jeg legger vekt på dette forliket mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, er det fordi vi vet at jobben ikke er gjort, selv om vi i dag gjør et viktig prinsippvedtak. Men uansett Stortingets sammensetning, og uansett framtidig regjering, vil det etter all sannsynlighet være flertall i Stortinget for å gjennomføre gassaken etter dette forliket – og i Arbeiderpartiet er vi opptatt av at vi skal ha løst en sak, ikke drive med politiske spillopper.

Grenlandsindustrien er storforbruker av gass. Internasjonal industri vil være der det er tilgang på råstoff. Derfor er det avgjørende viktig med fast infrastruktur som gir langsiktighet, og som gir forutsigbarhet på pris og leveranse.

Det er verd å merke seg det engasjementet som har vært – fra hele Sørøstlandet – i saken om ilandføring av gass til Sørøstlandet, med landfall i Grenland. Det er ikke så mange politiske saker der trykket har vært så stabilt høyt som i denne saken. Fagmiljøer, industrien, gassforum, fagbevegelsen, NHO, politikere og folk flest har stått sammen. Det har gitt oss på Stortinget kunnskap og styrke. Vi har hatt god dokumentasjon og god faglig begrunnelse hele veien. Det har gitt oss troverdighet under hele denne behandlingen.

Saken som i dag avgjøres, er en sak som handler om langt mer enn Telemark og gass til Grenland. Det er nasjonal industribygging, det er en nasjonal kraft- og energisak, og det er ikke minst en stor nasjonal miljøsak, som bl.a. vil redusere CO₂-utslippene i Grenlandsområdet betydelig.

Nettopp det siste gjør det så forunderlig at ikke SV kunne være med på flertallsinnstillingen. Også jeg ser at det er en god retning på SVs gasspolitikk, men jeg finner det underlig at SV i sine merknader hadde behov for å vise til en leder i Dagens Næringsliv, der det påpekes:

«En næringspolitisk skandale er i emning.»

Dette synes jeg er underlig, og. Var det nødvendig?

Det er positivt at Fremskrittspartiet deler syn med flertallet i prinsippet om gassrørledninger. Men også her er det med undring vi fra Telemark registrerer at partiet gir inntrykk av at de i denne saken bevilger penger, slik representanten Grethe Fossum var inne på. Partipolitisk markering er det det er, og det bidrar ikke til noen løsning. Ikke registrerte vi at Fremskrittspartiet la inn fem flate øre i budsjettet sist høst. Arbeiderpartiet foreslo i sitt budsjettforslag 3 milliarder kr til infrastruktur.

Øyvind Halleraker (H) [11:42:00]: Saken om miljøvennlige gassteknologier er med rette blitt kalt vårens energisak her i Stortinget. Saken avklares med konstruktive og framtidsrettede løsninger. Det lover godt for forutsigbar utvikling framover, som kommersielle aktører er så avhengige av.

Det er betryggende for aktørene at utviklingen skjer som følge av kompromiss mellom ansvarlige partier innenfor energipolitikken. Det har vi god erfaring med i dette landet.

Kostnadseffektiv distribusjon og utnyttelse av gass er avhengig av mengde og avstand fra nærmeste kilde og ilandføringssted. I den ene ytterligheten finner vi den vegløse hytten på fjellet med svært beskjedent forbruk, og på den andre siden finner vi megastore avtakere på USAs østkyst. Men de har én ting felles, nemlig at gassen fraktes i beholdere, fra små bærbare beholdere til kjempesvære gasstankskip fra Melkøya, nettopp fordi rørledninger er for kostbart og urasjonelt.

Eksemplet forteller oss at bærekraftig transport og distribusjon må tilpasses den løsning som i det lange løp er regningssvarende for markedet og brukeren, for leverandør og produsent, og for samfunnet som sådant.

Flere rederier, bl.a. Knutsen OAS og IM Skaugen, har kunnet framlegge spennende konsepter, konsepter som bl.a. omfatter gassen levert «på døren» til akseptable energipriser, og sjølagring mot et nærdistribusjonsnett. Naturgass Vest har også, som kjent, allerede etablert distribusjon med et mindre skip langs kysten.

Når etterspørselen etter gass vokser og markedet er blitt etablert og etterspør løsninger med større kapasitet, kan det i neste omgang være aktuelt å bygge gassrør for å forsyne enkelte områder. Skipene kan da benyttes andre steder.

Etter at stortingsmeldingen ble lagt fram, har industrien flere steder tatt opp utfordringene meldingen gir, og lansert planer, for å få både økt volum, som kan bedre lønnsomheten i gassrør, og økt medvirkning fra industrien når det gjelder finansiering av røret og forpliktelser til kjøp av gass.

Uten at disse kommersielle interessene i hvert enkelt tilfelle er aktive, vil ikke prosjektene bli realisert. Dette utfordrer oss som statlig myndighet, og vi bør være med i spleiselaget for å få på plass sannsynlig framtidsrettet løsning med en gang. Vi peker på at det er naturlig at Statnett, eller et annet statlig selskap, sammen med kommersielle aktører går videre med denne saken.

Dette er et klart gjennombrudd for å ta gassen i bruk i langt større omfang i Norge, og det vil bety en betydelig effektivisering av industriproduksjon og energiforbruket mange steder. Gledelig er det også at forurensende energikilder erstattes av naturgass med langt renere forbrenning og dermed mindre skadelige utslipp.

Det er viktig for meg å understreke at det Stortinget i dag gjør vedtak om, er en såkalt transparent ordning som kan anvendes over hele landet hvis forutsetningene er til stede, ikke minst at industrien er med på spleiselaget. Det er først og fremst de kommersielle interessenes planer og vilje til deltaking som vil være avgjørende for hvor satsingen vil skje.

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

På min kant av landet, Vestlandet, og spesielt i Hordaland, er man allerede kommet svært langt i å utnytte gassen. Jeg hadde faktisk som fylkesvaraordfører, for seks-sju år siden, gleden av å markere oppstart av gassbussprosjektet i Bergen ved å tilslutte den første gassbussen til fyllestasjonen, og før året er omme er det 80 busser som går på gass i Bergen

I industrielt perspektiv er det også store planer i Kollsnes–Mongstad–Sløvåg-regionen, og her vil rørledning være riktig løsning for å forsyne bl.a. varmeenergiverket på Mongstad, men det vil også generere industriutvikling i regionen.

Vestlandsrøret sørover fra Kollsnes, via Bergen–Sunnhordland–Haugaland og til Kårstø, vil bety en gassrørledning fra Sogn og Fjordane til Vest-Agder grense, med de enorme muligheter som det vil innebære for industrien og husholdningene langs denne kyststrekningen.

Jørund Leknes (SV) [11:46:41]: St.meld. nr. 47 handler om miljøvennlig gasskraftteknologi. Da er det ganske paradoksalt at resultatet etter at vi har votert her i dag, er alt annet enn miljøvennlig. Den viktigste og største miljøutfordringen vi har i dag, er nemlig klimautfordringen. De menneskeskapte klimaendringene som skjer i dag, er vår tids største miljøutfordring, og de må møtes med offensive tiltak, ikke bygging av gasskraftverk, som vedtaket i dag bidrar til.

Hvis det nå bygges et gassrør til Grenlandsområdet, som også SV kan være positive til så lenge det ligger klare klimapolitiske forutsetninger til grunn, ligger planene for videreføring inn Oslofjorden klare fra mange hold. Da skal naturgassen bringes inn til alle hjem og alle bedrifter som måtte ønske det.

Tilgang på naturgass er ikke et onde i seg selv, men det er altså sånn at brenning av gass medfører klimagassutslipp. Derfor foreslår SV i dag å pålegge innenlands bruk av naturgass til energiformål CO₂-avgift, slik at den ikke skal få et konkurransemessig fortrinn foran mer miljøvennlig energi. Det er for meg ganske uforståelig at ikke flere partier vil gå inn på konstruktive forslag for å hindre at mer forurensende energikilder skal utkonkurrere mindre forurensende energikilder. Samtidig gjør Stortinget i dag et vedtak som vil gjøre det lettere å legge et gassrør inn Trondheimsfjorden til et gasskraftverk på Skogn. At Stortinget vedtar at staten skal kunne bidra økonomisk til å øke rørdiameteren på et slikt rør, eller å finansiere et grenrør, er statlig subsidiert forurensning.

Den første Bondevik-regjeringen gikk som kjent av 9. mars for over fem år siden for å hindre at sterkt forurensende gasskraftverk skulle bli bygd. I dag gjør Stortinget, med Kristelig Folkepartis velsignelse, et vedtak som gjør at vi er et steg nærmere bygging av forurensende gasskraftverk i Norge, nærmere bestemt på Skogn i Nord-Trøndelag. En av de viktigste grunnene til at gasskraftverket på Skogn ikke har blitt bygd, er at det har vært uklarhet i forhold til finansieringen av gassrør. Fullstendig klarhet kan det neppe sies å være i dag heller, men vi er utvilsomt et steg nærmere fordi finansiering av grenrør og økt rørdiameter fører til at det blir lettere å transportere et

økt volum gjennom gassrøret og dermed få økt lønnsomhet. Og vi vet jo alle at bedriftsøkonomiske investeringer som er mer lønnsomme, er lettere å ta enn dem som er mindre lønnsomme.

Over til en annen sak.

Teknisk Ukeblad melder om at Sverige vurderer å forby bruk av elektrisitet til oppvarming i nye hus som bygges. I Norge sløser vi fortsatt med den mest høyverdige energien vår ved å bruke den til oppvarming. I forliket i forbindelse med den forrige gassmeldingen fikk vi på plass et forsøk med å få til en garantiordning for fjernbåren varme. Det er dessverre glemt. Vi i SV skulle gjerne sett at dette var på plass, slik at vi kunne fått økt utbygging av infrastruktur for fjernbåren varme. Det er samtidig sterkt beklagelig at vi ikke har fått på plass en sertifikatordning for fornybar energi. Det er veldig mange som avventer investeringsbeslutninger når det gjelder ny fornybar energi, nettopp fordi denne ordningen ikke har kommet på plass.

Vi har et kjempepotensial for ny fornybar energi i Norge. Problemet er at Regjeringen, Arbeiderpartiet og Framskrittspartiet er langt mer opptatt av å bygge gasskraftverk enn av å stimulere til utbygging av vindkraft, bioenergi, tidevannskraft og bølgekraft. Vi kan ikke ha som utgangspunkt at Norges energibehov skal vokse inn i evigheten.

Det er samtidig viktig å bidra slik at industri som i dag bruker tungolje til oppvarming, får incentiver til å gå over til gass. Slike incentiver gis i dag gjennom støtte fra ENOVA til mottaksterminaler for transport med båt. Disse båtene bør selvfølgelig gå på gass i stedet for mer forurensende energikilder.

Gass er ikke det eneste saliggjørende, gass er ingen høyere sannhet, verken for norsk industri eller kraftproduksjon. Et overfokus på gass hindrer overgang til nye fornybare energikilder. Vi har utallige alternativer. Norge kunne ha blitt et foregangsland innenfor ny fornybar energi, men dette krever forskningsinnsats og økte bevilgninger.

Ingmar Ljones (KrF) [11:52:10]: Framtidig energipolitikk må fremja verdiskaping basert på berekraftig utvikling.

Når vi no ved behandlinga av meldinga skal leggja til rette for auka bruk av naturgass i Noreg, vil det vera svært krevjande dersom mange – gjerne små – aktørar skal ha ansvar for å byggja ut infrastrukturen.

Noreg har ei interessant historie som energiland. På slutten av 1800-talet var det mange private aktørar som starta utviklinga av kraftforsyninga i Noreg. I fasen etter at private hadde starta opp, var det behov for koordinering og engasjement frå det offentlege med sikte på å få bygd ut kraftforsyninga i heile landet.

Auka bruk av naturgass vil føra med seg betydeleg auke i energitilførsla i Noreg, og det vil såleis ha felles-trekk med dei utfordringane staten fekk i høve til utbygginga av energiforsyninga her til lands.

Etter kvart som bruken og transporten av naturgass aukar og krava til god infrastruktur vert meir omfattande, aukar trongen for offentleg engasjement og samordning.

Det offentlege engasjementet kan varetakast gjennom reguleringar, støtteordningar eller eventuelt offentleg eigarskap. I dag får eit statleg selskap i oppdrag å medverka til at vi får tenlege gasstransportløysingar i Noreg.

Det har vore interessant å registrera engasjementet både frå næringslivet og frå det politiske miljøet mange stader i landet for å ta naturgassen i bruk. Vi har registrert engasjement frå Finnmark i nord, og så fylke for fylke langs heile kysten heilt fram til Østfold – og i innlandet, der dei ser fram til å ta gassen i bruk. Eg er imponert over optimismen og kreativiteten som har komme til syne. Engasjementet kjem ikkje berre frå potensielle store brukarar, men også frå dei mange som treng små volum, ser fram til å få transportert LNG eller CNG med skip eller med tankbil. Allereie i dag er det mange tankbilar som fraktar naturgass.

Etter kvart som infrastrukturen blir bygd ut og forbruket aukar, kan det veljast andre transportløysingar som er tilpassa forbruket. Det viktigaste er at det blir lagt til rette for transportordningar for gass som kan sikra brukarane nok gass til konkurransedyktige prisar.

Regjeringa har i meldinga presentert transportløysingar for innanlands bruk av gass både med skip, tankbil og i røyr. I innstillinga i dag ber Stortinget Regjeringa gi Statnett, eventuelt eit anna statleg selskap, saman med private aktørar, i oppdrag å gå i konkrete drøftingar med industrien i Grenland og i Trøndelag med sikte på å realisera røyr-løysingar for transport av gass. Resultata av desse prosessane kan leggja grunnlag for distribusjon av gass til andre stader langs kysten, t.d. Mongstad. Dette er ei utdjupeing av Regjeringa sitt engasjement for å leggja til rette for å auka bruken av naturgass.

Vedtaket her i dag gir ei retning for det statlege selskapet sitt arbeid. Dei konkrete drøftingane med industrien i Grenland og i Trøndelag skal leggja grunnlaget og såleis malen for det som industrien kan venta seg av statleg engasjement for å få til infrastruktur for gasstransport i heile landet. Ein føresetnad for statleg engasjement er at det skjer i samarbeid med kommersielle aktørar. Vedtaket i dag om at det statlege selskapet skal starta drøftingar med industrien i Grenland og i Trøndelag, skal ikkje verka ekskluderande på andre prosjekt, men tvert om gi tilskunding til at industrien andre stader også engasjerer seg for å kunna auka bruken av naturgass, som er det mest miljøvennlige fossile brenselet vi kjenner.

For å seia det på ein annan måte: Dersom industrien og eventuelt andre brukarar saman med kommersielle aktørar forpliktar seg til langsiktig mottak og bruk av gass og medfinansiering, kan det statlege selskapet gå inn i samsvaret med dei vilkåra som skal gjelda for medverknad frå dette selskapet. I dei områda der det er eller vil komma landfall, vil det uansett liggja godt til rette for å bruka naturgass som energi og/eller råvare. Dette vil gjelda Hammerfest, Nyhamna, Tjeldbergodden, Kollsnes og Karmøy. Gassnor ASA og Lyse Gass har på mange måtar vist veg og bygd distribusjonsnett i Rogaland med utgangspunkt i tilgang på naturgass.

I dag går startskottet for å leggja til rette for å auka miljøriktig bruk av naturgass i heile landet. Det kan gi sikker

og effektiv energiforsyning og råstofftilgang, redusert forureining, bygging av gasskraftverk med CO₂-handtering og utvikling av ein marknad for CO₂.

Siri A. Meling (H) [11:57:45]: Olje- og energiminister Thorhild Widvey har flere ganger understreket hvor rikt Norge er på naturressurser, og hvor viktig det er å utnytte de mulighetene som ligger i dette. Stortingsmeldingen vi i dag har til behandling, bidrar til å styrke disse mulighetene.

Gass er en meget verdifull ressurs. Prognoser fra Det internasjonale energibyrået, IEA, sier det globale forbruket av gass nærmest vil bli doblet fram til 2030. Produsentene av gass på norsk sokkel ser store muligheter for framtidige leveranser til bl.a. Europa, ikke minst til Storbritannia. Det hersker en optimisme i forhold til mulighetene både når det gjelder produksjonsvolum, markeder og pris. I dette bildet er det viktig at fokus også rettes mot den innenlandske bruken av gass, slik at vi på denne måten sikrer en størst mulig verdiskaping med basis i denne naturressursen.

Som rogalending har jeg over tid vært vitne til en diskusjon om og en fokusering på å ta gassen i bruk i Norge. Lenge var det faktisk slik at Gassnor på Haugalandet var nærmest enerådende i forhold til det å distribuere gass innenlands. Men gjennom denne stortingsperioden har Regjeringen vist en meget aktiv rolle i så henseende, både gjennom den forrige gassmeldingen og nå gjennom denne vi har til behandling i dag. Fra å være i en periode da økt gass var mer eller mindre et teoretisk debattområde, er vi nå inne i en utvikling hvor gass tas i bruk, og det fokuseres på det på en helt annen måte enn tidligere.

Derfor må jeg si at jeg kjente en liten bismak da Arbeiderpartiets representant Rolf Terje Klungland sa at Regjeringens satsing på gass fram til nå kun har vært en muntlig satsing, og at politikken Regjeringen har ført, har vært en hemsko i forhold til en utvikling. Gass har eksistert i dette landet lenge, og Arbeiderpartiet har hatt mange olje- og energiministre uten at det har skjedd så mye som det har gjort i denne stortingsperioden så langt.

To eksempler illustrerer dette. For det første den satsingen Lyse-konsernet har med Rogass-prosjektet, hvor gass transporteres fra Kårstø til Risavika i Rogaland. Dette har blitt både en økonomisk og en miljømessig suksess. Etter ett års drift har Lyse solgt gass tilvarende 450 millioner kWh, tilsvarende et strømforbruk i 22 500 normalhusholdninger. Prosjektet har et laddistribusjonsnett på ca. 300 km. Hittil har hovedtyngden av gassen gått til oppvarming av forretningslokaler og industri samt til oppvarming av drivhus, hvor CO₂-utslippene øker veksten. Det hører med til historien at dette prosjektet er realisert uten statlige midler. Det interkommunalt eide Lyse har satset ca. 750 mill. kr på egen hånd, og ifølge de signaler som er gitt gjennom media, regner konsernet med å gå nesten i balanse på denne satsingen allerede i inneværende år. Dette prosjektet er også et miljøprosjekt, fordi gassen erstatter mer miljøskadelige brensler som olje og propan.

Et annet godt eksempel på at gassen tas i bruk innenlands, er beslutningen fra Naturgass om å bygge et kon-

- 2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

vensjonelt gasskraftverk på Kårstø. Dette var en meget gledelig beslutning både ut fra et energibalansesperspektiv og i forhold til målsettingen om økt bruk av gass innenlands. Derfor er det grunn til å berømme Naturkraft og eierne Hydro og Statkraft for at de gjennomførte denne krevende prosessen for å finne lønnsomhet i dette gasskraftverket.

Gass er en ressurs som kan nyttes på flere ulike måter, både til kraftproduksjon og til industriell produksjon. Det er en fornuftig strategi som er valgt i forhold til satsing på gass som energikilde. Med vår avhengighet av vannkraft trenger vi å gjøre energiforsyningen mer robust, og da er gass en nærliggende kilde. Vi kjenner alle til utfordringen i forhold til klimautslipp, og nettopp derfor har Høyre og Regjeringen fokusert på å få fram kommersielle teknologier for CO₂-rensing. Den dagen slik teknologi foreligger og er lønnsom, vil vi både ha sikret en miljøvennlig kraftproduksjon i dette landet og ha lagt grunnlaget for det som kan bli en lønnsom industrisatsing på miljøvennlig teknologi. Opprettelsen av Gassnova i Grenland er et viktig verktøy for å bidra til å fremme denne typen teknologi.

Det er viktig at innovasjonsselskapet samarbeider godt med andre kompetansemiljøer rundt i landet. Her vil jeg bl.a. nevne det storskala testsenteret for gass ved Risavika i Stavanger som i regi av Statoil, Shell, Lyse, Universitetet i Stavanger og Rogalandsforskning er besluttet etablert. Disse har tatt initiativ til etablering av dette senteret direkte rettet mot verifisering av ny teknologi og produkter for miljøvennlig bruk av naturgass. Fram til 2010 vil senteret disponere 50 millioner Sm³ naturgass til forskningsformål, og investering når det gjelder fasiliteter vil være på ca. 60 mill. kr. Dette prosjektet er fullfinansiert av initiativtakerne.

Statsråd Thorhild Widvey [12:03:26]: I stortingsmeldingen som nå er oppe til debatt, er det tre temaer som blir drøftet. Alle tre er sentrale elementer i energipolitikken og følger opp de politiske signalene som ble gitt under behandlingen av gassmeldingen.

Når det gjelder det første temaet, infrastruktur for gass, ble det i meldingen presentert analyser av kostnader og lønnsomhet ved å føre naturgass fram til innenlandske brukere. Analysene bekreftet at LNG-transport på skip ville være den rimeligste løsningen til de aller fleste steder i Norge. Det er interessant å se den aktiviteten som faktisk er på dette område, og også den økende interessen blant flere typer aktører i markedet. Lokale elselskaper, oljeselskaper, industrien og flere rederier viser konkret vilje til å satse på LNG. Det er et område i utvikling, der nye løsninger bidrar til å redusere kostnadene både ved LNG-produksjonen, ved transporten og på terminalene. Innen småskala LNG-distribusjon er Norge i ferd med å utvikle konsepter som faktisk kan tjene som mønster for andre land. Mange land har stor geografisk spredning mellom kunder som etterspør begrensede mengder gass på samme måte som Norge. Jeg er glad for at Stortinget gir bred tilslutning til å satse videre på LNG.

I meldingen ble det ikke utelukket at rørtransport kunne være aktuelt til enkelte steder i Norge. Men det er et

stort løft å etablere et gassrør, og det krever at alle aktører som har interesse i en slik infrastruktur, er med og forplikter seg økonomisk. Betalingsvilje når det gjelder transporttjenestene, og det gassvolumet som skal transporteres, er helt avgjørende for lønnsomheten. I stortingsmeldingen tillot jeg meg derfor å utfordre aktørene på dette feltet.

Industrien i Grenland har nå gitt signaler om at de ønsker å bygge og eie separasjonsanlegget dersom det blir lagt et kombirør til området. Det er også signalisert at det transporterte volumet kan bli større enn det som ble lagt til grunn i stortingsmeldingen. Det er naturlig å følge opp disse innspillene med konkrete drøftinger med sikte på å realisere rørløsninger for transport av gass.

Etableringen av et gassrør inn Trondheimsfjorden er svært avhengig av at det planlagte gasskraftverket på Skogn blir realisert. I så fall kan det være aktuelt å etablere grenrør til bl.a. Trondheim og Orkanger. LNG-transport på skip kan da bli mindre konkurransedyktig i dette området. Næringslivet i distriktet har signalisert stor interesse for å kjøpe gass, og Trondheim kommune har satt av 200 mill. kr til rørprosjektet. Dette gir grunnlag for å gå inn på konkrete drøftinger om gassrør med aktørene også i Trøndelag.

Jeg vil benytte muligheten til å gi honnør til komiteen som har bidratt til at det nå er blitt bred enighet om å føre arbeidet med økt bruk av naturgass videre i tråd med det som stortingsflertallet ber om i innstillingen, og som har forplantning i forhold til det Regjeringen mener.

Jeg har merket meg at flertallet som premiss for sitt vedtak legger til grunn industriutvalgets innstilling når det gjelder forutsetninger for statlig medfinansiering i infrastrukturen innenlands. Jeg har store forventninger til de konkrete drøftingene med aktørene i markedet som nå tar fatt.

Så til neste tema, teknologi for gasskraft med CO₂-håndtering. Satsingen på gasskraftverk med CO₂-håndtering er et hovedelement i Regjeringens energipolitikk. Regjeringen har styrket innsatsen for å framskynde realiseringen av miljøvennlig gasskraft vesentlig. Fra 2005 er Gassnova et hovedvirkemiddel i myndighetenes satsing på dette området. Det er en målsetting at støtte fra Gassnova til prosjekter for utprøving og demonstrasjon av CO₂-håndteringsteknologier skal bidra til å utvikle effektive og framtidsrettede teknologikonsepter. For å kunne lykkes i dette arbeidet er det viktig at Gassnova nå gis ansvar og tid til å arbeide fram gode prosjekter med aktørene på dette området.

Som flertallet i komiteen viser til, skal Regjeringen legge fram resultatene fra Oljedirektoratets studie av potensialet ved bruk av CO₂ som trykkstøtte i revidert nasjonalbudsjett for 2005. Det skal også utarbeides en vurdering av hvordan og i hvilken grad hele CO₂-kjeden kan fanges før sommeren. Det vil selvsagt bli gjort.

Så til det siste temaet, pliktige elsertifikater. Når det gjelder utviklingen av et pliktig elsertifikatmarked, er det helt klart at Stortinget må ta stilling til de sentrale elementene ved behandlingen av en odelstingsproposisjon om saken. Koordineringen med Sverige er svært viktig i denne

sammenheng. Den 11. februar hadde jeg møte med min kollega Mona Sahlin. Da kom det fram at de fra svensk side tar sikte på å få i gang dette felles markedet fra 1. juni 2007. Det er årsaken til at Regjeringen velger ikke å legge fram en odelstingsproposisjon for Stortinget denne våren.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Rolf Terje Klungland (A) [12:08:48]: Jeg vil benytte anledningen til å stille statsråden et spørsmål for forhåpentligvis å få en oppklaring i forhold til flertallsinnstillingen.

Det har etter avgivelsen vært flere innspill til komiteens medlemmer om at flertallet er for lite konkret i forhold til infrastrukturbygging andre steder enn i Grenland og i Trøndelag. I Arbeiderpartiet mener vi at realitetene i flertallsvedtaket er at andre steder i landet selvfølgelig skal ha samme mulighet til å kunne ta gassen i bruk hvis det er grunnlag for det. Jeg vil spørre hva som er statsrådens vurdering i forhold til denne problemstillingen, spesielt på grunnlag av at Leif Frode Onarheim tidligere har sagt at man i utgangspunktet må betrakte dette som et prosjekt. Betyr det at tiden er nå, eller betyr det at ordningen også vil vedvare, slik at andre steder som får behov for gass, kan benytte seg av den offentlige støtten og offentlige selskaper?

Statsråd Thorhild Widvey [12:10:06]: Når det gjelder bygging av infrastruktur, er det slik at det er ulike typer modeller. Noen steder i Norge vil det være mest lønnsomt å bruke LNG, altså frakte gassen på skip. Andre steder kan det faktisk være lønnsomt å bygge rør. Jeg er veldig glad for at det er et bredt flertall i Stortinget som støtter opp om det, og at det ikke nødvendigvis er slik at man skal bygge rør til alle steder rundt om i Norge, men at det kan være lønnsomt å basere seg på at man noen steder kan frakte gassen på skip. Det skjer.

Jeg har lyst til å nevne at når det gjelder støtte til infrastruktur, er det en støtteordning i dag som Stortinget kjenner godt til, som bl.a. forvaltes av Enova. Det er også slik at de i år har inngått fire avtaler med kontraktspartnere om å bygge terminaler nettopp med tanke på dette. I går gikk det ut en ny utlysningrunde for tilskudd til bygging av infrastruktur for naturgass også for 2005. Det er både basert på LNG og med tanke på at man kan bygge rør til ulike steder. Det er helt klart at når Regjeringen skal legge fram en ordning som skal gjelde for hvordan man skal gi støtte til rør, må den være transparent. Det må også være muligheter for å kunne bruke den i hele landet.

Øyvind Vaksdal (FrP) [12:11:41]: Regjeringen var i meldingen svært så passiv med hensyn til bygging av infrastruktur for naturgass. Nå hevdes det fra regjeringspartienes representanter at den passiviteten er snudd og erstattet med en offensiv satsing bl.a. på gassrør gjennom et statlig selskap. Med det flertallsforslaget som foreligger, klarer jeg imidlertid ikke å se noen særlig offensiv satsing. Jeg vil derfor spørre statsråden om hun er av den oppfatning at hennes kampfeller i Stortinget nå har snudd utvik-

lingen i positiv retning, og om hun da vil sørge for at en slik satsing ikke bare blir tomme ord, men at selskapet får tilført den nødvendige kapital, eksempelvis i det kommende statsbudsjettet.

Statsråd Thorhild Widvey [12:12:36]: Jeg føler meg rimelig sikker på den linjen som Regjeringen her har lagt opp til, og som nå har fått bred støtte i Stortinget, ved å fokusere på at man fortsatt kan satse på å ta gassen mer i bruk, ikke bare ved bruk av skip, men også gjennom det brede kompromisset man nå har kommet fram til, ut fra de forutsetninger at industrien, bl.a. i Grenlands-miljøet, altså har vist til at det er behov for et større volum, det er også en større betalingsvilje, og det er faktisk også vist et initiativ på investeringssiden ved at man er villig til å være med på å bidra til at man kan realisere bygging av rør. De viktige forutsetningene har ligget til grunn. Hvis man leser meldingen, har ikke Regjeringen avvist bygging av rør. Det står at med de lønnsomhetsbetraktningene som har vært vurdert fram til nå, basert på innspill man har fått bl.a. fra næringen, har det ikke vært lønnsomt å bygge det nå. Nå viser det seg altså at næringen er interessert i å være med på å bidra. Da er det helt klart at med de endrede forutsetningene kan jeg garantere at vi med en gang vil sette i gang arbeidet for å få gjort de nødvendige drøftinger for å se om det er mulig å realisere disse rørene.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:14:01]: Saka i dag er eit resultat av eit forlik mellom Regjeringa og SV. I debatten i dag har me hørt at enkelte representantar frå Høgre prøver å skemma med SV når det gjeld bruk av gass i Noreg. Ikkje minst har representanten Onarheim vore oppteken av å framstilla SV som eit skrekksenario.

Det eg ønskjer å få klarleik i, er grunnane til at Høgre no har trekt seg frå det samarbeidet som dei har hatt med SV i denne saka – korfor gjorde ein det og gjekk til Arbeidarpartiet? Var det på grunn av dei forslaga me hadde som var knytte opp mot CO₂-injeksjon offshore? Var det det som konkret var vanskeleg for Regjeringa å vera med på? Eller var det eit statsselskap for CO₂-injeksjon som var problematisk? Eller var det teknologikrava våre knytte opp mot Kårstø? For som me hørte, fekk jo olje- og energiministeren skryt frå Arbeidarpartiet for samarbeidsviljen. Men korfor braut ein med SV?

Statsråd Thorhild Widvey [12:15:26]: Jeg har lært mye gjennom mange års politisk arbeid, og det viktigste jeg har lært, er at du kan sitte og ri dine prinsipper, men det hjelper svært lite hvis ikke det er med på å bidra til at ting går framover. Kanskje er det viktigste man kan lære i politikens verden, nettopp å være med på å bidra til løsninger som gjør at vi «move forward», som det heter på det internasjonale språket.

Jeg merket meg at SV var tidlig på banen for å prøve å få til et konstruktivt bidrag i så henseende, men som representanten også sa fra Stortingets talerstol i dag, var kravene for å være med på å få til et flertallsbidrag i salen så sterke at det var helt utelukket å gå inn i drøftinger på en sånn bakgrunn. Som representanten sa i dag, er det

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

gjort en liten undersøkelse i forhold til investeringskostnadene med injeksjon. Hvis man skulle rense både Kårstø, Skogn og Snøhvit, f.eks., ville det bidra til økte investeringskostnader i størrelsesordenen 11 milliarder kr. Skulle det være et absolutt krav at man skulle rense Grenland, Tjeldbergodden og Mongstad før man satte i gang å bygge rør til disse områdene, ville det også bidra til at vi hadde økt investeringskostnadene med 11 milliarder kr. Jeg tror ikke det er nødvendig å komme med noen ytterligere kommentarer til hvorfor det var vanskelig å være med på å bidra til et sånt forlik.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [12:17:02]: Senterpartiet er glad for at innstillinga vil føre til ei auka satsing på gass som skal bidra til verdiskapinga. Det gir gode ringverknader rundt om i heile landet, og vi støttar forliket.

I innstillinga blir det peika på at gassrør er mest aktuelt sett i eit økonomisk perspektiv, der marknaden ikkje ligg så langt frå gasskjelda. Det var også statsråden inne på i sitt innlegg. Det fører meg naturleg over til gass frå Nyhamna til Aukra, der det eventuelt blir aktuelt å byggje ei rørleidning på om lag 2 kilometer.

Tidlegare statsråd Steensnæs har sagt til media i Møre og Romsdal at Nyhamna er eit så naturleg alternativ at det ikkje er nødvendig å nemne det i innstillinga. Så mitt spørsmål til statsråden er: Deler statsråden den tidlegare ministeren sine utsegner om at Nyhamna også skal behandlast på lik linje med andre prosjekt som er nemnde ved namn i innstillinga?

Statsråd Thorhild Widvey [12:18:22]: Det minner meg om min tid da jeg satt i samferdselskomiteen mens jeg var medlem av Stortinget. Under alle de viktige debattene, spesielt oppunder jul, sprang vi alle opp på talerstolen og skulle sende en hilsen hjem i forhold til hva slags type prosjekter og vegstubber som burde få støtte.

Jeg tror det er veldig viktig å understreke igjen at det er jo ikke sånn at Stortinget nå bør si at den strekningen skal få sitt rør og den strekningen skal ikke ha rør. Jeg tror at det viktigste med dette forliket som er inngått her i Stortinget i dag, er å understreke at man i enkelte områder av Norge fremdeles ser det mulig å levere gass på skip, og på andre områder faktisk kan finne ut at det er lønnsomt å bygge rør. Da er det viktig for meg som statsråd å understreke at da må vi komme fram til ordninger som er transparente. Det er ikke lovlig i forhold til EØS-regelverket, og jeg vil vel heller ikke tro at noen regjering med respekt for seg selv har tenkt å gjøre det, å legge opp til ordninger som favoriserer noen områder med tanke på å gi subsidier til å bygge rør.

Grethe G. Fossum (A) [12:19:43]: Det er stor interesse for opprettelse av et pliktig grønt sertifikatmarked for fornybar elektrisitet. Arbeiderpartiet har lenge vært for opprettelsen av et slikt system. Vi har også vært opptatt av hensynet til vannbåren varme, og at opprettelsen av et slikt sertifikatmarked ikke må gå på bekostning av vannbåren varme og bioenergi.

Jeg vil derfor spørre statsråden om hva hun og Regjeringen vil gjøre for at et grønt sertifikatmarked for elektrisitet ikke skal gå ut over utbyggingen av vannbåren varme og bruken av bioenergi.

Statsråd Thorhild Widvey [12:20:46]: Både Stortinget og Regjeringen har vektlagt at når man skal innføre et marked for elsertifikater, må de samme prinsipper ligge til grunn som for det markedet som det skal koordineres med, bl.a. det svenske. Jeg hadde kanskje sett at det ble utvidet til også å gjelde for det øvrige Europa. Derfor er det svært viktig at det som ligger inne i det svenske markedet, også må være det som ligger til grunn for det norske markedet. Det betyr at vi ikke må ha med ytterligere ting i dette markedet på norsk side i forhold til det som ligger i det svenske, for det vil bli en konkurransevridning med tanke på de bedriftene som skal være med på å konkurrere i dette markedet.

Nå er vi i sluttspurten med å jobbe fram innholdet i forhold til dette. Det vil selvfølgelig være veldig avhengig av de drøftingene som må foregå i forhold til svenskene før man framlegger en proposisjon for Stortinget som skal basere seg på hva dette markedet skal inneholde. Det krever selvfølgelig også at man har en god dialog med de svenske myndighetene og kommer fram til en ens holdning til hva dette markedet skal inneholde.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Grethe G. Fossum (A) [12:22:30]: Tillat meg en viss undring i denne saken, ikke over selve meldingen, ei heller over endeliktet, med en avtale etter et godt samarbeid mellom Høyre og Arbeiderpartiet, men rett og slett over samspillet mellom regjering og regjeringspartiene i Stortinget. Hvordan er det mulig for en statsråd å legge fram en melding hvor det understrekes at det ikke er lønnsomt å bygge rør over lengre avstander i Norge, noe som sikkert er i tråd med det hennes forgjenger fra Kristelig Folkeparti, Steensnæs, mente, samtidig som hennes partifeller i Stortinget arbeider aktivt for en annen løsning?

Misforstå meg rett: Jeg er kjempeglad for at regjeringspartiene gir støtte til Arbeiderpartiets gassrørpolitikk. Allikevel er jeg overbevist om at det bikkjeslagsmålet som må ha vært først i Regjeringen og deretter mellom stortingspartiene og Regjeringen, faktisk hadde egnet seg for offentligheten. Jeg er overbevist om at forskjellene mellom Venstre og Kristelig Folkeparti på den ene siden og Høyre på den andre siden i denne saken og mange andre saker holdes hemmelig for det norske folk. Samtidig har vi en statsminister som hele tiden understreker hvilken harmoni som finnes i Regjeringen.

Representanten Onarheim la i sitt innlegg vekt på at man fattet «robuste» vedtak i Regjeringen. Det er da synd at regjeringsfraksjonene i Stortinget snur opp ned på hele denne «robuste» enigheten. Vet du hva – jeg begynner å glede meg til memoarene, jeg!

Som novise på dette området har jeg latt meg imponere over én ting, og det er Grenlands-miljøet. Det er et eksempel til etterfølgelse, det målrettede samarbeidet for å få til

en god løsning, som etter min oppfatning vil gi miljøforbedring, sysselsetting og kanskje teknologiutvikling i verdensklasse. Det er grunn til å reflektere over hvorfor Norge som en storeksporthar av gass ikke bruker gassen til innenlandsk verdiskaping. Vi har råstoffene, vi har høyt kompetente arbeidsfolk, og vi har muligheten til å utvikle eksisterende industrianlegg.

Men noen måtte gå foran og vise vei, vise hva som måtte gjøres. Og tillat meg å si at denne gangen var det ikke Regjeringen eller representanten Onarheim som hadde løsningen, men Arbeiderpartiet, med representanten Klungland i spissen, som gjennom mange år har arbeidet for en slik løsning som vi skal vedta i dag. Det tjener allikevel statsråden og representanten Onarheim til ære at de våget å forandre det «robuste» standpunktet som var i Regjeringen.

Et tankekors er også den avventende rollen som komitelederen har spilt i denne saken, både før meldingen ble levert til Stortinget, og i arbeidet i Stortinget. Kanskje lojaliteten til tidligere statsråd Steensnæs var større enn lojaliteten til Grenlands-miljøet og det arbeidet som har vært gjort for å få til en løsning?

Jeg har også lyst til å henlede oppmerksomheten på et annet punkt av stor viktighet for gjennomføringen av det vedtaket vi gjør i dag, nemlig kostnadsanalysen som ligger til grunn for den påståtte «ikke-lønnsomheten» av rørløsningen for transport av gass. Ved å sette kalkulasjonsrenten til 8 pst., høyest i Europa, og en økonomisk levetid på 20 år for rør – vanligvis regner man fra 40 til 60 år – vil rørløsning i Norge ikke være lønnsomt for noen. Det er derfor gledelig at Regjeringen vil vurdere dette på nytt. Denne forutsetningen sammen med en statlig delfinansiering av en rørløsning vil gjøre hele Norge i stand til å utnytte naturgassen. Og siden jeg er fra et område i dette landet som ligger både i oljeskyggen og i skyggen av Oslo, ja i mange skygger, håper jeg inderlig at jeg kan antyde at dette ikke bare har betydning for Kyst-Norge, men kanskje også for Hedmark.

Knut Werner Hansen (A) [12:27:07]: Mye har vært sagt her før i dag om hvor viktig dette «gassforliket» mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene er. Jeg skal ikke gjenta det, utover å si at det er godt å se at man ikke bare har fornuft, men også er i stand til å bruke den. Det er nok også slik i denne saken at det er noen som er flinkere til å bruke sin fornuft enn andre. All ære til dem!

Fisk er et tema som har vært mye fokusert, både i og utenfor Stortinget. Krisefaktoren er til tider høy når fiskerisaker bæres inn i denne salen. Frontene er til dels harde. Det har gått politikk i fisken, sier vi ute i bushen. Det er fristende å trekke den drøftingen helt ut, men jeg skal la det ligge. Jeg håper likevel at Stortinget kunne heve blikket mot en fiskeridebatt som er mer preget av realitetene i næringen enn av å markere politiske revir.

Mitt poeng med å bringe fisk inn i strategidebatten om bruk av gass er at gass og fisk har to helt klare likhetstrekk: Så langt har begge disse to fantastiske råstoffene i stor grad blitt eksportert ubearbeidet. Hovedargumentene for en slik strategi har vært:

- Det er mest lønnsomt.
- Det er for dyrt å foredle/produere i Norge.

Sett fra mitt ståsted er et av poengene med staten Norge at den skal ta ansvaret for løsninger til beste for fellesskapet. Staten har dessverre over tid blitt mer og mer opptatt av løsninger hvor det eneste fokus har vært lønnsomhet – det være seg fisk, gass eller det meste ellers.

For meg som kommer fra en del av landet hvor Oslo Børs er like fjernt som Disney World, og hvor markeds-kreftene ser seg rundt mange ganger før de i det hele tatt vurderer om de skal vurdere å bruke sin kapital eller kløkt, varmer det hjertet at man greier å stable på beina et dokument med slike prinsipper som dette. For det er ikke bare konkrete signaler til enkeltprosesser eller enkeltprosjekter vi gir her i Stortinget i dag. Vi gir, slik jeg ser det, konkrete signaler til «han Stat», altså oss selv, om at staten skal ta ansvar – ikke for å utvikle ulønnsomme prosjekter og arbeidsplasser, men for å legge til rette for å utnytte et av våre viktigste råstoffer til beste for nasjonen.

En rekke konkrete prosjekter står klare og skriker etter gass – norsk gass, et råstoff som kan brukes og foredles til det meste. Et av disse er det gasskraftanlegget Hammerfest Energi AS jobber med i tilknytning til Snøhvit og Melkøya, et spennende industri- og utviklingsprosjekt. Flertallet i komiteen sier det slik i sine merknader:

«Flertallet er orientert om den teknologi som skal benyttes, og at det planlegges investeringsbeslutning første halvår 2005. Hammerfestanlegget vil kunne spille en vesentlig rolle i den praktiske videreutvikling av miljøteknologi, sammen med industrien og forskningsinstituttene som løper parallelt.»

Det er kloke ord fra flertallets side – ord som også innebærer klare signaler, politiske signaler om at dette er noe som vi må få realisert.

Andre prosjekter har vært nevnt her i dag – prosjekter som hver for seg vil ha stor betydning, ikke bare for det området de er lokalisert til, men også for Norge som industrinasjon.

Det er helt bevisst at jeg i dette innlegget har brukt mye energi på å snakke om de prinsippene vi går inn for – prinsipper som også må gjelde for framtiden og for nye prosjekter, prosjekter som vil føre til optimisme og gi grunnlag for bosetting på knausene våre, prosjekter som vi i dag ikke vet om. Det vi vet, er at de ligger der – uoppdagede. På samme måten som alt har vært uoppdaget – før det ble oppdaget.

Skal vi få realisert visjonene om å utnytte gassen i Norge, er det avgjørende at vi trekker i samme retning, og at vi trekker framover og ikke driver obstruksjonspolitik, slik som Fremskrittspartiet og SV etter min mening gjør.

Det har vært mye fokus på mulige konflikter i det potensielle rød-grønne regjeringalternativet. En vurdering fra min side er at alternativet til konflikt er møll. Da foretrekker jeg konflikt.

Jeg kunne tenke meg å fortelle en liten historie til slutt. Den er fra 1960-tallet, oppe i Nord-Troms. De første påhengsmotorene var kommet. En moden mann hadde fått en feil på sin påhengsmotor. Han skrudde sund påhengsmotoren, satte seg på benken og tente seg en røyk – det var

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

lov til å røyke den gangen, også inne. Så satt han der, midt i dungen av sundskrudd påhengsmotor, og sa: «Nå er det verste gjort.» Det var ikke så enkelt, han skulle skru den sammen også. Der hadde han et kjempeproblem.

Mitt poeng med denne lille historien er å si at det verste er ikke gjort med det vedtaket Stortinget gjør her i dag. Det verste ligger foran oss.

Kari Lise Holmberg (H) [12:32:59]: Olje- og gassnæringens store samfunnsøkonomiske betydning for Norge er udiskutabel. Målt i verdiskaping og eksport er den Norges største næring. Naturgassen utgjør en stadig større andel av petroleumseksporten og av den samlede norske eksporten. Når vi selv i liten grad har brukt gassen innenlands, skyldes det et hittil lite marked og begrenset infrastruktur.

Jeg er utrolig glad for at vi i dag skriver videre på vårt lands industrielle historie. Det brede forliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet bærer bud om en sterkere satsing på økt bruk av naturgass innenlands. Behandlingen av og vedtakene i forbindelse med denne stortingsmeldingen vil muliggjøre at en vesentlig større del av vårt lands gassressurser i framtiden nyttes til verdiskaping innenlands, til bruk i industrien, i samfunnet for øvrig og i ulike former som energibærer.

Administrerende direktør i Yara, Thorleif Enger, har uttalt:

«Norge har en gylden mulighet til å skape gunstige vekstvilkår for gassbasert industri. Fremføring av gass til Grenland vil være en vitamininnsprøyting for industrien i regionen, og gi muligheter for videre utvikling av Norges viktigste industricluster.»

Ikke minst for Telemark og Sørøstlandet har dette forliket stor betydning. Muligheten er nå lagt for en gassrørledning til Sørøstlandet med landfall Grenland. De petrokjemiske anleggene og området øvrige prosessindustri representerer milliardinvesteringer i grunnlagsverdier, og miljøet representerer en unik industrikompetanse i Norge. Dette må vi vite å ta vare på og videreutvikle. For industrien vil en gassrørledning gi sikkerhet for råstofftilgang og nye utviklingsmuligheter slik at denne eksportindustrien fortsatt kan konkurrere i den internasjonale «elitedivisjonen».

Rør til Sørøstlandet vil først og fremst bidra til utvikling av industrien i Grenland, men ved å legge grenrør til Agder og Østfold vil det også kunne skapes industrielle muligheter i disse områdene.

Finansiering av gassrør har vært et sentralt tema. Av komitemerknadene framgår det at Regjeringen ønsker å ha en tilskuddsordning for utbygging av infrastruktur for gass. Også Industriutvalget, der Høyres Jan Tore Sanner har bidratt, mener det er viktig med statlig deltakelse i finansiering av infrastruktur for naturgass for å legge til rette for økt gassbruk i norsk industri – med stikkordet samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Industrien i Grenland og Prosessindustriens Landsforening har lagt fram omfattende argumentasjon for at rørtransport til Grenland vil ha en langt større anvendelse og bedre lønnsomhet enn det som tidligere har vært lagt

til grunn. Jeg er glad for statsrådets forsikringer om et videre konkret arbeid ut fra dette.

Som mange nå har sagt, og som komiteen viser til, har alle innspillene fra industrien og kommunene i Grenland vært av uvurderlig betydning. Det gjelder bl.a. muligheten for medvirkning til finansiering, større volum, villighet til å inngå langsiktige kontrakter om kjøp av gass og Skagerak Energis planer om et CO₂-fritt gasskraftverk. Det er gledelig at resultatet nå blir at Statnett eller et annet statlig selskap blir bedt om å inngå forhandlinger med industrien i Grenland om realiseringen av et gassrør.

Jeg må få benytte anledningen til å takke Høyres fraksjon og Leif Frode Onarheim for et omfattende og konstruktivt arbeid. Derneft må jeg berømme de mange i Grenland som har jobbet både hardt og lenge. Hele Grenland har engasjert seg. Viljen har vært sterk og staheten stor. Etter Stortingets lange debatt om gassmeldingen våren 2003 tok Grenlands-miljøet tak i alle utfordringene og arbeidet ufortrødent videre i tråd med de signalene som ble gitt. Når Stortinget nå behandler saken om innenlandsk bruk av naturgass, skal Grenland ha honnør for å ha vist både evne og vilje til å satse videre. Framtidsrettede planer er framlagt. Selv er jeg ikke i tvil om at dette arbeidet har vært helt avgjørende for det forliket som er kommet i stand, og for det positive utfallet som saken får her i dag.

Ranveig Frøiland (A) [12:38:06]: For Arbeidarpartiet, som ønskjer å ta i bruk gass både til kraftproduksjon, til samferdselsføremål og til industriføremål, er dagen i dag eit steg framover.

Sjølv har eg vore med og drøfta desse problemstillingane i ein tiårsperiode, sidan den første meldinga om bruk av gass innanlands vart lagd fram. Og i Arbeidarpartiet ser vi moglegheitene, ikkje berre avgrensingane. For dei kan det sjølv sagt argumenterast for, men det er moglegheitene som er viktige – moglegheit for verdiskaping og moglegheit for meir industriutvikling.

Det er jo slik at vi produserer mykje gass utanfor grensene våre, i Nordsjøen og vidare nordover, og oljeselskapa eksporterer i bytter og spann – skulle eg til å seia – og tener sjølv sagt veldig mykje meir på det. Men dei skal òg vita at det er eit politisk ønske om å gjera meir på landsida i Noreg.

Då meldinga som vi behandlar her i dag, kom, vart ho motteken med ein gjesp. For der konkluderte ein med at det ikkje var føremålstenleg å byggja rørledning for transport av gass no. Men det er jo infrastruktur som er det viktigaste for å kunna ta i bruk gassen.

Arbeidarpartiet er framleis einig med seg sjølv i at det er viktig å ha eit selskap, og vi bestemte oss for det, med ein kapital på 3 milliardar kr. Men når vi ikkje får det som vi vil, synest vi faktisk at det er viktig å få til noko. Difor er dette kompromisset, denne einigheita mellom regjeringspartia og Arbeidarpartiet her i dag, viktig.

Og eg må seia at eg, i motsetning til Grethe Fossum, er glad for at allmenta ikkje får ta del i dei diskusjonane som har gått føre seg på kammerset mellom regjeringspartia, for eg veit ikkje om det ville ha vore til allmenn opplys-

(Frøiland)

ning. Men eg veit iallfall at Kristeleg Folkeparti sine representantar i Hordaland er veldig opptekne av å få ta i bruk gassen. Så det er nok ikkje slik at ein ute er like negativ som ein var i Regjeringa. Men då er det flott at vi har fått ein statsråd som vil gjera noko med det, og det er det eg set min lit til. For det er utruleg viktig.

Eg har lyst til å rosa miljøa i Grenlandsområdet, for dei har verkeleg ikkje gjeve opp. Dei har teke tak i dette, stått på og sagt at ein gong kjem nok Stortinget til fornuft, og då skal vi vera klare. Og det håper eg blir noko av.

Eg har òg lyst til å draga fram eit prosjekt frå min eigen region, røyret mellom Mongstad og Sture. Å byggja ein røyrløysing der vil gjera at ein kan få meir industriell utnytting. Det vert eit litt dyrare røyrt, men kapasiteten vil auka med 60 pst. Så det må jo vera god økonomi i det.

Det har omtrent laga seg ei forståing av at forslaget frå Framstegspartiet på ein måte skulle vera ok, gå for dette røyret på Mongstad–Sture, medan regjeringspartia og Arbeidarpartiet ikkje skulle omfamna den delen av det. Men statsråden har vore veldig klår på at det skal vera likebehandling. Så dersom prosjektet er godt nok, og dersom ein søker om midlar til det, skal det behandlast på lik linje med andre prosjekt. Eg synest at statsråden var veldig klår då ho bekrefta det. For det er viktig at ein held fram med industriutvikling og verdiskaping i alle delar av landet vårt. Og då er faktisk infrastruktur det viktigaste når det gjeld gass.

Heilt til slutt må eg seia at det er utruleg viktig at gasskraftverka våre skal ha same rammevilkår som elles i Europa. Vi lèt att augo og ser på at ein importerer, og kjem til å importera, kraft frå kolfyrte anlegg i Danmark og kvar det måtte vera, og så har vi det reinaste produkt, som vi burde ha laga kraft av sjølv. Eg skal ikkje kritisera nokon som ikkje har bygd gasskraftverk, men det har jo vore ei haldning frå eigarane si side at dette ikkje har vore ønskeleg. Men når det er så klart som det er, både no og tidlegare, at utbyggingane skal ha akkurat same rammevilkår som elles i Europa, ligg det òg til rette for å utvikla kraft av gass.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en talletid på inntil 3 minutter.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [12:43:31]: Det har lenge vore brei politisk einigheit om at ein større del av gassressursane våre må bli tekne i bruk i Noreg. Auka innlands bruk av naturgass vil gje grunnlag for auka verdiskaping, industriell og teknologisk utvikling, etablering av nye arbeidsplassar og eit betre miljø.

På energiområdet er Noreg ein leiande aktør i Europa på grunn av vår store eksport av olje og naturgass. Derfor er det viktig å ta i bruk meir naturgass også i Noreg, både som energi og som råstoffgrunnlag for industriell nyskaping. Det vil betre kraftbalansen, det vil vidareutvikle vår industri og gje industrien nye moglegheiter og nye utfordringar.

Torsdag 20. februar 2003 var ein stor merkedag i Telemark. Da gjekk nemleg over 6 000 menneske i fakkeltog

for å krevje gass til Grenland. Demonstrasjonen gjekk under plakaten «Tenn en ny flamme for Grenland». Lat meg seie det slik at det blei eit verkeleg brennande og flammende engasjement. Over 6 000 menneske ville vise for heile landet at dei var opptekne av å tryggje arbeidsplassane og utvikle industrien i Grenland og i Noreg. Dette engasjementet er eg veldig stolt av.

I dag er ein ny merkedag for Grenland og Telemark. 15. mars 2005 vil for alltid gå inn i den industripolitiske historia. Det er jubel og glede over det forliket som Arbeidarpartiet og regjeringspartia no har kome fram til. Det er viktig i ei tid der industrien slit og arbeidsplassane i industrien viser ei negativ utvikling. Vedtaket i dag vil samle alle gode krefter i Telemark, slik at me kan få realisert ein gassrøyrløysing og få eit nytt industrieventyr i det 20. hundreåret.

Den største industriclusteren i Noreg finn ein i Grenlandsområdet, der me har mange store bedrifter som er heilt avhengige av at ein får til ny og lønsam verksemd dersom bedriftene skal kunne utvikle seg og vere konkurransedyktige. I tillegg står kanskje Grenland for det mest kompetente fagmiljøet i Noreg når det gjeld prosessindustrien. Grenland har infrastruktur, erfaring og folk som passar perfekt til ei satsing på å utnytte gassressursane i havet.

Landet treng gass, og det ville vere heilt feil ikkje å ta vare på og bruke dei gåvene som naturen har gjeve oss. Det norske folk har ein stor eigarskap i desse naturressursane, og for desse eigardelane ønskjer me arbeidsplassar. Me ønskjer utviklingsmoglegheiter og framtidsoptimisme – no.

Ingebrigt Sørfont (KrF) [12:46:52]: I dag går startskotet for tilrettelegging for auka miljøvenleg bruk av naturgass i heile landet. Mange gler seg over dette. Ikkje minst i gassfylket Hordaland er dette med på å stimulera optimisme, kreativitet og pågangsmot.

Etter kvart som bruken av naturgass og med det også transportbehovet aukar, vert også krava til god infrastruktur for naturgass større. Det legg igjen større press på offentleg engasjement, samordning og tilrettelegging. I dei områda der det er eller vil koma landfall, vil det uansett liggja godt til rette for bruk av naturgass som energi og/eller som råvare.

I meldinga som er til behandling i dag, presenterer Regjeringa transportløysingar for innlands bruk av naturgass. Her vert det peika på ulike transportløysingar, alt etter behov og praktiske forhold. Transporten av naturgass kan skje med skip, tankbil eller i røyrt.

Ein føresetnad for statleg engasjement er at det skjer i samarbeid med kommersielle aktørar. Dersom industrien og eventuelt andre brukarar saman med kommersielle aktørar forpliktar seg til meir langsiktig mottak og bruk av naturgass og til medfinansiering, må det statlege selskapet gå inn i samsvar med dei vilkåra som skal gjelda for medverknad.

Kristeleg Folkeparti er glad for dei klare presiseringane som er gjorde i debatten i dag. Mellom anna har både statsråden, komiteleiaren og andre slege fast at konklusjo-

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

nen på behandlinga av denne meldinga er at dette ikkje er ei prioritering av enkeltområde, altså inga lokaliseringssak, men ei stadfesting av at naturgass er ein ressurs som skal koma heile landet til gode. Difor er behandlinga av denne meldinga med på å leggja grunnlaget for ytterlegare vekst og utvikling i heile landet, frå svenskegrensa i søraust til russargrensa i nordaust.

Signe Øye (A) [12:49:15]: Det er positivt at Stortinget i dag vil fatte vedtak om at vi skal ta i bruk mer naturgass her i landet.

Det er positivt at et flertall bestående av Arbeiderpartiet og regjeringspartiene gir Statnett eller et annet statlig selskap sammen med kommersielle aktører i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger med industrien i Grenland og Trøndelag med sikte på å realisere rørledninger for transport av gass. At staten skal være med og finansiere en slik storsatsing, har Arbeiderpartiet ment lenge. Når får vi flertall.

Med gass til Grenland er Østfold også mye nærmere en gassledning. Men vi vet at det vil ta tid, og i mellomtiden er Østfold avhengig av å transportere LNG med båt.

Derfor er det bra at komiteen også bl.a. skriver:

«det er nødvendig med offentlig støtte til private aktører som ønsker å bygge ut rør for gass eller anlegg for transport av LNG i en introduksjons- eller utviklingsfase, for å gjøre gass mer tilgjengelig i nye områder».

Dette gjelder i stor grad Østfold, der industrien nesten umiddelbart kan ta i bruk 100 mill. Sm³, fordi det er få og store industribedrifter som skal ta denne LNG-en i bruk – Borregaard, Peterson osv. LNG vil erstatte tung fyringsolje og vil umiddelbart føre til store miljøforbedringer. Det er bra. Men her, som i alle andre bedrifter som konkurrerer internasjonalt, kan ikke denne industrien ta i bruk løsninger som er dyrere enn dagens energikilder. Derfor må bevilgningen til infrastruktur for LNG økes betydelig utover årets ramme. Det må lages et regelverk og et avgiftsregime som også bidrar til å fremme bruk av LNG i industrien og i transportsektoren, og som sikrer konkurranse i alle ledd.

I Østfold vil treforedlingsindustrien være den tyngste kjøperen av LNG. Østfold trenger gass, og det haster, for bl.a. å ta vare på de 3 000 industriarbeidsplassene vi i dag har i treforedlingsindustrien. Dette er et skritt på rett vei, og jeg tror det kommer til å tjene industrien i Østfold og hele landet ganske vesentlig.

Sigbjørn Molvik (SV) [12:52:15]: Norsk gass har fram til nå i ganske beskjeden grad blitt tatt i bruk innenlands som grunnlag for industriell utvikling, med ett viktig unntak, nemlig Grenland. Fra midten av 1970-tallet har det her utviklet seg et i norsk målestokk stort produksjons- og kompetansemiljø med norsk naturgass som råstoff. Det har gjennom de siste årene blitt et stadig mer påtrengende behov å sikre dette industrimiljøet en trygg og langsiktig leveranse av råstoffet for å sikre både industriarbeidsplasser og norsk industriell kompetanse. Derfor er SV opptatt av at den industrielle bruken av naturgass som råstoff blir sikret gode rammebetingelser i årene som

kommer. Og for Grenlands del kan det best sikres gjennom en rørledning for denne leveransen.

I tillegg til den høye kompetansen på industriell utnyttelse av naturgass er det også i Grenland bygd opp en betydelig kompetanse på området miljøteknologi. Lokalisering av selskapet Gassnova nettopp til Grenland vil også bidra til å styrke og videreutvikle dette kompetansemiljøet. Det er dette selskapet som skal ivareta den statlige innovasjonsvirksomheten og teknologiutviklinga når det gjelder CO₂-håndtering og gassens muligheter til å bidra til en mer positiv global miljøutvikling. Nettopp på denne bakgrunn ønsker SV at en gassrørledning til Grenland, i tillegg til å være med på å sikre råstofftilgang til industrien, skal være del av et offensivt miljøprosjekt. Dette er også grunnen til at SV setter som en forutsetning for et gassrør til Grenland at det skal etableres innfangning og håndtering av CO₂. Når vi vet at tre av de fem største punktutslippene av CO₂ i Norge befinner seg i Grenland, vil det nettopp i dette området ligge godt til rette for å fange inn så store mengder CO₂ at prosjektet for injeksjon av CO₂ offshore kan realiseres og dermed gi et betydelig bidrag til en reduksjon av norske klimagassutslipp. Dette må også ses i nær sammenheng med Skagerak Energis planer for gasskraftverk med CO₂-håndtering i Grenland.

Med det forslag som SV og Senterpartiet fremmer i dag, om å etablere et statlig selskap som skal ta seg av verdikjeden fra CO₂ fanges inn, og til den leveres til mottaker for injeksjon eller deponering, har Norge her en unik mulighet til å ta et langt skritt videre for å oppfylle våre forpliktelser i forhold til Kyoto-avtalen. Jeg synes det er trist at stortingsflertallet ikke griper denne muligheten i dag.

Det som er gledelig, er at det store engasjementet som mange aktører i Grenland og Telemark har vist gjennom flere år, nå fører til at et samlet storting, riktignok med ulike premisser fra forskjellige partier, slår fast at det skal arbeides aktivt for å etablere en rørledning for ilandføring av gass inn til Grenland. På den måten vil en legge et godt grunnlag for å ivareta og videreutvikle landets største industrielle miljø basert på gass som råstoff.

Tore Nordtun (A) [12:55:43]: Et effektivt og godt utbygd gasstransportnett er av vesentlig betydning for å styrke næringslivets konkurransevne og dermed legge grunnlaget for en framtidig høy verdiskaping. Dette er helt avgjørende for på lang sikt å kunne sikre velferdsstaten i en situasjon der bl.a. petroleumsinntektene vil være lavere enn statens forpliktelser overfor en økende andel eldre i befolkningen. Dette må øg føre til den konklusjon at investeringer i samfunnsøkonomisk lønnsom infrastruktur er helt nødvendig for å sikre regioner og dermed næringslivet konkurransevne nasjonalt og internasjonalt.

Vi må ha industriperspektiv i vår tenkning om rørledning og om framtiden. Vi må nå legge grunnlaget for en moderne, framtidsrettet industri basert på denne industriressursen. I mitt område, Rogaland, har vi heldigvis to selskap som over tid har sett disse tingene, Gasnor i nordfylket og Lyse Energi i sør. De har nå gjennomført dette, ikke på grunn av statens medvirkning, men på tross av sta-

tens medvirkning. Vi ser nå tydelig resultat av det, og det kan bli meget vellykket.

Det er også viktig å være oppmerksom på at arbeidskraften ikke alltid er hoveddelen i en total kostnad. Infrastrukturen er også her viktig både i forhold til råvarer og teknologi. Men fordelene med gass er miljøaspektet. Naturgass gir store miljømessige besparelser ettersom gassen erstatter både olje, propan og strøm. Innenlands bruk av gass reduserer også behovet for import av strøm, strøm som blir produsert både av kull og atomkraft i andre land.

Forbruket i de viktigste landene for norsk gasseksport bare øker, samtidig som egenproduksjonen i Europas største marked, Storbritannia, synker. Dette må vi øg ha med oss.

Jeg vil i denne debatten minne om datoen 8. juni 1995, da meldingen «Norge som gassnasjon – bruk av naturgass i Norge» ble lagt fram. Det var daværende energiminister Jens Stoltenberg som la fram gassmeldingen i 1995. Hovedmålene for gasspolitikken var følgende:

- Gassressursene skal gi landet inntekter og bidra til å sikre velferd og sysselsetting.
- Gassressursene skal bidra til et bedre miljø ved å være et konkurransedyktig alternativ til kull og kjernekraft.
- Gassressursene skal bidra til å styrke norsk næringsliv og industriell utvikling.

Dette ble altså lagt fram i 1995. Nå er vi i 2005. Nå må dette bli en realitet.

Odd Holten (KrF) [12:59:12]: Det har vært en avklarende og nyttig debatt i denne saken her i salen i dag. Dette er en sak av stor lokal interesse i hele landet, selvfølgelig også i Østfold. Kristelig Folkeparti ønsker å ta gassen i bruk også i Norge, ikke bare ved salg til utlandet.

Gass er en meget viktig ressurs for bruk i vår industriproduksjon. Det er grunn til å peke på mulighetene for å ta i bruk gass for å avløse helt eller delvis bruk av tungolje i industriproduksjon, til nytte for ny petrokjemisk virksomhet. Dette gir oss alle muligheten for å få en miljøgevinst i norsk næringsliv. Gassen vil komme i rør bl.a. til Grenlandsområdet. Dette vil utvilsomt åpne for en eventuell gassledning inn Oslofjorden, med forbindelse til Østfold, dersom behovet er til stede i framtiden. Dagens behov i Østfold vil i henhold til det som ligger i meldingen, dekkes ved transport av LNG på skip. Dette er vi fornøyd med. Men altså: Det vil være åpning for en gassrørledning til Østfold når mengden av gass gjør at dette behovet er til stede. Dette vil gi ny optimisme til et eldre industrifylke.

Gassen vil gi nye industrimuligheter til industrifylket Østfold – da til konkurransedyktige priser, forutsetter vi.

Torny Pedersen (A) [13:01:26]: Endelig er vi kommet dit at Stortinget er enig om å ta våre store gassressurser i bruk til innenlands industri. At Grenland er det industriområdet som det først må satses på, har jo Arbeiderpartiet ment i mange år.

Av innstillingen har jeg merket meg at hele komiteen mener det er nødvendig med offentlig støtte til private aktører for å komme i gang med å bygge ut rør for gass eller

anlegg for transport av LNG – dette for å gjøre gass mer tilgjengelig i nye områder. Østfold er nevnt som aktuell bruker av LNG-gass til industrielle formål.

Men la oss nå engang se utover hele landet. Da finner vi store kraftindustristeder, ikke minst i Nordland. Denne typen industri har gode muligheter for å benytte gass i sin produksjon. I tillegg arbeides det aktivt for at LKAB i Sverige kan bli en stor mottaker av LNG, og da må det bygges en gassterminal i Narvik. Videre vil industrisamfunnene Glomfjord, Rana og Mosjøen, som alle har perfekte havner, være aktuelle mottakere. Mosjøen er for øvrig i gang med å bygge en anodefabrikk til 2 milliarder kr, og tilførselen av LNG ville være et stort løft når prosessen kommer i gang. I dag er det ingen gode løsninger i Nordland for distribusjon av LNG.

Jeg mener det er helt nødvendig at man nå finner løsninger som tilsier at hele landet kan få nyttiggjøre seg gassressursene. I tillegg til industriestedene i Nordland har vi øysamfunn som ikke har muligheter til industriell utvikling på grunn av for liten kapasitet i strømmettet, eksempelvis Træna på Helgelandskysten. Fiskefabrikken der kan faktisk ikke kjøre med full produksjon, for da mister folk lyset i husene sine. Jeg spør derfor statsråden: Er dette noe å være bekjent av i et energiland som Norge? Blir det ikke lagt ned ny kabel til Træna, må man finne andre løsninger. Et kogenanlegg ville hjelpe på hele situasjonen. Et slikt anlegg er brukt med stort hell i Sund kommune i Hordaland. Kan jeg forvente at statsråden vil bidra til å finne løsninger for Træna-samfunnet, et samfunn med null arbeidsledighet? Det vi trenger i nord, er å få bygd en LNG-frakteskip som leverer gass til minst to terminaler på Nordlands-kysten. Avtaksspotensialet er regnet ut til etter hvert å være på minst 2 til 4 TWh.

Eli Sollid Øveraas (Sp) [13:04:49]: Som eg sa i eit tidlegare innlegg, er dette ei positiv og resultatorientert innstilling. Men då Stortinget for under eit år sidan behandla utbyggingsplanen for Ormen Lange, kom det positive signal om tilrettelegging på Nyhamna for uttak av gass i retning Fræna frå eit nesten samla storting. Det har mildt sagt vekt monaleg oppsikt at røyrleidningen frå Nyhamna ikkje er vorten nemnd i innstillinga.

I motsetnad til statsråden tolkar eg det som genuin interesse både frå næringslivet og frå politikarane i fylket og ikkje som –som statsråden kalla det – julekorthelsingar. Når eg går inn i innstillinga, tolkar eg heller ikkje den slik som at det er uaktuelt å realisere ein eventuell røyrledning frå Nyhamna. Som eg også peika på tidlegare, vert det her i innstillinga peika på at røyrleidning er mest aktuelt der det økonomiske perspektivet vert sett i forhold til avstanden mellom marknaden og gasskjelda. Frå Nyhamna er det to kilometer til marknaden, med t.d. Hustadmar, som er den nest største forbrukaren av energi i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal er eit fylke som har underskott på energi pr. dato. Vår oppgåve bør vere å fjerne den usikkerheita som er skapt, og det håpar eg at også statsråden vil bidra til.

Så langt er eg glad for at både Arbeidarpartiet, Kristelig Folkeparti og Framstegspartiet har delt mitt syn, at

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

sjølv om Nyhamna ikkje er nemnd, kan også den staden vurderast og likebehandlast.

I replikken min til statsråden spurde eg om ho delte tidlegare statsråd Steensnæs' syn. Eg bad ikkje om ein førehandsgaranti. Det eg bad om, var svar på om ein kunne vente at Nyhamna vert likebehandla med andre røyrprosjekt. Det bør vere relevant når ein ser på det forholdet at dette er ei strekning på to kilometer, med ein kostnad på under 100 mill. kr. Så dette er eit seriøst spørsmål, som eg meiner krev meir enn eit flåsete svar om julekort helsingar.

Bror Yngve Rahm (KrF) [13:07:56]: Det er å anta at debatten er i ferd med å gå mot en slutt. Men jeg føler behov for å komme med en liten tilbakemelding til Grethe G. Fossum, som kom fort inn i salen, var svært aggressiv i sin framtoning, og så dro igjen – og er altså ikke til stede når svaret kommer. Det hender vi opplever det.

La meg presisere følgende: Det er ikke riktig som representanten Grethe G. Fossum hevdet, at Regjeringen hadde låst døren for en rørløsning mot Grenland, eller for den saks skyld, mot Trøndelag. Derimot var meldingen åpen for en slik løsning når noen forutsetninger var på plass, og som man da konkret ble utfordret på. Det gjelder spesifikt i forhold til volum, det gjelder i forhold til betalingsvilje når det gjelder langsiktige kontrakter, og det gjelder deltakelse på investeringssiden. Det var en riktig strategi fra Regjeringens side å velge det, for da ble Grenlands-miljøet og industrien utfordret til delaktighet. Så svarer Grenland. Da er det Stortingets oppgave å respondere positivt på det, og det er det vi gjennom dette forliket har gjort.

Så registrerer vi gjennom innlegget til Grethe G. Fossum at hun var i en slags febrilsk jakt på å få ta æren fra noen og desavuere andre. Det får vi da ta som et uttrykk for at noen kan snakke litt over seg på en gledens dag – for dette er en gledens dag. Grethe G. Fossum vet relativt lite om hva som foregår bak kulissene, like lite som vi vet hva som foregår på Arbeiderpartiets gruppemøter. Det skal vi heller ikke vite. Men der er det en prosess som vi alle må ha respekt for, og som gjør at én svale ikke skaper en vår. Det er et resultat av et felles løft hvor Regjeringen har vært samstemt gjennom hele denne prosessen, og det resultatet som foreligger i dag, er noe som Regjeringen og regjeringspartiene i Stortinget stiller seg hundre prosent bak.

Lodve Solholm (FrP) [13:10:13]: Eg må seie det var skuffande lesnad då eg såg innstillinga frå energi- og miljøkomiteen når det gjeld gassutvikling. Eg synest ho er defensiv, og eg synest ho ikkje er mykje visjonær når det gjeld det langsiktige – utanom det mitt eige parti, sjølv sagt, har skrive.

Det er også litt typisk at det største investeringsprosjektet i Noreg nokon gong, Ormen Lange, ikkje er nemnt med eitt ord frå verken Arbeidarpartiet eller regjeringspartia. Den parlamentariske leiaren i Kristeleg Folkeparti var på besøk i Møre og Romsdal, og vi fekk forklaringa på kvifor dette ikkje var nemnt: Jau, det var så sjølv sagt at det skulle vere lokal gassutnytting på Aukra og Ormen

Lange og Fræna, at det ikkje var nødvendig å nemne det i ei stortingsmelding. Ja vel, det er kjempebra at så er tilfellet.

I og med at eg ikkje ser Steensnæs i salen, får eg kanskje spørje hans etterkomar i statsrådsstolen, statsråd Widvey. Vi veit, og det er gledeleg, at vi skal ha statleg medverknad i finansieringa av innanlands røyrbasert gasstransport, og det vil vere nødvendig for å få introdusert gassen som ein framtidig energiberar som kompensasjon for det sterkt aukande innanlands olje- og elforbruket. Det er viktig at slike ordningar er generelle, og at dei kan nyttast i prosjekt som over tid er samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomisk lønsame. Det er frå mitt fylke reist tvil om den føreslegne ordninga vil gjelde det planlagde transmisjonsrøyrret frå Ormen Lange-anlegget ved Nyhamna i Aukra og til fastlandet i Fræna kommune. Dette er eit tidskritisk prosjekt, der det hastar med å få gjort vedtak om gjennomføring. Hydro ønskjer faktisk å få leggje til rette for det. Det blir grunnleggjande med at ein i arbeidet med å leggje gassrøyr vil ha store fordelar av at dei blir lagde saman med dei andre installasjonane i utbygginga av Ormen Lange-anlegga i løpet av dei komande åra. Spørsmålet er då – ut frå det Hydro meiner, og ut frå det som Steensnæs uttalte då han var i Møre og Romsdal: Er det slik at interessentane for gassrøyr frå Nyhamna til Fræna kan gå i tingingar med staten om medfinansiering av transmisjonsrøyr for gasstransport på same vilkår som for dei prosjekta som er nemnde i komiteinnstillinga, Grenland og Skogn, i og med at det var så sjølv sagt med lokal utnytting av gassressursane i Nyhamna at det ikkje var nødvendig å nemne det i det heile i meldinga?

Leif Frode Onarheim (H) [13:13:30]: Representanten Fossum hadde noen vurderinger av forholdet mellom Regjeringen, regjeringspartiene og energi- og miljøkomiteen om hvordan man behandler disse tingene i Stortinget.

Det som er viktig, sett med mine øyne, er at man la frem en melding fra Regjeringen hvor man med de tall som da lå til grunn, ikke så at det kunne bli lønnsomt med rørløsninger til Grenland – litt annerledes til Skogn, men der var det andre problemer inne i bildet.

Det komitelederen, Bror Yngve Rahm, og jeg har gjort gjennom lengre tid, er å ha kontakt med spesielt miljøet i Grenland, og i Trøndelag, i og for seg. Vi har holdt mange foredrag og hver eneste gang presisert at skal det være mulig å få frem rørløsninger til disse stedene, så må det være lønnsomhet på sikt. Det må også være slik at det er medvirkning, og det må være stort engasjement for å ta gassen i bruk. Når da Regjeringen har lagt frem en melding hvor det står at med de nåværende beregninger ser man ikke lønnsomhet i det, så er det Stortingets oppgave, etter min oppfatning, å si at her har det kommet nye vurderinger inn, og dem drøfter man i nært samarbeid med Regjeringen. Kontakten mellom stortingsrepresentantene og Regjeringen må være tett. Og det har den vært i denne saken. Dermed har man fått frem en løsning som Regjeringen helt stiller seg bak, som Kristelig Folkeparti helt stiller seg bak, som Venstre stiller seg bak, og som Høyre stiller seg bak. Slik må etter min oppfatning dette foregå,

for at man skal få en god vurdering og behandling i Stortinget av de saker som legges frem.

Det er altså ikke slik at det er enkeltpersoner i denne komiteen som jobber med dette. Her er det slik at man må ha et nært og godt samarbeid. Og jeg kan betro presidenten at før kl. 7 om morgenen er det intense diskusjoner mellom komitelederen, Bror Yngve Rahm, og meg om hvordan man skal håndtere en del av disse sakene. Vi er altså helt på linje i dette.

Så er det spørsmål om hvorfor man ikke har nevnt alle de andre stedene i landet som ønsker gass. Jeg forsøkte i mitt innlegg å si at dette må være et transparent system. Dette må være et system som man kan gå inn i og si at også vi tilfredsstiller mange av disse kravene. Det er viktig. Men alle de stedene som kan være mulige, men hvor det ikke har vært et engasjement fra de enkelte – at man ikke har sagt hvordan man skal medvirke, hvordan man skal medfinansiere, hvordan man skal utvikle disse konseptene – har altså ikke blitt nevnt med navn. Men derfor er det så viktig at dette skal være transparent, at de også har muligheter. Og det håper og tror vi skal bli gjennomført.

Jeg ser frem til videreføringen. Jeg synes statsråden har vært veldig klar i dag med hensyn til hvordan dette skal håndteres videre. Dette bør være en god sak, som de aller fleste i denne sal bør kunne slutte seg til uten store forbehold.

Presidenten: Presidenten forstår at dette må være en komite for morgenfugler.

Asmund Kristoffersen (A) [13:16:48]: Ved behandlingen av denne meldingen legger Stortinget endelig grunnlaget for å ta i bruk gassen til industrielle formål og til kraftproduksjon. Det er på tide. Vi er storeksportør av gass, men bruken i Norge har vært meget sparsom.

I dag går startskuddet for statlig deltakelse i finansieringen av infrastruktur- og transportløsninger for naturgassen. Statnett og andre får et klarsignal om å bidra til rørløsninger også til industrielle formål, vil jeg tro. Dette er også en oppfølging av et forslag som jeg var medforlagsstiller til, om at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri skal få tilgang på gass.

Utenfor Midt-Norge har vi enorme mengder gass, bl.a. Ormen Lange. Stortingets åpning for transport og bruk av gass på land passer som hånd i hanske med våre muligheter i Møre og Romsdal, og i Midt-Norge for øvrig, for å få til framtidig verdiskaping. På Tjeldbergodden skjer det allerede produksjon av metanol i stor skala – med planer for utvidelse – ved siden av annen produksjon der en bruker gass. Området er også klarert for gasskraftverk. Mulighetene vi nå får, må gripes. Ilandføring av gassen fra Ormen Lange og til Aukra gjør det mulig å få til lønnsomt gassrør fra gassterminalen på Aukra og til fastlandet, f.eks. til Fræna.

Stortingets påpeking av at myndighetene skal bidra, er bra – på generell basis. De rammene som Stortinget nå trekker opp, gjør det mulig å få til rørløsning og nødvendige grennrør. Ilandføring til fastlandet gir mulighet for

gass til flere storforbrukere av energi. Ikke minst gjelder det Hustadmarmor. Dette er en stor aktør på verdensmarkedet som både har behov for gass og har presentert meget spennende prosjekter, også prosjekter der man kan binde store mengder CO₂ fra et gasskraftverk, om det skulle bli bygd i nærheten.

Jeg vil også minne om at det området vi omtaler nå, er et område med kraftig underbalanse når det gjelder kraft. Gasskraftverk kunne langt på vei løse dette. Det ville begrense store overføringstap i nettet – ved lang transport inn til området – og det ville kunne hindre utbygging av nye store kraftledninger. Dermed kunne en også spare store kostnader. Å ta i bruk gassen er dermed økonomisk lønnsomt, og det vil gi store miljøgevinster.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:20:02]: Eg konstaterer at Høgre inkluderer Venstre i forliket. Me får jo gå ut frå – sidan dei sit i Regjeringa – at dei er med på det forliket og det forslaget som får betydelege negative klimagasskonsekvensar. Men Venstre har altså ikkje sjølv markert noko standpunkt i salen her i dag.

Statsråden svarte SV på spørsmålet om vidare forlik at SV blei for dyrt – slik eg tolka henne – med våre krav til CO₂-handtering, CO₂-behandling, CO₂-injeksjon og moglege løysingar knytte til det. No kan ein jo hengja seg opp i prisen og seia at det er éi mogleg vinkling, men me reknar med at dersom ein hadde fått til ting som dette, ville det ha blitt ei utgiftsdeling, eit spleiselag, slik Regjeringa sjølv – og SV – legg opp til når det gjeld røyr, t.d. til Grenland. Men det er jo litt klassisk at prisen blir einaste verdi for Høgre. Den prisen som natur og klima betaler, burde vekkja større interesse hos partiet Høgre. Men det gjer han altså ikkje.

Me skal seinare i dag behandla ei sak om flaumerstatning, som m.a. er knytt til klimagassproblemet. Det òg har ein kostnad. Ein ser no at forsikringsselskapa verda rundt begynner å interessera seg for å redusera klimagassutsleppa – nettopp fordi dei er på utgiftssida. Det reknestykket er lite interessant for Høgre, registrerer SV. Men eg var for så vidt klar over at problema som klimagassutsleppa skaper i den tredje verda, og prisen dét har gjennom tallause dødsfall knytte til dette, ikkje er så interessant for Høgre. Det var jo ikkje veldig uventa.

SV er veldig for gass til industrien, ikkje minst når det fører til reduserte klimagassutslepp. Det er vilkåret i vår politikk knytt til bruk av gass. Me ønskjer å gjera norsk industri verdsleiar innanfor klima og miljø. Så vil nokon seia: Det er me allereie. Det er for så vidt sant, men det er altså framleis ting å gjera. Derfor er SV oppteke av rammevilkåra til industrien. Derfor er me oppteke av å samarbeida med fagrørsla og prosessindustrien, knytt opp mot industrikraftforsyning. Derfor er me òg oppteke av at det me seier knytt opp mot CO₂-avgift, ikkje skal ramma industrien, slik PIL no seier. Me er veldig overraska over at prosessindustrien sjølv i ei pressemelding i dag seier at me skal påleggja industrien nye avgifter. Det er ikkje sant. Prosessindustrien har allereie eit regime. Det regimet skal utviklast. Det regimet har ein avtale. Den avtalen følgjer sjølvsagt òg SV opp.

2) Forslag fra repr. Klungland, Kristoffersen, Oppebøen Hansen og Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [10:38:20]:

Regjeringa sin politikk for auka bruk av miljøvennleg naturgass er presentert i St.meld. nr. 9 for 2002-2003 om innanlands bruk av naturgass mv. Samarbeidsregjeringa legg vekt på å leggje til rette for at meir naturgass kan nyttast til innanlands verdiauke. St.meld. nr. 47 for 2003-2004, som vi handsamar i dag, følgjer opp engasjementet for å leggje til rette for meir bruk av naturgass.

Bruken av naturgass i Noreg er i dag nær knytt til ilandføringsstadene på Vestlandet. Verksemdene på ilandføringsstadene er ein svært viktig industri i seg sjølve. Dei har vore avgjerande for å kunne ta i bruk naturgass til verdiskaping i Fastlands-Noreg. To nye ilandføringsstader, i Hammerfest og på Aukra i Møre og Romsdal, kan skape eit grunnlag for vekst fleire stader i landet. Brukarar i nærleiken av dei fem ilandføringsstadene har ein føremonn framfor brukarar andre stader i landet når det gjeld å ta i bruk naturgass. Dette gir industrien i området store moglegheiter.

Det har frå Kristeleg Folkeparti si side tidlegare i debatten i dag vore sagt at vedtaket i dag om at det statlege selskapet skal starte drøftingar med industrien i Grenland og Trøndelag, ikkje skal verke ekskluderande på andre prosjekt, men tvert imot gi tilskunding til at industrien andre stader også engasjerer seg for å kunne auke bruken av naturgass, som er det mest miljøvennlige fossile brenselet vi kjenner.

Kristeleg Folkeparti er oppteke av at gassen kan brukast til lokal og regional verdiskaping. Ilandføring av gassen til Nyhamna i Møre og Romsdal kan gi tilskunding til å halde oppe og vidareutvikle lokal industri. Næringslivet og industrien i regionen, m.a. Hustadmarmor, har vist stor interesse for å nytte ut gassressursane. Det er eit stort engasjement i Møre og Romsdal for å nytte naturgass. Det er viktig at vi har ein offensiv politikk på dette området.

Sidan fleire har referert til besøket som Einar Steensnæs og eg har hatt i Møre og Romsdal, er det viktig å rydde av vegen dei misforståingane som har vore. Enkelte tolkar vedtaket i dag slik at det er Grenland og Trøndelag åleine som skal prioriterast, og at det dermed kan verke ekskluderande på alle andre gode prosjekt. Det er ikkje riktig. Derfor er det veldig viktig at det også blir understreka i debatten i dag.

Dette er ein gledeleg dag i forhold til at vi vil fokusere meir på bruk av naturgass alle plassar der det er moglegheiter for det. Derfor er det all grunn til å glede seg over at ein offensivt jobbar vidare med desse viktige utfordringane, og at ein i framtida får lagt til rette for mest mogleg bruk av naturgass.

Rolf Terje Klungland (A) [10:41:37]: Jeg har lyst til å opplyse om at denne komiteen også har jobbet om natten. Det var etter middagen som Norges Bank holdt, at Leif Frode Onarheim og jeg satt og forhandlet for å få et resultat som vi kunne legge fram. Så her jobbes det tidlig og sent!

Jeg registrerer at komiteens leder, Bror Yngve Rahm, ikke har sett representanten Fossum aggressiv, hvis han

påstår at hun var aggressiv i dag. Det tror jeg han skal være glad for.

For å klargjøre ting som har vært fremme i ordskiftet, har jeg bedt om ordet.

Når det gjelder Kristelig Folkeparti og komiteens leders påstand om at denne meldingen var en naturlig oppfølging av forrige gassmelding, vil jeg ta fullstendig avstand fra den. Jeg tror faktisk at Grenlands-miljøet vet akkurat hva som skjedde forrige gang, da var det båt og båt som var løsningen fra Regjeringens side. Og hvis det er noen som er i tvil, kan de lese innstillingen til og debatten om den forrige meldingen vi behandlet.

Jeg forstår at Kristelig Folkeparti har behov for å snakke seg bort fra tidligere forlik med Sosialistisk Venstreparti, men jeg mener at det bare kan begrunnes i at det nærmer seg valg, også i Grenland. Påstandene som blir framsatt fra komitelederen, er en omgåelse av sannheten, og utenfor dette hus ville en vel ha kalt det løgn. Det skal jeg ikke gjøre.

Til Kristelig Folkepartis ære kan det sies at Kristelig Folkeparti har fått utsatt bygging av rør i nesten tre år. Det har de greid. Men det er vel kanskje bare Sosialistisk Venstreparti og Venstre som synes at det er ærefullt. I Arbeiderpartiet beklager vi resultatet.

Når det så gjelder Fremskrittspartiet, er det å si: Fremskrittspartiet stilte i sin tid over femti spørsmål til Regjeringen for å avklare Sem-erklæringen. Fremskrittspartiet er derfor selvfølgelig klar over hva som står i Sem-erklæringen. Likevel fremmet partiet et forslag her i huset – etter det jeg kan huske – om å gi Bondevik-regjeringen tillit, og de stemte for det. Arbeiderpartiet har ikke ansvar for dagens regjering og den politikken som føres av Regjeringen. Det er det først og fremst Fremskrittspartiet som har.

Vi er allikevel usedvanlig glade for at vi nå har kommet så nær et valg at vi faktisk har fått jenket Regjeringen i forhold til å være med og bygge industri. Det mener jeg vi kan stå oppreist for og være stolte av.

Presidenten: Presidenten blir stadig imponert over alle vitnesbyrdene om komiteens innsats døgnet rundt.

Statsråd Thorhild Widvey [13:30:02]: Jeg synes dette har vært en veldig god debatt. Den vitner om at det er stor vilje til å få en økt bruk av naturgass innenlands i Norge. Det synes jeg er utrolig bra. Det er også god oppslutning om Regjeringens politikk i forhold til både elsertifikater og ikke minst teknologi når det gjelder gasskraft med CO₂-håndtering. Det debatten har dreid seg mest om, er infrastruktur med hensyn til gass. Jeg er veldig glad for at man fra ulike ståsted understreker hvor viktig det kommer til å være fortsatt å satse også på LNG med bruk av skip. I store deler av Norge vil det faktisk være den beste løsningen. Det er ikke bare den mest lønnsomme løsningen, men av praktiske årsaker også den beste løsningen. Jeg er veldig glad for at det er bred tilslutning til det.

Når det gjelder rør, føler jeg et veldig sterkt behov for å understreke hvorfor det nå er interessant å gå videre. Jeg legger igjen merke til at i den meldingen som Stortinget

har til behandling, står det at med basis i den informasjon man hadde fra miljøet i Grenland i forhold til betalingsvilighet, og også med tanke på volum, fant man ut at det med det tallmaterialet ikke var økonomisk lønnsomt å bygge dette røret. Jeg har opptil flere ganger utfordret ulike miljøer både i Grenland og andre steder på dette, og jeg synes nå dette er et veldig godt bevis på at man nå har levert. Man har for det første vist vilje til å dokumentere at det er økt vilje til å betale mer for gassen. For det andre er det et dokumentert behov for at det vil være et større volum som kan ligge til grunn for å bygge et rør. Det er det som skal til for at man skal synes det vil være interessant å gå videre, samtidig som det også understrekes at det er større vilje til å engasjere seg på investeringssiden også i dette miljøet, ikke bare i forhold til Grenland, men også i forhold til Trøndelag.

Jeg har lyst til å si at når det gjelder de andre områdene – for det kan virke som om det er mange ulike miljøer som nå har vært i fokus som gjerne skulle ønske at de hadde vært nevnt i denne innstillingen – er det, slik det ble understreket av bl.a. representanten May-Helen Molvær Grimstad, ikke slik at det ekskluderer andre områder selv om man nå går inn og ser på de to områdene som det har vært fokusert mest på, og som har vært en del av grunnlaget for debatten, og som også var nevnt i Regjeringens tallmateriale da man la fram denne meldingen.

Jeg har lyst til å understreke at når det gjelder Aukra, er det et kjempestort engasjement i denne regionen, nettopp med tanke på det som skjer med Ormen Lange. Det er et betydelig engasjement hos rettighetsinnehaverne, som har lagt ned masse penger og investert for at man faktisk kan ta gassen i bruk i Aukra kommune, og fra kommunens side er det lagt ned et stort arbeid for nettopp å være med på å bidra til at man kan få benytte seg av muligheten til å ta naturgassen i bruk i det lokale miljøet der. Det er viktig å understreke at det som man nå kommer fram til med hensyn til nye ordninger, i tilfelle, for å kunne være med på å bidra til en infrastrukturordning, må være transparent, og det må være mulighet til at det kan brukes også andre steder i Norge.

Presidenten: Bror Yngve Rahm har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bror Yngre Rahm (KrF) [13:33:45]: Jeg oppdager at nivået på debatten synker etter hvert som man blir sliten. Rolf Terje Klungland er et eksempel på det. Vi har riktignok ulike vurderinger av hva som ligger både i den første meldingen og i den andre meldingen. Jeg mener bestemt at dette er to meldinger som henger veldig tett sammen. Det har noe med forutsetningene å gjøre, som statsråden nå pekte på, som har ligget der helt fra den første gassmeldingen ble lagt fram. Så svarer man på det at muligheten for en rørløsning, enten det er mot Grenland eller mot andre områder, vil kunne være aktuell når visse forutsetninger er på plass.

Så er det dette å si til representanten Rolf Terje Klungland: Det er min vurdering av et hendelsesforløp og en

historie. Jeg respekterer at det ikke er sikkert at Rolf Terje Klungland leste den første gassmeldingen, og at han dermed har en annen konklusjon. Men jeg leste den. Så respekterer jeg at Klungland har en annen vurdering av historiebildet. Det får jeg ta til etterretning. Men jeg reagerer når han bruker begreper som «løgn» fra Stortingets talerstol, selv om det er en willochsk måte å forsøke å vri seg unna det som faktisk er sagt, på.

Så jeg bare poengterer igjen at det er en avslutning av debatten som jeg faktisk tror vi kunne vært enige om ikke burde skje, når vi faktisk har et forlik.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1 og 2.

(Votering, se side 1815)

S a k n r . 3

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Per Sandberg og Lodve Solholm om erstatning etter flom (Innst. S. nr. 129 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:13 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil 5 replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [13:36:22] (ordfører for saka): Det er den andre gongen i løpet av ganske kort tid same type sak er til behandling her i Stortinget. Det kjem naturligvis av at dette er viktig. Flaumar rammar hardt, og dei rammar brutalt. Det er ei stor belastning for dei som vert utsette for det, og for dei det gjeld.

Saka viser til at fleire område i landet dei siste åra har vore ramma av flaum, og at det har vore gjort stor skade. For dei lokalsamfunna som vert ramma, vil det vere vanskeleg både å sikre seg på førehand og å rydde opp i etterkant av slike flaumar. Dei flaumane som ramma delar av Nordvestlandet både i 2003 og i 2004, er eksempel på flaum som var årsak til skadar for betydelege beløp. I 2003 vart skadane på grunn av flaum berekna til 112 mill. kr, og skadane på grunn av storm og stormflo vart berekna til 150 mill. kr. Det er store tal. Det har for så vidt komiteen teke innover seg, og komiteen står saman om dette romartalsvedtaket:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomgå regelverk og praksis med hensyn til distriktsandel ved flomforebygging og opprydding etter flom på nytt, for å gjøre dette mer treffsikkert og rettferdig.»

Så over på del to. Her står komiteen ikkje samla. Eg går ut frå at dei ulike partia vil komme tilbake med sine synspunkt.

Senterpartiet høyrer her til mindretalet, som meiner at flaumførebygging og opprydding etter flaum fullt ut skal dekkjast av staten. Det er all grunn til å tru at det vil komme nye store flaumar også i åra som kjem. Forskningsrapportar seier at vi kan vente oss klimaendringar som medfører meir nedbør og meir vind i åra som kjem. FN har eit eige klimapanel som har følgd, og som følgjer utviklinga nøye, og dei har dokumentert at menneskeskapte klima-problem er aukande. Leiaren av dette panelet, dr. Robert Watson, sa under konferansen om Klimakonvensjonen i Haag i 2000:

«Spørsmålet er ikke lenger om klimaendringer vil finne sted, men heller hvor de finner sted, hvor store de vil være og hvor hurtig de skjer.»

Med bakgrunn i dette er det nok grunn til å rekne med at hyppigheita og storleiken på flaumskadar i framtida vil auke.

No er gjeldande praksis slik at hastetiltaka i sin heilskap er finansiert av staten, men for dei resterande skadane krevst det ein distriktsandel på 20 pst. Dette kravet vert vanlegvis retta mot kommunane, som igjen kan rette dei mot grunneigarane. Dette kan utgjere monalege beløp, som kan vere urimeleg høge for små og utsette område. I tidlegare flaumar, både den i 1995 og den i 1997 på Austlandet, gjekk staten inn og dekte 100 pst. av kostnadene. Stortinget gjorde då enkeltvedtak i dei sakene. Då må ein kunne vise forståing herfrå for at dette kan oppfattast som ei urettvise av dei som seinare har vorte ramma av stor flaumskade, og som må ta til takke med 80 pst.

Regjeringspartia og Arbeidarpartiet skriv i sine merknader m.a. om distriktsandelen:

«Flertallet vil videre påpeke at kravet om distriktsandel bidrar til å sikre at det er velfunderte behov som ligger til grunn for ønskede tiltak, samt bidrar til lokalt ansvar og eierskap til tiltakene.»

Det er for meg å trekkje det vel langt når det seiast at det er nødvendig med ein distriktsandel for at folk skal ta ansvar lokalt. Det kan høyrast ut som om fleirtalet meiner at det blir spekulert i dette. Naturkatastrofar er dramatiske og har som regel store både menneskelege og materielle kostnader. Etter vår meining burde det vere ei sjølvfølgje at alle slike vert dekte opp 100 pst. Det er derfor synd at det ikkje er fleirtal for den andre delen av forslaget.

Eg har lyst til å peike på ein liten kommune som vart svært hardt ramma den 27. september 2004. Det var Vanlyven kommune. Eg har full forståing for at kommunar finn at dei er i ein vanskeleg situasjon, og at dei synest det er ei urimeleg ordning frå Stortinget si side.

Til slutt vil eg ta opp mindretalsforslaget.

Presidenten: Representanten Eli Sollied Øveraa har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Grethe G. Fossum (A) [13:41:54]: Arbeiderpartiet har vurdert dette Dokument nr. 8-forslaget i lys av tre problemstillinger: klimaendringer, kommuneøkonomi og

bedre treffsikkerhet og rettferdighet når det gjelder erstatning fra staten.

Forskningsrapporter viser at vi kan vente oss klimaendringer, med mer nedbør og mer vind, i årene som kommer. Dette kan bety hyppigere flommer, og størrelsene på flomskader i framtiden kan øke. Alle i denne salen vet at kommunenes økonomi i hverdagen ikke er så mye å skryte av, og problemet blir hvordan man skal klare en katastrofesituasjon som en flom kan være.

Det har derfor vært viktig for Arbeiderpartiet å finne en treffsikker og rettferdig ordning for flomerstatning. Vi ønsker at Regjeringen skal gjennomgå regelverk og praksis med hensyn til distriktsandel ved flomførebygging og opprydding etter flom på nytt. Vårt ønske er at staten skal spille en noe større rolle og ta på seg et større ansvar for flomførebygging og opprydding.

Grunnen til at vi ikke støtter forslaget fra mindretallet fullt ut, er at dette forslaget om å gå inn for 100 pst. dekning fra staten ville overflødiggjøre II i forslag til vedtak. Det er ingen grunn til en gjennomgang for å se på rettferdigheten av dette, dersom man allerede har bestemt at regelverket skal forandres.

Siri A. Meling (H) [13:43:51]: Vi behandler nå for andre gang i løpet av ni måneder forslag om å endre erstatningsreglene ved flom. Forrige gang vi behandlet et omtrent likelydende forslag, gjaldt det flommen på Nordvestlandet og i Trøndelag i august 2003. Denne gangen gjelder det en endring av erstatningsreglene på generelt grunnlag.

Retningslinjene for erstatning til berørte kommuner ved flomskader fikk en grundig behandling gjennom stortingsmeldingen om tiltak mot flom i 1997. Flertallet på Stortinget mente den gang at egenandelen for kommunene burde opprettholdes. Flom- og erosjonssikringstiltak, gir varige fordeler for lokale interesser. Det er derfor rimelig at de som oppnår fordeler i form av sikringstiltak, også bidrar til finansieringen gjennom en egenandel. Kravet om distriktsandel bidrar til å sikre at det er velfunderte behov som ligger til grunn for ønskede tiltak, og det bidrar til lokalt ansvar og eierskap til tiltakene.

Da spørsmålet om distriktsandel på Nordvestlandet og i Trøndelag ble behandlet i juni i fjor, mente flertallet, bestående av regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, at man ikke kunne se at forutsetningene for dekning av distriktsandelen hadde endret seg siden Stortinget behandlet dette spørsmålet i 1997.

Imidlertid har Stortinget også bestemt at Norges vassdrags- og energidirektorat kan redusere eller fravike kravet om distriktsandel i enkelte tilfeller. Derfor dekket staten etter vedtak i Stortinget 100 pst. av kostnadene i forbindelse med skadeflommene på Østlandet i 1995 og 1997. Dette skjedde ut fra behovet for rask reparasjon av sikringsanleggene for å hindre skader på de verdienne anleggene skulle beskytte, og for å unngå skadeutvikling på selve sikringsanleggene. Omfanget av skadene etter disse storflommene var så omfattende at det ikke var mulig å gjennomføre tiltakene innenfor ordinære budsjettmidler.

Høyre mener fortsatt at det er rimelig at lokalsamfunnene deltar i finansieringen når det gjelder forebygging mot flom og erstatning etter flomskader. Vi har den samme holdningen til dette som for ni måneder siden. Vi har imidlertid forståelse for argumentet om at det virker urimelig at man i enkeltsaker har avveket fra kravet om egenandel ved flomskader, mens andre må betale en 20 pst. egenandel. Høyre kan derfor se behovet for at det kan være riktig å gjennomgå retningslinjene for erstatning etter flomskader på nytt, slik at vi sikrer mest mulig likebehandling, samtidig som vi må ta høyde for at det kan være tilfeller der omfanget av flomskadene er så store at en prosentvis egenandel kan gi en uforholdsmessig økonomisk belastning for enkeltkommuner, som de ikke har muligheter til å bære. Det må derfor være en balanse mellom kravet til likebehandling og fleksibilitet. Det håper jeg at den gjennomgangen flertallet ber om her i dag, vil kunne bidra til.

Øyvind Korsberg (FrP) [13:47:00]: La meg først si at vi er glad for at vi får flertall for én del av vårt forslag, at man får en gjennomgang. Men vi er selvfølgelig skuffet over at dette ikke skal gjelde Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. For øvrig synes jeg saksordføreren gav en grei redegjøring for saken, og kan slutte meg til det som ble sagt der.

Når det gjelder det forslaget som ikke får flertall, er vi skuffet over Arbeiderpartiet, spesielt siden Arbeiderpartiet var veldig aktivt i media i forkant av denne saken og signaliserte at de kom til å støtte forslaget. Når man så kommer til realitetene, har Arbeiderpartiet altså hoppet av lasset og sørget for at dette ikke får flertall. Det rammer en rekke kommuner i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.

Det er betenkelig, fordi det her rett og slett blir en forskjellsbehandling. I 1995 og 1997, da man hadde flom i andre deler av landet, vedtok Stortinget at man skulle dekke dette fullt ut. Nå blir det en forskjellsbehandling. Da kan man jo stille spørsmålet: Hvorfor foretar man en slik forskjellsbehandling? Er det slik at det er partiboken som avgjør hvem som skal få erstatning eller ikke? Er det kanskje LO som trykker på sine representanter, som sørger for at dette får flertall eller ikke flertall? Det er ganske uheldig at det kanskje er trynefaktoren – unnskyld uttrykket – som avgjør om Stortinget skal yte erstatning eller ikke.

For oss i Fremskrittspartiet er rettferdighet, at man behandler alle likt, det viktigste. Derfor synes vi selvfølgelig at disse kommunene i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag skal bli behandlet på samme måte som man behandlet kommunene i 1995 og 1997. For det er, som saksordføreren sier, ganske vanskelig å forutsi når en flom kommer. En flom medfører store kostnader, og det er selvsagt vanskelig å dekke det opp i kommunale budsjett. Men som sagt: Å gjøre dette til et rettferdig system, der man likebehandler de forskjellige kommunene helt ut fra andre, mer politiske motiv, er det viktigste for oss.

Jørund Leknes (SV) [13:49:56]: Jeg skal prøve å gi denne debatten et litt mer internasjonalt perspektiv.

Regnskogfondet la forrige torsdag fram sin rapport om regnskogens tilstand. Regnskogen hogges ned i altfor høyt tempo. Dette fører til farlig reduksjon av det biologiske mangfoldet, men det fører også til mer flom i land i sør. Dette bør vi hindre gjennom f.eks. å legge restriksjoner på norsk import av regnskogtømmer.

Samtidig må vi ta innover oss at den største miljøpolitiske utfordringen i dag er de menneskeskapte klimaendringene. Hvis utslippene av klimagasser fortsetter på samme måte som i dag, vil vi sannsynligvis rammes av mer flom og andre klimarelaterte naturkatastrofer. Slik sett vil jeg utfordre Fremskrittspartiet til å ta dette perspektivet med seg videre når de her vil erstatte kommunenes tap, som muligens vil øke hvis Fremskrittspartiets klimapolitikk får flertall.

Det er mange kommuner som sliter med dårlig kommuneøkonomi. Dette handler om at vi har en regjering og en kommunalminister som sultefører disse kommunene. Det å oppleve en flomkatastrofe med massive skader, der de selv må dekke store deler av utgiftene til opprydding, gjør selvfølgelig ikke situasjonen noe bedre.

Det er ingen tvil om at det blir forskjellsbehandling mellom de kommunene som ble rammet av flom i 1995 og 1997, som da fikk dekket 100 pst. av utgiftene, og de kommunene som blir rammet av flom i dag, og som opplever å få dekket kun 80 pst. av utgiftene. Samtidig er det viktig å påpeke at mange av NVEs forebyggingstiltak får for små bevilgninger. Representanter fra flomrammede kommuner som møtte komiteen, sa at ventetiden på en del av disse tiltakene kunne være opptil ti år. Da kan man jo risikere at man blir rammet av en ny flom før de forebyggende tiltakene har blitt gjennomført.

SV håper vedtaket i dag innebærer at flomproblematikken blir tatt mer på alvor, både på kort sikt gjennom bedre støtteordninger og også på lang sikt gjennom en ansvarlig og framtidsrettet klimapolitikk.

Statsråd Thorhild Widvey [13:52:29]: Flom kan oppleves dramatisk for dem som rammes, og både grunneiere og kommuner kan bli påført store utgifter. Da er det viktig at vi har et system for kostnadsdekningen som er både rettferdig og treffsikkert.

Det er først ved gjennomføring av permanente sikringstiltak i vassdrag at distriktet må dekke en andel på 20 pst. Krisetiltak som gjennomføres for å avverge overhengende fare for menneskeliv eller skader på større verdier umiddelbart før, under og etter en flom, finansieres fullt ut av staten. Dette ble også gjort for flommene i Sør-Trøndelag og på Nordvestlandet i 2003 og i 2004.

Selv om det skal betales en distriktsandel ved permanente sikringstiltak, innebærer dagens ordning en fleksibel løsning. Tiltak av stor samfunnsmessig betydning kan finansieres fullt ut av staten. Det gjelder sikringstiltak som reduserer faren for tap av menneskeliv og større materielle verdier, f.eks. som følge av kvikkleireskred, eller tiltak som primært er begrunnet med allmenne hensyn, f.eks. for å hindre forurensning eller for å bedre forholdene for fisk i vassdraget.

Jeg registrerer at Stortinget ikke er fullt ut tilfreds med dagens ordning, til tross for at spørsmålet om distriktsandelen har vært behandlet her i huset flere ganger de senere årene.

I en femtenårsperiode, mellom 1976 og 1990, var distriktsandelen faktisk fjernet helt og holdent. I denne perioden registrerte NVE problemer med å få kommuner og grunneiere med på en økonomisk vurdering og prioritering av tiltakene, samtidig som behandlingsmengden økte sterkt. Det var bakgrunnen for at ordningen på ny ble innført.

Kravet om dekning av distriktsandel skal sikre at lokale interesser deltar i prioriteringen av sikringstiltak, og sikre at det er velfunderte behov som ligger til grunn for søknader om statlig støtte.

Kommunene er ansvarlige for arealutnyttelsen etter plan- og bygningsloven. Dersom staten skal dekke kostnadene ved forebygging etter flom fullt ut, kan dette føre til mindre oppmerksomhet på faren ved utbygging i flomutsatte områder.

En full statlig finansiering av alle tiltak etter flommer av noen størrelse kan også innebære en forskjellsbehandling i forhold til de mange kommuner og grunneiere som har deltatt, og deltar, i finansieringen av andre ellers like sikringstiltak som kan utløses f.eks. i forbindelse med helt lokale flomsituasjoner.

Men nå skal Regjeringen foreta en gjennomgang av regelverk og praksis for å sikre at ordningen blir så treffsikker og rettferdig som overhodet mulig. Regjeringen tar sikte på å komme tilbake med sin gjennomgang av ordningen i budsjettproposisjonen for 2006.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jørund Leknes (SV) [13:55:55]: Det kunne være interessant å utfordre statsråden på Regjeringens gasspolitikk og de konsekvensene den har for flom, men jeg skal la det ligge.

Det som slår meg, er at Høyre ikke tror at kommunene er ansvarlige og ikke tar ansvar for seg selv, når de skriver i merknadene:

«Flertallet vil videre påpeke at kravet om distriktsandel bidrar til å sikre at det er velfunderte behov som ligger til grunn for ønskede tiltak, samt bidrar til lokalt ansvar og eierskap til tiltakene.»

Det jeg lurer på, er om statsråden kjenner til noen eksempler på at kommuner har gjennomført massevis av sikringstiltak mot flom som det absolutt ikke har vært behov for. Er det søkt om mange tiltak fordi kommunene ikke har måttet betale noen distriktsandel? Kjenner man til at det har slått sånn ut?

Statsråd Thorhild Widvey [13:57:06]: Det vil være av stor interesse for Regjeringen, og også for partiet Høyre, å ha en diskusjon om hvordan den beste klimapolitikken bør være. Vi kan gjerne ta den utfordringen fra SV på strak arm, men jeg skal ikke benytte muligheten til det i dette innlegget.

Selv om man betaler en distriktsandel i dag, er det faktisk med dagens ordning en mulighet til å få fleksible løsninger der staten finansierer dette fullt ut. Som jeg sa i mitt innlegg, gjelder det sikringstiltak for å redusere faren for tap av menneskeliv og større materielle verdier, og også der tiltakene primært er begrunnet med allmenne hensyn, f.eks. for å hindre forurensning.

Som jeg også sa i mitt innlegg, var denne distriktsandelen fjernet totalt i en femtenårsperiode, fra 1976 til 1990, og da opplevde vi noen problemer. NVE registrerte da at det var få kommuner og grunneiere som var med på en økonomisk vurdering og prioritering av tiltakene, og dette førte til at det ble veldig vanskelig å få til en reell prioritering.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [13:58:31]: Eg erkjenner at for andre gang på under eit år vil enkelte kommunar i Møre og Romsdal og i Sør-Trøndelag lide nederlag.

Så har eg lyst til å gjere merksam på brevet frå statsråden, som er teke inn som vedlegg, der ho skriv at å fjerne denne distriktsandelen kan føre til at kommunane har mindre merksemd på faren osv. Syvde, ein liten tettstad i Vanylven kommune, var svært utsett. Den 27. september 2004, då flaumen kom, låg sjukeheimen midt i faret, og dei som jobba der, gjorde ein utruleg god jobb. Dei stod på både natt og dag, og eg trur ikkje det var kven som skulle betale, som stod i hovudet på dei då dei heldt på med denne jobben.

Meiner verkeleg statsråden i fullt alvor at kommunane vil fråskrive seg ansvaret for innbyggjarane sine?

Statsråd Thorhild Widvey [13:59:53]: Jeg kan berolige representanten med at statsråden føler seg rimelig trygg på at de aller fleste kommunene, sikkert alle kommunene i dette landet, tar hensyn til sine innbyggere.

Når det gjelder denne ordningen, har man faktisk gjort en del erfaringer. Fra 1976 og fram til 1990 var det slik at staten tok hele regningen for dette. Det som da skjedde, var at man fra NVEs side registrerte at man fikk problemer med å få kommuner og grunneiere med på en økonomisk vurdering og prioritering av de tiltakene som var nødvendige, samtidig som man også registrerte at behandlingsmengden økte betraktelig.

Kravet om dekning av denne distriktsandelen skal jo nettopp sikre at lokale interesser deltar i prioriteringen av sikringstiltak, og det skal også sikre at det er velfunderte behov som ligger til grunn for søknaden om statlig støtte. Men som jeg sa i innlegget mitt, er det slik at Regjeringen skal gjennomgå denne saken på nytt. Vi skal snu alle de steinene som det går an å snu, og vi kommer tilbake igjen til Stortinget i forbindelse med budsjettproposisjonen for 2006.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Asmund Kristoffersen (A) [14:01:17]: Vi opplever trolig i økende grad ekstremt vær, noe som kan føre til skade både på natur, bygninger og i noen tilfeller mennesker. Disse skadene kan være vanskelige å hindre selv med

forebyggende tiltak. I dag sitter kommunene igjen med en stor del av regningen for slike skader. Det er penger som kommunene ikke har, fordi ingen av oss kan forvente at en kommune setter av fond for å kunne håndtere en slik situasjon som den som vi bl.a. har sett har oppstått i Møre og Romsdal. De fleste av oss har også erkjent at kommunenes økonomi dessverre ikke er blitt bedre, den er i noen tilfeller blitt dårligere, noe som ytterligere setter kommunene i en vanskelig situasjon.

Dette er grunner som tilsier at vi nå må ta en gjennomgang av statens regelverk, slik at staten har et større ansvar for skadene. Dette er et arbeid som må gjennomføres med grundighet, og det må ikke ta lang tid. Alle i salen som deltar i denne debatten, vet at Møre og Romsdal er blitt rammet av denne formen for skade både i 2003 og 2004, og at de økonomiske konsekvensene er store, ja altfor store til at de berørte kommunene kan dekke 20 pst. av dette. Det tror jeg vi må erkjenne her over bordet. Jeg forventer derfor at Regjeringen tar en grundig og rask gjennomgang, slik at skadene kan utbedres og kommunene kan få et rettferdig oppgjør.

Arbeiderpartiets talskvinne, Grethe Fossum, sa også at staten måtte bidra sterkere enn tidligere, og det er bra. Jeg håper også at statsråden vil bidra for å få dette til. Hennes innlegg her i salen skremte ikke meg. Jeg forstod det slik at hun var innstilt på en grundig gjennomgang, der en nettopp tar utgangspunkt i de eksemplene og det som er bakgrunnen for saken i dag. Da har jeg forventning om at disse kommunene kommer ordentlig ut av denne saken.

Modulf Aukan (KrF) [14:03:58]: Først vil eg seia at eg er glad for det som statsråd Widvey sa i sitt svar, der ho viste til det regelverket som er i dag, som faktisk gjev opning for 100 pst. dekning i nokre tilfelle. Det er jo eit av hovudpoenga.

Når det gjeld fleire av desse sakene, kjenner ikkje eg dei godt. Men når det gjeld Vanylven, så var eg der like etter at skaden skjedde. Det inntrykket eg sit igjen med i det tilfellet, er at her er det skjønnet som vert utøvt, som avgjer kva som vert erstatninga. Slik som regelverket er, er det høve til 100 pst. dekning når det gjeld fare for liv og helse. Mitt inntrykk var at det gjaldt i store deler av dette området. Signalet denne debatten bør gje, er at ein kan skje ser på skjønnet på nytt.

Eg er òg glad for at ein no skal gå igjennom dette regelverket på nytt, og sjå på korleis ein kan få det meir treffsikkert og rettferdig. Det vil aldri vera mogleg å laga eit regelverk som dekkjer alle saker, og som vil vera 100 pst. dekkjande. Derfor vil ein alltid sitja igjen med bruen av skjønn. Det vil òg vera tilfellet ved eit nytt regelverk.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 1817)

S a k n r . 4

Innstilling frå samferdselskomiteen om å avvikle eineretten til Posten Norge AS (Innst. S. nr. 132 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 34 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 10 minutter, Høyre 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe og etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Jorunn Ringstad (Sp) [14:07:25] (ordfører for saka): Innst. S. nr. 132, som vi handsamar i dag, er innstilling frå samferdslekomiteen om å avvikle eineretten til Posten Norge AS.

I St.prp. nr. 34 for 2004-2005 har Samferdsledepartementet foreslått å avvikle den avgrensa eineretten Posten Norge AS har til å formidle postsendingar. I proposisjonen skriv departementet:

«Føremålet med å avvikle eineretten er å fremje politiske målsetjingar om eit landsdekkjande tenestetilbod av gode og rimelege posttenester ved å leggje til rette for auka konkurranse i postmarknaden.»

Departementet meiner med andre ord at auka konkurranse skal sikre gode og rimelege posttenester i heile landet, og i proposisjonen er det klart uttrykt at departementet meiner monopolet si tid er forbi, og at det er forventa positive effektar av liberaliseringa som er foreslått.

I innstillinga er komiteen samla på nokre få område. Det er ein samla komite som legg vekt på at ein skal føre vidare krava til dei leveringspliktige tenestene, og at prinsippet om einingsporten blir vidareført. Ein samla komite viser òg til at det har skjedd store endringar i Posten Norge AS, m.a. med salsnettet, der eit stort tal postkontor har blitt nedlagde. I staden har vi mange stader fått «Post i butikk». Samtidig har òg fleire elektroniske tenester blitt tekne i bruk. Heile komiteen er positiv til endringar i tenestetilbodet dersom dette betrar servicen for forbrukarane. Samtidig har komiteen gitt klart uttrykk for at elektroniske tenester åleine ikkje kan gi eit fullgodt tilbod som erstatning for postkontor. Komiteen står òg saman om at postomdelinga framleis skal skje seks dagar i veka, eller alle yrkedagar.

Det er òg ei felles oppfatning at dei store endringane Posten Norge AS har stått overfor dei siste åra, har ført med seg store endringar for Posten som organisasjon.

Hovudinnhaldet i St.prp. nr. 34 er forslaget om å avvikle resten av den eineretten Posten Norge har. Med endringar i postlova i 2003 gjorde eit fleirtal, der Senterpartiet ikkje var med, vedtak om trinnvis å redusere Posten Norge AS sin einerett til å formidle postsendingar. Alt i 2003 varsla departementet at ein ville komme tilbake til ei eventuell avvikling av resten av eineretten.

Forslaget om å avvikle resten av eineretten Posten har hatt til å formidle postsendingar, har vore ute på høyring. Høyringa viste at det er ulike syn på kva konsekvensar ein vil få ved ei avvikling av monopolet til Posten frå 1. januar 2007. Fleire av høyringsinstansane er uroa med tanke på konsekvensane for distrikta. Mange av høyringsinstansane, også mange av dei som ikkje hadde merknader til sjølve forslaget om å avvikle eineretten, har peika på at dette forslaget ikkje må føre til dårlegare posttenester i distrikta.

Komiteen er delt når det gjeld synet på det konkrete forslaget om å avvikle resten av eineretten til Posten. Regjeringspartia Høgre og Kristeleg Folkeparti, saman med Framstegspartiet, har i innstillinga støtta forslaget frå departementet. Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet går imot forslaget. Eg reknar med at representantane frå dei andre partia vil gjere greie for sine syn.

I førre periode var det eit stort fleirtal på Stortinget – Arbeidarpartiet, SV, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre – som var oppteke av at Posten skulle gi likeverdige tenester til like prisar over heile landet. Gjennom konsesjonen har Posten blitt tildelt denne oppgåva samtidig som Posten har hatt monopol på enkelte tenester. Posten har opp gjennom åra vore ein viktig del av den infrastrukturen som har gjort det mogleg å oppretthalde ein spreidd busetnad og eit næringsliv over heile landet. Senterpartiet har alltid lagt stor vekt på den viktige samfunnsoppgåva Posten har hatt, og vi meiner denne samfunnsoppgåva skal leggjast vekt på også i framtida.

Når departementet har lagt fram forslaget om å avvikle eineretten til Posten, er det prinsippet om avvikling forslaget gjeld. Mange avklaringar som må gjerast i kjølvatnet av eit slikt prinsippvedtak, er enno ikkje gjorde. Dette går tydeleg fram av proposisjonen, og også av dei svara departementet har gitt på fleire av dei spørsmåla som komiteen har sendt. Konklusjonen på mange spørsmål er at departementet vil komme til Stortinget med ei nærare vurdering og konkret anbefaling, eller at det i ei eventuell utgreiing vil bli vurdert osv., osv.

I proposisjonen står det:

«Internasjonalt er det få erfaringar med å avvikle einerettar i postsektoren.»

Difor er nok mykje av det som Regjeringa har skrive i proposisjonen om konsekvensar ved avvikling av postmonopolet, ikkje basert på fakta og erfaringar, men på kva ein «går ut ifrå», og at ein «meiner at», som er uttrykka som er brukte i proposisjonen. I proposisjonen har departementet gått bort frå å bruke uttrykket at posttenestene skal vere likeverdige i kvalitet og pris i heile landet. I staden bruker departementet uttrykket gode tenester til konkurransedyktige prisar. Rett nok står det: «Tiltak kjem til å bli sette i verk for å sikre brukarane mot urimelege prisforskjellar.» Men kva er urimelege prisforskjellar? Dette er eit tøyelig omgrep, som ikkje blir nærare definert i proposisjonen. Det er tydeleg at departementet med dette aksepterer skilnader både i tenestetilbod og pris.

Då eit fleirtal i 2003 gjorde vedtak om ein gradvis reduksjon av Posten sin einerett, utan å tidfeste endeleg tid for full avvikling, var dette vedtaket i tråd med den tem-

poplanan EU hadde lagt opp til. Når Regjeringa no vil avvikle eineretten frå 1. januar 2007, er dette raskare enn EU sin tempoplan. EU har dessutan sagt at før dei eventuelt avviklar postmonopolet i 2009, skal det gjennomførast ei vurdering av konsekvensane dette kan få.

Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet står i innstillinga saman om ein merknad der vi seier at vi ikkje finn nokon grunn til at Noreg til og med skal gå raskare fram i liberaliseringa enn det EU gjer. Det må vere ein føresetnad at ein får evaluert konsekvensane av ein fri postmarknad før ein gjer eventuelle endringar.

Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet viser òg til «at eineretten har vore eit godt verkemiddel for å fremje geografisk utjamning av prisar». Bedriftsøkonomisk ulønnsame tenester har vore finansierte gjennom eineretten og einingsportoene ved at overskottet frå dei lønnsame tenestene har dekt dei ulønnsame tenestene. Posten har på si side sikra eit likeverdig landsdekkjande tilbod av gode og rimelege posttenester. Saman med Arbeidarpartiet og SV meiner Senterpartiet at konsekvensane av ei avvikling av eineretten til Posten Norge AS frå 1. januar 2007 vil kunne føre til dårlegare tilbod til distrikta og gi stor variasjon i kvalitet og pris i ulike delar av landet. Erfaringane frå Sverige, som er eit av dei landa som alt har avvikla eineretten, viser m.a. at små postkundar har fått auka portoprisar.

Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet peikar i merknadane på at konkurranseutsetjing ikkje nødvendigvis fører til betre tilbod og lågare prisar for kundar i heile landet. Det må takast høgde for at Noreg har særlege utfordringar knytte til m.a. avstandsulemper for næringslivet og spreidd busetnad. Dette gjer det sannsynleg at berre ein liten del av landet vil vere attraktiv for konkurrerande selskap, og vil lett føre til at distrikta taper. I proposisjonen gir Regjeringa ingen klare forslag til korleis ein skal hindre at distrikta taper. Regjeringa har heller ingen forslag om korleis eventuelle statlege kjøp av ulønnsame tenester skal organiserast.

At det med konkurranse kan vere eit diskusjonstema når det gjeld kor stor effekt det vil få for distrikta, kan ein knytte til ei utsegn frå Didrik Seip i Ukeavisen Ledelse nr. 9. Han er tidlegare førsteamanuensis og forskar på postspørsmål for Makt- og demokratiutredningen. Han kommenterer situasjonen etter eventuell avmonopolisering av Posten, og seier m.a. dette:

«Problemet er at konkurranse er vanskelig på Postsektoren. Den er for det meste det som i gamle dager blir kalt et naturlig monopol. Nå kalles det av og til «essensielle fasiliteter». Det vil si at om noen har postleveranser i utkantstrøkene, må de ta med postsendinger også for de tilbyderne som ikke har leveranser i utkantstrøkene. De som driver i utkantstrøkene, må få dekket kostnadene og får dermed et delvis monopol. Her er det slik at mer konkurranse betyr mer kostnader for staten og/eller dyrere posttjenester. Effektiv konkurranse på alle nivåer er i alle fall ikke mulig.»

Til slutt vil eg berre streke under, som eg har nemnt tidlegare, at Senterpartiet røysta mot vedtaket som vart gjort i 2003 om gradvis avvikling av postmonopolet, og vi vil i

dag røyste imot innstillinga om avvikling av siste rest av eneretten for Posten.

Tor-Arne Strøm (A) [14:18:04]: Stortinget behandler i dag et viktig prinsipielt tema: veien videre for Posten Norge AS.

Regjeringen foreslår i proposisjonen å avvikle den avgrensede eneretten Posten Norge AS har til å formidle postsendinger. Regjeringen foreslår å gjennomføre dette fra 1. januar 2007.

Regjeringens forslag om å liberalisere postmarkedet reiser en del problemstillinger rundt den framtidige situasjonen i Posten Norge AS og postmarkedet generelt. Posten Norge AS drives etter omdannelsen til aksjeselskap etter forretningsmessige prinsipper som i seg selv tilrettelegger for økt liberalisering og økt profittenkning, uavhengig av EUs lovverk. Jeg er bekymret for at Posten Norge AS som viktig norsk infrastruktur står i fare for å svekkes som en følge av videre liberalisering av postmarkedet.

Det er fortsatt knyttet usikkerhet til hva EU bestemmer seg for når det gjelder tempoplanen. Vedtak om tidspunkt for full avvikling av eneretten er fremdeles ikke fattet. I EUs planer er det derimot nå lagt til rette for å evaluere konsekvensene etter at 50-gramsgrensen blir innført fra 1. januar 2006.

Jeg stiller meg derfor uforstående til at Norge, som er et lite marked, skal åpne for konkurranse fra andre lands postselskap før de gjør det samme i eget land. Vi må tvert imot håpe at evalueringen av liberaliseringen så langt vil vise at andre land/områder i EU vil ha de samme problemstillinger som oss, og vurdere ytterligere liberalisering på nytt.

Som jeg har sagt: Posten Norge AS kan få problemer dersom det norske markedet åpnes, mens andre nasjonale postselskaper fortsatt har beskyttelse i sine egne hjemmemarkeder. Jeg uttrykker bekymring rundt det at Norge avvikler enerettsområdet raskere enn det EU legger opp til. Det kunne vi ha spart oss for. Jeg stiller meg også undrende til at Regjeringen ikke godtar å følge EUs framdrifts- og tempoplan i utviklingen mot et fullt konkurranseutsatt norsk postmarked, men derimot brenner for å gå raskere til verks.

La meg ta et lite historisk tilbakeblikk. Det første frimerket kom ut her i landet 1. januar 1855, etter at det var blitt innført et system med lik porto for hele landet. Den gang, altså i 1850-årene, tok det mellom sju og ni dager å bringe et brev fra Christiania til Bergen. Bøndene hadde ansvaret for frakten til lands med hest og kjerre. Langs kysten ble det brukt båt. «Posten skal frem», er et kjent uttrykk. Dårlige veier, snø og uvær stoppet ikke posten den gang. Det gikk på æren og på stoltheten løs. Jeg håper at det samme vil gjelde i framtiden.

Ordningen med et enhetlig portosystem med kryssubsidiering av brevpost har hittil gjort det mulig å tilby hele landet kvalitetsmessig gode posttjenester til en fornuftig pris. Arbeiderpartiet er usikker på hvordan enhetsporto skal opprettholdes når grunnlaget for geografisk kryssubsidiering faller bort med bortfallet av enerettsområdet.

Jeg opplever at Regjeringen i proposisjonen peker på mange av disse problemene, men ikke kommer med tilstrekkelige svar på eller forslag til hvordan vi kan sikre at standarden og likeprisen på posten skal opprettholdes sammen med liberaliseringen og bortfallet av eneretten.

Enhetsportosystemet, med anledning til geografisk kryssubsidiering av brevposten, har til nå gjort det mulig å tilby alle i dette langstrakte og grågrendte landet hensiktsmessige og kvalitetsmessig gode posttjenester til en fornuftig pris, også overalt der ingen andre distributører noen gang vil være interessert i å konkurrere på grunnlag av rent forretningsmessige prinsipper.

Vi stiller også spørsmål om hvordan enhetsporto kan opprettholdes når grunnlaget for geografisk kryssubsidiering ikke lenger er til stede. Når fortjenesten fra de befolknings- og næringslivstette områdene reduseres, forsvinner også mulighetene for å opprettholde enhetsporto over hele landet, så sant det ikke skal finansieres over skatteddelen. Arbeiderpartiet er opptatt av at Posten også i en konkurransesituasjon kan opprettholde et tilstrekkelig posttilbud i mindre lønnsomme strøk.

Et likeverdig og godt posttilbud over hele landet må fortsatt være målet. Arbeiderpartiet ønsker en politikk som sikrer alle deler av landet gode og rimelige posttjenester på like vilkår. I det framlagte forslaget er det nok de næringsdrivende i distriktene som blir de store taperne.

Arbeiderpartiet er derfor imot å forsere EUs framdrifts- og tempoplan i utviklingen mot et fullt konkurranseutsatt norsk postmarked. Samtidig vil vi peke på at problemene knyttet til geografisk enhetsporto må løses når avreguleringen kommer, slik at det ikke går ut over dem som bor, og driver næring, i distriktene.

Dette er en utrolig viktig sak for distriktene, både for folk og for næringslivet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore A. Nistad (FrP) [14:23:30]: Det er alltid fornuftig å høre på Arbeiderpartiet når vi diskuterer de gamle monopolene i Norge. Det er jo snart det eneste partiet som fortsatt vil kjempe for de gamle monopolene. Hadde det vært opp til dem, hadde vi bare hatt NRK å se på, og vi hadde hatt det gamle Televerket og alt mulig.

Representanten fra Arbeiderpartiet sa nå at det var distriktene som ville tape. Det samme hørte vi fra Senterpartiet her også. Men hva har skjedd i distriktene? Før hadde vi posttjenester på posthuset to-tre timer om dagen. I dag får man dem i lokalbutikken, og den har lang åpningstid. Tilbudet i dag er et helt annet enn hva det var tidligere.

Jeg kunne ha sagt mye om dette. Blant annet har Posten i dag 1 milliard kr i overskudd. De har fått kapital og krefter til å endre seg og gjøre det bedre for distriktene.

Jeg vil spørre representanten fra Arbeiderpartiet: Er det én eneste god grunn for at Arbeiderpartiet ved enhver anledning vil beholde de gamle monopolene, enten det er Televerket, eller det er Vegvesenet, jernbanen, NSB eller hva? Hva er grunnen til at man absolutt skal ha de gamle monopolene?

Tor-Arne Strøm (A) [14:25:00]: Jeg registrerer at vi er uenige, og det var vel ikke noen stor overraskelse.

Det som representanten fra Fremskrittspartiet, Nistad, sier om at vi er for de monopolene, stemmer ikke helt. Arbeiderpartiet har alltid sittet i førersetet når det gjelder omstillingsprosesser. Jeg vil også henvise til det Posten har gjort opp gjennom tiden, men det har også blitt noen lik i lasten.

Det er klart at når det gjelder omstillingen i Posten, går det veldig bra nå. Men det som Arbeiderpartiet ikke skjønner, er at man ikke kan avvente situasjonen, og at man i denne sammenhengen følger EUs tempoplan. Det betyr at før man gjør det i de andre landene, skal Regjeringen sitte i førersetet, sammen med Fremskrittspartiet, og gjennomføre denne planen for postmarkedet fra 1. januar 2007. Derfor er vi uenige i prosessen. Vi har også hele tiden villet følge EUs krav, og det kommer vi fortsatt til å gjøre, men vi mener at vi ikke skal gjøre det i denne sammenhengen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Sverre J. Hoddevik (H) [14:26:25]: Fra 1. januar 2007 blir den avgrensede eneretten til Posten avvikla. Det er det denne saka dreier seg om. Skjønt det i kjølvannet av prinsippet dukker opp mange interessante spørsmål, vil de helt sikkert finne si avklaring i utredningen til det etterfølgende dokumentet, som skal legge detaljene på plass.

Prosesen har vært gradvis. Saksordføreren var også inne på at vi hadde ei lovendring i 2003, som fastla planen, men som var uten fast dato for opphevelse av eneretten. Vi er inne i en nedtrappingsperiode på to og et halvt år, med et enerettsområde knytta til 100 land på visse premisser, og slik som det nå ligger til rette for, får vi ett år med et enda mindre enerettsområde, før den totale avviklinga skjer 1. januar 2007.

I de ulike høringene som har gått over tid, har det stort sett vært en ønska prosess, det vi er vitne til i dag. Skepsisen har naturligvis kommet til uttrykk hos arbeidstakernes organisasjoner. Det har de også gitt uttrykk for i høring i komiteen.

De fleste moderniseringsprosesser fører med seg omstilling, effektivisering, rasjonalisering og endra sysselsetting. Vi skal høre på de ansatte, og deretter skal vi fatte en beslutning.

Vi har i samferdselssektoren gjennomført fantastiske mange store og vellykka endringer. Vi har hatt endringer til sjøs, til lands og i lufta, så vel i flytrafikk som i elektronisk kommunikasjon. Vi hadde neppe hatt dagens måloppnåelse hvis vi hadde lagt avgjørende vekt på alle de bekymringene som de ansatte har brakt for dagen. Men vi skal aldri slutte å lytte til hva som blir sagt.

I denne saka, som så ofte ellers, er det de distriktpolitiske brukerinteressene som er det mest lyssatte bekymringspunktet. Det blir slått fast at en ikke skal endre krava til de leveringspliktige tjenestene ved avviklinga av eneretten. Geografisk enhetsporto skal fortsette for enkelt-sendinger.

Det vil i framtida være mulig å sikre ulønnsomme tjenester gjennom anbud, enten de kan finansieres gjennom statlige kjøp eller gjennom fond. Det kan, som mindretallet er inne på, være nødvendig å begrense såkalt fløteskumming. Det vil det helt sikkert finnes virkemidler til, på tross av at eneretten i dag blir beslutta oppheva.

Det kan bli behov for å følge nøye dominerende markedsaktører. Det er en alminnelig utfordring i norsk konkurranserett. Det vil det også være mulig å gjøre i ettertid. Kanskje blir nettilgang et tema her, som vi har sett det ellers i samferdselssektoren. Det vil det også være mulig å håndtere. For alt vi vet i dag, kan det også bringe oss inn i en ny strukturdebat om Posten.

Alt dette får Stortinget høve til å komme tilbake til i forbindelse med en ny odelstingsproposisjon våren 2006 og ved senere reguleringer. Det som er viktig å legge fast nå, er prinsipp og tempo. Det blir gjort i dag.

Så kan man undre seg litt over mindretallets referanse til EUs tempoplan. Det går tydelig fram av EUs politikk at de ikke har noe imot et hurtigere omstillingstempo i de land det måtte gjelde, enn det som vil være EUs minstekrav. Dermed er den prosessen som skjer i vårt land, helt sikkert høyst velkommen i EU. Men vi ser jo at Senterpartiet lener seg til siste frist for EUs minstekrav, noe som ikke er uventa, slik EU-perspektivet blir håndtert i det partiet. Det som kanskje er mer bemerkelsesverdig, er at Arbeiderpartiet legger opp til en bortimot tilsvarende bekymring, skjønt de faktisk tidligere har hatt statsråder som har hatt syn for behovet for omstilling i Posten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [11:46:56] La meg gjenta det som er sagt tidligere av en talsperson for Arbeiderpartiet: Vi er ikke imot omstilling, det er måten vi gjør det på for å sikre de interesser som er knyttet til en virksomhet som Posten.

Det som gjør meg litt nysgjerrig, er det Høyre i sitt samarbeid med Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti formulerer i forslaget om å oppheve enhetsporto. Der heter det:

«Det skal fortsatt være enkelt og greit å få sendt vanlige brev. Flertallet vil hevde at lik pris på disse sendingene er rett og rettferdig.»

Det er flott. Som bakgrunn for det hele, selve bakteppet og selve bevisførselen, viser flertallet til positive erfaringer fra andre land der monopol av postmarkedet er avviklet. Og da blir det spennende å høre: Fra hvilke land er det man har hentet disse positive erfaringene?

Sverre J. Hoddevik (H) [11:48:12]: Flertallet har sagt, som vi nå også har understreket, at kvaliteten på posttilbudet til publikum skal være like god som før.

Det er også rett at vi viser til erfaringer fra andre land. Det er kjent at de forskjellige land er kommet ulikt langt når det gjelder liberaliseringa, men det er en rekke land, våre nordiske naboland spesielt, som er framtrepende her. Storbritannia, Nederland og Tyskland har riktignok ikke kommet like langt, men de er i full gang. Her er det mange

positive erfaringer med liberalisering. Selv om Sverige har hatt fokus i komitearbeidet, tror vi oppriktig at det er mange andre land der de har positive erfaringer med liberalisering i postmarkedet.

Inge Lønninng hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:49:33]: Det er ikke mange andre land vi med vår geografi og vårt bosettingsmønster kan sammenlikne oss med når det gjelder det å liberalisere postdistribusjonen. Jeg tror faktisk ikke regjeringspartiene har noe slikt land å vise til som har gjort det med vellykket resultat.

Mitt spørsmål derimot går på at dette nå skal gjennomføres to år før EU skal vurdere å gjøre det. Det betyr at det ikke er sikkert at man gjør det i EU-landene, men at man skal vurdere det. Det framgår i saken at man ønsker utenlandske selskaper, utenlandske konsern, velkommen inn i landet for å konkurrere med Posten. Ser ikke Høyre og de andre regjeringspartiene at man da setter seg i den situasjon at Deutsche Post og andre store selskaper med beskyttet hjemmemarked nå inviteres inn i Norge til å konkurrere med Posten Norge, og at man får en konkurranse-situasjon som faktisk blir helt håpløs, umulig, for Posten Norge? Ser man ikke at man setter Posten i en svært vanskelig situasjon, nettopp ved at man så ensidig gjør det i Norge to år før EU skal vurdere å gjøre det?

Sverre J. Hoddevik (H) [11:50:48]: Igjen er det denne tempoplanen til EU som bekymrer opposisjonen, og at vi gjør endringer før vi faktisk er nødt til det. Vi må riktignok gjøre våre erfaringer i vårt eget land. Enten det er i 2007 eller 2009, må vi gjøre dem i vårt eget land. Dette mulige ønsket om resiprositet – som det heter så fint med et fremmedord – at det skal skje samtidig over landegrensene, er avdramatisert av alle.

Posten sjøl ønsker den situasjonen vi er i. Det burde det være vesentlig for opposisjonspartiene og opposisjonen å legge vekt på. De er «spenn klare» til å stå opp – som Odd Børresen sier i sin humoristiske beretning på radioen – før de absolutt er nødt, og begynne.

Vi har såpass gode erfaringer med de omstillingene Posten har hatt sjøl, at vi også finner grunn til å lytte til Posten som selskap. Det ville være ganske paradoksalt at Posten, som et svært oppegående selskap i dag, skulle ønske seg dette i 2007 hvis det skulle være ensbetydende med å sette seg sjøl i en umulig situasjon.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Neste taler er Thore A. Nistad, som har en taletid på inntil 10 minutter.

Thore A. Nistad (FrP) [14:37:29]: Jeg skal klare meg med langt mindre enn 10 minutter.

De siste års omstillinger i Posten har endret denne bedriften fra å være en forvaltningsbedrift eller en såkalt monopolbedrift til å bli et topp moderne og konkurranse-lystent kommunikasjons- og logistikkonsern – fra 27 000

årsverk i år 2000 til 21 000 ved inngangen til 2005, eller 13 000 ansatte/9 500 årsverk redusert siden 1996.

Forslaget til vedtak som Fremskrittspartiet i dag fremmer sammen med Kristelig Folkeparti og Høyre, er forslag til full liberalisering av det norske postmarkedet fra 1. januar 2007. Det er, som tidligere talere har sagt, tidligere enn EUs tempoplan, men på linje med liberaliseringstempoet som vi nå ser i viktige land som Nederland, England og Tyskland. Sverige og Finland har allerede liberalisert.

I Posten er allerede 80 pst. av virksomheten utsatt for konkurranse. Spørsmålet om liberalisering handler derfor kun om den gjenværende eneretten på ca. 20 pst. av Postens virksomhet skal åpnes for konkurranse. Posten har sagt at de er klar, Regjeringen har sagt at den er klar, og Fremskrittspartiet er som alltid klart når det gjelder å fjerne monopoler. I dag er det bare Arbeiderpartiet som lever i fortiden, i monopolenes tid.

Jeg vil til slutt vise til det forslaget vi har i innstillingen om at vi ønsker å overføre eierskapet til Posten Norge til Næringsdepartementet, slik at det blir samsvar mellom Posten Norge og de andre bedriftene.

Presidenten: Representanten Thore A. Nistad har tatt opp det forslaget han refererte til.

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:40:02]: Regjeringen foreslår i denne saken å avvikle Posten Norges enerett på formidling av postsendinger. Den prinsippavgjørelsen Stortinget i dag vil fatte, blir historisk, fordi Postens enerett har vært en bærebjelke i den nasjonale infrastrukturen. Det at vi har hatt et godt utbygd postnett i hele landet, med post levert til samme pris, har gjort det mulig å ha bosetting og næringsvirksomhet i hele landet. Nettopp det at det har vært én distributør med enerett for hele landet, har gjort det mulig. Overskuddet fra de deler av landet med godt inntektsgrunnlag har vært med på å finansiere distribusjonen i grisgrendte strøk.

Takket være Posten har hver ei øy og hver ei lita fjellbygd i Norge et velfungerende postilbud med tilnærmet samme kvalitet og samme pris som i befolkningsrike områder av landet. Det er denne meget velfungerende organiseringen av postdistribusjonen som stortingsflertallet truer med sitt forslag. Når eneretten blir opphevet, oppstår muligheten for oppsplitting av posten, og enhetsportoer blir satt under press.

Derfor går SV imot forslaget. Vi mener at den beste garantisten for å sikre gode posttjenester over hele landet i framtiden til lik pris vil være at vi har en sterk postorganisasjon i Norge med enerett til enkeltsendinger.

Så hva blir konsekvensene? Regjeringen gir ikke i denne proposisjonen svar på hvordan en full liberalisering av postdistribusjonen skal gjennomføres, men ber allikevel stortingsflertallet vedta prinsippvedtaket. Så skal Regjeringen i etterkant utrede om og hvordan dette skal gjennomføres. Det er en framgangsmåte vi kjenner igjen fra tidligere saker, bl.a. saken om konkurranseutsetting av Jernbaneverkets virksomhet.

Usikkerheten framgår tydelig av svarene på de spørsmålene som er stilt. Det er f.eks. ikke tatt stilling til hva som skal omfattes av enhetsportoene i framtiden. Regjeringen kan ikke svare på hva det vil koste å opprettholde enhetsportoene i framtiden. Det er derimot klart at i første omgang skal enhetsportoene bare gjelde for Posten Norge AS og ikke for konkurrentene. Det framgår at Posten Norge vil bli pålagt å tilby andre aktører sitt eget distribusjonsnett, og at Posten Norge vil miste retten til å gi ut og bruke frimerker. Dette er det historisk sus over – privatisering av frimerkene.

Komiteflertallet viser til positive erfaringer fra andre land som har utviklet monopolene på postmarkedet. Hvilke land er det i Europa, med samme geografi og bosettingsmønster som Norge, som har gjort dette med suksess? Er det Sverige, som i full skala åpnet for konkurranse om posttjenestene i 1994? Ifølge den svenske Post- og telestyrelsen er det i Sverige blitt større prisforskjeller enn i Norge, prisutviklingen for kundene på brevpost har i hovedsak vært den samme som i Norge, og den svenske postverkets økonomi er langt dårligere enn i Norge. Da spør jeg: Hva er gevinsten?

Når det gjelder høringssvarene, er det nettopp bekymringen for økte prisforskjeller og konsekvensene for distriktene som framkommer i svarene fra nettopp fylker med spredt bosetting, f.eks. de nordnorske fylkene og kommunene i Fjellregionsamarbeidet på Østlandet. De framhever akkurat disse bekymringene.

Også de ansattes organisasjon, PostCom, advarer mot den utvikling som drives fram i sentrale og befolknings-tette områder i Europa, at det ikke er gjennomførbart i Norge med vår geografi og spredte bosetting. PostCom frykter også for konsekvensene for næringslivet og bosettingen i Distrikts-Norge.

Regjeringen foreslår å avvike eneretten to år før EU skal vurdere å gjøre det samme. Det betyr at Deutsche Post og andre utenlandske aktører kan etablere seg fritt i Norge og konkurrere med Posten samtidig som de har et beskyttet hjemmemarked i sitt eget land.

Jeg vil også vise til OECD-rapporten «Promoting Competition in Postal Service» som karakteriserer utlevering av post til små og mellomstore sluttbrukere som naturlige monopol.

Den høyst sannsynlige konsekvensen av dette vedtaket er at det vil bli betydelig dyrere for staten å opprettholde enhetsportoene, fordi nye aktører bare vil gå inn i de markedene som er lønnsomme, dvs. drive fløteskumming i de mest lønnsomme delene av landet. Det vil igjen svekke Posten Norges økonomi. Alternativet er å oppheve eneretten, slik Posten Norge ber om, for å kunne konkurrere på like vilkår. Da vil vi få prisforskjeller i landet. Så det blir feil uansett, og det vil svekke et velfungerende system.

Privatisering og deregulering av infrastrukturen har vært denne regjeringens prioriterte politikk. Den er i høyeste grad ideologisk motivert. Vi ser mønstret gjenta seg, konsekvensene utredes ikke på forhånd; det skal gjøres i etterkant.

Vi er ikke overrasket over at Høyre og Fremskrittspartiet gjør dette, men Kristelig Folkepartis velgere må spør-

re seg om hvilket parti de er medlemmer av, som til de grader går inn for liberalisering av en infrastruktur som er så viktig for Distrikts-Norge.

Dette har ingenting med modernisering å gjøre. Norge burde være det landet i Europa som hadde sterkest grunn til å holde igjen, nettopp på grunn av vårt bosettingsmønster, med spredt bosetting, og nettopp fordi den postorganiseringen vi har hatt i dette landet, utviklet over 360 år, har vært så vellykket.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Petter Løvik (H) [14:46:06]: Eg synest det er litt spennande å høyre SV no prise den utviklinga vi har hatt i Posten. Eg synest òg å kjenne igjen ein del av frykta frå tidlegare debattar i dette huset frå før representanten Hansen og eg kom hit, nemleg SV si frykt for at utvikling og omstilling ville gå ut over distrikta.

Er representanten Hansen klar over den fantastisk positive utviklinga i Posten som har gitt Utkant-Noreg eit betre tilbud enn vi nokon gong har hatt, og der vi i staden for å ha eit utgiftssluk no har ei postteneste som går i balanse og vel så det?

Eg har òg lyst til å spørje representanten Hansen: Viss dette er så ille for Posten, kvifor vil då Posten sjølv, trur representanten, ha denne omstillinga? Dei grunnleggjande forskjellane er trua vår på konkurranse eller ikkje – konkurranse er noko som fleirtalet og Posten ønskjer fordi det driv Posten framover, mens representanten Hansen ser på dette som ein fare som vi må unngå lengst mogleg. Eg vil gjerne ha ein liten kommentar til det.

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:47:32]: For det første: Når det gjelder den utviklingen og omorganiseringen som har vært i Posten, har ikke SV vært imot den. Vi har vært et av de partiene som har vært pådriver bl.a. for opprettelse av lokale servicekontor, som vi ser at Posten kunne ha vært en del av. Vi har altså ikke vært imot den utviklingen, tvert imot, men dette har vært en utvikling som følge av en teknologisk utvikling. Det som vi nå snakker om, er jo å bryte opp en organisasjon som har vært fundamentet for at man kan ha likt tilbud over hele landet, og at man kan ha det til lik pris. Når Posten har bedt om å få gjøre dette, har de jo samtidig sagt at de ikke vil ha enhetsportoene, så det er på de premissene Posten Norge har gått inn for dette. Nettopp det at vi skal opprettholde enhetsportoene, er jo et viktig motiv for å gå imot det å splitte opp en velfungerende organisasjon.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Jan Sahl (KrF) [14:48:48]: Det er jo interessant å høre at SV er positiv til den utviklingen som har skjedd i Posten, men det står jo i ganske grell kontrast til det innlegget som nettopp ble holdt av representanten Geir-Ketil Hansen.

Det går bra for Posten Norge om dagen. Selskapet kan vise til gode resultater. Framgangen forklarer Posten selv med økt lønnsomhet gjennom effektivisering og forret-

(Sahl)

ningsorientering kombinert med service- og kvalitetsforbedringer. Vi registrerer i alle fall at kundene i stadig økende grad er fornøyd med servicen som Posten yter. 99,6 pst. av alle husstander i Norge får posten sin levert seks dager i uken.

Regjeringen foreslår å avvikle den siste resten av eneretten til Posten Norge AS fra 1. januar 2007. Kristelig Folkeparti støtter forslaget. Det gjør vi for det første fordi Posten selv ønsker det, og fordi Stortinget skal sikre et godt posttilbud over hele landet, uavhengig av om noen har enerett eller ikke.

Store deler av postmarkedet er allerede liberalisert. Da komiteen var på besøk hos Posten for noen uker siden, fikk vi opplyst at andelen av Postens inntekter som kommer fra enerettsområdet, i 2001 utgjorde 33 pst., mens den i 2005 utgjorde bare 14 pst. Vi tror ikke at avviklingen av Postens resterende eneretter skaper store vanskeligheter for Posten Norge. En større utfordring for Posten utgjør utviklingen som vi er inne i, med synkende volum: I stadig økende grad benytter vi oss av elektroniske postløsninger som erstatning for tradisjonell brevpost. Kjærlighetsbrevnes tid er forbi – nå er det e-mail og SMS som gjelder.

Fra 1. juli 2003 omfatter Posten Norge AS sin enerett kun lukket adressert brevpost med en vekt på 100 gram. Fra 1. januar 2006 reduseres enerettsområdet ytterligere til sendinger med en vekt på inntil 50 gram. Disse lovendringene var nødvendige som følge av EU-direktiv.

EU har varslet ytterligere liberalisering av postmarkedet fra 2009. Posten Norge AS ønsker imidlertid selv at hele det norske postmarkedet skal åpnes for konkurranse før det.

Det er en klar og entydig intensjon fra Kristelig Folkepartis side å opprettholde dagens høye nivå på tjenestetilbudet i distriktene. Gjennom bruk av virkemidler som enhetsporto på enkeltsendinger, statlig kjøp av ulønnsomme tjenester og et nytt regelverk som er tilpasset de særnorske forholdene, som f. eks. det spredte bosettingsmønsteret, skal vi ha et godt posttilbud over hele landet også etter at avviklingen av eneretten er på plass.

Det meste går som sagt svært godt for Posten Norge AS for tiden. Men jeg vil påpeke at framføringstiden til de tre nordligste fylkene, og da særlig til Finnmark fylke, både innad og for post som kommer sørfra, er for lang. Kristelig Folkeparti vil benytte denne anledningen til å utfordre Posten på dette. Også befolkningen i Finnmark har krav på tilnærmet like gode tjenester som man har i resten av landet, særlig gjelder dette internpost i fylket. Det er ikke akseptabelt at internpost er på rundreise i flere dager i fylket før den kommer fram til mottakeren.

En samlet komite ønsker fortsatt postomdeling seks dager i uken og enhetsporto på enkeltsendinger. Enhetsporto vil stort sett gjelde brev som i dag blir lagt i gule og røde innsamlingspostkasser. I tillegg blir det vurdert å innføre ordninger med maksimalpris på enkelte tjenester. Slike ordninger vil kunne være med på å hindre at prisene blir urimelig høye for forbrukerne, f.eks. i Distrikts-Norge.

Omfanget av statlige kjøp av samfunnspålagte landsdekkende tjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, skal ikke endres. Det drøftes blant eksperter om det statlige kjøpet vil øke ved ytterligere liberalisering. Hovedpoenget for oss i Kristelig Folkeparti er uansett at vi skal fortsette med statlige kjøp av ulønnsomme tjenester, fordi vi er opptatt av å sikre hele landet et godt og likeverdig posttilbud.

Presidenten: Presidenten vil peke på at det ikke fremgår av innstillingen at kjærlighetsbrevnes tid er forbi. Det er i tilfelle bare kjærlighetsbrev med enerett.

Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [14:54:08]: Hvorfor ønsker ikke Kristelig Folkeparti å følge EUs tempoplan med en evaluering før de siste eneretter fjernes? Kristelig Folkeparti ønsker å være et distriktsvennlig parti. Mener ikke Kristelig Folkeparti at det kunne ha vært et poeng at en evaluering av gjennomført liberalisering ville kunne gi nyttige svar på hva som har skjedd, og om tilbudet er slik det skal være?

Vil ikke Kristelig Folkeparti ha en løsning på distriktsutfordringene før avviklingen av eneretten blir gjennomført? Springer ikke Kristelig Folkeparti litt for fort nå for å gjennomføre Høyres og Fremskrittspartiets politikk?

Jan Sahl (KrF) [14:54:54]: Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti har stått sammen om den liberaliseringen av Posten som har foregått inntil i dag. Det vi ser av resultatene som er oppnådd, er en suksesshistorie for Posten Norge AS, ikke bare for Posten som selskap, men også for kundene, som nå har fått tilgang til post og en åpningstid som er langt bedre enn tidligere. Posten har oppnådd det framsendingsmålet som Stortinget har lagt. Kristelig Folkeparti ser ingen grunn til at vi ikke skal være med på å fortsette den gode utviklingstrenden som vi nå er inne i, slik at Posten kan forberede seg på den store omleggingen som kommer i EU, sannsynligvis i 2009.

Når det gjelder framføringen i de ytterste distrikter, berørte jeg det i innlegget mitt og utfordret Posten på akkurat den problematikken. Posten har jo også gitt til kjenne for oss i svar på spørsmål at de jobber nettopp med den problematikken for å forbedre framsendingen særlig til de tre nordligste fylkene.

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:56:27]: Representanten Jan Sahl understreket at det går så veldig bra med Posten Norge AS nå, og at man nesten skulle tro at det var fordi Posten hadde bedt om det, at Kristelig Folkeparti gikk inn for det.

Det er jo et par momenter her som framstår som et faktum. Den omorganiseringen som har vært i Posten, er initiert av den teknologiske utviklingen som har vært på dette området, mens det forslaget som her kommer på bordet, er ideologisk motivert. Monopolenes tid er over. Vi skal ha full konkurranse. Liberalisering er en ideologisk motivert reform. Det er det man kan utfordre Kristelig Folkeparti på. Hvorfor legger man seg på en slik politisk kurs?

Distriktsfylker og distriktskommuner advarer jo så sterkt mot det, for det kan svekke tilbudet til distriktene, ikke minst når det gjelder prisforskjeller.

Mitt spørsmål er for så vidt det samme som jeg stilte til representanten Hoddevik. Kan Jan Sahl fortelle oss i hvilke land i verden man har sett dette gjort med suksess? Hvor har den liberaliseringen som er foreslått her, blitt gjort med suksess?

Jan Sahl (KrF) [14:57:51]: Først til ideologien: Det ligger ikke noe mer ideologi i dette enn det ligger i det vi har vært med på i den tidligere utviklingen når det gjelder Posten. Det har vært en gradvis klar retning mot full liberalisering. Vi har alle vært oppmerksomme på at EU er i gang med dette. Vi vet at det sannsynligvis vil komme i 2009. Det ligger ikke spesielt mer ideologi i dette enn det ligger i den utviklingen vi har hatt hele veien. Det er det ene. Det andre er at jeg trodde at det hadde gått opp for SV at den teknologiske utviklingen ikke har stoppet i dag. Den teknologiske utviklingen fortsetter.

Når det gjelder det som legges i postkassene, stuper det på dette viset for Posten. Da er det spørsmål om de skal ha en mulighet til å konkurrere på stadig flere områder, slik at de skaffer seg en kapital så vi nettopp kan få Posten ut til de ytterste strøk av landet.

Så var det snakk om eksempler utenfra. Det beste eksemplet er det vi har hos oss selv, der vi nå har et oppgående Posten Norge AS.

Jorunn Ringstad (Sp) [14:59:15]: I førre stortingsperiode samarbeidde Senterpartiet tett med Kristeleg Folkeparti i samferdslesaker. Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti stod saman om å kjempe for at vi skulle ha posttenester som skulle vere likeverdige i kvalitet og pris i heile landet.

Etter mitt syn har Kristeleg Folkeparti gjort ein ganske kraftig snu i si haldning når det gjeld posttenester. No snakkar ein om gode tenester til konkurransedyktige prisar, og tiltak for å hindre desse ulikskapane som kan dukke opp, skal ein fyrst setje inn når det blir urimelege prisforskjellar. Eg vil gjerne at representanten Sahl skal definere kva som er urimelege prisforskjellar. Ser ikkje representanten Sahl at det han står for no, er ganske forskjellig frå det han og hans parti stod for i førre periode?

Presidenten: Det dreier seg om et parti som ikke er ukjent med omvendelser.

Jan Sahl (KrF) [15:00:29]: Vi er glad i både kjærlighetsbrev og omvendelse, så i så måte traff presidenten rimelig greit med det.

Jeg vil si til representanten Jorunn Ringstad fra Senterpartiet at Kristelig Folkeparti ikke har avveket fra noen linje. Vi har vært med på den liberaliseringsprosessen som gradvis har foregått i Posten fra sentrumsregjeringens tid og framover til i dag. Men Senterpartiet har stritt imot hele veien og var i sentrumsregjeringens tid motvillig med på det som skjedde i den perioden. Vi skal fortsatt ha like priser og lik kvalitet i hele landet. Vi skal ha en enhetsporto som fortsatt skal gjelde for det som skal puttes i postkassene og leveres utover i landet. Det er jo ikke ukjent for representanten Jorunn Ringstad at vi også i dag har ulike priser på alt som ligger utenfor enhetsområdet, og der Posten allerede i dag er ute og konkurrerer på markedet. Så denne skremselspropagandaen om at det skal bli enorme, store forskjeller med dette og en helt ny verden for Posten, har ikke Kristelig Folkeparti noe tro på.

Presidenten: Den reglementsmessige tiden for formiddagsmøtet er omme. Vi avbryter forhandlingene, og nytt møte settes kl. 18.

Møtet hevet kl. 15.03.

Møte tirsdag den 15. mars kl. 18

President: Anne Berit Andersen

Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 56)

Man fortsatte behandlingen av
s a k n r . 4

Innstilling frå samferdselskomiteen om å avvikle eneretten til Posten Norge AS (Innst. S. nr. 132 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 34 (2004-2005))

Statsråd Torild Skogsholm [18:01:53]: Posttjenester er viktig for oss alle og representerer en bærebjelke i samfunnet som bidrar til næringsutvikling, handel og økonomisk vekst. På denne bakgrunn er det tverrpolitisk enighet om det overordnede målet for postpolitikken: et landsdekkende tilbud av posttjenester til rimelige priser og god kvalitet. Dette finner jeg grunn til å understreke, for det er dette som er det bærende i forhold til det vi holder på med innenfor postpolitikken.

Det Stortinget skal ta stilling til i dag, er forslag om avvikling av resterende eneretter for Posten Norge AS og om hvorvidt det å utnytte konkurransen i markedet er den beste måten å ivareta nettopp dette målet på.

Postmarkedet har de siste ti år vært utsatt for store endringer, med globalisering, rask teknologisk utvikling og bransjeskiller som viskes ut. Brevpostmengdene går ned. Postens enerett har blitt gradvis avvirket og omfatter i dag kun normal brevpost under 100 gram. Fra og med 1. januar senkes vektgrensen til 50 gram.

Endringene har ført til store utfordringer for Posten som selskap. Konkurransen fra f.eks. e-post og nettbank blir stadig større.

Jeg er derfor glad for i dag å kunne si at Posten har klart å svare på utfordringene. Posten har tilpasset seg konkurransesituasjonen. Post- og teletilsynet sier om utviklingen i det norske postmarkedet for 2003:

- Tilgjengelighet til posttjenester er økt ved innføring av Post i Butikk og ved lengre åpningstider.
- Kvaliteten på framsending av prioritert brevpost er mye bedre enn før.
- Utleveringsfrekvensene er blant de beste i verden.
- Og ikke minst: Kundene er mer tilfredse med Posten, og særlig med Post i Butikk.

Post- og teletilsynet mener at vi nå har et nasjonalt postselskap i verdensklasse. Dagens situasjon står i skarp kontrast til hva som var situasjonen i 2000, da Posten fikk tvangsmulkt for dårlige framsendingstider på prioritert brevpost.

Resultatforbedringene har ikke kommet gratis. De er et resultat av betydelige omstillinger i Posten. Jeg er derfor i dag glad for å kunne rette en stor honnør til Postens ansatte. De har med stort pågangsmot tatt sats for hva som har blitt kalt et kvantesprang for å bli en av verdens ledende postbedrifter.

I mitt møte med Posten og Postens ansatte merker jeg at selskapet nå er klar for å møte ytterligere konkurranse. Posten består av høyt kvalifiserte, erfarne og motiverte medarbeidere, som vil hevde seg meget godt i den kommende konkurransen.

Denne omstillingen har kommet i lys av ledelsens og de ansattes forvisning om at det blir økende konkurranse i denne sektoren framover. Proposisjonen gir en forutsigbarhet for tempoet og rammevilkårene i denne utviklingen.

Postoperatørene og de ansatte skjønner hvilke endringer postmarkedet går igjennom, og da må vi som legger rammevilkårene, også se realitetene i øynene. Hvis vi vil ivareta målsettingen om et godt og rimelig tjenestetilbud, må vi tilpasse politikken til samfunnsutviklingen for øvrig.

Jeg registrerer at i innstillingen går Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet imot dette. Det virker kanskje som om Senterpartiet ofte har vært imot omstillinger i Posten, og kanskje som om Arbeiderpartiet har en tradisjon på å ville ha monopol på å avvikle monopoler.

Det er i innstillingen fra samferdselskomiteen fra enkelte partier uttrykt skepsis til at tjenestetilbudet i distriktene vil kunne opprettholdes med økt konkurranse. Jeg har lyst til å snu på dette spørsmålet. Enkelte distrikter vil være tjent med at også andre slipper til. Hvorfor hindre at disse lovlig kan løse oppgavene billigere og/eller bedre? Det finnes eksempler på steder hvor man på grunn av dagens lovgivning blir lovbrøtere for å løse utfordringene effektivt. For meg er det viktig å understreke at vi ikke gjør endringer i de strenge krav som gjelder tjenestetilbud, kvalitet og utleveringshyppighet. Vi skal fortsatt ha noen av de beste posttjenestene i verden. Ordningen med statlig kjøp opprettholdes. Enhetsporto vil bli videreført for enkeltendinger.

Jeg minner også om at forslaget åpner for at lokale postoperatører kan starte opp postvirksomhet i distriktene, gjerne i kombinasjon med annen virksomhet. Jeg vil få lov til å sitere Kjell Opseth fra Arbeiderpartiet. Da han satt i statsrådstolen, uttalte han at nedlegging av postkontor er god distriktpolitikk. Da kom det sterk kritikk, men kritikken har stilnet. Jeg vil avslutningsvis følge opp Opseths uttalelse og si at økt konkurranse i postmarkedet er god distriktpolitikk og god postpolitikk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [18:08:16]: I innstillingen sier regjeringspartiene bl.a. at et godt posttilbud skal opprettholdes i alle deler av landet, også i distriktene, men i samme åndedrett sier de at de landsdekkende posttjenester bør videreføres på dagens nivå. Er vi helt sikre på hva Regjeringen egentlig mener? Skal tilbudet opprettholdes, eller er det slik å forstå at det *bør* opprettholdes?

Og i denne sammenheng: Kan vi stole på Regjeringen i denne saken? Kan statsråden garantere at posttilbudet blir opprettholdt? Har statsråden noen tanker om dette med kostnader, f.eks. når liberaliseringen er fullført?

Statsråd Torild Skogsholm [18:09:08]: Målene skal være de samme. Det er ikke målene som vi nå diskuterer.

Som jeg sa i min innledning i stad, er det stor enighet om målene, og dem vil jeg legge stor vekt på skal være der fortsatt. Det er viktig at vi har et godt posttilbud rundt om i hele landet.

Når det gjelder kostnader, regner jeg med at det kanskje var vist til kostnader for staten. Vi ser nå at etter hvert som vi har liberalisert Posten generelt, har kostnadene for staten gått ned. Vi ser også at vi får bedre og bedre tilbud, slik også Post- og teletilsynet har vurdert det.

Jeg tror det er viktig at vi holder fast ved de målene vi har, for det tror jeg landet er tjent med, og at vi nå åpner for å finne fleksible og gode løsninger som jeg mener er liberalisering representierer. Så synes jeg det er viktig at vi som politikere sier, og står ved, at vi er villige til å bevilge penger der det er behov for å kjøpe tjenester fra det offentliges side.

Geir-Ketil Hansen (SV) [18:10:37]: Som jeg har sagt i tidligere innlegg i dag, virker det ikke som om dette forslaget primært er begrunnet i at det skal bli bedre tjenester, og at den teknologiske utviklingen krever at man bør legge om politikken på dette området, men at det er mer ideologisk motivert. Det kan jo virke slik på de svarene vi har fått på spørsmål, at man heller ikke er helt sikker på om det vil bli konkurranse. I ett av spørsmålene har vi spurt om hvordan det vil slå ut økonomisk for staten hvis man skal opprettholde enhetsportoene og samtidig ha konkurranse, og det framgår av svaret:

«Det antas imidlertid ikke at andre aktører i betydelig omfang vil finne det kommersielt interessant å konkurrere med Posten på markedet for enkeltendinger.»

På et annet spørsmål svarer departementet at heller ikke i Sverige har andre aktører kommet inn på markedet og konkurrert med den svenske posten på enkeltendinger, altså på det området som nå skal liberaliseres.

Man går altså inn for å liberalisere, men man har erfart at dette ikke vil komme til å skje. Så spørsmålet til statsråden er: Hvordan tenker departementet seg at denne konkurransen skal bli effektiv på det markedet man foreslår?

Statsråd Torild Skogsholm [18:12:04]: Jeg tror det er veldig viktig at vi her skiller mellom det å ha et stort marked og det å ha et mål om mange aktører. Jeg har ikke et mål om mange aktører, men om at folk, hvor de enn bor i landet, skal få et godt posttilbud. La meg ta et eksempel: Hvis man på Værøy har behov for å sende ut et brev til en del av innbyggerne, må man bruke Posten til dette, i stedet for at man kunne ha sendt dem med f.eks. en som kjørte drosje, som kunne levert dette raskere og billigere. For kommunen – og vi har flere eksempler på det – ville det ha lønt seg å finne en lokal aktør som kunne gjort jobben, framfor at man må satse på den ene monopolbedriften.

Ja, det ligger en ideologi bak. Det er helt korrekt. Det er at jeg er opptatt av at vi skal ha et levende Distrikts-Norge med fleksible løsninger. Det er min ideologi, og den er bærende i forhold til dette spørsmålet.

Jorunn Ringstad (Sp) [18:13:23]: I pausen før kveldsmøtet opplevde eg noko som eg aldri har opplevd

før, nemleg at når eg står og snakkar med ein journalist som eg har avtale med, kjem statsråden bort og påstår at det eg meiner, er tull. Det er jo eit ord som ikkje skal brukast frå Stortingets talarstol, men det var det som vart brukt. Men eg ventar at det må gå an å vere ueinige både om liberalisering og om konkurranseutsetjing og likevel kunne ha ein fornuftig dialog.

I innlegget mitt i dag nemnde eg Didrik Seip, som har vore forskar på postspørsmålet i Makt- og demokratiutgreiinga. Han har, kort oppsummert, sagt at problemet er at konkurranse er vanskeleg på postsektoren. Han har òg sagt at meir konkurranse i distrikta kan bety større kostnader og/eller dyrare posttenester. Effektiv konkurranse på alle nivå er i alle fall ikkje mogleg, seier han. Så blir det sagt i proposisjonen at konkurranse skal syte for likeverdige og gode tenester til alle. Kva er det statsråden veit som denne forskaren ikkje veit?

Statsråd Torild Skogsholm [18:14:55]: Nå skal ikke jeg gå inn på hva man snakker med journalister om, men når jeg overhører en samtale hvor jeg blir tillagt meninger jeg aldri har gitt uttrykk for, synes jeg faktisk jeg må få lov å gi uttrykk for det. Vi lever i et demokrati, og da synes jeg at jeg må få lov til å stå for det jeg ønsker å stå for, uten at andre skal legge meninger i min munn.

Jeg er fortsatt opptatt av at liberaliseringen kan være med og bidra til mer fleksible løsninger i distriktene. Når jeg har reist rundt og vi har snakket om dette, opplever jeg gang på gang å få spørsmålet: Hvorfor skal vi ha et lovgrunnlag som gjør tilværelsen rimelig vanskelig for oss? Hvorfor skal ikke vi få lov til å løse disse oppgavene slik det er mulig å få til? I Sverige, f.eks., har vi en god del eksempler på små aktører som kommer inn lokalt og løser lokale utfordringer. Og det er det viktige. Jeg spør ikke om én stor utenlandsk aktør. Jeg vil gjerne ha noen små, lokale, som kan bidra til at vi får løst de utfordringene vi har, lokalt.

Presidenten: Presidenten har lyst til å kommentere den siste replikkutvekslingen med å si at det som skjer på gangen, og har skjedd på gangen, kanskje burde løses på gangen.

Replikkordskiftet er avsluttet.

Bjørgulv Froyn (A) [18:16:37]: Historien om Posten i Norge er en historie om hvordan man skapte muligheter for Bygde-Norge. Den gamle Posten var samlingsstedet for mange bygder. Jeg registrerer at statsråden nå endevender på den ideologien og vil ha en ideologi som setter nettopp dette systemet i fare og skaper et helt annet grunnlag, og for meg kanskje et litt mer dramatisk grunnlag, for Bygde-Norges framtid. Jeg måtte si det som innledningskommentar til det som ble sagt.

For protokollens skyld vil jeg gjerne si at Arbeiderpartiet ikke fremmer egne forslag til denne innstillingen. Vi stemmer mot de forslagene som er fremmet.

Til det som da foreligger, og det som er blitt sagt så langt i debatten, vil jeg si: Skremmer EUs tempoplan noen? Den skremmer ikke oss. Vi synes det ligger rimelig

mye fornuft i at vi her iler med varsomhet fram og ikke fatter noen beslutning før man har samlet opp de erfaringer som ligger i de initiativ som allerede er tatt. Det ligger mye fornuft i å fare varsomt fram.

Så sies det: Men *Posten* vil så gjerne være i forkant av EUs vedtak. Ja, men det må da Posten gjerne være. Det finnes mange i dette landet som vil være lenger framme enn det vi er, i forhold til EU. De vil gjerne være litt foran. Men så vidt jeg har registrert, er det fortsatt slik at Norge ikke er medlem i EU, så vi skal vel være litt varsomme og ikke forsøke å gjøre Norge til EUs fyrårn. Her opplever jeg at det tydelige nei-partiet, Kristelig Folkeparti, som med stor tyngde gir uttrykk for at de vil vise kraft ved å reservere seg mot direktiv som kommer fra EU, her iler fram med stor hastighet, med høyt hevet fane og lys i hånden og sier: Jo, i dette tilfellet vil vi gjerne være fyrårnet. Visst skaper det undring. Da blir det også underlig når det er *Postens* vilje som er bakgrunnen for at man gjerne vil ile så raskt fram.

Er vi uenige i omstillingen? Nei, nei, nei! Men vi er i stand til å se at to år ikke er avstanden mellom himmel og helvete. For det er det vi snakker om. Er de ansatte mot omstilling? Nei, nei, nei! De bruker i den trykksaken som er delt ut til stortingsrepresentantene, uttrykket «ville være med og styre» som argument for det de har vært med på. Men de sier også at for å kunne være med og styre på en fornuftig måte bør ikke vi være i forkant av beslutninger. Vi bør være varsomme med å gjøre Norge til et sted hvor man kan eksperimentere med et liberalisert postvesen. Er det galt? Nei, jeg tror det ligger mye fornuft i det. Det ligger altså mye fornuft i å ile varsomt fram.

Det er mange som vil forsøke å gjøre dette til et ideologisk tema. Det tror jeg det også ligger mye klokt i å gjøre. Men da må man se hva man er i ferd med å foreta seg, fordi liberaliseringen innenfor postmarkedet bidrar til å skape et nytt system i en del av det som er velferdsstaten Norge. Og da snakker jeg ikke om det som er det rent økonomiske, men jeg snakker om måten å organisere oss på. Vi tar et ideologisk standpunkt i den mening at vi svekker grunnlaget for «By og land, hand i hand». Det trodde jeg, selv om «By og land, hand i hand» historisk sett var en sosialdemokratisk parole, på en måte var blitt folkets parole. Vi syntes det var fint at vi kunne befolke dette landet. Men det er jo det vi er i ferd med å foreta oss, som et grep, at vi overgir dette til et marked med så stor grad av usikkerhet at i denne debatten så langt er man ikke i stand til å finne et eksempel i verden som forteller at dette er fornuftig. Forsøkene på å finne dette landet endte med at representant Sahl viste til at omstillingen i Posten så langt var godt nok eksempel på at denne liberaliseringen var en god vei å gå. Altså: Norge ble seg selv nok. Det er hyggelig å høre, men det er jo merkelig når man har formulert det slik som man har gjort i innstillingen.

Vi skal være varsomme med å ile for fort, men vi skal samtidig være tydelige nok til at vi er villige til å være med på det som skjer i Europa.

Petter Løvik (H) [18:22:10] (leiar i komiteen): Eg kan ikkje dy meg for å kome med ein liten kommentar til re-

presentanten Froyn. I motsetning til Froyn voks eg opp på landsbygda, og eg voks opp med post i butikk. Vi dreiv butikk i min familie. Vi hadde postkontor. Det var ein viktig del av næringsgrunnlaget og viktig for bygda. Men eg trur eg skal vere så ærleg å seie at no, etter at postkontoret er nedlagt, er tenestene overfor innbyggjarane endå betre enn tidlegare, trass i dette.

Så til nokre andre spørsmål. Det er eit ord som seier at den som vil forandre, får trøbbel, men den som ikkje vil forandre, har tapt. Eg trur vi no ser at dei omstillingane som har vore, og som har vore veldig tunge i Posten opp gjennom åra, har gitt resultat. Omstillingane har vore ein suksess først og fremst for forbrukarane, med fleire ut-salsstader, med lengre opningstid, med 99,96 pst. som er seksdagars levering, 88 pst. – det talet har aldri før vore så høgt – får A-posten over natta. Resultata økonomisk i Posten er gode, og statlege kjøp har gått ned. Alternativet var ikkje å fortsetje som tidlegare. Alternativet var at vi i dag hadde sete igjen med eit forelda pengesluk som vi sannsynlegvis ikkje hadde hatt råd til å halde på, og vi hadde stått med eit postsystem som vi ikkje hadde vore tente med. All ære til posten, til alle medarbeidarane som har vore med og gjort sitt til at vi i dag har eit svært oppegående postsystem i Noreg. Dersom vi her også skal bruke eit velkjent uttrykk, er det frå pessimisme, som prega Posten og postutviklinga for ti–tolv år sidan, til den optimisme og framtidstru vi ser i dag.

Så nokre andre moment. Det har vore hevda at vi går i front – og det var nemnt uttrykk som fyrårn – for EU. Lat meg seie ein ting: Vi skal jo ikkje på liv og død tilpasse oss EU. Men sjølv om EU kanskje kjem inn så seint som i 2009, vil eg minne om at mange av medlemslanda går betydeleg raskare enn både EU sine planar og våre planar. Eg kan nemne Sverige, Finland, Estland, Storbritannia, Tyskland og Nederland. Alle desse landa er eigentleg i gang eller skal i gang ganske raskt med ei slik omstilling.

Så spør Froyn igjen etter gode eksempel på at dette har vore vellykka. Eg skal ikkje trøtte Froyn med så veldig mykje, men lat oss ta eit land som både Froyn og eg kjenner litt til etter eit kortvarig besøk der. Vi kom ikkje så veldig mykje inn på dette, men vi var litt innom det, nemleg i New Zealand. Kva skjedde i New Zealand? New Zealand liberaliserte Posten ganske fullt og heilt for ein del år sidan. Det som skjedde umiddelbart etterpå, var at 17 eller 18 aktørar kom inn berre i løpet av dei første åtte månadene – veldig mange små, lokale aktørar, men også ein del større aktørar. Dette har gitt betre leveringstenester og betre framføringstider, eit betre tilbod. Det er vel ikkje tvil om at dette systemet også har gitt lågare prisar for forbrukarane på New Zealand. Det er vanskeleg å samanlikne heilt nøyaktig, men eg trur dette er eit eksempel i forhold til folketal og geografi som ligg nærast oss.

Det denne diskusjonen vi har i dag, til sjuande og sist kokar ned til, er eit spørsmål om konkurranse er noko vi skal prøve å unngå, noko vi skal prøve å sky som pesten til vi er nøydde til å gjere noko anna fordi ein eller annan ytre fiende tvingar oss til det. Slik føler eg haldninga er hos mindretalet her i dag, hos sosialistane. Eg trur det er ei veldig usunn haldning. Eg trur konkurranse verkar

skjerpande. Det har vi sett frå andre sektorar. Vi har sett det på telesektoren. Vi har sett det på kringkastingssektoren, og vi har f.eks. sett det på flysektoren dei siste åra etter at vi fekk regjeringskifte, altså i norsk luftfart, der vi har fått auka konkurranse, lågare prisar og eit betre tilbod. Det er det vi trur på. Når Posten sjølv vil ha dette, og når vi trur og har fleirtal for at auka konkurranse så snart som mogleg vil skjerpe Posten og gi oss betre tenester, ser ikkje eg ein einaste grunn til at vi skal vente på eit eller anna EU-direktiv som tvingar oss til dette. Vi vil halde fram med denne offensive haldninga som norske politikarar har hatt dei siste fire åra, og som Posten og faktisk ein del politikarar også før oss har hatt til utviklinga. Vi vil gi Posten ein sjanse til å utvikle seg, til glede for innbyggjarane – vi kundar i Noreg.

Odd Holten (KrF) [18:27:30]: Noen ord helt kort på slutten av denne debatten.

Med dagens vedtak om å avvikle Postens enerett fra 1. januar 2007 er det de siste restene av monopolet på postmarkedet som nå forsvinner. Store deler av det norske postmarkedet er allerede liberalisert. Det er dessuten Postens egen vilje at Stortinget fullfører den prosessen som vi nå er inne i, før EU pålegger alle land i EØS-området å åpne alle sine markeder.

Kristelig Folkeparti er veldig klar på at det høye nivået på tjenester i distriktene ikke skal forsvinne med oppheving av eneretten. Det betyr at det ikke skal bli dyrere å sende brev mellom Hønefoss og Hammerfest enn mellom Grünerløkka og Grorud. Vi ønsker å videreføre enhetsporto på enkeltendinger. Staten skal dessuten fortsatt betale og på den måten garantere for tjenestene i de deler av landet der det ikke lønner seg å drive. I tillegg skal vi fortsatt ha postomdeling seks dager i uka. Det skal også vurderes å innføre ordninger med maksimalpris på enkelte tjenester for å hindre at noen må betale urimelig mye, f.eks. hvis man bor i avsidesliggende strøk.

Verdien av et brev vil aldri være det samme som prisen som står øverst i høyre hjørne. Gode tjenester for alle betyr noe for små bedrifter, som trenger all den hjelp de kan få for å bevare arbeidsplassene de har skapt. Kristelig Folkeparti vil legge til rette for å opprettholde bosettingen i distriktene. Det er det ingen tvil om.

Kristelig Folkeparti støtter forslaget om å avvikle Posten Norges siste rest av enerett på postmarkedet, og Kristelig Folkeparti støtter videreføring av ordninger som sikrer fortsatt godt posttilbud over hele Norge.

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

Bendiks H. Arnesen (A) [18:30:17]: Saken vi nå behandler, betyr på mange måter et nytt veiskille for noe folk gjennom mange generasjoner nærmest har betraktet som en naturlov. «Posten skal fram» har vært noe vi alle har sett på som noe helt naturlig, uansett om vi bor i byens sentrumsgater eller på den ytterste øy i Distrikts-Norge. Dette er blitt utført av ansatte med stor presisjon. Jeg er bekymret for at startskuddet nå går for at distriktene igjen

må se at et viktig samfunnsgode forringes og må vike for markedskreftene. Vi har erfaring for hvem som blir skadelidende når det bare er hoder som telles og ikke kilometer. Det er ikke slik at all liberalisering og konkurranseutsetting har vært bra.

Jeg kan ikke forstå at Norge i denne saken må gå raskere fram enn EU. Det er jo ikke engang sikkert at EU vil gå så langt som vi nå går, etter det jeg forstår. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre legger her for dagen en iver etter liberalisering som går lenger enn EUs, utrolig nok. Jeg ser av innstillingen at de samme partiene har noen vage formuleringer, f.eks. «å sikre Postens brukere mot urimelige prisforskjeller», og at det skal vurderes ulike maksimalpriser. Jeg har liten tro på at dette blir godt ivaretatt, jeg tror at det heller blir markedet som styrer på stadig flere måter. Dette betyr i så fall at det nok en gang er de som bor og driver næringsliv i distriktene, som må betale.

Jeg ser at flertallet i innstillingen sier at dagens gode kvalitet på posttjenestene skal opprettholdes over hele landet. Jeg er redd for at dette ikke vil gjelde alle steder i hele landet. Postens enerett har hatt stor betydning for å sikre geografisk utjevning av priser og for å sikre gode landsdekkende tjenester. Jeg er enig med komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet i at konsekvensen av en avvikling av eneretten for Posten Norge vil kunne bli dårligere tilbud i distriktene både når det gjelder kvalitet og pris. Jeg vil berømme disse partiene for at de også denne gangen har tatt hensyn til hele landet og vil holde igjen på liberaliseringen.

Til slutt: Det er blitt hevdet flere ganger i dag fra flertallets side at dette er noe Posten vil. Men det er vel slik at det begrenses til Postens ledelse, og at de øvrige ansatte i Posten er langt mer skeptiske til det som vil skje.

Geir-Ketil Hansen (SV) [18:33:31]: Jeg har bare en liten avslutningskommentar til slutt. Det var statsrådets begrunnelse for å fremme dette forslaget som fikk meg til å ta ordet. Hun sa at man vil ha fleksible løsninger i distriktene. Det at det skulle bli enklere for naboene på Værøy og Røst å sende brev seg imellom var hovedmotivet, eller et viktig motiv, i denne saken.

Men det er jo ikke det saken gjelder, og det er jo ikke det som annonseres i hele meldingen. For her annonseres det jo at det skal bli enklere for utenlandske aktører å få tilgang til det norske markedet. Her annonseres det også at man kan tenke seg å åpne for å legge ut på anbud den delen av postdistribusjonen som ligger under offentlig kjøp, altså det vi har diskutert i dag, nemlig at enkeltendinger av post skal legges ut på anbud.

Det annonseres også at man skal legge til rette for å åpne Postens distribusjonsnett for andre aktører, altså en full liberalisering. Det er det vi er imot, det er det vi er kritiske til, for det tror vi kan true det som har vært Postens suksess i Norge gjennom alle år, nemlig at man kan få en kvalitativt like god posttjeneste på den ytterste nøgne ø eller i en avsidesliggende fjellbygd i Norge – til samme pris, uansett om man er i en storby eller i distriktene. Det er hele den strukturen som vi mener settes under press og

trues ved at man kan legge dette ut på anbud. Man bringer andre aktører inn – man splitter opp hele det som her blir kalt et monopol. Vi er direkte uenig i det, og vi mener at vi også har støtte fra OECD, som i sin rapport, som jeg tidligere i dag har vist til, sier at utlevering av post til små og mellomstore sluttbrukere er et naturlig monopol. Så dette er ikke noe bare SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener. Det har vi også støtte for i OECD.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [18:35:44]: Representanten Løvik snakkar som om alle framsteg i offentlig sektor kjem av konkurranseutsetjing og liberalisering. Det er ikkje dokumentert, heller ikkje når det gjeld Posten. Eg og Arbeiderpartiet er einig i at det har skjedd mykje positivt i Posten, bl.a. med landpostbod og Post i Butikk. Men det har ingen direkte samanheng med liberaliseringa.

Så seier representanten Løvik at å vera mot liberalisering av Posten eller å vera mot liberalisering og konkurranseutsetjing i seg sjølv er å vera mot endring. Du og du. Dette er i beste fall fantasilaust. Det er mange andre måtar å endra på enn ved konkurranseutsetjing og liberalisering. Posten er det beste eksemplet på det. Mange andre samferdslebedrifter har endra seg og endra seg, og det burde ein òg setja pris på. Eg tykkjer det blir veldig einsidig frå Høgres side.

Arbeiderpartiet har to vesentlege argument for ikkje å framskunda den endelege liberaliseringa av verksemda til Posten. Det fyrste er at Noreg er ein liten, open marknad. Det er heilt ulogisk at me skal opna oss fyrst for dei store. Det er heilt ulogisk, og EU har sjølv varsla ei evaluering av det som har skjedd av liberalisering til no. Eg trur det er mange i EU som òg er usikre. Det er mange grisgrendte strøk i EU-land som me kan vera på talefot med, og som kanskje kan gjera at konklusjonen kan verta ein annan. Spørsmåla er punkt 1: Kvifor skal me gå fyrst? Nei, det er heilt ulogisk. Og punkt 2: Alt som skal sannsynleggjera tilbod om likeverdige tenester til same pris i Noreg, skal utgreiast vidare. Ja, kvifor sånn hast? Ein logisk konsekvens av at det skal utgreiast vidare, må då vera at me ikkje trekkjer konklusjonen før etterpå. Det er dumt å trekka konklusjonen før utgreiingane. Det er etterpå me må trekka konklusjonen. Og så seier ein at det hastar, for Posten AS vil det. Ja, Posten AS si leiing vil det. Postkom, som organiserer brorparten av dei tilsette i Posten – og over det, så vidt eg hugsar – dei vil ikkje. Dei meiner det er ulogisk, og dei meiner det er feil å gjera det no. Det er faktisk i hovudet til desse tilsette at kompetansen i Posten sit.

Så må eg seia til slutt at eg har respekt for at nokre ynskjer å liberalisera tidlegare. Eg forstår det ikkje, men eg har respekt for det. Og eg tykkjer både statsråden, og kanskje særleg representanten Løvik, uttalar seg vel respektlaust om politiske motstandarar sitt syn i ei sak som er så ideologisk grunngeven som denne.

Statsråd Torild Skogsholm [18:39:04]: Det som jeg ser på som et stort lyspunkt i denne debatten, er at alle er opptatt av distriktene, og det er meget bra. Nå er jeg selv

oppvokst med et postkontor som var særdeles lite, og jeg ser at også de som bor der i dag, har et godt tilbud. Det er helt rett at kaffen kanskje ikke blir kokt og servert riktig på samme måten som den ble før på det postkontoret, men lokalsamfunnet klarer seg godt likevel. Engasjementet i forhold til at vi faktisk ønsker et solid og godt tilbud i hele landet, ser jeg på som meget positivt når vi skal jobbe videre med regelverket på dette området.

Så har jeg lyst til å vise til den OECD-rapporten som representanten Geir-Ketil Hansen viste til. Jeg har rapporten her. Konklusjonen i den er en helhjertet anbefaling om å avvikle eneretten i postmarkedet. Det synes jeg det er grunn til å understreke. For det vises nemlig i denne rapporten også til at det kan være store gevinster å hente ved å avvikle eneretten. Vi snakker ikke om å avvikle Posten. Vi snakker om å avvikle den eneretten som en stor bedrift som er eid av staten, har.

Det kan være en fordel med at vi er tidlig ute – foran EU. Nå er det ikke slik at alle av oss er like begeistret for alt EU finner på, og kanskje er det slik at vi bør gå foran EU på noen områder. Kanskje er dette et slikt område hvor vi tidlig kan være med og regulere hvordan vi ønsker at postmarkedet skal være.

Det er slik at vårt naboland, Sverige, har liberalisert for en god tid tilbake. Så det er ikke slik at vi er først. Og så er det også slik at Posten Norge gjennom sine disposisjoner har gått inn i det svenske markedet, så Posten Norge opererer allerede i andre land enn Norge. Jeg vil gjerne gjenta at én ting er at vi åpner for andre aktører av noen størrelse, men jeg synes det er vel så viktig at vi her får en fleksibel løsning som ikke er diktert på noe vis. Her gis det rom for lokale variasjoner av hvordan man velger å løse de utfordringene som ligger.

Kenneth Svendsen (FrP) [18:42:01]: Jeg skulle egentlig ikke ta ordet i denne saken. Men etter å ha sittet og hørt Arbeiderpartiet og SV uttale seg, må jeg få si noe.

Det er fare for, det truer utkantbefolkningen, man er imot – altså hver gang det blir snakk om liberalisering eller konkurranse, så er Arbeiderpartiet og SV oppe her og er livredde. Det var de da det gjaldt nærradioen, da det gjaldt TV 2, da Mesta skulle konkurranseutsettes, og da det gjaldt konkurranse på jernbanespolet og ferjeanbudene. Det kom ikke til å gi noen besparelse, stod de her og sa. Og nå har vi altså hatt et anbud på ferjer i Sogn og Fjordane der et selskap har sagt at hvis de får eneretten i ni år, skal de betale staten 70 mill. kr for å kjøre ferjene på det tidspunktet. Altså: Konkurranse virker – det virker overalt i samfunnet, uansett hva du skal gjøre. Skal du ut og kjøpe matvarer eller noe, går du på Rimi, Coop eller hvor du vil gå. Men Arbeiderpartiet stritter imot og går baklengs inn i framtiden med alt av bremses på.

Posten er jo ikke blitt noe annet enn en kjempestor transportbedrift der de har særrettigheter på brev under 50 gram. Og hva er et brev? Jo, det er en liten pakke som transporteres omkring. Det er mange selskaper som driver og transporterer pakker i forskjellige størrelser. Men her skal vi altså ha et statseid selskap som fortsatt skal drive slik de har drevet i alle år. Og hadde det ikke vært krav til

dem, hadde de heller ikke forandret seg til det nivået de har i dag.

Det er redsel for at man ikke skal få post der jeg bor, f.eks., på Fauske. Jeg bor fem kilometer utenfor Fauske, og det er redsel for at det ikke skal komme post dit heller. Poenget er jo at når vi skal ha et anbud ute, så lager vi kriterier som legger til rette for at alle skal få posten. Og så får man en diskusjon her om Posten vil eller ikke vil, om ledelsen vil eller ikke vil, om det er et krav fra EU eller ikke. Det er helt uvesentlig for meg. For meg er det vesentlige at vi får en effektiv postombæring i dette landet som gjør at kundene får det billigst mulig, og at skattebetalerne slipper å betale så mye som de gjør i dag, og at vi får det billigere ved å gjøre dette. Men Arbeiderpartiet og SV går inn i framtiden med alt av bremses på. Det gjør ikke Fremskrittspartiet. Vi ønsker en utvikling framover der vi får et godt tilbud til hele befolkningen i dette landet, også til grisgrendte strøk, til en rimeligst mulig penge.

Petter Løvik (H) [18:44:59]: Først ein kommentar til representanten Svendsen: Dersom Arbeiderpartiet skal gå baklengs inn i framtida, synest eg faktisk det er fornuftig å ha alle bremsar på – så det er sagt frå mi side.

Så til det eg eigentleg bad om ordet for, nemleg å kommentere innlegget frå representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt. Ho sa at ikkje all utvikling skjer på grunn av konkurranse, og at det ikkje er konkurranse som har gjort alt dette. Nei, sjølvstøtt ikkje, men konkurranse har gjort ein god del av dette. Er det nokon som trur at vi, dersom det gamle Televerket hadde halde fram som det gjorde, hadde hatt den situasjonen vi har på telesektoren i dag når det gjeld prisar og konkurranse? Aldri – det ville ikkje ha vore mogleg. Dersom NRK hadde fått halde fram som monopol, ville vi hatt dette mangfaldet i tilbodet? Aldri. Dersom vi hadde hatt eitt flyselskap som hadde lov å flyge, ville vi då ha hatt dei prisane og dei tilboda vi har i dag? Absolutt ikkje.

Eg kan samtidig spørje representanten Bendiks H. Arnesen – når han seier at det er distrikta som taper på dette endå ein gong: Er det distrikta som har tapt på at Televerket no har ein pris i distrikta som er tjuandeparten av kva han var for 25 år sidan? Er det distrikta som har tapt på at vi får eit betre radiotilbod også der representanten Arnesen bur, og der eg bur? Vi bur ikkje på same plassen, men vi bur i utkanten begge to, iallfall relativt sett. Er det utkantane som har tapt på betre flytilbod? Svaret er sjølvstøtt eit definitivt nei.

Vidare til dette med konkurransen, Posten og inntektene – alt dette. Eg har lyst til å minne om at 80–85 pst. av verksemda i Posten Noreg AS i dag er konkurranseutsett, og at det aller meste av inntektene til Posten ikkje kjem frå einerettsområdet – det verna området – men frå det området der ein allereie har konkurranse. Og det er heilt klart at når det her blir brukt formuleringar som at vi må ikkje opne for andre før andre opnar for oss, så er det ei ufattelleg negativ og defensiv innstilling. Poenget er at Posten har ønskt å vere i front. Og når vi snakkar om Posten, så er det den organisasjonen som vi som stat eig. Så kan ein diskutere situasjonen internt i Posten, men Postens offisi-

elle haldning er dette, først og fremst – og der er eg heilt på linje med representanten Svendsen – fordi dette vil gagne norske innbyggjarar. Vi må kome først i gang, og den som kjem først i gang, vil alltid ha ein fordel i åra framover.

Her er det ein klar forskjell på haldningane til fleirtalet og haldningane til mindretalet. Men eg er overtydd om at dersom det nokon gong skulle gå så gale at vi får eit regjeringskifte, vil ikkje dette bli reversert, for i ettertid vil dei fleste sjå at slike reformer er nødvendige. Om fem år vil alle parti skryte av det som er blitt gjort. Men sjølvstøtt vil dei ikkje gå vidare då heller, for det kostar litt politisk.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side1817)

S a k n r . 5

Interpellasjon fra representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt til samferdselsministeren:

«Kjøretøy er en vesentlig kilde til miljødeleggende avgasser. Det er en politisk oppgave å stimulere til at kjøretøy er minst mulig forurensende. Forskjellige teknikker for å redusere utslipp er og vil bli lansert i årene som kommer. Mye fokus er konsentrert rundt hydrogenbilen, men til nå er det bare elektriske biler og biler som kombinerer forbrenningsmotoren og elektromotoren, som er å få kjøpt i Norge. Det er viktig å stimulere til bruk av miljøvennlige biler. Forskjellige modeller for å gjøre slike kjøretøy attraktive kan brukes, fra endringer i avgiftssystemet til å gi prioritet på veien gjennom å åpne for bruk av kollektivfeltene. I Norge er det i dag bare gitt spesielle vilkår for elektriske biler, ikke for hybridbiler. Hybridløsninger er den løsningen som i alle fall på kort sikt med størst sannsynlighet vil kunne erstatte biler med forbrenningsmotor.

Hvilke tiltak vil statsråden foreslå for å stimulere til bruk av hybridbiler?»

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [18:49:39]: Hybridane kjem. Dette er ikkje ein science fiction-film, men namnet på miljøvenlege bilar som bruker ei blanding av bensin/diesel og elektrisitet som drivkraft – iallfall inntil vidare.

Me treng miljøvenlege bilar, bussar og lastebilar. Grunnen til dette er at me veit at transportsektoren står for ein stor del av dei samla utsleppa av miljøødeleggjande giftstoff. 24 pst. av utsleppa av klimagassar i Noreg kjem frå transportsektoren. Nær halvparten av forsurande utslepp av nitrogenoksid har si årsak i samferdsle, og eksos står for rundt 40 pst. av partikkelutsleppa i dei største byane. Meir enn 700 000 menneske bur i område med helse-skadeleg luft. Her er det store utfordringar.

Diverre vart ikkje desse utfordringane tekne heilt på alvor under handsaminga av Nasjonal transportplan 2006–2015. På spørsmål frå komiteen om utrekning av verkna-dene av klimautslepp frå samferdslesektoren svarte departementet:

«Årsaken til at det ikke er vist virkninger av tiltakene i meldingen på utslipp av klimagasser er at disse virkningene er svært små.»

Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet var i merknadene kritiske til dette.

Å leggja til rette for miljøvenlege bilar kan hjelpa til med å snu dette. I mange år har elektriske bilar hatt politisk merksemd. Det er gjort mange politiske vedtak for å gjera det attraktivt med elbil, og det er bra. Fritak for bompengar, gratis parkering og bruk av kollektivfelt er verke-middel som er tekne i bruk for å få folk til å køyra elektrisk, vidare avgiftstiltak som fritak for eingongsavgift, årsavgift, moms og redusert fordelsskatt for firmabil.

Diverre har ein kombinasjon av fleire faktorar gjort at elektriske bilar likevel ikkje har vorte ein stor suksess. Problem med å køyra lengre distansar og store kostnader til reservedelar er blant årsakene til at det i dag ikkje er registrert fleire enn ca. 1 500 elektriske bilar i Noreg.

Difor må me no ta nye politiske initiativ og gjera nye politiske vedtak som er tilpassa den reelle situasjonen på dette området. Draumen om nullutslepps bilen – hydrogenbilen som slepp ut reint vatn – skal me ikkje leggja vekk. Men dersom me på kort sikt verkeleg meiner noko med å redusera energibruken og dermed forureininga frå bilparken, må me halda oss til den verkelegheita me har i dag og mange år framover. Moglegheita vil då vera hybridbilen.

Hybridteknologien er både enkel og genial. Det å setja i hop og bruka forbrenningsmotor og elektrisk motor i same bil gjev på ein måte det beste frå to verder. Desse to motorane arbeider anten separat, vekselvis eller i hop – alt etter kor mykje framdriftskraft som trengst. Vekslinga skjer automatisk. Forbrenningsmotoren lader batteria når bilen er i bruk. I tillegg vert batteria ladde når ein bremsar eller rullar nedover ein bakke. Når bilen står stille, f.eks. på raudt lys, stoppar forbrenningsmotoren. Den elektriske motoren syter for å få bilen i gang igjen. I bruk er hybridbilen fullt ut å samanlikna med ein ordinær bil – det er førebels vanskeleg å seia om ein elektrisk bil. Bruksmoglegheitene er like gode. Det er altså ikkje slike avgrensingar som det er for elbilen.

Hybridløysinga kan gje opptil 50 pst. energisparing pr. bil, og dersom tilhøva vert lagde til rette slik at flest mogleg kan kjøpa og køyra hybridbil, er miljøgevinsten stor – eller kan iallfall vera det.

Hybridbilen skaper ein vinn-vinn-situasjon. Bileigaren sparar pengar på bensin, og CO₂-utsleppa vert halverte i høve til samanliknbare biltypar, samfunnet og miljøet vert sparte for miljøgifter, og dette vil medverka til at Noreg i større grad kan følgja opp sine plikter i høve til utslepp av klimagassar.

Ved kåringa av Årets bil i Europa i fjor var det ein hybridbil som vann – Toyota Prius. Dette tyder på at Europa er interessert i hybridbilar. I Noreg er det for tida diverre berre Toyota som sel hybridbilar, og me får i Noreg no berre ca. 100 bilar i året, fordi etterspurnaden er stor i verda generelt og i USA spesielt. Det er i og for seg positivt at det er ventelister for å få kjøpt denne bilen, men tilgangen har diverre så langt vore relativt liten. Toyota planlegg

frå fyrste halvår 2005 å auka produksjonen frå 100 000 til 180 000 slike bilar i året. Det hjelper litt. I tillegg sel Honda hybridbilar i Europa. Andre merke, som Lexus, Ford og Mercedes, har òg vist fram hybridbilar. Dette gjev fleire alternativ og moglegheit for fleire bilar framover.

Tilbodet på slike bilar er likevel for lite. Dette bør me gjera noko med, bl.a. medverka til at hybridbilprodusentane produserer fleire bilar og satsar på den norske marknaden, og stimulera nordmenn til å kjøpa og køyra slike bilar.

Frå og med i dag bør me senda klåre signal til bilprodusentane om at Noreg er klår for hybridbilane, og at me vil gjenta det som står i vår makt for å stimulera til dette miljøvenlege køyretøyet. I alle fall vil Arbeidarpartiet det.

Som eg tidlegare har nemnt, har det vorte sett i verk ei rekkje tiltak for å stimulera til bruk av elbilar. Seinast før helga uttalte statsråden at alle kollektivfelt i landet skal verta opna for elbilar. For å auka etterspurnaden etter hybridbilar bør dette, og på sikt også fleire andre tiltak som gjeld for elbilen, verta gjort gjeldande for hybridbilen.

Arbeidarpartiet er oppteke av at tiltak som vert gjennomførte, skal gje effekt så fort som mogleg. Dette kan skjje ved at statsråden – gjerne, som sagt, i same omgang som elbilane – òg gjev hybridbilane rett til å køyra i kollektivfeltet. Dersom ho er redd for trengsel i kollektivfeltet, kan tiltaket kombinerast med å seia nei til minibussar som ikkje har minst to eller tre passasjerar i bilen, i kollektivfeltet. Undersøkingar tyder på at det i to av tre minibussar berre er ein person. Det er ikkje miljøvenleg, det er det motsette.

Å gje hybridbilane rett til å køyra i kollektivfelt vil visa at Noreg er eit land der det er eit politisk ynske om og vilje til å leggja til rette for at den best tilgjengelege miljøteknologien i transportsektoren skal takast i bruk. Bruk av kollektivfelt vil appellera til både produsentar og brukarar og stimulera fleire til å skaffa seg og bruka miljøkøyretøy.

Andre tiltak er kanskje noko meir langsiktige, men det er god grunn til å sjå på alle dei spesielle tiltaka som er innførte for elbilen. Tiltaka må sjølvstendig vurderast opp mot andre omsyn.

Så tilbake til tilgangen til kollektivfeltet: For å vurdere kva for køyretøy som skal ha tilgang, må det innførast vurderingskriterium som sikrar likebehandling og konkurransenøytralitet. Dersom ein bensinmotor aleine, eventuelt annan type teknologi, tilfredsstiller krava, bør dei òg få tilgang. Det same kan gjelda andre bilar som fyller visse kriterium. Slike miljøkriterium må fortløpande kunna justerast og gjerast strengare etter kvart som teknologien gjer det mogleg med meir miljøvenlege bilar. Berre slik kan politikken stimulera til vidare miljøvenleg utvikling. Grensene for miljøkrav til eksosen må altså vurderast fortløpande. Ein bør ta omsyn til – i alle fall no i begynnelsen – kva slags miljøvenlege bilar som er tilgjengelege i Noreg. Ved vurderinga av dette kan utgangspunktet vera dei californiske såkalla SULEV-krava, som omsett står for super-ultra-låge-utslepp. Desse krava inneheld ikkje krav om CO₂-utslepp. Dette må sjølvstendig vera med i dei norske krava til miljøvenlege bilar, og eg vil drista meg til å foreslå at eit rimeleg krav kunne vera at bilane

ikkje slepp ut meir enn 120 gram CO₂ pr. km i den noverande situasjonen.

Dersom SULEV-krava, i tillegg til krav om CO₂-utslipp, er innfridde, bør ein bil eller eit køyretøy få rett til å nytta kollektivfeltet og eventuelt andre rettar som eg har nemnt, for f.eks. tre år om gongen. Oblat som definerer bilen som miljøvenleg, kan sendast ut samtidig som ein får oblat for å ha betalt årsavgifta, og ein slik oblat bør sjølvstundt vera godt synleg, men det skulle ikkje vera det store problemet.

I California er det sett i gang fleire hybridprosjekt for å endra folk sine bilvanar, noko som får ned energiforbruket og gjev reinare luft. Me treng handling no. Når ein konservativ guvernør som Arnold Schwarzenegger kan satsa på dette, bør også Venstre sin statsråd Torild Skogsholm frå Noreg gjera det same. Eg ser fram til eit positivt svar på kva tiltak samferdsleministeren vil foreslå for å stimulera til bruk av hybridbilar i Noreg.

Statsråd Torild Skogsholm [18:59:25]: Jeg må aller først si at jeg setter stor pris på at dette tema kommer på dagsordenen, og at det er tatt initiativ til denne interpellasjonen, fordi det er en viktig sak, og det er en sak både Regjeringen og ikke minst det parti jeg tilhører, er opptatt av.

Det er en svært viktig oppgave, ikke minst politisk, å redusere utslippene fra vegtrafikken. Jeg er derfor glad for at utslippet av flere forurensningskomponenter har gått kraftig ned de senere årene, til tross for betydelig trafikkvekst. Stadig strengere avgasskrav medfører lavere utslipp. De fleste slike miljøskadelige utslipp fra kjøretøy kan renses ved hjelp av ny renseteknologi. CO₂-utslippene lar seg imidlertid ikke rense og utgjør derfor en stor og langsiktig miljøutfordring.

Transportsektoren står for ca. 25 pst. av klimagassutslippene i Norge. Det er derfor avgjørende både å fremme utvikling av mer miljøvennlige biler med lavere utslipp og lavt drivstofforbruk og å fremme alternative drivstoff. Derfor er det allerede gjennomført en rekke tiltak for å fremme nettopp miljøvennlige biler i Norge. Elektriske biler og hydrogenbiler basert på brenselcelleteknologi har i dag fritak for både engangavgift og moms, nullsats, de har gratis parkering på offentlige plasser, gratis passering i bomringer og mulighet til å kjøre i kollektivfelt. Videre er det avgiftsfritak på naturgass, biogass og biodiesel.

Regjeringen har mer enn tredoblet satsingen på alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi over samferdselsbudsjettet siden 2001. Disse midlene vil bl.a. rettes inn mot prosjekter som legger til rette for bruk av hydrogen, brenselcelleteknologi og biodrivstoff i transportsektoren. Regjeringen arbeider også med oppfølging av Hydrogenutvalgets rapport og vil legge fram en nasjonal satsing på biodrivstoff til sommeren.

Hybridbilene, som interpellanten spesielt tar opp, er et nyttig tilskudd til stammen av miljøvennlige biler. De representerer en spennende teknologi med sitt samspill mellom elmotor og forbrenningsmotor og ser ut til å ha et stort kommersielt potensial. I dag er det faktisk ventelister for å kjøpe hybridbiler i Norge, noe som jeg ser på som en svært positiv utvikling. For å fremme hybridbiler bør der-

for i første rekke bilimportørene utfordres til å levere de bilene som markedet her etterspør.

Regjeringen har også lagt til rette for disse hybridbilene ved at de har fått avgiftsfritak for den miljøvennlige delen av bilen, elmotoren. Dette fritaket utgjør en betydelig sum. Bensinmotoren er derimot fortsatt forurensende og bør ikke ha tilsvarende avgiftsfritak og fordeler som nullutslippsbiler har.

Dagens avgiftssystem stimulerer i betydelig grad til kjøp av de mest miljøvennlige bilene, ettersom biler med lav vekt og lavt effektvolum, og dermed lavere utslipp, har lavere avgift enn de med høy vekt og høyt effektvolum.

I utgangspunktet er jeg kritisk til å gi særfordeler til bestemte teknologier som leveres av bestemte produsenter. Særfordelene til elbiler og andre nullutslippsbiler må forstås som en spesiell ordning for de aller mest miljøvennlige alternativene, som uten slike fordeler ikke ville komme inn på markedet. Dette vil ikke være tilfellet for hybridteknologien, som er gjenstand for masseproduksjon hos de store internasjonale bilprodusentene. Jeg ønsker å bidra til å stimulere kjøp og bruk av de mest miljøvennlige bilene, men virkemidlene må være teknologinøytrale og rettet inn mot utslipp snarere enn bestemte typer teknologi og drivstoff.

Jeg ser altså svært positivt på at det kommer på markedet nye kjøretøy med lave utslipp. Når man velger hva slags tiltak som skal settes inn for å stimulere til kjøp og bruk av slike miljøvennlige kjøretøy, er det viktig ikke å glemme at også miljøvennlige kjøretøy bidrar til køer, ulykker og et mer bilbasert og i manges øyne dårligere bymiljø. Derfor må man velge virkemidler som stimulerer forbrukerne til å velge miljøvennlige kjøretøy og kollektivtransport framfor andre kjøretøy, ikke til kjøp og bruk av miljøvennlige kjøretøy som sådanne.

Vi må også alltid sørge for at det er de mest miljøvennlige transportformene vi har, som gange og sykkel og kollektivtrafikk, som skal ha førsteprioritet.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [19:05:32]: Eg takkar statsråden for svaret. Då statsråden starta med å seia at det var så flott at dette vart teke opp, fekk eg stor von om at statsråden ville svara veldig positivt på dette med spesielle tiltak for hybridbilar. Men så var resten av svaret: Nei, det vil me ikkje. Det gjekk på kva me skal gjera med elbilane, eller kva me har gjort. Det hadde eg òg med i interpellasjonen min. Men det er mest umogleg å få tak i elbilar, og dei fungerer ikkje som ein vanleg bil. Dei har for store begrensingar, både i forhold til køyrelengd, i forhold til verkstad og til dels i forhold til dei store batteria.

Så snakka statsråden litt om hydrogenbilar. Ja, det er mykje som tyder på at det er ganske langt fram. Så snakka statsråden om brensel og bio. Alt dette er heilt greitt. Dette er i og for seg bra, men her tykkjer eg at det beste vert det gode sin fiende. Me når ikkje det beste på kort sikt, difor må me gjera noko med det gode, som hybridbilane er, me må stimulera til det beste som me har tilgjengeleg. Eg er litt skuffa over at resten av svaret gjekk på dette med nullutslippsbilar.

Så seier statsråden at hybridbilane er eit nyttig tilskot, at det er ventelister, at det er bra, og at me må utfordra bilimportørane. Ja, det meiner me òg. Det er klart at me må pressa dei til å få tak i fleire hybridbilar. Men i tillegg kunne me ha pressa dei ved å leggja endå betre til rette, for dei tiltaka som førebels er gjorde når det gjeld hybridbilane, er såpass få at dei ikkje rekk til å stimulera endå fleire til å kjøpa. Dersom samfunnet, dersom statsråden f.eks. på kort sikt, la til rette for å opna kollektivfelt, noko som ville bety ganske mykje, kunne det vera med på å pressa bilimportørane og seia at i Noreg vil me noko med dette, her legg me til rette i veldig stor grad.

Så seier statsråden at alt anna enn dei elektriske motorane forureinar. Etter kvart er det ein del bensin- og dieselmotorar som forureinar ganske mykje mindre enn no. Dersom det skal vera så teknologinøytralt som statsråden seier, må det jo vera utsleppet som bestemmer om ein er miljøvennleg – ikkje måten ein får fram det utsleppet på, men kor mykje utslepp det er. Og då har me SULEV-krava som me kan komplettera med eit CO₂-krav, og så kan me stimulera og dytta på sånn at det går i riktig retning. For at det ikkje skal verta ei sovepute for dei som får desse særfordelane, bør ein få løyve, eventuelt andre gode, for få år om gongen, f.eks. tre år. Det må vera maksimum. Då må me revurdera krava og setje dei lågare, for då har truleg teknologien kome lenger. Den dagen hydrogenbilane er tilgjengelege til ein pris som gjer det mogleg for folk å kjøpa dei, då skal ein ha nullutslepp i kollektivfelt, då skal me fyrst og fremst ha fritak for hydrogenbilane. Men enn så lenge må me ikkje la det beste bli det gode sin fiende.

Statsråd Torild Skogsholm [19:08:51]: Jeg oppfater at representanten er skuffet over at vi ikke legger til rette for hybridbiler, og da må jeg gjenta at vi har en betydelig avgiftslette. Så vidt jeg har registrert, blir det en avgiftslette på hybridbiler i forhold til biler med ordinær forbrenningsmotorteknologi på rundt 50 000 kr. Det er et betydelig beløp.

Jeg har selv vært på møte i Japan med en av de produsentene som produserer nettopp hybridbiler, og dette med å bruke f.eks. kollektivfelt til stimulans var overhodet ikke på agendaen. Vi ser at det er lange ventelister for å få kjøpt denne type biler, og da synes jeg utfordringen primært ligger hos bilimportørene.

Så må jeg si at det har vært en klar politikk fra min side å legge til rette for bedre kollektivtransport og den reneste miljøteknologien man kan oppdrive til enhver tid. Og da må jeg si at jeg er litt redd for å åpne opp for biler som samlet sett har en ganske ren teknologi, men hvor man utslippsmessig kanskje kommer bedre ut om man fyller opp en ordinær bil med passasjerer.

Når vi har jobbet så inntens for å bedre framkommeligheten for kollektivtransport i storbyer, spesielt i Oslo, hvor vi har konkrete mål, vi har satt et mål på 20 pst. raskere framføring, er jeg litt redd for at vi nå skal åpne for billøsninger som skal få samme fordeler ved å kjøre i kollektivfelt, og at vi på den måten lokker folk ut av bussen og inn i bilen, noe som ikke er helt miljøvennlig. Det vil

jeg være veldig skeptisk til. Jeg er redd for at det vil være et steg tilbake i forhold til satsingen på miljø og kollektivtrafikk. Vi blir ikke kvitt køproblemer og bomiljøproblemer når vi fortsatt stimulerer til relativt mye bilbruk.

Så jeg vil fortsatt arbeide for den reneste teknologien og prøve å være med på å stimulere til den teknologien som kanskje ennå er litt dyr, og hvor vi ikke har et kommersielt marked. Det vil si at vi åpner for nullutslippsbiler i kollektivfelt. Så langt synes jeg vi bør gå for å stimulere til å komme ekstra langt, men jeg vil ikke slippe inn i kollektivfeltene de bilene som fortsatt bidrar til en del utfordringer.

Jeg håper at bilimportørene også kan bidra til at vi får en renere teknologi i markedet etter hvert.

Rolf Terje Klungland (A) [19:12:23]: Jeg vil benytte anledningen til å snakke litt om avgiftspolitikken.

Interpellanten tar opp et viktig spørsmål når det gjelder våre miljøforpliktelser framover. Norge har ratifisert og iverksatt Kyoto-protokollens forpliktelser. Arbeiderpartiet vil selvfølgelig bidra til at vi sørger for å holde internasjonale avtaler, men vi kan ikke greie det alene. La meg begrunne dette nærmere.

I forbindelse med budsjettbehandlingen i desember 2000 fikk daværende arbeiderpartiregjering med seg et enstemmig storting i å be om at det ble lagt opp til en omlegging av avgiftspolitikken tilpasset ny teknologi. Bondevik-regjeringen og statsråd Skogsholm har dessverre ikke fulgt opp dette, men varslet i budsjettet for 2004 at de ville se spesielt på bruksfradraget og årsavgiften. Til Arbeiderpartiets skuffelse fulgte Regjeringen heller ikke opp dette i budsjettet for 2005. I innstillingen om budsjettet for 2005 – altså i år – pekte vi derfor på at det nå var påkrevd å gjennomføre endringer i bilavgiftene, slik at disse stimulerer til en bilpark som gir lavere miljøbelastninger og økt trafikksikkerhet. Denne gangen ble dessverre Arbeiderpartiet stående alene. Vi har problemer med å skjønne at en regjering som ønsker å framstå som miljøvennlig, ikke setter i gang tiltak for transportsektoren som virkelig ville hjulpet på utslippene.

I Arbeiderpartiet tar vi klimatrusselen og miljøutfordringene på alvor. Vi sørget med dette som bakgrunn for at Regjeringen fikk flertall i Stortinget for en klimalov som vil føre til en reell reduksjon av utslipp fra industrien. Dette vil igjen redusere klimagassutslippene globalt. Bruk av mer miljøvennlige biler vil selvfølgelig også bety mye for miljøet i byene. I dag er det tusenvis av astmatikere som må lide under de utslippene som kommer fra bilparken. Vi må handle dersom vi ønsker resultater. Vi må vise vilje og vei til å skape et marked der miljøvennlige transportmidler får forrang. I Arbeiderpartiet er vi klare, men igjen venter vi på at de såkalte miljøpartiene skal gå fra prat til praksis. Det nytter lite å skylde på bilimportører, når det er et marked som trengs.

Petter Løvik (H) [19:15:43]: Det er et viktig saksområde som er teke opp i denne interpellasjonen. Men eg trur det er viktig at vi ikkje fordjupar oss i detaljar i enkeltteknologiar, men prøver å sjå dette i ein litt større

samanheng. Når vi, som statsråden var inne på tidlegare i dag, har fått ei betring av utseppa trass i auka trafikk, er det gjennom ganske store betringar i den eksisterande bilmassen. Dei vanlege bilane er blitt betydeleg meir miljøvennlege dei seinare åra – dei vanlege bilane, og ikkje dei spesielt miljøvennlege bilane. Det er vel det viktigaste enkelttiltaket vi kan gjere, nemleg å få vanlege bilar så utseppsvennlege og miljøvennlege som mogleg.

Det er svært mange teknologiformer som konkurrerer om å vere miljøvennlege. Det går på gass, det går på elektrisitet, det går på hydrogen og, som interpellasjonen her dreiar seg spesielt om, også hybridbilar. Eg er einig med statsråden i at det er viktig at vi har eit avgiftssystem som stimulerer til lågare utsepp. Der er eg sjølv sagt også på linje med representanten Klungland. Det er klart at det kan vere litt ulik utforming av desse systema. Det som eg og Høgre føler er det viktigaste, er at dei systema vi utformar, er teknologinøytrale, slik at dei ikkje favoriserer spesielle teknologiar, spesielle drivstoff, spesielle biltypar, spesielle produsentar, spesielle importørar eller flinke lobbyistar overfor Stortinget. Eg trur det er viktig at vi ser dette i ein samanheng, og at vi stimulerer til lågare utsepp gjennom m.a. avgiftssystemet utan at vi skal gå inn å begynne å gjere nye vedtak kvar gong det blir teknologiendringar. Det vil vere ein berekraftig politikk, og samferdselsministeren har full støtte frå Høgre i det arbeidet ho har skissert vidare her i dag.

Kenneth Svendsen (FrP) [19:18:13]: Når Regjeringen skriver i forslaget til statsbudsjett for 2005 at engangsavgiften er utformet bl.a. for å motivere til en mer trafikksikker og miljøvennlig bilpark, må det være et paradoks at den samme engangsavgiften har ført til at vi i Norge har en av de eldste, mest trafikkfarlige og minst miljøvennlige bilparkene i Europa. Statsbudsjettet inneholdt ingen tiltak for å fornye bilparken, noe som vil være et viktig miljøtiltak på bilsiden. Den norske bilparken har en gjennomsnittsalder på 10,3 år, og den er stigende. Det medfører at flere hundre tusen biler fortsatt er uten katalysator for rensing av avgasser. Nyere biler er både renere og sikrere enn gamle. Det har de siste årene vært en rivede utvikling på passiv sikkerhet i bilen, og det bør ikke være slik at norske bilister på grunn av de høye avgiftene må kjøre rundt i mer trafikkfarlige biler enn det bilister i andre land gjør.

Ved avgiftsomleggingen i 1996 ble det lagt til grunn at vektkomponenten skulle stå for ca. 45 pst. av engangsavgiften på typiske familiebiler. Vekten på slike biler ble den gang anslått til ca. 1 100 kg. Etter den tid har vekten på slike biler økt med 50–100 kg, vesentlig som en følge av økt sikkerhet i selve konstruksjonen, men også som følge av nytt sikkerhetsutstyr som kollisjonsputer, blokkeringsfrie bremses, osv. Dette var stort sett kostbart ekstrautstyr for avgiftsomleggingen. Vektøkningen har ført til at vekt-komponenten for familiebiler nå står for rundt 60 pst. av engangsavgiften. Dagens satser har ført til en betydelig utilsiktet avgiftsbyrde for sikkerhetsutstyr. I tillegg slår progresjonen i effekt og motorvolum i avgiftsgassystemet kraftig ut. Dette rammer i særlig grad barnefamilier som

er avhengig av større biler, som nødvendigvis også har en større motor. Dette fører til at mange barnefamilier tvinges til å velge små, gamle og vesentlig mer trafikkfarlige biler, som ikke på en tilfredsstillende måte dekker familiens transportbehov. Dette har vært vurdert av en arbeidsgruppe, men Regjeringen kom, som ventet, tilbake til Stortinget med å gjøre ingenting.

Den miljømessige delen ligger ikke i innkjøpet av bil, men i bruken. Kjøper man en bil som er stor og tung, med stor motor, må en kjøpe mer bensin eller mer diesel, og betaler gjennom det. Den beste miljøpolitikken vil derfor være å senke bruksavgiftene slik at bilparken fornyes. Dessverre var svaret fra statsråden som ventet: Ingenting skal man gjøre. Nå skal jeg selvfølgelig skryte av Regjeringen, for det er da gjort noe når det gjelder hybridbiler, både med vekten, batteripakken og elmotoren, men fremdeles er de dyre. Vi mener derfor at vi må slippe disse bilene inn i kollektivfeltet, slik at man kan få flere fordeler. Det bør være et mål at man får flere til å etterspørre disse bilene, slik at markedet gjør at man produserer flere biler.

Heidi Sørensen (SV) [19:21:44]: Jeg vil først takke interpellanten for at hun tar opp denne saken, som jeg oppfatter som viktig. Det gir oss en anledning til å adressere de totale miljøutslippene fra samferdselssektoren, som vokser når det gjelder klimagassutslipp, og som heldigvis har gått ned når det gjelder bly og en del andre komponenter.

Diskusjonen vi tar utgangspunkt i, er at vi ønsker at Norge skal ha en samlet avgiftspolitik og annen politikk som fremmer en miljøvennlig teknologiutvikling. Vi har ligget langt framme når det gjelder elbil. Vi har klart å få til virkemidler som stimulerer folk til å kjøpe elbil. I dag er det tilgangen på elbil og ikke mangel på etterspørsel som gjør at det ikke kjører flere av dem rundt i Oslos gater. Jeg vil oppsummere det som en relativt positiv utvikling og ting som er gjort bra i Norge.

Vi har altså satset på det som heter nullutslippsbiler. Jeg har nok vært blant dem som har håpet at den utviklingen skulle gå fortere enn den har gjort, også når det gjelder Brenselceller, også når det gjelder hydrogen. Jeg vil likevel si at jeg synes det er spennende, og jeg synes det er bra at vi har den satsingen på hydrogen som vi vedtok i forbindelse med statsbudsjettet. Det at vi kanskje skal kunne klare å kjøre hydrogenbil helt fra Stavanger til Göteborg, er en spennende utvikling. Det som derimot er utfordringen i denne debatten, er ikke om vi skal gi hybridteknologien spesielle vilkår, men om vi skal klare å skru sammen et virkemiddelapparat som gjør at vi også har tiltak for å fremme det vi må kalle lavutslippsbilene. For problemet i dag er at det er et veldig stort spenn mellom en vanlig bil og en elbil, og så ligger det en ganske anelig mengde biler midt imellom som nærmer seg nullutslippsbiler, men som fremdeles må kalles lavutslippsbiler. Jeg er her litt skuffet over svaret fra statsråden. Altså: Har vi noen virkemidler, har vi skrudd sammen avgiftssystemet vårt sånn at vi klarer å fremme også utviklingen av lavutslippsbilene, slik at det er dem vi de neste fem–ti årene vil kunne se mange av?

Det er et framkommelighetsproblem i hovedstaden. Jeg er også skeptisk til bare å si vær så god, inn i kollektivfeltet. Men jeg vil gjerne sende én utfordring med til statsråden, for for meg blir det et paradoks: Hvis det er sånn at en bor i Bærum – og unnskyld, bæringer, for at jeg sier det – har en minibuss og kjører én person i den minibussen, så skal en få bruke kollektivfeltet, men hvis en kjører en lavutslippsbil, skal en ikke. Jeg vil ikke gi noen blankofullmakt her og nå, men jeg vil i hvert fall be statsråden ta med seg den problemstillingen tilbake og se om vi kan bidra til også å forbedre framkommeligheten i Oslo noe.

Odd Holten (KrF) [19:25:07]: Kristelig Folkeparti er glad for at Regjeringen fører en politikk som aktivt bidrar til å redusere klimagassutslippene fra samferdselssektoren. En overgang til alternative drivstoff vil bidra til å redusere forurensende utslipp fra transportsektoren. Det er riktig som interpellanten Ausdal Starrfelt hevder, at det er en politisk oppgave å stimulere til at kjøretøy er minst mulig forurensende.

I budsjettet for 2005 fordoblet vi derfor satsingen på alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, til 22,6 mill. kr. Disse midlene skal først og fremst gå til prosjekter som har som formål å legge til rette for bruk av hydrogen, brenselceller og nullutslippsteknologi i transportsektoren.

Det er for å redusere forurensende utslipp fra samferdselssektoren at det også er gjennomført en rekke tiltak for å fremme miljøvennlige biler. Elbiler og hydrogenbiler basert på brenselcelleteknologi har fritak for engangsavgift, nullsats for moms, gratis parkering på offentlige plasser, gratis passering i bomringer og mulighet til å kjøre i kollektivfelt.

Når det gjelder hybridbiler, er Kristelig Folkeparti enig i at biler med denne typen teknologi kan være en overgang mot nullutslippsbiler. Hybridteknologien gir oss verdifull erfaring og prisreduksjon på de viktigste komponentene som kan inngå i framtidens nullutslippsbiler, uavhengig av om man bruker elektrisitet eller hydrogen som energibærer. Vi tror imidlertid at det aller viktigste er å stimulere til bruk av hydrogen og brenselceller og nullutslippsteknologi. Dette er en viktig samferdselspolitisk oppgave. Men vi må huske at det er ventelister for disse hybridbilene. Vi må unngå at denne biltypen skal gå i kollektivfeltene på bekostning av kollektivtransport, når disse feltene allerede er sterkt belastet.

Jorunn Ringstad (Sp) [19:27:53]: Eg vil slutte meg til dei som tidlegare har gitt ros til interpellanten for å ta opp eit så viktig tema.

Bilbruk står for ein ikkje ubetydeleg del av luftforureininga, og difor er det viktig å stimulere til bruk av miljøvennlege bilar. Men skal ein få opp bruken av slike bilar, må det for det fyrste vere tilgang på bilane. I dag er nettopp tilgang på bilar ein minimumsfaktor. Det er totalt liten produksjon av miljøvennlege bilar, både elektriske bilar og hybridbilar. Ein større produksjon – masseproduksjon – ville kunne føre til at bilane blir billegare og

dermed meir attraktive i innkjøp. Men det er ikkje berre kostnadene ved innkjøp som er av betydning, det må òg gjerast attraktivt å bruke miljøvennlege bilar. Incentivordningar kan vere heilt avgjerande for eventuell bruk av slike bilar, og difor støttar eg at ulike miljøvennlege biltypar blir vurderte når det gjeld å få del i incentivordningane. Men eg føreset at det er klare krav til utsleppsnivået før bilane får del i incentivordningane. Det kan f.eks. ikkje vere slik at berre ein bil nyttar både ein elektrisk motor og ein forbrenningsmotor til framdrift, så skal bilen kallast miljøvennleg, det må vere utsleppet som ligg i botnen for den vurderinga. Eg er difor einig med statsråden i at incentivordningane bør vere teknologiavhengige. Utsleppsnivået er det viktige. Ny teknologi i framtida vil gi nye miljøvennlege bilar, men vi må ikkje berre sitje og vente på at dei bilane skal komme. Det må ikkje vere eit hinder for at hybridbilar som oppfyller utsleppskrava til miljøvennlege bilar, og som denne interpellasjonen konkret handlar om, kan vurderast i incentivordningane. Men, som sagt, for meg er det viktig at det er utsleppsnivået som ligg i botnen, og ikkje teknologien, viss den ikkje oppfyller dei krava vi må setje.

Bjørgulv Froyn (A) [19:30:36]: Det er helt sikkert at en framtid med et større antall hybridbiler vil kreve veier. Det er helt sikkert at en framtid med et stort antall hybridbiler også vil være en framtid som inneholder ulykker på vei. Så dette er ikke en debatt som på en måte løser de problemene. Men når temaet hybridbil blir tatt opp, er det fordi vi alle sammen søker å finne ulike løsninger på vei mot nullutslipp, som bidrar til å redusere forurensning. Det er jo det som på mange måter hybridbilen byr på. Hybridbilens særegenhet er såpass interessant at myndighetene som formulerer målene, også må stille seg spørsmål om hvorvidt de kan være en bidragsyter til å fjerne de hindringer som hybridbilene møter i et marked alene. Interpellantens problemstillinger er jo inne på de tingene.

Så kan vi jo fort se problemene, eller vi kan konstruere problemene. En eksplosiv suksess med hybridbiler vil føre til problemer i kollektivfeltene, dersom hybridbilene skal slippes til. Men jeg tviler sterkt på at det er den situasjonen vi først vil møte. Men om en åpning for kjøring av disse bilene i kollektivfeltene kan være med på å stimulere folks interesse for å kjøpe denne type biler, ja så må det være et virkemiddel.

Det er også viktig for oss å diskutere avgiftsproblematikken i denne sammenheng, ikke fordi vi skal endre vår idé om avgiftspolitikken, men fordi dette vil være et virkemiddel som i en samfunnsøkonomisk sammenheng vil være lønnsomt for landet. Det er her man formulerer utfordringene, og da må det være en oppmuntring for statsråden å registrere at i Oslo bystyre i desember i fjor bad bystyret byrådet om å legge fram en sak om innføring av en ordning hvor kollektivfeltene i større grad får en funksjon som miljøfelt, der disse feltene beholdes kollektivtrafikken og kjøretøy med nullutslipp eller svært lave miljøskadelige utslipp.

Etablering av slike miljøfelt må baseres på tre hovedprinsipper:

- at hensyn til framkommelighet for kollektivtrafikken alltid skal ha forrang
- at utslippsgrensen for hvilke kjøretøy som kan benytte miljøfeltet, skal settes så lavt at det virker teknologifremmende
- at grensene baseres på utslippsparametere som er teknologinøytrale

Og da er det jo det som man gjennom denne interpellasjonen forsøkte å invitere statsråden til å si: Ja, dette vil vi forsøke.

Thore A. Nistad (FrP) [19:34:04]: Det er riktig som det står i interpellasjonen, at det er viktig å stimulere til bruk av miljøvennlige biler.

I denne forbindelse tør jeg minne forsamlingen om at av verdens CO₂-utslipp er hele 95,5 pst. naturlige utslipp, mens bare 4,5 pst. er menneskeskapt. Personbilen står for 0,2 pst., eller 2 promille, av de samlede utslipp, mens lastebilen står for 3 promille. Utsagnet i interpellasjonen er: «Kjøretøy er en vesentlig kilde til miljødeleggende avgasser». Det er en sannhet med modifikasjoner.

Som politikere må vi, som representanten Oddbjørg Ausdal Starrfelt uttrykker det, stimulere til at kjøretøy er minst mulig forurensende. Det er vi enig i. Men svaret er svært enkelt, det. Dagens teknologi i bil- og motorproduksjon har ført til at de moderne bilene forurenser svært lite. Det gjelder også dagens dieselmotorer.

De særegne høye norske importavgiftene for motorkjøretøyer bevirker at gjennomsnittsalderen for biler i Norge nå ligger nærmere elleve år, mens de i land Norge kan sammenligne seg med, har en gjennomsnittsalder som ligger langt under. Bare Tyrkia har en like høy snittalder på bilparken sin. En reduksjon av importavgiftene vil være det instrumentet som lettest kan bidra til at den norske bilparken fornyes med miljøvennlige biler med redusert forurensning.

Hydrogenbilen vil tidligst kunne komme i kommersiell drift om 20–30 år og vil således ikke kunne bidra positivt de nærmeste årene. Hybridløsningen er derimot interessant, under forutsetning av at denne biltypen blir innvilget ytterligere reduserte importavgifter. Her skal man heller ikke glemme at store og tunge hybridbiler gir større drivstoffreduksjon og miljøeffekt. I tillegg er vi enig i at kollektivfeltene åpnes for hybridbiler på samme måte som for elbilen. Vi støtter Arbeiderpartiet i dette, og det kunne vel kanskje bli en flertallsløsning på dette hvis det blir fremmet som et forslag senere.

En konklusjon på dette er at med politisk vilje til å redusere importavgiftene på motorkjøretøyer og derved få en nyere bilpark vil miljøforurensningene innenfor samferdsel kunne bli dramatisk redusert – og de vil bli hurtig redusert.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [19:36:54]: Eg takkar for engasjementet i saka. Eg er glad for positiv tilbagemelding, faktisk frå ytste venstre til ytste høgre. Det er ikkje så ofte.

Det verkar som me er samde i målet om å redusera utsleppa, etter det som har vorte uttalt. Så lurar eg på: Er me

samde om at lågutsleppsilar er betre enn andre bilar og bør stimulerast? Det er eg no litt i tvil om. Eg er klår over at det einaste tiltaket, 25 pst. reduksjon av eingongsavgifta, gjer utslag, men det er ikkje nok. Det kan ikkje vera 50 000 for dei bilane som er mest aktuelle i Noreg, for så høge er avgiftene trass alt ikkje.

Det eg er skuffa over, er at statsråden ikkje kom med noko nytt. Eg sa ikkje at ingenting var gjort, men det lille som er gjort, visste me om, og eg hadde von om at statsråden no var med på at me skulle gjera litt meir. Me treng noko meir enn 25 pst. i reduksjon på eingongsavgifta, me treng nokre nye tiltak.

Me trur at noko av det lettaste å gjera noko med, er tilgangen til kollektivfelt. Det er eit ganske restriktivt gode, og det bør det vera – det bør det vera. Sjølv om ikkje alt kan stå i ein interpellasjon på tolv linjer, eller noko slikt, sa eg i mitt innlegg at me har brukt hybridbilen som eksempel, for det er den som er mest aktuell no, men me ser føre oss at kriteria skal vera teknologinøytrale. Så dersom det kjem ein bensinmotor eller ein dieselmotor som gjev så låge utslepp som desse krava til kvar tid har, skal det kunna gjelda dei òg – altså miljøvenlege bilar.

På lengre sikt ber eg om at statsråden ser på dei andre tiltaka òg. Elbilen er friteken for eingongsavgift og for årsavgift, han har nullsats på meirverdiavgift, han har redusert sats på fordelsskattlegginga av firmabil, han har gratis parkering på offentleg plass, han har reserverte parkeringsplassar i private parkeringshus, bomringen er gratis, og han har altså tilgang til kollektivfeltet. Det er ganske mykje, og det bør altså òg vurderast for dei andre miljøvenlege bilane.

Så er eg òg, som eg sa i mitt innlegg, samd med representanten Sørensen i at dersom det er så trangt i desse kollektivfelt, bør ein heller ta vekk dei som køyrer åleine i ein stor minibuss, for det er i alle fall ikkje miljøfremjande, men det motsette. Så det vonar eg i alle fall statsråden ser på.

Eg vil seia: Kjære statsråd, ikkje lat det beste verta det gode sin fiende, for det beste kjem om så veldig, veldig mange år. Lat oss fremja det som er mogleg no! Ver med og press fram endå betre løysingar, men gje ei moglegheit til hybridbilane – fort!

Statsråd Torild Skogsholm [19:40:04]: Det varmer et Venstre-hjerte å høre at det er så stor samstemmighet om at det er viktig å få ned miljøutslippene fra transportsektoren. Jeg håper at vi også i de videre debattene som skal være, kan ha et klart søkelys på det.

Jeg viste til hva som ligger inne både når det gjelder forskning og utvikling, og når det gjelder avgiftsletter, og det er ganske mye. En avgiftsreduksjon på 50 000 kr på en ny bil i forhold til vanlig forbrenningsmotorløsning vil jeg si er et betydelig beløp. De som er opptatt av og har sterke følelser for avgiftsnivået i Norge, vil nok si at 50 000 kr i avgiftslette er et betydelig bidrag.

Jeg vil også understreke at for å få løst de storbyutfordringene vi har, hvor vi er helt nødt til å satse på kollektivtransport, vil jeg også i arbeidet framover være meget

bevisst på at det primært er kollektivtransport vi legger til rette for i kollektivfeltet.

Men vi har nå også lagt til rette for nullutslippsbiler, som denne regjeringen tok initiativet til. Vi har hatt en prøveordning i Oslo og Akershus, som vi har sett en positiv utvikling på grunn av. Og snakker man med folk, hører man at det er mange som er interessert i å kjøpe elbil til bykjøring, men tilgangen på biler er for dårlig. Så slik som jeg ser det akkurat nå, er ikke utfordringen at det er for lite stimulans fra myndighetenes side, men at tilgangen på biler er for lav.

Så er jeg helt enig i at det er biler i kollektivfeltet i dag som vi bør vurdere om kanskje ikke skal høre hjemme i kollektivfeltet. Det kommer jeg til å følge opp. Det er viktig at folk nettopp oppfatter at kollektivfeltet er der for å stimulere folk til å reise kollektivt og med den reneste miljøteknologien vi har innenfor transport.

Jeg tar med meg den enigheten som er om at man skal ta miljøet på alvor – kanskje noen tar det mer på alvor enn andre. Både i budsjettssammenheng og i forhold til forskning og utvikling må vi bære med oss dette hele tiden. Så skal vi i de årlige budsjettene komme tilbake til hva som kan gjøres av stimulans ellers når det gjelder finanspolitikken.

Presidenten: Dermed er interpellasjonsdebatten avsluttet.

S a k n r . 6

Forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om at bruk av beltevogn til persontransport blir tillatt på samme måte som før ikrafttredelsen av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002 (Dokument nr. 8:56 (2004-2005))

Thore A. Nistad (FrP) [19:44:01]: Bruken av beltevogn i Norge er av meget begrenset omfang. Som følge av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002, som trådte i kraft den 1. januar 2003, er det ikke lenger anledning til å gi løyve til rutetransport med beltevogner. Denne kjøringen reguleres dermed fullt ut av motorferdselloven og tilhørende nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Motorferdselloven har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og på vassdrag er forbudt, med mindre annet følger av loven selv eller av vedtak med hjemmel i loven. Som en – trolig utilsiktet – konsekvens av lovendringen ble dermed bruken av beltevogner til persontransport forbudt, da slik ferdsel ikke lenger var underlagt ruteløyve og derfor ble tolket som ren fornøyleskjøring.

Jeg viser også til at det i Innst. O. nr. 66 for 2001-2002 om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy står :

«Etter departementet si vurdering er det naturleg og tilstrekkeleg at all transport med beltebil vert vurdert i høve til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, utan at det skal krevjast særskilt løyve etter yrkestrafikklova for rutetransport.»

Dette tolker forslagsstillerne som at Regjeringen ønsker å forenkle reglene for bruk av beltevogner, og ikke at Stortinget i realiteten ønsker å forby det.

På Høvringen i Gudbrandsdalen har man i rundt 60 år hatt en skånsom kjøring med beltevogn i kortere perioder vinterstid. Dette er en integrert del av næringsvirksomheten i fjellbygden Høvringen, som marginalt greier å opprettholde mange distriktsarbeidsplasser og nødvendig infrastruktur.

Turistnæringen i Høvringen har spesialisert seg på miljørettet turisme hvor natur og ro er viktige salgsgumenter. Høvringen er fri for skianlegg og støvende natteliv. Bruk av beltevognene har vært et middel til å få med småbarn på skitur i fjellet, eller la eldre og dansker uten særlige skiferdigheter få nyte den storslåtte naturen. Bruk av beltebil på Høvringen dreier seg altså om nyttekjøring som fastboende påtar seg i ervervsmessig forstand for å sikre hotellets virksomhet, og som det kan gis tillatelse til etter loven. Med manglende politisk vilje til å erkjenne dette frykter turistnæringen i området for framtiden. De vet av erfaring hvor viktig beltevognene er for å kunne tilby turistene tilgang til den storslåtte naturopplevelsen de ønsker å få.

Til slutt: Det ville være av stor interesse å få statsrådens syn på hvorledes det kan være i miljøets interesse å forby disse to beltevognene når alternativet vil være å brøyte veien og åpne for alminnelig ferdsel med bil. Å brøyte veien og slippe inn tusenvis av biler er altså OK, og det er tillatt i dag, mens to beltevogner som har gått der i 50 år, altså er en miljøsynd.

Helt til slutt viser jeg til forslaget, som står på side 2.

E l i s a b e t h R ø b e k k N ø r v e hadde her overtatt presidentplassen.

Torstein Rudihagen (A) [19:47:38]: Representanten Thore A. Nistad har gjort grundig greie for saka, for bakgrunnen for Framstegspartiet sitt forslag.

Det ligg altså føre eit forslag frå Framstegspartiet om å instruere Regjeringa til forskriftsendringar, eit forslag som er lagt direkte fram her i salen utan behandling i komiteen. I denne situasjonen bør det vere i statsråden si interesse frå denne talarstolen å klargjere om han vil finne ei løysing slik at det òg i framtida kan vere mogleg å frakte skituristar med beltebilar.

Eg vil starte med å utfordre statsråden nettopp på det, og ber han klargjere om Regjeringa og statsråden sjølv vil finne ei løysing i forhold til forskriftsendringar for å kunne opne for denne transporten, for, som Nistad var inne på, dette er noko som kanskje spesielt rammar beltebiltransporten på Høvringen, ein transport som har gått føre seg siden 1947. Dei har ein beltebil som tuslar nokre kilometer innover fjellet og dreg med seg skituristar på ein veldig miljøvennleg måte, på ein slik måte at ein ikkje kjem over grensa til nasjonalparkens område.

Da lova om yrkestransport vart endra i 2002, trur eg ikkje det var nokon sin intensjon her på huset å forby denne transporten. Som sagt går den føre seg over 5 km og i avgrensa omfang. Det har vore eit stort engasjement, bl.a.

har ein samla 1 200 underskrifter for å få lov til å halde ved lag denne transporten. Lokalaviser i Lillehammer-regionen har engasjert seg, forståeleg nok, for deira oppgåve er på mange måtar å take i vare regionen sine interesser når det gjeld næringsliv og næringsutvikling, og det har som Nistad var inne på, betydning for reiselivsnæringa på Høvringen.

Nokon vil seie at dette er ei slags heia Noreg-sak, bl.a. fordi ei seter som heiter Smukksjøseter, ligg ei mil innafør Høvringen, og der er det tillate å transportere varer med beltebil. Departementet seier det er OK at dei òg tek med skituristar. Det opnar for at viss dei vil omgå regelverket, kan Høvringen Høgfjellshotell transportere ein mjølkekartong eller to berre for å frakte skituristar innover. Det vil dei ikkje, for dei vil ha eit reieleg forhold til dette, og det er respektabelt nok.

Statsråden seier i eit svar til meg at ein ikkje har heimel i forskrifter for å opne for denne transporten. Viss statsråden no meiner at det bør vere høve til denne transporten, meiner eg at han har eit val. Det er å foreslå å endre forskriftene. Viss han meiner at denne transporten bør vere forboden, bør han seie det i klartekst.

Det blir òg vist til forsøk med motorferdsel i utmark som går føre seg i åtte kommunar, og at statsråden vil vurdere heile lovgivinga og regelverket på nytt etter evalueringa av det forsøket. Dette bør komme nokså fort. Eg håpar at statsråden her no kan seie at han har ein intensjon om å endre på forskriftene, slik at denne beltebiltransporten, bl.a. på Høvringen, kan bli ei moglegheit i tida framover.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:51:53]: Som eg tidlegare har gjort greie for, følgjer det av ny lov om yrkestransport som tredde i kraft 1. januar 2003, at det ikkje lenger er høve til å gi løyve til rutetransport med beltebilar. Denne kjøringa blir no regulert fullt ut av motorferdselslova og tilhøyrande nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagde vassdrag.

Motorferdselslova hindrar ikkje nødvendig ferdslar i anerkjende nytteformål. Beltebiltransport av skituristar er i motorferdselslova sin forstand ikkje eit anerkjent nytteformål, og lova opnar derfor i utgangspunktet ikkje for slik transport.

Transport som er nødvendig for drift av turistanlegg som ikkje ligg til brøyta bilveg, er tillate. Det er lov til å la personar sitja på når ein likevel skal transportera. I rundskriv til lova går det fram at transport av gjester ut i turtereng ikkje er tillate. Det er dermed etter gjeldande lov og forskrift ikkje høve til å gi løyve til beltebiltransporten.

Dersom det skal opnar for slik transport med beltebil, må motorferdselslova og/eller nasjonal forskrift endrast, eller ein må gi særskilt forskrift for denne typen transport. Eg gjer merksam på at forvaltningslova fordrar at saka blir send ut på høring, og at det derfor ikkje er mogleg å få til ei endring før påskeferien i år. Dette har eg i dag fått bekrefta frå Justisdepartementet.

Motorferdselsregelverket er for tida gjenstand for eit forsøksprosjekt i åtte kommunar. Forsøket er planlagt sluttført og evaluert i 2005. Under forsøksperioden har det

komme mange forslag om endringar av regelverket, om både strengare og meir liberale reglar. Alle dei som har komme med forslag om endringar, det vera seg kommunar, enkeltpersonar eller andre, har innfunne seg med at ei endring ikkje kan påreknast før forsøksprosjektet er avslutta, dvs. i mai i 2005.

Etter evalueringa vil det bli ein heil gjennomgang av innspela som er komne. Me er kjende med argumenta frå m.a. Høvringen Høgfjellshotell. Eg vil òg seia at det finst mange gode argument. Gjennom denne prosessen vonar eg at me kan komma fram til ei tilfredsstillande løysing for Høvringen Høgfjellshotell, ein prosess me startar no når forsøksprosjektet er avslutta. Det er avslutta 1. mai – da startar me ein prosess. Da vil me sjå på alle desse delane, og så komma tilbake til endringar. Den prosessen håper eg vil gjera at me vil finna fram til ei tilfredsstillande løysing for Høvringen Høgfjellshotell.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Carl I. Hagen (FrP) [19:55:09]: Statsråden viste til regelverket for høring som begrunnelse for hvorfor han ikke kunne foreta seg noe før påske. Der tror jeg statsråden tar feil. Hvis han leser instruksverket for høringer, vil han se at det er unntak for spesielle tilfeller. Det vil være fullstendig meningsløst å sende noe på høring dersom Stortinget har fattet et vedtak. Da skulle man altså sende på høring om Stortingets vedtak skal gjelde! Det er en absurd situasjon. Hvis Stortinget vedtar forslaget i Dokument nr. 8:56, er det mer enn hjemmel nok i instruksverket for høringer til å unnta dette fra høring. Det er ingen som ville anklage statsråden for å gjøre noe galt fordi han gjennomfører et stortingsvedtak.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:56:08]: Som eg sa i innlegget mitt, er eg no oppteken av å få ein god prosess. Me har no fått veldig mange innspel om endringar i forhold til motorferdselslova. Dette er ei av dei endringane me no får. Me avsluttar no eit prosjekt. Etter at det er avslutta, vil me gå igjennom det og sjå på kva for endringar me skal gjennomføra, og så komma tilbake til det.

Når det gjeld det spørsmålet som representanten Carl I. Hagen tek opp, vil eg visa til dialogen med lovavdelinga i Justisdepartementet, der ein nettopp peiker på behovet for òg å ha ei normal høring når me skal endra ei forskrift. Det vil eg visa til at det òg vil vera behov for i denne saka. Det vil vera ei endring som påverkar miljøet, og derfor er vi nøydd til å følgja retningslinjene. Eg er nøydd til å vareta heilskapen i prosessen, og viser til den kontakten eg har hatt med Justisdepartementet i dag for å klargjera nettopp denne problemstillinga.

Thore A. Nistad (FrP) [19:57:40]: Jeg hadde et klart spørsmål til statsråden i stad, om han synes det er bedre at en skal brøyte veien til påske og sende inn tusener av biler like ved nasjonalparken enn at de to beltevognene, som har gått der i 50 år, skal få gå der. Ser han noen som helst miljøbesparelser med det? Det er det motsatte av miljøbesparelser det statsråden går inn for her.

(Nistad)

En ting til: Jeg synes dette er temmelig grotesk – og nå bruker jeg det ordet – når en bedrift har brukt disse i 50 år, og statsråden er nå i ferd med å nedlegge denne bedriften. Er det slik denne regjeringen vil bygge Bygde-Norge?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:58:36]: Som eg sa i innlegget mitt, synest eg at Høvringen Høgfjellshotell har lagt fram mange gode argument. Det er òg bakgrunnen for at eg vil sjå på denne saka når me skal sjå ho i ein samanheng. Men knytt til motorferdselslova er det mange endringar, nokre som går i meir liberal retning, men me har òg behov for strengare reguleringar. Me ser at motorferdsel generelt er eit større og større problem i naturen. Eg peiker her på at eg vil sjå på dette. Eg seier òg at eg vil finna ei god løysing for Høvringen, og at det skal vera ei tilfredsstillande løysing. Det sa eg òg i innleiingssvaret mitt. Det svaret står sjølvsagt fast, utan eg vil gå inn og førehandsprosedera i denne saka, men eg har gitt eit tydeleg signal gjennom det eg sa i mitt innleiingssvar her.

Rolf Terje Klungland (A) [19:59:53]: Jeg skal prøve å forholde meg rolig og ikke for engasjert, men jeg synes faktisk at statsråden her svarer usedvanlig klønete i forhold til det han egentlig prøver å få fram. Jeg mener det vil være fullstendig galt at forskriftsendringer blir vedtatt i Stortinget på den måten som Fremskrittspartiet nå legger det fram på.

Men alvorlig talt, hvis det er slik at statsråden vil komme fram til en best mulig løsning for dette stedet, hvor trafikken har pågått i 50 år, og det skulle være riktig som representanten Carl I. Hagen sier, at statsråden kan endre forskriften, så burde vel statsråden si at det vil han legge opp til, slik at denne bedriftens interesser ivaretas.

Statsråd Knut Arild Hareide [20:01:06]: Som eg sa, vil det etter den gjeldande lova og forskrifta ikkje vera høve til å gi løyve til beltebiltransporten. Dersom ein skal gi eit slikt løyve, er me nøydd til å ha ei forskriftsendring. Da er me nøydd til å ha ein skikkeleg prosess, og det legg eg opp til her. Det var ei usemje mellom representanten Hagen og meg om det var nødvendig med ein slik prosess. Der minner eg om det tydelege rådet eg har fått frå Justisdepartementets lovavdeling, som seier at det vil vera nødvendig.

Ein kan i visse tilfelle sjå bort frå høring. Det meiner eg det ikkje er grunnlag for i denne saka. Det kan vera at det ikkje er praktisk gjennomførbart, dersom det kan vera vanskeleg med ei gjennomføring av forskrifta eller det svekkjer effektiviteten, eller ein må sjå på det som openbert unødvendig. Her har eg fått ei vurdering frå Justisdepartementet. Eg held meg sjølvsagt til den anbefalinga og vil sjå på saka samla sett og gjennomføra dei prosessane som er nødvendige.

Carl I. Hagen (FrP) [20:02:30]: Nå bekreftet altså statsråden selv at det var adgang til å fravike dette med høringsinstituttet, og særlig hvis det var, som han vel sa til

slutt, helt spesielle årsaker, og den spesielle årsaken er hvis Stortinget fatter et vedtak. Her spør det altså ikke om noe annet enn statsrådets vilje og ønske. Hvis statsråden anbefaler regjeringspartiene å stemme for vårt forslag, er jeg overbevist om at Arbeiderpartiet og Senterpartiet også vil gjøre det, og da er det ingen som vil finne på å sende et stortingsvedtak, som skal gjennomføres raskt, som er litt av hensikten, på høring. Da er de forholdene som er påpekt som unntak i høringsinstruksen, oppfylt. Så det er bare for statsråden å anbefale regjeringspartiene å stemme for forslaget i Dokument nr. 8:56, så vil denne saken få en fornuftig løsning og ikke en ikke-løsning.

Presidenten: Statsråd Hareide ønsker ikke ordet.

Torstein Rudihagen (A) [20:04:07]: Eg trur at statsråden kunne ha løyst denne saka om han no i klartekst hadde sagt at hans intensjon og vilje er å endre forskriftene, slik at det skal kunne vere mogleg å drive med denne beltebiltransporten av skituristar.

Eg forstår godt at han ikkje kan seie noko 100 pst. sikkert, men må ta atterhald om ein høringsrunde og dei innspela som kjem, dersom ein meiner at forvaltningslova krev det, og det blir stilt spørsmål om det, men i alle fall må det vere tillate for statsråden å seie kva som er hans erklærte vilje med det atterhaldet.

Spørsmålet mitt til statsråden var eigentleg om statsråden ser ei moglegheit til å gi ein dispensasjon, sjølv om han ikkje ser moglegheita til å kunne tillate slik køyring permanent med noverande forskrifter og lovverk.

Statsråd Knut Arild Hareide [20:05:13]: Når det gjeld spørsmålet frå representanten Rudihagen om å gi ein dispensasjon, vil eg seia at det ikkje vil vera mogleg ut frå det regelverket me har i dag. Derfor har eg ikkje moglegheit til å gi ein dispensasjon. Men det er klart at eg vil sjå på moglegheita for ei forskriftsendring, og eg har òg sagt i mitt første innlegg at eg ønskjer å få til ei løysing som er tilfredsstillande for Høvringen Høgfjellshotell. Da må eg følgja forvaltningslova. Da er eg nøydd til å ha dei rundane i forhold til høring. Det er ikkje grunnlag ut frå det rådet eg har fått frå Justisdepartementet i dag, til å gå utanom det regelverket. Så eg har gitt tydelege signal om at eg ønskjer ei løysing på saka. Eg har sagt at eg ønskjer å følgja forvaltningslova, og eg har altså ikkje moglegheit ut frå dagens regelverk til å gi ein dispensasjon utan å endra forskrifta. Og det er den prosessen eg ønskjer å starta på ein ryddig og god måte, men eg ønskjer òg å finna ei løysing i saka.

Presidenten: Replikordskiftet er slutt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [20:06:35]: Eg høyrer at miljøvernministeren legg opp til at han ønskjer å finna ei løysing på saka, og det synest SV er fornuftig. Me kan heller ikkje vera med på det som Framstegspartiet legg opp til, nemleg å instruera Regjeringa i ei sånn sak som denne, gjennom å foreta ei forskriftsendring som omfattar mykje meir enn konsekvensane berre for Høvringen, og

det er jo det forslaget frå Framstegspartiet går ut på. Dette forslaget dreier seg ikkje spesifikt om Høvringen – det dreier seg om ei deregulering på heile området, og det kan SV ikkje vera med på.

Så registrerer me òg at statsråden ønskjer å ha ein ryddig prosess framover i forhold til den evalueringa som skal foregå når det gjeld forsøkskommunane, og det støtter me han også i.

Olemic Thommessen (H) [20:07:45]: Dette er på mange måter en litt kjedelig sak. Det er en kjedelig sak for dem de rammes, i særdeleshet fordi de lovendingene som de rammes av, kanskje ikke var tenkt å skulle ramme slik. Det er også en kjedelig sak for miljøvernets anseelse i Bygde-Norge, fordi den ikke er begripelig. Den er ikke lett å formidle til dem som bor i dette området. Den er faktisk svært vanskelig å skjønne, ikke bare for dem som rammes direkte, men jeg tror også for svært mange som bor i dette området. Hvorfor i all verden skal det ikke være mulig å kjøre beltebil, som man har gjort i 58 år? Hvorfor i all verden skal man ikke kunne fortsette med en virksomhet som – oppriktig talt – meget vanskelig kan ses som spesielt miljøfiendtlig.

Når vi jobber med utmarka vår, og når vi jobber med miljøvern, er det viktig at vi jobber på en måte som gjør at folk forstår, og som gjør at folk føler eierskap til det vi arbeider med. Det synes jeg er et viktig perspektiv i denne saken.

Det er sagt mye om virksomheten på Høvringen. Jeg går ikke nærmere inn på den. Men jeg tror nok at det å kjøre weasel, også i andre tilfeller enn for Høvringens del, dreier seg om en type turisme som mange av oss er glad for er der. Det er en type turisme som ikke omfattes av store slalåmbakker og den type miljøinngrep som vi ofte ser er tema når vi bygger ut turistområdene våre.

Jeg synes statsråden fortjener honnør fordi han i sitt innlegg og i sine svar på replikkene har gitt et tydelig signal om at han ønsker å gjøre sitt ytterste for å finne frem til tilfredsstillende løsninger. Det ville ikke være naturlig at Regjeringen i en sak som denne fikk en nærmere instruksjon av Stortinget. Det synes jeg heller ikke kan være nødvendig når vi har fått så klare signaler fra statsråden som vi har.

Men jeg har lyst til å koste på meg et lite hjertesukk. Når vi ser hva vi har viklet oss inn i av formaliteter og lovkrimskramserier, og hvor tornefull og komplisert veien ut blir, må jeg nok si at jeg synes det gir grunn til ettertanke.

Jeg har lyst til å gjøre de ord som lederen i menighetsrådet i en sørlandsby en gang sa, til mine. Da sognepresten unnskyldte seg med at også Jesus drakk vin, svarte menighetsrådet: «Me veid det, men me liga det ikkje». Jeg synes det er litt sånn med denne saken også. Statsråden har på en utmerket måte redegjort for formalitetenes vei, som vi må gjennom. Ja, vi vet det, men vi liker ikke at det skal være så vanskelig, og at det skal være en slik lang vei for å ordne opp i noe som i utgangspunktet er en åpenbar inkurie.

Jeg synes statsråden har svart meget tilfredsstillende på de spørsmål som er reist, og jeg stoler på at departe-

mentet under statsrådets ledelse vil bidra til at vi kommer frem til en god løsning for alle parter.

Odd Roger Enoksen (Sp) [20:12:13]: Jeg har forståelse for at statsråden ønsker en ryddig prosess, og at statsråden ønsker å forholde seg til gjeldende retningslinjer for forskriftsendringer. Til tross for det må jeg si at jeg i denne saken ikke tror at det tjener den hensikt som statsråden er ute etter, verken i forhold til miljøet eller i forhold til å få forståelse for det saken gjelder.

Dette er en transport som har foregått gjennom mange år. Det er en transport på en brøytet vei. Det kunne faktisk alternativt ha vært foretatt brøyting på denne veien. Det kunne ha vært sendt inn hundrevis, kanskje tusenvis, av biler, med de miljøbelastninger det ville medføre, både i forhold til brøyting og i forhold til den situasjonen man da ville komme i. Samtidig sier statsråden at det er greit med varetransport, og at man gjerne kan ta med passasjerer når man transporterer inn varer. Dette blir med respekt å melde fullstendig meningsløst.

Nå er det et stort flertall i Stortinget som ber om at denne saken løses i minnelighet. Heller ikke Senterpartiet vil være med på å foreta forskriftsendringer i denne sal, men ballen ligger nå hos statsråden. Jeg har vanskelig for å se at statsråden på noen måte i ettertid vil komme til å bli anklaget om det gis anledning til å løse denne saken for en begrenset påskeperiode, for så i neste omgang å komme tilbake med forskriftsendringer.

Jørgen Kosmo (A) [20:13:57]: Dette virker å være en ganske ulykksalig sak. Flertallet i Stortinget er helt åpenbart av den mening at den burde kunne finne sin løsning i minnelighet, slik at turistvirksomheten også denne påsken kunne ha mulighet til å praktisere det som tidligere har vært praktisert, uten at det har skapt de store miljøproblemene. Det er helt åpenbart at virkningen av lovvedtaket på dette området i hvert fall har vært utilsiktet.

På den annen side må jeg si at jeg har meget stor respekt for det statsråden sier, at han ikke kan ta initiativ til å endre forskriften og på den måten bryte god forvaltningsskikk. Det samme prinsippet bør også Stortinget følge. Jeg synes det vil være meget beklagelig om Stortinget skulle gjøre en forskriftsendring på bakgrunn av et Dokument nr. 8-forslag uten ytterligere behandling.

Jeg hører at statsråden sier at han har forstått det slik at han har ingen mulighet til å gi dispensasjon eller på annen måte gi en slik tillatelse. Men jeg vil på det sterkeste oppfordre statsråden til å ta fornyet kontakt med lovavdelingen i Justisdepartementet for å se om det ikke finnes en mulighet for at man kan få løst denne saken i minnelighet før påske, uten at Stortinget skulle gi statsråden instruks om å gjøre det.

Så må man gjennomføre høringsrunder som går på den generelle forståelsen av motorferdsel i utmark, og få inn synspunkter fra både dem som er miljøbevisste, og andre – og med «andre» mener jeg også den turistnæringen som er interessert i å ivareta miljøet på en fornuftig måte, men også ønsker å utnytte de naturressursene som Norge har, på en fornuftig måte.

Jeg vil sterkt fraråde Arbeiderpartiet å stemme for det forslaget som er lagt fram her i dag, men på den annen side vil jeg sterkt anmode statsråden om å undersøke alle muligheter, slik at Stortingets intensjon og det som helt åpenbart er stortingsflertallets vilje, kan bli gjennomført på en fornuftig og ordentlig måte innenfor de rammer som både lovverket og forskriftene tilsier.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Carl I. Hagen (FrP) [20:17:23]: Min ærede komitekollega slo fast at statsråden har opplyst at han ikke har mulighet til å gjøre det som jeg også åpenbart tolker som at et klart flertall i Stortinget ønsker. Da har i realiteten Stortinget kanskje en mulighet til å hjelpe statsråden, ved ganske enkelt å gi statsråden en mulighet som han selv ikke har funnet, for han hevder jo at han har lett etter en mulighet til å gjøre dette, men at han stoppes av noen lovfortolkere. Hvis Stortinget fatter det vedtaket som jeg forstår Jørgen Kosmo egentlig ikke ønsker, men som han intensjonsmessig er enig i, vil det jo åpenbart være unødvendig å sende noe som helst på høring for å kunne gjøre en forskriftendring. Statsråden har opplyst at han ikke har funnet noen annen mulighet enn en forskriftsendring. Stortinget kan altså gi ham den muligheten til å foreta en forskriftsendring uten å foreta noen høring, med et stortingsvedtak som her er foreslått. Så jeg vil gjerne spørre representanten Kosmo: Hvorfor vil han ikke være med på å gi statsråden den muligheten og en unnskyldning for å gjøre det som også representanten Kosmo mener statsråden bør gjøre?

Jørgen Kosmo (A) [20:18:50]: Jeg synes ikke Stortinget skal hjelpe statsrådene til å bryte forvaltningslovens regler eller å bryte god forvaltningsskikk. Jeg synes ikke det er et virkemiddel som Stortinget bør ta i bruk, at Stortinget, for å unngå at folk på et generelt grunnlag skal kunne la sine synspunkter bli reflektert gjennom høringer i forbindelse med viktige forskrifter og lovbestemmelser, unngår de pålagte høringsfristene ved å fatte et instruksjonsvedtak. Dette vil etter min mening være å misbruke Stortingets makt. Derfor oppfordrer jeg isteden statsråden til å gjøre et forsøk på å finne andre løsninger for å kunne komme Stortinget i møte i en sak der det er helt åpenbart hva Stortingets flertall mener.

Presidenten: Presidenten har en mistanke om at det er en del representanter som skal ut og kjøre beltebil i påsken!

Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Kjetil Bjørklund (SV) [20:20:08]: Dette er en underlig sak. Som flere har vært inne på her i salen nå, er den ødeleggende for miljøvernets anseelse. Stemningen i salen er klar. Det er ingenting som taler for at denne beltevognkjøringen til Høvringen skal stoppes. Den bør kunne fortsette, og særlig når denne kjøringen rent faktisk får mindre konsekvenser enn alternativet, nemlig å åpne ve-

gen for alminnelig ferdsel. Jeg vil også på det sterkeste oppfordre miljøvernministeren til å finne den naturlige løsningen på denne saken innenfor det handlingsrommet som rent faktisk eksisterer, som bl.a. stortingspresidenten har pekt på.

Statsråd Knut Arild Hareide [20:21:10]: Som eg tidlegare har sagt, vil eg setja i gang eit arbeid for å få til ei tilfredsstillande løysing for Høvringen Høgfellshotell. Stortingspresidenten bad meg om å ta ein runde for å sjå om vi kan få til ei løysing før påske. Det vil eg sjølv sagt gjera, men eg vil minna om at eg hadde gjort eit forarbeid i dag. Det kom veldig tydeleg fram at eg ikkje kan gi ein dispensasjon. Det vil vera eit brott med forvaltningslova dersom me sender ut dette utan ei høyring. Eg vil sjølv sagt gjera det som stortingspresidenten bad om her. Det synest eg òg det forslaget fortener, men eg vil ikkje skapa noka større forventning. Eg har gjort eit forarbeid før eg kom hit i dag, nettopp ut frå det ønsket som stortingspresidenten hadde, men eg vil gjera det som stortingspresidenten bad om i sitt innlegg.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 1818)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

presidenten: Da er vi klare for votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram 18 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–5, fra Hallgeir H. Langeland på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 6–8, fra Øyvind Vaksdal på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 9–16, fra Hallgeir H. Langeland på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 17 og 18, fra Eli Sollied Øveraas på vegne av Senterpartiet

Forslagene nr. 17 og 18, fra Senterpartiet, tas opp til votering.

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å utrede økonomiske bidrag som vil øke lønnsomheten ved å bruke CO₂ som trykkstøtte for mer oljeproduksjon.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å sørge for at det for eksisterende vannkraftverk blir foreslått samme regler som i Sverige, dvs. at alle eksisterende anlegg under 1,5 MW får sertifikater. For nye vannkraftprosjekter settes det en grense på 10 MW, slik at bare anlegg under denne grensa kan delta.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet ble mot 6 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Forslagene nr. 9–10 og 12–16, fra Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å sørge for statlig samordning, iverksette tiltak og foreslå endrede rammebetingelser slik at økt utvinning gjennom CO₂-injeksjon gjennomføres for Tampenfeltene, slik at ikke feltene blir stengt for tidlig.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen stille krav om CO₂-rensing og CO₂-håndtering til gasskraftverk på Skogn, Kårstø og Kollsnes.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innføre CO₂-avgift for innenlands bruk av gass til energiformål som ikke er innbefattet i det nasjonale kvotesystemet for klimagasser. Denne avgiften skal tilsvare CO₂-avgift ved bruk av gass offshore. CO₂-avgiften for fyringsolje økes tilsvarende, slik at insentivene for å gå fra olje til gass ikke reduseres.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å foreslå 1 øres påslag på nett tariffen, øremerket tiltakspakke for fornybar energi, samt investeringsstøtte som kan gjøre folk mindre strømvhengige, og legge dette fram i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2005.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sette i gang et norsk system for pliktige elsertifikater fra 1. januar 2006, og om mulig samordne med det svenske systemet fra 1. januar 2007, og legge fram forslag om dette for Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2005.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest, men senest i forbindelse med forslag til Revidert budsjett 2005, komme med forslag til strategisk, operativ og økonomisk satsing på utviklingen av hydrogensamfunnet.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten til å ta i bruk eksisterende borehull offshore til elektrifisering av sokkelen.»

Forslag nr. 11, fra Sosialistisk Venstreparti, vil presidenten komme tilbake til.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 80 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.30.31)

Presidenten: Forslagene nr. 6–8, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering.

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gi Statnett, eventuelt annet statlig selskap, sammen med kommersielle aktører i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger med industrien i Grenland, Trøndelag, Mongstad og andre aktu-

elle steder med sikte på å realisere rørløsninger for transport av gass.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å overføre inntil 5 mrd. kroner til et statlig selskap som skal ha ansvar for å vurdere, og medinvestere i, ulike infrastrukturtiltak for naturgass.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en analyse av tilførselssituasjonen for norsk gassindustri i et langsiktig perspektiv, der også sammenhengen mellom ulike utbyggings- og transportløsninger for naturgass, og den effekt ulike løsninger vil ha på mulighetene for industrielle effekter på land, blir vurdert.

Stortinget ber Regjeringen om å fremlegge analysen i forbindelse med statsbudsjettet for 2006.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 78 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.31.00)

Presidenten: Forslagene nr. 1–5, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, tas opp til votering.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om, gjennom Oljedirektoratet, å utarbeide en rapport over de samlede mulighetene for CO₂-injeksjon på norsk sokkel, og tiltak for samordning og gjennomføring av dette for økt utvinningsgrad og CO₂-deponering.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å starte et arbeid med sikte på å etablere et statlig selskap som kan ta seg av verdikjeden fra CO₂ fanges og til den leveres til en mottaker eller et deponeringssted.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å utforme regelverket slik at all eksisterende fornybar kraftproduksjon basert på vind, bioenergi, bølger og sol må få mulighet til å delta i sertifikatmarkedet dersom de tilbakebetaler eventuell investeringsstøtte som er mottatt, til Energifondet/Enova.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å legge tidspunktet for produksjonsstart til grunn for deltakelse i sertifikatmarkedet i stedet for byggestart.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake med virkemidler som sikrer fornybar varmeproduksjon like gode rammebetingelser som fornybar elektrisitet.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 74 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.31.33)

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget ber Regjeringen gi Statnett, eventuelt annet statlig selskap, sammen med kommersielle aktører i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger med industrien i Grenland og Trøndelag med sikte på å realisere rørledninger for transport av gass. En statlig støtte til rør inn Trondheimsfjorden begrenses til å støtte grenrør inn til for eksempel Trondheim, Orkdal og Verdal og eventuelt utvidelse av rørdiameter for hovedrøret for å gi plass til gass til disse mottakssteder. Resultatene av disse prosessene kan danne grunnlag for distribusjon av gass til andre steder langs kysten, for eksempel Mongstad.

Presidenten: Her foreligger det et alternativt forslag fra Sosialistisk Venstreparti, nr. 11. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gi Statnett eller et annet statlig selskap i oppdrag å gå inn i konkrete drøftinger med industrien med sikte på å realisere rørledning for transport av gass til Grenland. En forutsetning for en slik løsning er imidlertid at det blir CO₂-håndtering og fanging, samt en realisering av CO₂-injeksjonsprosjekter offshore og derved reduksjoner i norske klimagassutslipp.»

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti bifaltes innstillingen med 80 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.32.09)

Videre var innstillet:

II

St.meld. nr. 47 (2003-2004) – om innovasjonsverksemda for miljøvennlige gasskraftteknologiar mv. – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:9 (2003-2004) – forslag fra stortingsrepresentantene Rolf Terje Klungland, Asmund Kristoffersen, Sigvald Oppebøen Hansen og Tore Nordtun om utarbeidelse av strategier som kan bidra til at norsk gassbehandlingsindustri og petrokjemisk industri får tilgang på råvarer – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Eli Sollied Øveraas satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Flomforbygning og opprydding etter flom, skal dekkes av staten fullt ut. Endringen skal inkludere flomskadene etter de store flommene som rammet deler av Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag i 2003 og 2004.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 59 mot 35 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.33.25)

Komiteen hadde innstillet:

I

Dokument nr. 8:13 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Per Sandberg og Lodve Solholm om erstatning etter flom – vedlegges protokollen.

II

Stortinget ber Regjeringen gjennomgå regelverk og praksis med hensyn til distriktsandel ved flomforbygning og opprydding etter flom på nytt, for å gjøre dette mer treffsikkert og rettferdig.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Thore A. Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Eierskapet til Posten Norge AS overføres fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.34.10)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykkjer i at den avgrensa eineretten Posten har til å formidle postsendingar, blir avvikla frå 1. januar 2007.

Presidenten: Presidenten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 53 mot 40 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 20.34.48)

Presidenten: I sak nr. 5 foreligger det ikke noe vote-
ringstema.

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Forslaget i Dokument nr. 8:56, fra stor-
tingsrepresentantene Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg,
Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad, tas opp til vote-
ring. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen umiddelbart foreta
nødvendige forskriftsendringer slik at bruk av belte-

vogn til persontransport blir tillatt på samme måte som
før ikrafttreddelsen av den nye loven om yrkestransport
av 21. juni 2002.»

V o t e r i n g :

Forslaget ble med 77 mot 16 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 20.35.36)

S a k n r . 7*Referat*

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 20.36.
