

Møte onsdag den 3. mai kl. 10

President: C a r l I . H a g e n

D a g s o r d e n (nr. 67):

1. Spørretime
– muntlig spørretime
2. Interpellasjon fra representanten Jan Sahl til samferdselsministeren:

«Transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Dagens trend med sterk økning i transportvolumet, for liten kollektivandel og for langsom innføring av ny teknologi er ikke bærekraftig. Dersom vi ikke ønsker å begrense reismengden, er vi nødt til å øke kollektivandelen og legge til rette for bruk av ny teknologi. Relevante virkemidler er blant annet endringer i avgiftssystemet som legger til rette for en mer miljøvennlig bilpark, samt virkemidler som skaper ytterligere økt vekst i kollektivtrafikken og en mer energieffektiv flytrafikk.

Har statsråden konkrete planer for hvordan vi skal lykkes med å skape en utvikling i transportsektoren som møter dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov?»

Presidenten: Representanten Robert Eriksson, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Representanten Gjermund Hagesæter vil fremsette et privat forslag.

Gjermund Hagesæter (FrP) [10:02:47]: På vegner av representantane Ulf Leirstein, Jørund Rytman, Christian Tybring-Gjedde og meg sjølv har eg gleda av å fremme forslag om ei årleg berekning av skattefridagen.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Spørretime

– muntlig spørretime

Muntlig spørretime

Presidenten: Stortinget mottok fredag meddelelse fra Statsministerens kontor om at følgende statsråder vil møte til muntlig spørretime:

- Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen
- Statsråd Knut Storberget
- Statsråd Heidi Grande Røys

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

De representanter som i tillegg til de forhåndspåmeldte ønsker å stille hovedspørsmål, bes om å reise seg. –

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten Jan Arild Ellingsen.

Jan Arild Ellingsen (FrP) [10:04:14]: Jeg ønsker å stille spørsmål til justisministeren. En av samfunnets viktigste oppgaver er å forebygge og forhindre kriminalitet. Dette gjøres på flere måter, og summen av dem viser om vi lykkes eller ei.

Beskyttelse av barn mot overgrep er og skal være en av de viktigste oppgavene vi har. Samtidig er det også slik at domte etter endt soning skal tilbakeføres til samfunnet. I går kveld deltok justisministeren og jeg selv i en debatt om bruk av forvaring av pedofile overgripere. Et av tiltakene som Fremskrittspartiet er positivt til, er å informere lokalbefolkningen ved navn og bilde dersom en pedofil skal plasseres i deres nærområde. Justisministeren uttalte i går at han ikke så noe hinder for å gi slik informasjon. På bakgrunn av dette vil jeg gjerne vite om statsråden nå har tenkt å innføre et slikt tiltak og faktisk gi lokalbefolkningen beskjed når en tidligere pedofilidømt flytter inn. Et slikt tiltak vil vise at barns trygghet er viktigere enn skjerming av tidligere overgripere.

Statsråd Knut Storberget [10:05:18]: Aller først må jeg uttrykke begeistring for at Fremskrittspartiet nå begynner å snakke om å forebygge kriminelle handlinger. Det er særs viktig, og jeg inviterer til bredere debatt i så måte.

Når det gjelder spørsmålet om overgrep mot barn, er det avgjørt viktig at man forebygger. Det må vi gjøre på mange hold, aller helst før handlingen skjer, og før straffedommer kommer. Når straffedom har kommet og folk er dømt til forvaring, er en av de viktigste forebyggingsstrategier nettopp å være restriktiv i forhold til spørsmål om løslatelse, særlig av pedofilidømte. Så er spørsmålet hvordan man skal forholde seg når pedofilidømte kommer ut i samfunnet igjen. Under debatten på fjernsynet i går som representanten refererte til, ble det reist spørsmål om bl.a. politiets taushetsplikt. Det er åpenbart at mange offentlige organer framstiller det som om taushetspliktsregler gjelder så absolutt at man ikke kan varsle i de tilfellene hvor det er nødvendig. Det jeg gav uttrykk for og ønsker å understreke, er at politiet har adgang til nettopp å varsle, særlig skolemiljø og organisasjoner. Jeg vet at politiet også har varslet ved å sende ut straffedommer til badeanlegg, men da gjelder det altså i tilfeller hvor man mener at det er nødvendig å varsle for å avverge straffbare handlinger.

Jeg ser at mange offentlige instanser, og også enkeltpersoner, oppfatter regelverket som noe annerledes, og ser behov for å foreta en oppklaring i dette, noe jeg har satt departementet til å gjøre, og som jeg vil komme tilbake til Stortinget med.

Jan Arild Ellingsen (FrP) [10:06:28]: Jeg takker for svaret. Jeg registrerer at statsråden behendig svarer i forhold til offentlige instanser, men det primære her må jo være at foreldre skal ha en adgang til å ha en visshet om hva slags nærmiljø deres barn beveger seg i. Det er, som

vi var inne på i den debatten vi hadde i går, slik at enkelte tilbakeføres til samfunnet uten at lokalbefolkningen er kjent med at vedkommende faktisk kommer dit. Da oppstår det nye, sårbare situasjoner hvor tilfeldige barn kan ende opp som tilfeldige ofre. At offentlige instanser informeres om det, synes jeg er greit. Men synes ikke statsråden at også foreldrene bør ha adgang til å vite om det når man får en tidligere pedofilidømt i sitt nærmiljø, ikke nødvendigvis for å drive noen vendetta mot vedkommende, men for å sikre egne barn? Mener ikke statsråden det er rimelig at en skal ha såpass kunnskap?

Statsråd Knut Storberget [10:07:46]: Jeg tror jeg vil understreke det jeg sa i svaret mitt, at det som skal være motivet til politiet for å gi slik informasjon, enten det er til et borettslag, foreldre, badeanlegg eller skole, nettopp må være at man ønsker å avverge straffbare handlinger. Det er viktig – og det tror jeg representanten Ellingsen er enig med meg i – at vi også har den tanken i hodet at mennesker skal tilbake igjen til samfunnet, og at vi verner dem mot en situasjon hvor man nærmest blir satt i en gapestokk, som faktisk kan bidra til å forårsake flere kriminelle handlinger ved at det umuliggjør enhver rehabilitering. Vi skal derfor være varsomme med den grensedragning som gjøres i forhold til den informasjon som gis. Jeg er viss på at norsk politi så langt har avveid disse forholdene og gitt informasjon ikke bare til offentlige institusjoner, men også til – som nevnt – badeanlegg, og det kan i noen tilfelle også dreie seg om borettslag og bosammenslutninger, nettopp for å avverge åpenbart kriminelle handlinger.

Presidenten: Presidenten vil akseptere tre oppfølgings spørsmål – først Elisabeth Aspaker.

Elisabeth Aspaker (H) [10:09:08]: I går falt dommen i Munch-saken. Han som hadde medvirket til den stjalne bilen, fikk åtte års fengsel. I denne saken snakker vi om en pedofilidømt med over 100 overgrep på samvitligheten. Han fikk syv års forvaring og løslates etter tre år. Munch er en viktig nasjonalskatt, men våre unger er de viktigste nasjonalskattene vi har.

Saken om den løslatte mannen som over flere tiår har begått et stort antall pedofile overgrep, opprører oss. På NRK Brennpunkt i går kveld fikk vi et rystende bilde av mannens misbruk av mange gutter mange steder i landet. Til tross for at han var dømt, fikk han søke seg ny jobb i barneskolen i en ny kommune og fortsette sine overgrep. Dette er et svært alvorlig anslag mot barns rettssikkerhet i Norge.

Jeg synes ikke statsråden svarte konkret på spørsmålet fra Jan Arild Ellingsen, så jeg tillater meg å stille på nytt samme spørsmål: Hva vil statsråden konkret nå gjøre for å gi barn i Norge bedre beskyttelse mot overgripere og hindre at de innleder nye arbeidsforhold blant barn, som i dette tilfellet?

Statsråd Knut Storberget [10:10:12]: Nå var jo det et annet spørsmål enn det representanten Jan Arild El-

lingsen stilte, men jeg skal prøve å være konkret i forhold til spørsmålet, bl.a. om taushetsplikt.

Jeg mener at den forrige regjering, og det vil også nåværende regjering følge opp, har bidratt til at taushetspliktsreglene faktisk har blitt klarere i den forstand at politiet i dag har adgang til å varsle der hvor man mener at det er overhengende fare for nye overgrep. Det er viktig i forhold til særlig spørsmålet om overgrep mot barn.

Så vil jeg ikke unnlate også å peke på at vi kommer ikke til å klare å redusere denne type kriminalitet hvis vi ikke også har fokus mot det å forhindre at nye overgrep skjer av folk som ikke er straffedømt. Vi har i dag regler om attester i forhold til skoler. Det er viktig. Men vi er også nødt til å sette i verk forebyggende tiltak for å avdekke slike forhold tidligere. Regjeringa har ønsket å satse på å få opp oppklaringsprosenten i forhold til denne type saker, og vi ønsker å sette inn en rekke virkemidler.

Presidenten: Hans Olav Syversen – til oppfølgings spørsmål.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:11:26]: Jeg er helt enig med justisministeren i at det å forebygge nye overgrep er en utrolig viktig oppgave. Kriminalomsorgen har en stor oppgave i så måte når det gjelder å ha ansvar for en del av dem som har hatt forvaring.

I går sa lederen for Oslo friomsorgskontor at han frykter at flere ustabile kriminelle blir gående uten tilsyn i Oslos gater. De føler seg ikke trygge på at de kan make å følge opp alle, ifølge lederen for kontoret. Kan justisministeren forsikre befolkningen og Stortinget om at Friomsorgen vil få de nødvendige midler, slik at ingen går uten det nødvendige tilsyn på gata?

Statsråd Knut Storberget [10:12:23]: Ja.

Presidenten: Vera Lysklætt – siste oppfølgings spørsmål.

Vera Lysklætt (V) [10:12:37]: Det er flere sider å debattere ved denne saken. Vi sitter dessverre igjen med et sterkt inntrykk av at ofrene, deres familier og en hel generasjon ungdommer er hardt rammet av de omfattende overgrepene i denne saken, og det uten at storsamfunnet har vært i stand til å gripe inn og yte tilstrekkelig hjelp og veiledning i etterkant. Justisministeren har det øverste ansvaret for redning og beredskap i dette landet. Ved store ulykker eller naturkatastrofer settes nasjonale beredskapsteam inn. Vi har bl.a. en ordning med redningssentraler til å bygge opp under dette.

Når det gjelder ofre for kriminelle handlinger, f.eks. et stort antall ofre for omfattende seksuelle overgrep som rammer et helt samfunn, har vi ingen nasjonal beredskap eller redningssentral å ty til. På bakgrunn av dette vil jeg få spørre justisministeren om han, gjerne i samarbeid med helseministeren, vil ta initiativ til å opprette ambulerende psykiatriske kriseteam til å bistå ved denne type kriser.

Statsråd Knut Storberget [10:13:42]: Dette er et viktig felt å jobbe på, helt åpenbart. Men jeg er ikke enig med representanten når hun sier at vi ikke har noen nasjonal beredskap i forhold til å møte ofre for denne type kriminalitet. Det ville jo være en kraftig desavuering av det arbeidet som bl.a. Venstre-statsråd Odd Einar Dørum gjorde i Justisdepartementet i forrige periode, hvor man nettopp bygde opp mye av den nasjonale strategien for å møte ofre. Det ønsker Regjeringa å fortsette med. Det er en betydelig satsing i forhold til erstatning til voldsofre og rådgivningskontor for voldsofre. Regjeringa ønsker i år å få igangsatt prosjektet med Barnas Hus, hvor vi skal kunne sikre bevis i denne type saker, men også ha fokus på behandling i forhold til hvordan vi møter barn som er utsatt for overgrep. Vi ønsker også å styrke psykiatrien, slik at man kan bidra til å møte barn på denne måten.

Jeg vil gi helt klart positivt svar på representantens spørsmål om mitt samarbeid med helseministeren. Jeg syns at det er et viktig innslag, og det skal jeg ta med meg. Vi har nasjonale strategier for dette, og jeg tror vi er på vei, men det er fortsatt mye ugjort.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Torbjørn Hansen (H) [10:15:13]: Jeg vil stille spørsmål til fornyings- og administrasjonsministeren.

Samarbeidsregjeringen fikk i forrige periode vedtatt en ny, streng og forbrukervennlig konkurranselov. Statsråd Victor D. Norman gikk målrettet til verks og fikk gjennom flere tiltak gjennomført konkurranse i luftfarten. Resultatet var at flypassasjerene fikk større valgmulighet, at prisene ble lavere, og at rutetilbudet økte. Samarbeidsregjeringen fikk også forbedret konkurransen i bokbransjen, og leselystne forbrukere fikk lavere priser og bedre tilbud.

Stoltenberg II-regjeringens største politikkenring er sannsynligvis reverseringen av konkurransepolitikken. Regjeringen har kjørt over Konkurransetilsynet i omtrent samtlige fusjonssaker som er blitt anket. Regjeringen har tillatt Statkrafts oppkjøp av Trondheim Energi, til tross for at det gir forbrukerne høyere strømpris. Regjeringen har tillatt Priors oppkjøp av Norgården og nedleggelse og masseoppsigelser der, til tross for at forbrukerne får høyere priser og dårligere utvalg. Regjeringen har lagt ned et fellesnordisk forskningsprogram om konkurransepolitikk, Regjeringen har droppet kunngjøringsplikt for mindre, offentlige innkjøp, slik at det blir mindre konkurranse om dem, og Regjeringen har som målsetting å fjerne anbudsplikten for offentlige innkjøp gjennom å heve anbudsgrensen opp mot EUs absolutte minimumsgrenser. Nylig signaliserte representanter for regjeringspartiene at Gilde og Prior kan slappe helt av i forhold til Konkurransetilsynets oppfatning om fusjonen, selv om fusjonen vil gi ett selskap 48 pst. markedsandel på kjøtt, 65 pst. markedsandel på fjørfe og nærmere 80 pst. markedsandel på egg og dermed redusere forbrukernes valgmulighet i matbutikkene dramatisk.

Svekkelsen av konkurransepolitikken vil påføre forbrukere, bedrifter og norsk økonomi betydelige tap gjen-

nom høyere priser, mindre mangfold og mindre innovasjon. Nåværende professor ved Norges Handelshøyskole, tidligere konkurransedirektør Einar Hope, fryktet i Aftenposten 25. april for legitimiteten til hele det norske konkurransetilsynet. Kan statsråden gi oss den politiske begrunnelsen for reverseringen som nå skjer i forbruker- og konkurransepolitikken?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:17:17]: Her var det veldig mykje å gripe fatt i, men i staden for å gå i polemikk med representanten Hansen om kvart enkelt tema, så lat meg iallfall slå fast innleiingsvis at Høgre og Regjeringa er ueinige om ein del av konkurransepolitikken. På andre område, som f.eks. luftfarten, som representanten Hansen nemnde, er Regjeringa og Høgre einige, og eg har bedt Konkurransetilsynet vere særleg merksam på det som er knytt til konkurransen innanfor luftfarten, i tildelegingsbrevet mitt av i år. Like eins har eg bedt Konkurransetilsynet vere særleg merksam på tilstanden innanfor skadeforsikring, som vi òg har sett ein del uheldige oppslag rundt.

Lat meg òg slå fast at vi er jo ikkje imot konkurranse. Tvert imot, og Konkurransetilsynet er ikkje minst eit viktig verkemiddel for å føre tilsyn med at ein på dei områda der vi har opna for konkurranse, skal følgje reglane for konkurranse. Men så har Regjeringa sagt at på nokre andre område ynskjer ikkje vi å bruke konkurranse som verkemiddel. Det er innanfor helse, innanfor omsorg og innanfor utdanning.

Så skal ikkje konkurranse verke som eit verkemiddel åleine, men det skal sjølvstøtt verte vurdert i lag med ein del andre politiske mål. Då snakkar vi om omsynet til miljø, omsynet til sikkerheit og omsynet til fordeling, for å ta nokre. Difor må ein, når ein skal ta politiske avgjerder, vege konkurranseomsynet opp mot andre omsyn som vi som politikarar må ta. Det er det vi gjer.

Reversering når det gjeld samtlige fusjonssaker som har vore anka, sa representanten Hansen. Ja, det er to, og ja, eg har omgjort to. Det er akkurat det same som f.eks. tidlegare statsråd Morten Andreas Meyer gjorde. Han gjorde om to fusjonssaker i løpet av eit halvår i 2004, den eine med grunngeving i landbruks- og distriktspolitikk og den andre med grunngeving i næringspolitikk og distriktspolitikk. Så eg kan ikkje sjå at det å omgjere slike saker er ny politikk. Det har Høgre-statsrådar gjort før meg.

Torbjørn Hansen (H) [10:19:29]: Så langt jeg husker, har statsråden omgjort tre fusjonssaker. Den ene var oppkjøp av Trondheim Energi, den andre var sammenslåing mellom Varco og National Oilwell i oljeserviceindustrien, og den tredje var Priors oppkjøp av Norgården.

Jeg synes det er ganske stor mangel på sammenheng i det statsråden gjør her, for representanter for Regjeringen har jo i flere sammenhenger tatt til orde for at man skal bruke forbrukermakt og velge bort alternativer som Regjeringen eller enkeltstatsråder ikke liker. Sosialistisk Venstreparti og finansminister Kristin Halvorsen tok f.eks. til orde for å boikotte varer fra Israel, barne- og likestillingsminister Karita Bekkemellem anbefaler folk å

skifte ut banker som har for høye gebyrer, og barne- og familieministeren tok i forrige uke på toppen av det hele til orde for en forbrukerboikott av Gilde som følge av E. coli-saken. Dette blir jo nesten en parodi når Regjeringen samtidig fører en konkurransepolitikk som vil gi forbrukerne minimal valgfrihet i matbutikkene. Ser ikke statsråden at det er en sammenheng mellom konkurransepolitikk og forbrukernes valgmulighet?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:20:31]: Jau, det kan vere ein samanheng. Men som eg seier, og forbrukaromsyn må sjølvstøtt vere noko som må avvegast som faktor i forhold til konkurransepolitikken. Det er nettopp forbrukaromsyn som òg kan liggje til grunn for at vi skal sikre oss og ha ein sterk norsk matvaregigant i konkurranse med WTO. Tidlegare landbruksminister Lars Sponheim har jo faktisk kritisert Regjeringa for å gjere for lite i forhold til å førebu norsk landbruk f.eks. på kva som vil møte ein ved ei ny WTO-forhandling.

Elles kan ikkje eg sjå at eg fører ein annan argumentasjon enn det Morten Andreas Meyer gjorde, f.eks. då han godtok fusjonen då Stormøllen fekk kjøpe opp ein av sine største konkurrentar. Då sa han:

«Som det fremgår ovenfor, bidrar ervervet til å forsterke en allerede vesentlig begrensning i konkurransen i flere av de relevante markedene.»

Men så seier han avslutningsvis at «av hensyn til bl.a. fremtidig avsetning av norsk korn har Arbeids- og administrasjonsdepartementet besluttet å omgjøre Konkurransetilsynets vedtak».

Like eins knytt til ein fusjon på NOBØ kom det tilsvarende kommentarar frå Morten Andreas Meyer.

Presidenten: Presidenten vil også her akseptere tre oppfølgingsspørsmål – først Siv Jensen.

Siv Jensen (FrP) [10:21:56]: Jeg regner med at statsråd Grande Røys fra Sosialistisk Venstreparti er for konkurranse i luftfarten, fordi det betyr lavere priser og bedre rutetilbud til befolkningen. Vi har sett i forbindelse med en del av de siste problemstillingene vi har hatt knyttet til SAS, at kundene har vært ganske nådeløse og brukt sin makt som forbrukere. Hvordan har det seg da at den samme statsråden mener at eldre mennesker ikke skal være i stand til å være like nådeløse når det gjelder dårlig kvalitet i eldreomsorgen, at de ikke skal kunne velge bort dårlige sykehjem til fordel for gode sykehjem? Hvorfor kan ikke skoleelever klare å være like nådeløse når det gjelder valg av skoletilbud, hvis de kan få anledning til å velge bort dårlige skoler til fordel for gode skoler? Hvorfor tror ikke statsråden at folk som har behov for en hofteoperasjon, en ryggoperasjon – hva det nå måtte være – selv skal være i stand til å vurdere kvaliteten på disse tjenestene, når de er i stand til å vurdere det innen luftfart, forsikring, boligkjøp og på alle de andre viktige områdene i dette samfunnet?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:23:02]: Då er vi inne på ein annan del av det som er ulempene ved konkur-

ranse, nemleg at det som er valfridom for nokre få, fort går ut over veldig mange andre. Det ser vi f.eks. ved privatiseringa av skulane som førre regjering med god støtte frå Framstegspartiet ville ha. Det er klart at det å opprette privatskular med ei offentleg finansiering, der fylkeskommunane vart trekte 80 pst. av sitt tilskot for å finansiere tilsvarende private linjer, ville ha ført til at dei elevane som anten ikkje hadde råd til å gå på den private skulen, eller kanskje ikkje hadde karakterar som var gode nok til opp- tak i den private skulen, ville måtte avfinne seg med eit dårlegare tilbod gjennom det offentlege, i det som var igjen av den allmenne vidaregåande skulen. Eg kan berre vise til Trondheim, som fekk søknad om å få opprette 2 000 elevplassar i private skular. Det er klart at det ville ha rasert heile det generelle tilbodet til vidaregåande skular i Trondheim.

Når det gjeld eldre menneske: Korleis kommunane vel å leggje opp sitt tilbod til eldre menneske, kan eg ikkje blande meg bort i, men veldig mange plassar i Noreg har ein berre ein sjukeheim å velje, og då er det ikkje nokon valfridom til stades.

Presidenten: Ingebrigt S. Sørfonn – til oppfølgings- spørsmål.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [10:24:22]: Konkurransetilsynet er ein veldig viktig institusjon. Konkurransetilsynet er ein fri og uavhengig institusjon med den hovudoppgåva å ta vare på forbrukarane sine interesser. Konkurransetilsynet var aldri tenkt å vera berre eit høyringsorgan for Regjeringa. Synest ikkje statsråden at det er litt tvilsamt å senda ut signal om at vedtaka frå Konkurransetilsynet vil verta omgjorde, og at desse rykta går ut alt før prosessen i Konkurransetilsynet er avslutta? Me har sett eksempel på dette. Ei svekking av den reelle stillinga til Konkurransetilsynet er òg ei svekking av forbrukarane sine interesser. Ser ikkje statsråden det òg slik? Til boikott- utspelet frå statsråd Bekkemellem i helga: Er det slik at det å oppmoda til boikott av enkeltbedrifter er ein del av Regjeringa sitt verkemiddelsett i konkurransepolitikken?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:25:26]: Eg sluttar meg heilt til det som representanten Ingebrigt Sørfonn seier om Konkurransetilsynet. Det er veldig viktig at Konkurransetilsynet er eit sterkt og uavhengig tilsyn, og det er det òg under denne regjeringa. Eg blandar meg ikkje bort i vurderingane til Konkurransetilsynet når Konkurransetilsynet har ei sak til vurdering. Eg kan oppmode om at dei ser på enkelte sektorar, slik som eg har gjort knytt til skadeforsikring, men så lenge Konkurransetilsynet har ei sak under behandling, har denne regjeringa ingen ting med dei vurderingane som Konkurransetilsynet gjer. Det må berre vere heilt slått fast.

Så er det ei politisk vurdering, og det ligg i konkurranse- selova at den som får eit vedtak, har lov til å anke. Det går mot Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Då skal eg vurdere både dei konkurransefaglege vurderingane til Konkurransetilsynet, og det gjer eg, og i tillegg skal eg ta andre samfunnsmessige omsyn som, som eg òg har vore

inne på, statsrådar før meg frå den borgarlege regjeringa har gjort, og som eg kjem til å gjere. Det handlar ikkje om å undergrave Konkurransetilsynet, men om å gjere dei politiske vurderingane.

Presidenten: André N. Skjelstad – til siste oppfølgingsspørsmål.

André N. Skjelstad (V) [10:26:42]: Konkurransopolitikk er viktig. Gitt utfordringene vi står overfor i forhold til WTO, er en fusjon mellom Gilde og Prior rett, men vil le ha vært mer tvilsomt hvis vi ikke hadde stått overfor de utfordringene. Med en overprøving av Konkurransetilsynet som Regjeringen gjorde da Prior ville kjøpe Norgården, ved at Regjeringen gav klarsignal for fusjon, står vi igjen overfor en slik situasjon. Kan statsråden si seg enig i at Regjeringens overprøving av Konkurransetilsynet ved en rekke anledninger svekker tilsynets habilitet overfor forbrukerne og er med på å svekke konkurransen generelt?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:27:27]: Nei, eg kan ikkje sjå at det å overprøve Konkurransetilsynet i enkelt saker er å svekke Konkurransetilsynet. Vi har ein politikk som er nedfelt i Soria Moria-erklæringa, i tiltredingserklæringa, som bl.a. signaliserer eit anna syn på offentleg eigarskap i kraftsektoren. Det var rimeleg godt kommunisert. Det burde ikkje kome som ei overrasking at vi hadde eit anna syn på Statkraft sin eigarskap av Trondheim Energiverk. Vi har òg eit anna syn på f.eks. samverkeføretak i landbruksnæringa enn den førre regjeringa. Det burde ikkje kome som ei overrasking at synet på samverke skulle spele inn då vi behandla Prior/Norgården-saka.

Kva som vil vedkome argumentasjonen rundt ein eventuell anke i samband med Prior/Gilde, har eg ikkje tenkt å gi meg inn på. Det er ingen frå Regjeringa som har kommentert den saka. Vi har ingen ting med å kommentere ei sak som ligg hos Konkurransetilsynet. Dersom Konkurransetilsynet gjer det vedtaket dei har varsla at dei vil gjere, vil selskapa kunne anke. Eg får saka på mitt bord ein eller annan gong i løpet av sommaren, og då kan eg heller begynne å kommentere ho.

Presidenten: Presidenten tillater seg å minne om at når den røde lampen slukker, er taletiden over.

Vi går til neste hovedspørsmål.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:28:48]: Mitt spørsmål går til justisministeren.

Trygghet for våre barn er en viktig verdi å kjempe for. Vi rystes når voksne misbruker barns tillit ved å begå alvorlige overgrep og ugjerninger. Fra Kristelig Folkepartis side har vi derfor sett det som svært viktig at politiet prioriterer nettopp denne type saker, også bl.a. ved å opprette et Barne-Kripos.

Store mengder med barnepornografi er beslaglagt ved ulike politiaksjoner. Den videre oppfølging er det dessverre betydelige mangler ved. Flere politidistrikter skal

visstnok ennå ikke ha gått gjennom det beslaglagte materialet, og arbeidet med identifisering av ofrene, barna, går tregt. Det er alvorlig når en sentral Kripos-medarbeider uttaler til Aftenposten:

«Vi mener mye internasjonalt, men klarer ikke å ha kontroll i eget land. Det er flaut.»

Det er dessverre også slik at vi i Norge ikke har noen database der opplysninger om dette er samlet.

Dette bør det for så vidt ikke gå for mye partipolitikk i. Saken er for viktig til det. Jeg har derfor følgende spørsmål til justisministeren: Hva vil statsråden konkret foreta seg, slik at barn som har vært offer for disse alvorlige overgrepene, kan bli identifisert, og at man dermed kan bidra til for det første at barna kan få den nødvendige hjelp, og for det andre at overgriperne kan straffeforfølges?

Statsråd Knut Storberget [10:30:40]: Jeg er enig med spøreren i at dette bør det ikke gå partipolitisk prestisje i. Regjeringa har satt dette spørsmålet på dagsordenen. En av grunnene til at Regjeringa valgte å styrke norsk politi i fjor med 90 mill. kr utover hva Bondevik-regjeringa foreslo, var at vi ser at vi på enkelte områder har altfor lav oppklaringsprosent. Det gjelder ikke bare overgrep mot barn. Det gjelder også overgrep mot voksne. Når det gjelder f.eks. voldtekt, har vi en domfellelsesprosent som er svært lav. Det vil si at 95 pst. av de jentene som i dag voldtas i Norge, ikke opplever noen straffedom. Det er grunn til bekymring over at vi oppklarer så pass lite, og utfordringen ligger egentlig der, i motsetning til i å diskutere hvor lang straffen skal være når vedkommende blir tatt.

Det er flere tiltak som vi ønsker å sette i verk. Vi ønsker en satsing, nettopp på bakgrunn av de pengene som er bevilget til politiet, i forhold til å kartlegge og få identifisert flere ofre, bl.a. for barnepornografi. Kripos gjør en betydelig jobb der, men er helt avhengig av at de lokale politidistriktene har mulighet til å gå inn i materialet.

Så ønsker Regjeringa å sette i verk tiltak, og bl.a. foreslå lovendring, i forhold til spørsmål om internettrelaterte overgrep. Dette ligger i samme gate. Det er veldig vanskelig å etterforske, så her trenger vi både politisk oppmerksomhet og politiets oppmerksomhet, og vi trenger også nye straffebestemmelser og nye etterforskningsmuligheter for politiet. Regjeringa vil komme tilbake til Stortinget når det gjelder spørsmålet om internettrelaterte overgrep.

Så vil jeg også peke på det som jeg sa i forrige hovedspørsmål, at vi tar sikte på å etablere et Barnas hus i Norge. Det skal være et senter hvor bl.a. spørsmålet om bevis-sikring i disse sakene settes på dagsordenen, slik at vi får bedre etterforskning når forhold tross alt avdekkes. Det er svært vanskelig etterforskning, men vi kan gjøre mye mer. Det er det bevilget penger til i år, og vi tar sikte på å videreføre den satsingen.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:32:49]: Jeg takker for svaret, selv om jeg må si at det av og til er litt vanskelig å få tak i hvilke konkrete oppfølginger statsråden faktisk vil bidra med til helt konkrete spørsmål. Jeg skal derfor

(Syversen)

komme med ett spørsmål knyttet til en helt konkret oppfølging.

Det er et faktum at mange lokale politikontor mangler tilstrekkelig kompetanse til både å etterforske og å irettføre saker som gjelder seksuelle overgrep mot barn. Fra Kristelig Folkepartis side har vi derfor tatt til orde for å opprette en utrykningsenhet under Kripos med spesialkompetanse i saker som gjelder nettopp overgrep rettet mot barn, og som på kort varsel kan reise og bistå det lokale politikontor. For å styrke arbeidet med å avdekke overgrep mot barn, vil statsråden stille seg positivt til et slikt forslag?

Statsråd Knut Storberget [10:33:48]: I kampen for å bedre barns rettssikkerhet og for å forebygge noe av den alvorligste formen for kriminalitet som finnes, ønsker jeg ikke å avvise noe forslag. Men til representantens anførsler om at man trenger å være mer konkret: En utrykningsstyrke fra Kripos er konkret, men det er også Barnas hus, og det er også spørsmålet om å gripe inn i forhold til internettrelaterte overgrep med egen lovbestemmelse. Det å bevilge mer penger til norsk politi er mer konkret, og jeg er viss på at vi ikke vil lykkes med å få opp oppklaringsprosentene i disse sakene hvis vi bare satser på å bygge på sentrale enheter. Vi er også nødt til å styrke politiet ute, slik at man faktisk kan ta dette inn i sin vanlige daglige politiportefølje ute i politidistriktene.

Akkurat som det er med økonomisk kriminalitet, akkurat som det er med miljøkriminalitet, er det også slik på dette feltet at vi ikke bare kan basere det på sentrale enheter. Det kan være nyttig å se på tiltak for bl.a. å gi politidistriktene bedre bistand i svært vanskelige saker. Det er altså Regjeringas ambisjon at vi skal få opp oppklaringsprosenten.

Presidenten: Presidenten vil også her tillate tre oppfølgingsspørsmål – først Jan Arild Ellingsen.

Jan Arild Ellingsen (FrP) [10:35:09]: Overgrep mot barn er på mange måter en skamplott på samfunnet, og vi må bruke alle mulige midler for å forhindre at så kan skje. Til det som statsråden svarte i det første spørsmålet, og nå til representanten Syversen: Det er jo en bredde i hva man må gjøre i forhold til dette.

I gårsdagens debatt var det også snakk om forholdet mellom ansatte i norske fengsler og såkalt sakkyndige når folk som er dømt for overgrep, skal slippes ut. Jeg regner med at når man slipper folk ut, har man også tenkt på barns rettssikkerhet. På hvilken måte mener statsråden at vi bør gripe inn i dagens system, når vi har ordninger som gjør at de fengselsansatte, som jobber nært over griper, er sterkt bekymret for at vedkommende skal slippes ut, samtidig som de sakkyndige sier at «dette går bra» og «hvis du får gjort noe med legningen og holdningen din, så kan vi trygt slippe deg ut igjen». Mener statsråden at det systemet vi har i dag, i stor nok grad ivaretar barns rettssikkerhet og behov for skjerming?

Statsråd Knut Storberget [10:36:07]: Når det gjelder helt konkrete saker, som var foranledningen for gårsdagens debatt, og som gjør at spørsmålet blir brakt inn for Stortinget i dag, syns jeg det er viktig å understreke at verken Justisdepartementet, Stortinget eller Regjeringa har noen instruksjonsmyndighet over norske domstoler. Det betyr ikke at vi ikke skal være opptatt av hva slags premisser domstolene legger til grunn når de avsier sine dommer på generelt grunnlag. Det er jeg svært opptatt av. Jeg er i så måte stolt over den jobben som gjøres ute i fengslene og i kriminalomsorgen, som jeg sjøl har et politisk ansvar for.

Jeg er av den oppfatning at de vurderingene som nå gjøres, bl.a. overfor forvaringsdømte fra kriminalomsorgens side, er svært gode og grundige vurderinger. Dette er altså mennesker som møter de domfelte daglig, og som også har annen kompetanse enn den rent fengselsfaglige, å låse mennesker ut og inn og bistå i det daglige, bl.a. psykologisk kompetanse, osv. Jeg er av den oppfatning at det skal særs gode grunner til før man avviker de innstillingene som kommer fra kriminalomsorgen.

Presidenten: Erna Solberg – til oppfølgingsspørsmål.

Erna Solberg (H) [10:37:24]: Det er riktig at vi som politikere ikke skal blande oss inn i hvordan domstolene dømmer. Men det er også slik at det er vi som er lovgivere og lager rammene for hvordan domstolene skal dømme. Og da er det selvfølgelig vårt ansvar å ta det opp hvis dommene ikke står i forhold til hverandre.

Jeg har lyst til å vise til det bildet som representanten Aspaker tok opp – dommen for å ha fremskaffet bilen i Munch-saken, og for kunstskattene, nasjonalskattene, som forsvant i den saken, og det å bli dømt til tre til sju år og slippe ut etter tre år for 100 overgrep står ikke i forhold til hverandre. Det betyr at vi er nødt til å se på det, for det er noe som ikke stemmer i forhold til hva vi oppfatter som våre nasjonalskatter, når barns situasjon blir vurdert så mye lavere enn bilder som er viktige, blir.

Jeg har ett spørsmål til statsråden, for jeg hører i alle disse spørretimene om så mange planer som skal komme. Det lå altså på bordet ett konkret forslag fra Kommunaldepartementet og Justisdepartementet som ville gjort noe på ett område, nemlig et forslag om ikke å gi oppsettende virkning i utvisningssaker når ofrene var barn og kvinner i familie. Hvorfor har ikke det kommet? Det skulle ha kommet for seks måneder siden.

Statsråd Knut Storberget [10:38:40]: Aller først er jeg glad for at representanten Solberg sier at man ikke skal legge seg opp i domstolenes avgjørelser. Men jeg føler at mye av premissene i spørsmålet, både når det gjelder Munch-saken og den saken som ble avslørt i går, nettopp viser at vi går ganske langt inn i å vurdere forholdsmessigheten, og det ønsker ikke jeg å gjøre. Men det betyr ikke at rammene for domstolenes virksomhet ikke berøres av vårt arbeid både i Regjeringa og i Stortinget. Og det skal vi være opptatt av.

Jeg må få lov til å understreke at før den saken kom opp i går, hadde Regjeringa besluttet at vi allerede nå skal sette forvaringsinstituttet under lupen for å se på muligheter for å forsterke ordningen, slik at vi ikke glipper i forhold til veldig viktige samfunnssikkerhetsmessige spørsmål.

Når det gjelder det spørsmålet som representanten Solberg tar opp, om å gi oppsettende virkning for vedtak som i utgangspunktet ligger i et annet departement enn det jeg sjøl styrer, vil vi komme tilbake til det spørsmålet når man nå foretar en revisjon av utlendingslovgivningen.

Presidenten: Odd Einar Dørum – til siste oppfølgingsspørsmål.

Odd Einar Dørum (V) [10:39:56]: Jeg synes det er svært bra at justisministeren vil sette forvaringsinstituttet under evaluering, og jeg synes også det er svært positivt at arbeidet med Barnas Hus som startet tidligere, blir ført videre med stort trykk. Jeg er også glad for at statsråden svarte representanten Lysklætt, da hun reiste bekymringen for kompetanse i små kommuner hvor man ofte er alene, at statsråden var åpen for å diskutere med helseministeren for å bistå.

Mitt spørsmål ligger ikke på den strafferettslige siden. Den er understreket av tidligere spørre og også av svar. Jeg er opptatt av det vi kan gjøre for å forebygge, for å avverge. På det området har vi jo i Norge utviklet et helt unikt samarbeid mellom justismyndighetene, store teleoperatører, mobilselskaper og kortselskaper, som førte til at Telenor i sin tid laget et filter som man i samarbeid med Kripos la ut, og som også svenske myndigheter fant det interessant å kopiere. Det kunne vært interessant å vite hvordan justisministeren nå tenker seg at dette samarbeidet med det sivile samfunn for å mobilisere alle gode krefter blir videreført, slik at alle krefter blir med i kampen mot krenkelsen av de svakeste barna.

Statsråd Knut Storberget [10:40:59]: Jeg er av den oppfatning at det arbeidet som er gjort tidligere i forhold til kontakten med bl.a. de kommersielle aktørene, er særskilt viktig. Mange av de utfordringene vi står overfor når det gjelder internettrelatert kriminalitet, men også kriminalitet som har sin grobunn i og som kommer til syne i bl.a. bruken av teknologi, som mobiltelefoni osv., er forhold vi langt på vei kan løse ved dialog med de kommersielle aktørene. Den forrige regjering og daværende justisminister viste jo at det gikk an. Det arbeidet vil vi fortsette, og det er vi godt i gang med. Jeg mener at det må forsterkes. Derfor er vi i ferd med å nedsette en arbeidsgruppe som nettopp skal se på om vi skal forsterke lovgivningen på dette feltet, men også forsterke noe av det samarbeidet som skjer med de kommersielle aktørene, mobiltelefoni-, internettoperatører osv., for i større grad å komme på innsiden av en helt ny arena, hvor vi ser at det begås kriminalitet, men hvor vi også har mulighet til å avdekke kriminalitet. Så – ja – det arbeidet ønsker vi å fortsette.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Per-Willy Amundsen (FrP) [10:42:17]: Mitt spørsmål går til fornyings- og administrasjonsministeren.

I Aftenposten i går kunne vi lese om at det på Østlandet er folk som mister nattesøvnen fordi de må stå i kø utenfor Statens vegvesen i håp om å få skilte til bilen dagen etterpå. Alternativet er å stå to måneder i kø.

De store bilimportørene har avtaler som sikrer dem, men folk flest og de mindre bilimportørene må altså ofre nattesøvn, fritid og ikke minst arbeidsfortjeneste for å få dette i orden. En frustrert bilimportør beskrev situasjonen ganske treffende til Aftenposten. Han sa at Statens vegvesen er Norges siste kommunistbedrift.

Hadde Statens vegvesen vært en privat bedrift, hadde den raskt gått konkurs. Det Statens vegvesen er, derimot, er en monopolist som kan tillate seg å gjøre slike ting i forhold til sine kunder, i forhold til sine brukere, uten at det får konsekvenser. Det er en fullstendig uakseptabel situasjon.

Vi må jo erkjenne at det faktisk er slik at staten er til for innbyggerne. Det er ikke innbyggerne som er til for staten. Mitt spørsmål blir da følgende: Er fornyings- og administrasjonsministeren fornøyd med Regjeringens arbeid for å få til en mer åpen og brukervennlig forvaltning? Og hvilke løsninger ser statsråden for seg i denne konkrete saken?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:44:04]: Lat meg først starte med å seie at eg tek avstand frå den karakteristikken som representanten Amundsen gav av Statens vegvesen. Eg meiner at Statens vegvesen er ei oppegående, moderne og effektiv bedrift.

Det som er knytt til denne konkrete saka, kunne for så vidt liggje under samferdsleministeren sitt oppgåveområde, sidan Statens vegvesen ligg under ho, men sidan representanten Amundsen tek opp ting som ligg i fornyingsarbeidet, nemleg effektiv forvaltning og opningstider i offentleg forvaltning, skal eg gjerne svare på spørsmålet.

Problemstillinga er knytt til kontroll av import av bruktbilar, og for slike køyretøy – altså importerte bruktbilar – krev vi ein annan framgangsmåte enn ved registrering av nye køyretøy. For å seie det slik har Statens vegvesen sett i gang tiltak på både kort sikt og lang sikt. På kort sikt er det viktig raskt å få styrkt kapasiteten i kontrollhallane og på dei aktuelle trafikkstasjonane. Vegvesenet vil difor ta i bruk utvida opningstid. Dei vil auke tilboda av såkalla drop in-kontrollar, der ein ikkje treng å bestille time. Vegvesenet vil generelt auke prioriteten til den typen forvaltningsoppgåver som publikum ikkje kan gjere sjølve, via Internett f.eks., der dei fysiske må møte opp. Desse tiltaka vart allereie for nokre dagar sidan innførte i Drammen, og det går no ut skriv frå Vegdirektoratet, slik at òg andre trafikkstasjonar skal halde seg til det. Dette er jo først og fremst eit austlandsfenomen. Det er her det store trykket er.

På lengre sikt har Vegvesenet starta arbeidet med å auke rekrutteringa og opplæringa av personell til teknisk køyretøykontroll. Det er heilt opplagt at ein del av køen kjem av at ein har for få folk til å gjere jobben.

Det har gått føre seg ei stor omstilling i Vegvesenet. Dei gjer no ei grundig vurdering av sitt eige tenestetilbod, kvaliteten på det, forbettringspotensialet osv.

Per-Willy Amundsen (FrP) [10:46:05]: Jeg må bare først få lov til å understreke at det ikke var jeg som beskrev Statens vegvesen som en kommunistbedrift. Det var en bruker av Statens vegvesen, en innbygger som benytter seg av Statens vegvesens tjenester, som i sitt møte med Statens vegvesen opplevde dette som den siste kommunistbedriften. Det sier noe, og det bør være noe som fornyings- og administrasjonsministeren tar til etterretning, fordi vi som innbyggere er avhengige av å ha gode tjenester fra det offentlige, og her har forvaltningen et klart ansvar.

Jeg hører hva statsråden sier. Men det er jo litt merkelig, når man ser at på Billingstad, f.eks. – hvor folk har stått i kø, kanskje fra kl. 4 om natten, og blir avvist og ikke betjent samme dag – er åpningstiden for å betjene disse køene bare til kl. 11.30. Da stenger de. Det må jo være mulig å få til noen grep, sette i verk noen konkrete hastetiltak, sette inn ekstra ressurser og bemanning, slik at man kan løse den prekære situasjonen her og nå.

Statsråd Heidi Grande Røys [10:47:14]: Ja, og det er akkurat det som eg svarte representanten Amundsen at Statens vegvesen no gjer. For det fyrste utvidar dei opningstidene, for det andre er dei i gang med å setje fleire folk på oppgåvene sine og, på lengre sikt, å utdanne fleire folk til å gjere desse typane oppgåver, slik at ein ikkje skal kome opp i ein tilsvarende situasjon.

Så er det jo òg slik at den offentlege forvaltninga ikkje alltid kan rigge til eit stort nok apparat til å ta unna absolutt alle toppar, og her har vi fått ein auke i bruktbilimporten. Vi har no 30 000–40 000 bruktbilimportar, så det er klart at dersom vi skal lære opp ein organisasjon til dette ut frå eit anslag som ein føreser, vil ein kanskje oppleve at ein får for mange tilsette i offentlig forvaltning. Det ville heller ikkje vere effektivt, så ein må kanskje på ein måte finne seg i at ein ikkje får behandla absolutt alt som ein har eit ynske om, på dagen. Men som eg seier: Det er heilt opplagt at det no er for lang ventetid og for dårleg kvalitet i tenestetilbodet til publikum. Publikum opplever det sjølvsagt som negativt, og det gjer Vegvesenet noko med.

Presidenten: Presidenten vil tillate to oppfølgings-spørsmål – først Bent Høie.

Bent Høie (H) [10:48:32]: Det første som skjedde ved regjeringsskiftet, var at Moderniseringsdepartementet endret navn til det mer diffuse Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Etter det er moderniseringsarbeidet i offentlig sektor blitt mer og mer uklart. MinSide er utsatt på ubestemt tid, og en ser nå stadig flere konkrete utslag av at publikum rammes av for lite fornying i offentlig sektor. Det er f.eks. 380 000 mennesker som må møte opp for å hente pass i dette landet.

Høyre har tatt til orde for at en skal sette seg to konkrete mål for åpningstider i offentlig sektor. De stedene som

har mange henvendelser, som f.eks. passkontorer og trafikkstasjoner, skal ha åpent til kl. 18 på hverdager og i noen tilfeller på lørdager. Andre steder med publikumshenvendelser skal ha telefonbetjening fram til kl. 18 på hverdager og være åpent fra kl. 10 til kl. 14 på lørdager. Da vi spurte ministeren om dette for noen få uker siden, fikk vi et klart nei til disse forslagene. Vil nå ministeren på ny vurdere om også hun vil være med på å ha to konkrete mål for bedre åpningstider i offentlig sektor?

Statsråd Heidi Grande Røys [10:49:44]: Denne statsråden har sagt positivt at vi skal sjå på utviding av opningstida i offentlig sektor. Det står i Soria Moria-erklæringa, og det arbeidet er vi i gang med. Noko av det kan gjerast innanfor gjeldande hovudtariffavtale, medan andre ting kan gå utover det som står der, og då gjeld det å gå i forhandlingar med partane.

No har vi gjort ein del forenklingarbeid knytt til hovudavtalen. Vi er i gang med lønsforhandlingar i staten, og det må vi få rydda på plass fyrst. Så begynner eg å snakke med partane. Eg har varsla dei, og i haust begynner vi med det arbeidet som går på opningstider. Det er ikkje slik at vi berre kan trø nye og utvida opningstider ned over hovudet på dei som skal utføre jobben, nemleg arbeidstakarane våre. Den beste omstillinga får ein når arbeidstakarane er med på omstillinga.

Vi har allereie nokre positive prøveprosjekt. Blant anna har vi enkelte passkontor som køyrer med utvida opningstid i dag. Eg har utfordra NAV-etaten på at når ein no spikrar ein ny etat, er det heilt opplagt at ein må sjå på opningstida. Så her er arbeidet under fullt trykk. Mange gode prosjekt vil kome.

Presidenten: Jan Sahl – siste oppfølgings-spørsmål.

Jan Sahl (KrF) [10:51:00]: Det er synd at det må slike sterke medieoppslag til før en offentlig etat griper inn og setter i gang tiltak. Det vi har sett i avisene i det siste, overnattinger i bil for å få skilter til bilen, er nokså rystende lesning etter mitt skjønn.

Vi er klar over at dette er samferdselsministerens område, men jeg ser av svar som er kommet på spørsmål som er stilt av brukere, at det er snakk om å sette i gang en prosess med å ansette nye folk. Det vil ta tid. Nå har fornyingsministeren sagt noe om strakstiltak her, og jeg vil bare benytte denne anledningen til på nytt igjen å understreke viktigheten av at vi får strakstiltaka på plass fort, slik at vi kan ta unna og slipper nye medieoppslag som dem vi har hatt i det siste i denne saken.

Statsråd Heidi Grande Røys [10:51:59]: Her er det all grunn til å tru at Vegvesenet hadde gripe fatt i saka før Aftenposten skreiv om ho i går.

Som eg var inne på, har eg nemnt å ta i bruk utvida opningstid og det å auke dei såkalla drop in-kontrollane som har vore gjennomførte dei seinaste dagene, bl.a. i Drammen. Så her har ein starta eit arbeid nettopp fordi ein såg at ein hadde kapasitetsproblem. Det er ikkje slik at ein må ha store avisoppslag for at noko skal skjje. Statens vegve-

sen såg at her hadde dei ei utfordring. Dei greip fatt i ho. Dei har gjort ein analyse og sett i gang tiltak på kort sikt, og heilt opplagt er det sett i gang tiltak på lang sikt. Ein oppfordrar dei som står i kø, om å ta kontakt med regionane for å prøve å finne ei løysing på sitt problem så snart som mogleg. Men, som eg sa, det er ikkje alle situasjonar ein kan sjå på førehand. Og auken i bruktbilimport som vi har hatt, var ikkje nødvendigvis veldig lett å føresjå.

Presidenten: Vi går vidare til neste hovedspørsmål.

Odd Einar Dørum (V) [10:53:04]: Jeg har et spørsmål til justisministeren.

Noe av det alvorligste som kan skje en rettsstat, er at organisert kriminalitet tar grepet på oss. Den norske rettsstaten har stilt opp mot dette. Det som skjedde i Stavanger, og det som har skjedd en rekke andre steder, har rettsstaten stilt opp mot, på rettsstatens grunn. Det er all mulig grunn til å takke alle dem som har gjort en innsats her. Men det er også til ettertanke at i den samme periode – og vi får klype oss i armen og håpe at det skal vare – som vi ikke har hatt mange alvorlige hendelser, har det vært desto flere grove og væpnede ran i vårt naboland Sverige. Det er stjålet penger i størrelsesorden en halv milliard til en milliard kroner, og det er grovt.

Det gjorde et inntrykk på meg da jeg leste Regjeringens Soria Moria-erklæring og ikke fant et ord om organisert kriminalitet. Men jeg legger til grunn at en justisminister raskt kommer i kontakt med slike spørsmål og også aktivt vil forholde seg til det.

Så min undring gjelder hva justisministeren – etter å ha hatt muligheten til å prøve et særdeles omfattende og krevende arbeidsfelt et halvt år – nå tenker om den trusselen den organiserte kriminaliteten representerer. Hvilke grep ser han for seg at vi må ta for å møte den, og kan han fylle ut de ordene som ikke står i Soria Moria-erklæringen, slik at norske borgere kan få trygghet for at det som skjedde i forbindelse med NOKAS-ranet, har vi som samfunn evne til å reagere mot? Jeg har i en tidligere rolle i mitt liv opplevd at det var bred støtte til det.

Det må også være slik, som et signal til den sittende justisminister, at han selvfølgelig vil ha bred støtte når han mobiliserer for å sørge for at borgerne ikke krenkes av det den organiserte kriminaliteten gjør.

Så jeg ber justisministeren utfylle de manglende ordene i Soria Moria-erklæringen.

Statsråd Knut Storberget [10:55:05]: Aller først må jeg uttrykke begeistring over at Soria Moria-erklæringen leses nøye. Det er et godt dokument. Når det står i Soria Moria-erklæringen at man ønsker å skape mer trygghet i samfunnet, at man ønsker å redusere kriminaliteten og å få opp oppklaringsprosenten, er det særlig med sikte på organisert kriminalitet. Det er ingen tvil om det.

Det som er hovedutfordringen, etter min mening, som jeg har lært etter et halvt år i Justisdepartementet, er at det nytter ikke bare med gode handlingsplaner og gode lovbestemmelser. Vi er avhengige av å få gjort arbeidet langt mer operativt for å komme på innsida. Jeg sier ikke at den

forrige regjeringa ikke bidrog til å gjøre det operativt, for jeg syns vi kom et stykke på vei, og det var stor grad av politisk enighet rundt de tiltakene som ble foreslått, men vi har betydelige utfordringer i forhold til å gjøre arbeidet mer operativt. Vi ser at det nytter når vi gjør det, og påpekningen om forholdet mellom grove ran i Norge og i Sverige kan være et eksempel på at den enorme satsinga som har vært gjort i forhold til NOKAS-saken, har virket.

Regjeringa ønsker sjølsagt å fortsette den satsinga som ligger helt konkret opp mot NOKAS-saken. Den skal føres helt i mål, ikke bare til siste rettsinstans. Den skal også føres inn i soning og forvaring. Vi trenger bl.a. å styrke Ila med sikkerhetsmidler, og det vil vi gjøre. Vi vil følge opp arbeidet og komme til Stortinget med nødvendige proposisjoner og bevilgningsforslag i forhold til det.

Jeg mener også at det er nødvendig å styrke politiet. Én av grunnene til at vi styrket politiet, som jeg sa i sted, med 90 mill. kr utover den forrige Regjeringas budsjett, var nettopp for å være mer i stand til å avdekke hverdagskriminalitet, som noen velger å kalle den, men også det som vi definerer som organisert kriminalitet. Og la meg bare ile til og si her: Det som vi karakteriserer som hverdagskriminalitet, henger sammen med mye av den organiserte kriminaliteten. De hverdagskriminelle er ofte den organiserte kriminalitetens løpegutter. Derfor er det maktpåliggende for oss i den nye regjeringa å få avdekket mer av denne hverdagskriminaliteten og få flere ut av sirkulasjon. Raskere straffesaksbehandling og å få bort soningskøen er også et anslag mot den organiserte kriminaliteten.

Så vil jeg også nevne den satsinga som Regjeringa har gjort i forhold til hvitvasking. Her har vi gode regler, men vi har ikke hatt mennesker til å kartlegge hvitvasking. Det har vi bevilget mer penger til, for hvitvasking er pulsåren i den organiserte kriminaliteten.

Odd Einar Dørum (V) [10:57:18]: Jeg er veldig glad for at statsråden supplerer Soria Moria-erklæringen, for den er ikke noe hyllestdokument for å bekjempe organisert kriminalitet. Men statsrådets svar til meg gir fornuftige ansatser til hva man kan gjøre. Det var jo derfor jeg spurte. Jeg spurte ikke om dette for å sensurere et dokument. Jeg spurte for å etterlyse nettopp det som jeg langt på vei har fått svar på, at man er villig til å holde trykket oppe. Jeg vil understreke den støtten som statsråden kan regne med å ha, tror jeg, når det gjelder å følge NOKAS-saken i mål.

Min uro, for å tegne den på det planet der jeg synes den hører hjemme – og jeg har alltid hatt undring som norsk politiker og borger – er: Kommer det en ny generasjon etter den gruppen som vi tok tak i i forbindelse med NOKAS-saken? Kan vi risikere at norske grupper på en enda råere og tøffere måte enn det vi har sett i noen saker, allierer seg med utenlandske grupper? Og kanskje sterkest av alt: Hvilke tanker har justisministeren om det jeg vil kalle for den russiske mafiaen, som nettopp spesialiserte seg på det vi kaller den tredje bølgen – å korrumpere folk i det små, for så å ha korrumpert så mange at man tar strupetak på samfunnet? Det er dette som uroer meg. Jeg hå-

per at justisministeren fortsetter med å utfylle Soria Moria-dokumentet.

Statsråd Knut Storberget [10:58:30]: Jeg er glad for å få disse spørsmålene, for det gir meg anledning til å si hva vi gjør i forhold til dette. Dette er ting vi sjølsagt tar på høyeste alvor.

Jeg nevnte det med hvitvasking i sted. Stortinget har vedtatt regler i forhold til hvitvasking, der finansinstitusjoner skal rapportere inn til en hvitvaskingsenhet ved Økokrim. Det er klart at den satsinga som den nye regjeringa gjorde i forhold til å etablere elleve nye stillinger, er viktig, slik at man får undersøkt de mistenkelige transaksjonene. Man ser at det er store pengestrømmer, som bl.a. ligger som en pulsåre i forhold til organisert kriminalitet.

Jeg vil også nevne metodebruk. Vi er helt avhengige av ikke bare å vedta regler om nye metoder, men også av at vi faktisk setter politiet i stand til å bruke de nye metodene. Her må vi antagelig gjøre en betydelig operativ innsats.

Når det gjelder de russiske forhold, vil jeg peke på at en av de største utfordringene vi har – og det har jeg allerede sagt mange ganger som justisminister – er at vi er nødt til å utvide det internasjonale samarbeidet. Det gjelder både etterretning og etterforskning, men også muligens i forhold til dom. Her har jeg sjøl tatt et initiativ til å reise spørsmålet om vi kan se for oss bl.a. et nordisk statsadvokatembete i forhold til bekjempelse av organisert kriminalitet.

Presidenten: Av hensyn til antall hovedspørsmål vil presidenten også her akseptere kun to oppfølgingsspørsmål.

Jan Arild Ellingsen (FrP) [10:59:58]: At statsråden er opptatt av operative tiltak, setter jeg stor pris på. Det høres bra ut, og det er helt klart en nødvendighet. Jeg registrerer også at statsråden sier at de 90 mill. kr til styrking er veldig bra, men jeg synes det er lite i forhold til de 250 millioner kroner som var året før – dette er vi sikkert politisk uenige om.

En annen ting som er viktig i sammenheng med bekjempelse av organisert kriminalitet, er politiets adgang til å møte denne type kriminalitet på en forsvarlig og god måte. Jeg har oppfattet at statsråden har vært litt variabel når det gjelder f.eks. ting som personlig verneutstyr. Jeg oppfatter at statsråden sier at det skal man ta innenfor eget budsjett, at det skal politiet selv finne ut av – og jeg har oppfattet at statsråden i andre sammenhenger har sagt noe annet. Det er slik at hvis vi forventer at politiet som førstelinjetjenestemenn skal stå ute og møte den tøffeste av den tøffe kriminaliteten, så må jo forutsetningen være at de gjør det i visshet om at de har best mulig utstyr, og at de har lovmessig dekning. Det bekymrer meg at de i dag i stor grad mangler personlig verneutstyr. Jeg vil utfordre statsråden nå på å støtte opp om et investeringsbudsjett til politiet.

Statsråd Knut Storberget [11:01:05]: Det var altså 90 mill. kr vi styrket politibudsjettet med, og det kom jo i

tillegg til den styrkingen som var gjort i tidligere år, og som bl.a. Fremskrittspartiet har ære for. Det har jo bidratt til at en god del politidistrikt nå rapporterer om at man faktisk føler at man har hodet over vannet, og da får jo Fremskrittspartiet og den nåværende regjeringen ta noe av æren for det. Og når jeg sier «hodet over vannet», er det faktisk også fordi flere politidistrikt nå rapporterer inn at man er i ferd med å bytte ut sin bilpark, man er i ferd med å få opprustet sikkerhetsutstyret sitt, og man er også i ferd med å få bemannet listene slik at man får tilstrekkelig bemanning. Det må vi glede oss over. Så denne litt svart-hvitt-tenkingen, at politiet ikke skulle ha verneutstyr, som spørrener sier, er ikke riktig. Men vi ønsker oss en fornyelse av utstyret. Og jeg registrerer også når jeg er ute og reiser, at mange politimestere rapporterer inn til oss og sier at det er man i ferd med å få til. I Trondheim, f.eks., rapporteres det om at de har økt investeringsbudsjettet sitt opp mot 4 pst. Og der er jeg klar: Jeg mener at det ikke er nødvendig, eller riktig, med et eget investeringsbudsjett, men at politiet faktisk best prioriter dette selv.

Presidenten: Trond Helleland – til oppfølgingsspørsmål.

Trond Helleland (H) [11:02:17]: Kampen mot organisert kriminalitet var en av de viktigste arbeidsoppgavene til den forrige regjeringen. Kontant reaksjon, effektiv etterforskning og stor ressursinnsats førte til en opprulling av det organiserte ransmiljøet i Norge, og NOKAS-saken ble oppklart.

Som representanten Dørum var inne på, står det ikke veldig mye om organisert kriminalitet – det står ingen ting – i Soria Moria-erklæringen. Men statsråden har jo nå forsikret om at dette er en kamp som tas på alvor. Statsråden snakker også om at det nå er viktig å være operativ, og nevner flere stillinger til Økokrim, tanken om et nordisk statsadvokatembete, osv. Hva med kompetansen i politidistrikter som er eksponert for kriminelle miljøer, miljøer som er i ferd med å utvikle seg, eller som allerede har blitt organiserte kriminelle miljøer?

Som tidligere justispolitikker får jeg fortsatt en del innspill fra politiet. Det er greit å snakke om verneutstyr og investeringer – men hva med kompetansen lokalt for å bekjempe den organiserte kriminaliteten? Hva gjør statsråden der?

Statsråd Knut Storberget [11:03:21]: Jeg svarer på de spørsmålene jeg får her i Stortinget, og når det blir reist spørsmål om verneutstyr, svarer jeg på det. Når det gjelder spørsmål om kompetanse, er det helt åpenbart at det er viktig. Men det er jo ikke slik at man når man utdanner nye politifolk, ikke utdanner folk i forhold til spørsmålet om hvitvasking, i forhold til organisert kriminalitet – snarere tvert imot: Det er jo nettopp disse feltene vi ønsker styrket kompetanse på.

Jeg har hatt dialog med både politistudentene og en rekke politidistrikter om nettopp hva man kan gjøre i forhold til å styrke kompetansen ikke bare på dette feltet, men også på de feltene som flere av spørrener har vært

opptatt av tidligere i dag, bl.a. vold i nære relasjoner og seksuelle overgrep mot barn. Der tror jeg det er helt nødvendig at vi får rustet opp kompetansesiden. Det vil vi gjøre gjennom vår kontakt med og den muligheten vi har i departementet i forhold til Politihøgskolen – styringen av den, og hva pensum skal inneholde – og ikke minst i forhold til de styringssignaler som går til politidistriktene.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Elisabeth Aspaker (H) [11:04:34]: Jeg vil stille spørsmål til justisministeren.

Justisministeren har i sine tidligere svar her i dag uttrykt bekymring og uttalt at han vil se på og vurdere hvordan barns rettssikkerhet kan styrkes. Høyre er imidlertid opptatt av hvordan hensynet til ofrene generelt bedre kan ivaretas. Det er en realitet at fokus innenfor justissektoren i altfor stor grad er rettet mot den kriminelle. Løslatelse fra soning er et kritisk tidspunkt i forhold til å forebygge ny kriminalitet og nye overgrep. For befolkning, offer og lokalsamfunn er det viktig at man kan føle trygghet for at løslatelse skjer på et tidspunkt der rehabiliteringen har kommet til et tilfredsstillende punkt.

Samspillet mellom kriminalomsorg, politi, helsevesen og kommuner er avgjørende viktig for å lykkes med rehabilitering. Bondevik II-regjeringen satset tungt innenfor psykiatri, og la stor vekt på at kommuner skulle bli i stand til å legge til rette for bolig og arbeid etter soning.

Jeg vil rette oppmerksomheten mot den betydelige ubalansen som er mellom den oppfølgingen og den oppmerksomheten den kriminelle får, og dem som rammes, nemlig ofrene. En slik ulikebehandling av ofrene betyr at strafferettspleien er på kollisjonskurs med befolkningen. Ofrene må sikres langt bedre hjelp og oppfølging og hjelp til rehabilitering.

Det er opp til retten å avgjøre om premissene for løslatelse foreligger. Imidlertid er det grunn til å reise spørsmål om det er riktig at det bare er hensynet til overgriper som skal tillegges vekt ved vurdering av tidlig løslatelse.

Jeg mener at både gamle og spesielt nye ofre blir glemt. Jeg vil nå utfordre justisministeren til å komme fra bekymring til handling. Overgripersaken i Brennpunkt i går aktualiserer denne problemstillingen, om ikke også ofrenes situasjon bør belyses når retten tar stilling til om en domfelt skal løslates.

Vil justisministeren ta initiativ til vurdering av hvordan ofrenes situasjon eventuelt kan bli belyst og vektlagt i rettslig sammenheng ved behandling av tidlig løslatelse?

Statsråd Knut Storberget [11:06:39]: Det kan jeg svare ja på, ut fra to forhold. For det første, som jeg signaliserte i sted, skal altså departementet nå gå gjennom hele forvaringsinstituttet og de særreaksjoner som gjelder i strafferettspleien. Det er et initiativ vi tok før angjeldende sak kom opp. Selv om loven bare har virket siden 2002, tror jeg det er viktig at vi foretar en slik vurdering for å se på mulige justeringer der hvor vi mener at det svikter.

Det forholdet spøreren nå tar opp, om man skal ta med fornærmedes vurdering, eller fornærmedes oppfat-

ning av hvordan allmennheten vil reagere ved en løslatelse, syns jeg er et viktig moment. Men jeg legger også merke til at mange av de fornærmede som i dag modig står fram i media – bl.a. familien til den avdøde polititjenestemannen i NOKAS-saken – ofte har et langt mer nyanisert bilde av hvordan man oppfatter dette, enn det vi politikere har. Vi har en tendens til å si at alt som gjøres for den tiltalte, på en måte er en fornærmelse mot den fornærmede. Jeg mener at bildet er mer sammensatt, at også fornærmede har all interesse av at man gjør hva man kan for å rehabilitere de domfelte, slik at de ikke begår ny kriminalitet. Det er det som er det gjennomgående fra de fornærmedes side. De sier at det viktigste for dem nettopp er å vite at det ikke skapes nye ofre. Derfor mener jeg at det ikke står i motstrid, det å sette inn tiltak mot den tiltalte og mot den domfelte samtidig som man også tenker på den fornærmede.

Jeg vil samtidig uttrykke enighet når det gjelder spørerens premiss, at vi i lang tid har fokusert mye på strafferettspleien når det gjelder kriminelle handlinger, og at den fornærmede, offeret for kriminalitet, har blitt stående litt igjen på stasjonen – vi har ikke vært flinke nok når det gjelder tiltak rettet mot fornærmede. Derfor gleder jeg meg til at vi i Justisdepartementet om noen få dager vil motta Fornærmedeutvalgets innstilling, hvor det vil være mange forslag til hvordan vi kan styrke fornærmedes rettsituasjon – i tillegg til de øvrige forslagene som Regjeringa satser på.

Elisabeth Aspaker (H) [11:08:48]: Jeg vil takke for svaret. Jeg imøteser at Stortinget så snart som mulig vil få seg forelagt en sak for å kunne gå inn i disse problemstillingene.

I relasjon til dette med å styrke offerets stilling: Det er en kjensgjerning at det ved enkelte domstoler er innført prøveordninger med personer som bistår ofrene i forbindelse med avvikling av rettsaker. Til nå har dette altså vært en prøveordning ved enkelte domstoler. Jeg vil spørre statsråden konkret: Når kan vi forvente at dette vil bli en landsomfattende ordning? Tilbakemeldingene så langt er at dette er en veldig viktig og verdifull støtte for dem som til nå har vært så heldige å kunne få den.

Statsråd Knut Storberget [11:09:30]: Det er ingen tvil om at Regjeringa har en ambisjon om at både rådgivningskontorene for voldsofre, som også står for vitnestøtte, og de helt konkrete vitnestøtteprosjektene rundt omkring i domstolene bør fortsette – og også bør bli permanente. Jeg har i løpet av dette halve året lært at jeg ikke skal forskuttere hva framtidige budsjetter vil vise, men dette ønsker vi å få på plass så raskt som mulig.

Jeg tror vi har en utfordring når det gjelder nettopp dette arbeidet: Vi må koordinere det, slik at vi ikke etablerer mange nye prosjekter hvor man egentlig gjør det samme. Det er i tillegg utrolig viktig at de fornærmede som i dag møter i retten, og som føler at de utsettes nærmest for et nytt overgrep, får langt bedre støtte enn det de tidligere har fått. Derfor har Regjeringa valgt å satse både på rådgivningskontorene for voldsofre og på de lokale vitnestøt-

teprosjektene som nå pågår, og som gir veldig gode resultater.

Presidenten: Presidenten ser på klokken – og vil tillate ett oppfølgingsspørsmål, fra Trine Skei Grande.

Trine Skei Grande (V) [11:10:50]: Jeg vil gjerne følge opp det siste spørsmålet som ble stilt – statsrådets forgjenger fokuserte jo mye på ofre – men jeg vil også følge opp det spørsmålet justisministeren fikk tidligere, fra Venstres representant Vera Lysklætt. Det gjelder små lokalsamfunns mulighet til å håndtere mange ofre, som vi ble opplyst om i går – å lage tverrsektorielle systemer rundt offeret knyttet til det enkelte offer heller enn å lage systemer som ofrene skal passe inn i.

Spørsmålet mitt er om statsråden denne gangen kan svare litt mer utfyllende på om han syns det er et poeng å lage systemer rundt ofrene istedenfor å lage systemer som ofrene skal passe inn i. Syns han det er et poeng å lage spesielle kriseteam knyttet til små lokalsamfunn hvor slike saker oppstår, og at det er viktig å fokusere på dette framover – eller vil han bare følge opp alt det gode hans forgjenger gjorde på området?

Statsråd Knut Storberget [11:11:57]: Når man påpeker min forgjengers gode innsats på dette området, viser det etter min mening at vi ikke har det nasjonale tomrommet som venstrerepresentanten Lysklætt beskrev i sitt hovedspørsmål. Det vil være veldig færlig å beskrive situasjonen som helt tom, for det er både bevilget mange penger og utøvd betydelig politisk innsats når det gjelder dette – fra alle partier. Vi er i stor grad enige om at dette er det viktig å løfte opp.

I arbeidet med Fornærmedeutvalgets innstilling syns jeg det er naturlig å ta med meg også de tanker som representanten Skei Grande nå gjør gjeldende. Men jeg tror også det er viktig at vi får ansvaret klart plassert når det gjelder de fornærmede. Derfor har jeg ivret for at vi skal få på plass rådgivningskontorene for voldsofre. Det er meningen at disse kontorene nettopp skal bidra til at man får trukket vekslers på det lokalsamfunnet som ofrene skal tilbake til, slik at man får koordinert mye av det arbeidet som faktisk kan gjøres. Vi ser at ute i lokalsamfunnene finnes det mange ressurser, både kommunalt og innenfor det frivillige, som vi fint kan dra nytte av når det gjelder voldsofres og andre kriminalitetsofres situasjon.

Jeg håper at dette er en debatt vi kan få satt i gang når vi kommer til Stortinget med resultatene av Fornærmedeutvalgets innstilling.

Presidenten: Stortinget går til det siste hovedspørsmålet i den muntlige spørretime.

Per Ove Width (FrP) [11:13:27]: Takk, president, for at jeg får stille spørsmål til forsvarsministeren, slik at hun ikke har kommet hit helt forgjeves i dag.

Jeg vil si følgende: I den senere tid har vi stadig kunnet lese og høre om en foruroligende utvikling i urolige områder i Afrika og andre steder rundt om i verden. Det viser

seg at man i militære, politiske og økonomiske konflikter trekker stadig flere uskyldige inn i sin maktutførelse.

Et spesielt alarmerende trekk er at det særlig i Afrika benyttes stadig flere barnesoldater. Dette er barn som trekkes inn i konflikter de er fullstendig uskyldige i og ikke har mulighet til å gjøre noe med. Mange av disse barna må utføre grusomme handlinger for å skape avstand til sine pårørende, slik at de må forholde seg til dem som benytter dem som barnesoldater, uten noen form for rettigheter eller oppfølging. Systematisk misbruk og manipulasjon gjør at disse barna blir til viljeløse mordere, fanget i en for oss uvirkelig situasjon. Disse barna er kjent for å være svært effektive soldater. De nøler ikke med å benytte svært bestialske metoder for å nå målet om å utrydde fienden.

I denne sammenheng ønsker jeg å spørre statsråden om hun mener at de norske soldatene Regjeringen ønsker å sende til Sudan, har den nødvendige opplæring, holdning og erfaring som skal til for å møte en så utradisjonell fiende som barnesoldater?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:15:01]: Representanten Width stiller et spørsmål om et svært alvorlig problem i Afrika, og som vi må møte på mange måter. Militærmakt alene kan ikke løse de problemene som er knyttet til barnesoldater i Afrika. Det må et bredt spekter av virkemidler til for at vi skal kunne få en mer stabil situasjon på det afrikanske kontinent.

Når det gjelder norske soldaters eventuelle engasjement utover det vi har i Afrika i dag – og Sudan er det området hvor vi ser det største behovet, fordi konflikten i Darfur kan spre seg i hele regionen, og det skaper bekymring ikke bare i Norge, men i andre europeiske land og i USA – har vi sagt at dersom det blir en FN-operasjon i Darfur i Sudan, vil Norge vurdere å bistå der dersom FN anmoder oss om det. Det er rimelig å anta at dersom det skulle bli en FN-operasjon i Sudan, vil vi bli anmodet om å støtte. Vi har tatt initiativ overfor våre nordiske naboland til eventuelt å danne en styrke sammen med dem, for å møte de utfordringene som måtte komme.

Per Ove Width (FrP) [11:16:46]: Det er positivt å kunne bidra til stabilitet ute i verden. Det er jeg helt enig i. Men jeg mener at vi først og fremst må tenke på våre egne soldater – hva de kan komme ut for. Og for å være helt realistisk: Er norske soldater trenet til å møte barn med våpen – og få valget mellom å drepe eller selv bli drept? Det er realiteten på slagmarken.

Så tilbake til soldatene: For soldatene vil det være en mye større barriere psykisk sett å skyte barnesoldater. I tillegg kan de psykiske reaksjonene som kommer etterpå, være så store for den enkelte soldat at de blir nesten umulige å takle. Norge er ikke kjent for å ta godt vare på soldatene som kommer tilbake etter å ha vært ute i internasjonale oppdrag. Kan statsråden si noe om hvordan hun har tenkt at disse soldatene skal bli tatt vare på i ettertid?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:17:48]: Jeg har lyst til å si at vi gjør svært store forberedelser før vi sender soldater ut i internasjonale operasjoner. Det er

helt åpenbart at hvis vi nå skal sende soldater til f.eks. Sudan, vil det kreve store forberedelser. Jeg har selv vært på Sjøkrigsskolen i Bergen og snakket med kadettene om hvilke situasjoner man møter, hvilke etiske dilemmaer man står overfor. Men det at det er barnesoldater i Afrika, kan ikke være noe argument for at vi som nasjon ikke skal bidra til å dempe den konflikten og forsøke å skape stabilitet på et kontinent som i mange tiår har vært preget av krig, sult og katastrofer.

Jeg har også lyst til å peke på at det er mange bistandsarbeidere i Sudan. Når Norge nettopp har sagt at vi føler en spesiell forpliktelse, er det fordi vi har en lang tradisjon for å bidra både med fredsarbeid og med bistand til dette landet.

Presidenten: Presidenten vil akseptere ett oppfølgingsspørsmål – Erna Solberg.

Erna Solberg (H) [11:19:10]: Statsråden sa nå nettopp at Norge vil bidra hvis det blir en FN-mandatert operasjon i Sudan. Den forrige regjeringen sa også at vi ville bidra hvis det ble en FN-mandatert operasjon i Sudan, men med én forutsetning, nemlig at det var for å opprettholde en form for fredsavtale – en løsning. Dagens aktuelle situasjon i Darfur er ikke slik. I dag er spørsmålet om en skal gå inn med FN-styrker for å skape en mer stabil situasjon – uten at partene er enige om det, og særlig fordi man egentlig ikke ønsker en FN-styrke med representanter fra vestlige land til stede for øyeblikket.

Jeg vil gjerne ha statsrådets vurdering av om Norge skal delta i en operasjon som er FN-mandatert, men hvor vi ikke er ønsket til stede av partene.

L o d v e S o l h o l m hadde her teke over presidentplassen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:20:21]: Vår regjering har sagt veldig klart at vi ikke vil gå inn i noen operasjon hvis den ikke har et klart FN-mandat eller en klar forankring i folkeretten.

Vi kjenner alle til situasjonen i Sudan, for det står om den i media hver dag. Man har ikke klart å komme til noen fredsavtale, som representanten Solberg riktig påpeker. Det er klart at partene må ville ha fred, og FN må også gjøre en beslutning om at man skal gå inn, for at vi også skal bidra der.

Den afrikanske union strever med dårlig økonomi og har mange utfordringer i dette området. Det er klart at vi vil måtte ta stilling til dette etter at FN har gjort en endelig vurdering.

Presidenten: Dermed er den munnlege spørjetimen over.

S a k n r . 2

Interpellasjon fra representanten Jan Sahl til samferdselsministeren:

«Transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Dagens trend med sterk økning i transportvolumet, for liten kollektivandel og for langsom innføring av ny teknologi er ikke bærekraftig. Dersom vi ikke ønsker å begrense reise-mengden, er vi nødt til å øke kollektivandelen og legge til rette for bruk av ny teknologi. Relevante virkemidler er blant annet endringer i avgiftssystemet som legger til rette for en mer miljøvennlig bilpark, samt virkemidler som skaper ytterligere økt vekst i kollektivtrafikken og en mer energieffektiv flytrafikk.

Har statsråden konkrete planer for hvordan vi skal lykkes med å skape en utvikling i transportsektoren som møter dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov?»

Jan Sahl (KrF) [11:22:44]: Det er et stort og omfattende tema som vi tar opp i denne interpellasjonen.

Kristelig Folkeparti ønsker med dette å fokusere på den enorme miljøutfordringen vi står overfor, og sette i gang en konstruktiv, konkret og helhetlig debatt om hvordan vi kan bidra til gjennomførbare løsninger. Vi må finne tiltak som skaper en utvikling i riktig retning. I dag går utviklingen i feil retning. Dagens utvikling i transportsektoren er ikke bærekraftig, dvs. at vi ikke lykkes med å møte dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. Miljøutfordringene er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy samt biologisk mangfold og kulturminner. Vi har valgt å fokusere mest på klimautfordringer her i dag.

Forvalteransvaret er helt grunnleggende i Kristelig Folkepartis politikk. Målet vårt er at vi skal klare å forvalte jorden på en riktig måte og sørge for en bærekraftig utvikling. Vi vet at vi deler dette målet med de fleste partier i Stortinget.

Til alle tider har jordens klima endret seg. Slike klimaendringer har fram til nylig hatt naturlige årsaker, som f.eks. forandring i solens styrke, endringer i jordens bane rundt solen og vulkanutbrudd. Men nå ser vi at menneskeheten for første gang står overfor en global klimaendring forårsaket av egne aktiviteter. Tegn på dette er bl.a. den globale middeltemperaturen, som har økt med om lag 0,6°C over de siste 150 år, og at nedbøren har økt med mellom 5 og 10 pst. over de nordlige breddegrader i løpet av de siste 20 år. Høy middeltemperatur på Svalbard denne våren peker også i samme retning.

Trusselen om raske og store menneskeskapte klimaendringer er en av de største samfunnstruslene vi står overfor i dag. Dersom vi ikke gjør noe med våre klimautslipp, vil vi kunne oppleve betydelige skader som følge av klimaendringer i det kommende tiår.

Utviklingen går i feil retning. Norges utslipp har økt kraftig gjennom 1990-tallet, og det er ventet at økningen vil fortsette dersom det ikke settes i verk tiltak for å redusere utslippene. I perioden 1990–2003 økte utslippene av klimagasser fra transportsektoren med hele 28 pst. Veitra-

fikken står for 19 pst. av nasjonale klimautslipp og transportsektoren samlet for 26 pst. Transportsektoren utgjør altså en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er økende. Denne utviklingen må vi snu, ikke bare ved å vedta enkelttiltak som kanskje bidrar litt, men ved å tenke helhetlig og strategisk og vedta en rekke tiltak som sammen utgjør en stor forskjell og snur utviklingen i riktig retning. Derfor er dagens interpellasjon så bred. Vi mener at en helhetlig debatt er nødvendig. Vi må sette enkelttiltak inn i en sammenheng, slik at ulike forslag ikke oppfattes som konkurrerende med andre gode tiltak. Vi trenger mange tiltak sammen og samtidig.

CO₂-avgiften, som ble innført i 1999, er det viktigste klimavirkemidlet i transportsektoren. Men hvilke andre tiltak er aktuelle? Hva kan vi politikere gjøre for å skape en såkalt bærekraftig utvikling?

En slags første strategi vi kunne velge, var å få folk til å reise mindre. Vi kunne vedta forbud mot forurensende bilbruk, vi kunne innføre kvoter for flyreiser, eller vi kunne forsøke på andre måter å få nordmenn til å reise mindre. Men Norge er et land med lange avstander, og utviklingen i samfunnet peker i retning av at folk trenger å reise mer. Og bilen er nødvendig for mange, spesielt i distriktene. Det samme gjelder flytrafikken. I mange regioner er fly det eneste reelle alternativ. Dette er viktige hensyn, som gjør at den første strategien nok ikke er den beste. Vi bør ha et mål om å redusere den unødvendige trafikken og kanskje til og med vurdere å etablere bilfrie soner eller hindringer for trafikk i byer der det er store problemer med forurenset byluft, slik det er gjort f.eks. noen steder i Oslo. Strategi nr. 1 er imidlertid vanskelig, og den er slett ikke fullgod alene.

Derfor har vi en strategi nr. 2, som går ut på å få folk til ikke nødvendigvis å reise mindre, men å reise på en annen måte. Vi må endre reisemønstrene. Hvordan stopper vi veksten i privatbilismen og flytrafikken? Hvordan skape vi nye reisemønstre?

Vi må samordne areal- og transportpolitikken for å redusere transportbehovene og legge til rette for bruk av miljøvennlige transportformer. Vi må legge til rette for at folk kan gå eller sykle dersom de ønsker det, ved å bygge ut sammenhengende gang- og sykkelveinett i alle større tettsteder. Vi må forbedre kollektivtilbudet slik at det utgjør et godt alternativ til bilen. Reisetid, regularitet, punktlighet og pålitelighet er avgjørende. Kollektivprisene må være så lave at det lønner seg å velge kollektivtilbudet framfor privatbilen. Vi bør sikre studentrabatt på alle kollektivtilbud og arbeide for å innføre et ungdomskort for alle under 20 år i all kollektivtrafikk, for å stimulere unge til gode vaner og til å reise kollektivt. En annen innfallsvinkel under strategien for å få folk til å reise på en annen måte er å legge til rette for at flere kjører sammen. Kristelig Folkeparti ønsker f.eks. å sette i gang prøveordninger der kollektivfeltene åpnes for privatbiler med mer enn tre personer og lukkes for minibusser med mindre enn tre personer. Det kan være en måte å få ned antallet biler på veiene på. Vi må forbedre togtilbudet, slik

at toget blir et attraktivt alternativ til både bil og fly. Ved å satse på jernbanen for å gjøre toget konkurransedyktig også i forhold til fly kan vi redusere klimautslippene betraktelig. I den sammenheng skal det bli veldig interessant å se resultatet av den pågående utredningen av potensialet for høyhastighetsbaner i Norge.

Så til den siste strategien, nemlig ny teknologi. Samtidig som vi setter inn tiltak for å stoppe veksten i privatbilismen og flytrafikken, og samtidig som vi forsøker å endre reisemønstret, må vi ta i bruk ny teknologi i de bilene, bussene, trikkene og flyene som vi skal benytte oss av i framtiden. Det er ikke nok bare å få litt mer miljøvennlige biler og litt mer miljøvennlig drivstoff, vi må over på alternativt drivstoff og finne nullutslippsløsninger. Kristelig Folkeparti har lenge arbeidet for dette, og vi har programfestet at vi vil styrke innsatsen for å utvikle og ta i bruk nullutslippsteknologi i transportsektoren.

Det er ekstremt viktig å styrke forskningsinnsatsen for å komme fram til flere miljøvennlige drivstoffalternativer. Samferdselsdepartementet har støttet forskning på miljøvennlig drivstoff og teknologi helt siden 1991. De siste årene er bevilgningene økt betraktelig. Den forrige regjeringen la stor vekt på å støtte forskning på alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, først og fremst prosjekter som har som formål å legge til rette for bruk av nullutslippsteknologi i transportsektoren – spesielt hydrogen, brenselcelleteknologi og biodrivstoff.

Vi håper at den sittende regjering følger opp og øker budsjettposten ytterligere. Behovet for støtte til denne forskningen er ikke mindre nå enn før, tvert imot. Det er utrolig spennende det som skjer innenfor sektoren, og mulighetene for norsk næringsliv er mange og gode. Blant annet arbeides det med å utvikle biodrivstoff av norsk skog. Noen har lansert Union-anlegget i Skien som aktuelt for produksjon av syntetisk diesel. Det er derfor behov for at budsjettposten Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport økes ytterligere.

Staten kan også bidra til å framskynde utviklingen på området ved å gi gode generelle rammevilkår, spesielt via avgiftspolitikken. Vi vet at den sittende regjering for tiden arbeider med dette og vurderer mulighetene for endringer i avgiftssystemet. Jeg vil vente med å si mer om avgiftssystemet til jeg har hørt ministerens innlegg om de utsiktene som det er lagt til rette for.

Det er viktig at vi også vurderer reguleringer og hensiktsmessige forhold innenfor avgiftssektoren, f.eks. ved å følge SFTs forslag om å innføre et omsetningspåbud for biodrivstoff. Like før regjeringsskiftet i høst foreslo daværende samferdselsminister Torild Skogsholm at oljeselskapene skulle pålegges å selge en viss andel biodrivstoff. SFT foreslår at påbudet utformes slik at oljeselskapene og andre som selger drivstoff, pålegges at to volumprosent av total omsetning av drivstoff til veitrafikken i 2007 skal bestå av biodrivstoff, stigende til fire volumprosent i 2010. Vi håper Regjeringen velger å følge opp dette initiativet.

Til slutt: Kristelig Folkeparti mener at vi må innse alvoret i klimasituasjonen. Transportsektoren utgjør i dag en av de største miljøutfordringene i verden. Vi må være

bevisst på situasjonen og se på helhetlige tiltak, ikke bare innføre enkelttiltak. Vi må kombinere de tre strategiene jeg har pekt på. Hvis vi kan få til det, kan det bli lysere utsikter for klimasituasjonen i verden framover.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:33:11]: Skal me lukkast i å skape ei utvikling som møter både dagens og morgondagens behov i transportsektoren, må me – slik dagens regjering gjer – satse på fleire frontar. I Soria Moria-erklæringa er det nedfelt ambisiøse målsetjingar på miljøområdet, både det som gjeld transportsektoren, og det som gjeld andre sektorar. Me må sjølvstgjort sjå alle område i samanheng.

Overgang til miljøvenlege drivstoff, miljøvenlege køyretøy, satsing på kollektivtrafikk der det er grunnlag for å satse, og ei auka satsing på veg i dei delane av landet der kollektivtrafikk ikkje kan verte eit fullgodt alternativ, er strategiar for Regjeringa på miljøområdet.

Regjeringa er no i gang med å utarbeide sektorvise klimahandlingsplanar. Hovudføremålet med dei sektorvise klimahandlingsplanane er å identifisere dei kostnadseffektive utslppsreduksjonane på den einskilde sektoren som med dagens verkemiddelbruk ikkje vert gjennomførte. Regjeringa kjem tilbake til Stortinget med forslag til sektorvise klimahandlingsplanar våren 2007.

Det er ingen tvil om at det på miljøområdet er klimaet som er den store utfordringa. Det er rett, som representanten Sahl sa, at transportsektoren her er ein bidragsytar, saman med andre som må ta sin del av ansvaret med å redusert klimautsleppa. Det er Regjeringa i gang med.

I budsjettforslaget frå Bondevik II-regjeringa låg det inne ei auka satsing på kollektivtransport. Regjeringa auka satsinga på kollektivtrafikken ytterlegare i forhold til Bondevik II-regjeringas forslag gjennom 220 mill. kr i auka løyvingar til jernbana og til riksvegferjene. I tillegg gjer kraftig auke i løyvingane til kommunesektoren det mogleg med auka satsing på lokal kollektivtransport i kommunane og fylkeskommunane.

Satsinga syner no resultat, m.a. i Oslo, der kollektivtrafikken er auka med 11 pst. dei tre fyrste månadene i år samanlikna med same periode i 2005. Det er òg ei positiv utvikling for jernbana. Godstransporten auka kraftig, og har marknadsdelar på mellom 50 og 80 pst. på dei tyngste strekningane. Det er svært positivt og i tråd med Regjeringas målsetjingar. Det har òg vore auke i persontransporten med tog.

Noreg er eit av dei få landa i verda som har CO₂-avgift for luftfart, og i budsjettet for 2006 vart satsen dobla. Annan transport har òg CO₂-avgift, og bensin har den høgaste satsen. Dette er eit effektivt verkemiddel for å redusere klimagassutsleppa.

Regjeringa tek sikte på å leggje fram forslag til omlegging av bilavgiftene i meir miljøvenleg retning i budsjettet for 2007, og er i gang med arbeidet. Det vert m.a. vurdert å innføre ein CO₂-komponent i eingongsavgifta.

Samferdselsdepartementet har dei seinare åra auka satsinga monaleg når det gjeld stønad til utvikling av alternative drivstoff og miljøvenleg teknologi. Over Samferdselsdepartementets budsjett for 2006 er det løyvt

22,3 mill. kr til stønad for prosjekt knytte til utvikling og bruk av alternative drivstoff og miljøvenleg teknologi i transportsektoren.

Totalt vart det i 2005 gjeve tilsegn om 48,6 mill. kr over tre år. Ein stor del av dette går til prosjektet HyNor. Fordelt på tre ulike delprosjekt vert den totale løyvinga på om lag 30 mill. kr, dvs. at fyrste del av hydrogenvegen mellom Oslo og Stavanger kan etablerast, og dei fyrste hydrogenbilane kan rulle på vegane i 2006.

Det er vel ikkje noka hemmelegheit for dei som følger med i media, at finansministeren har varsla eit avgiftsfri-tak for hydrogen. Det vil gjere det meir attraktivt å satse på hydrogenbilar, på ein framtidsretta og miljøvenleg bilpark, som igjen vil bidra til å redusere klimautsleppa. Men òg fleire andre interessante prosjekt har fått støtte, m.a. prosjekt som vil kunne stimulere til utvikling av lønsam produksjon og bruk av biodrivstoff i Noreg samt demonstrasjon av brenselcelleteknologi i sjøfarten, der det er eit stort potensial i å redusere utsleppa gjennom forbedra teknologi.

For denne Regjeringa er samferdsel ein viktig bit av det å byggje landet, men det skal me gjere både med tanke på generasjonen i dag og generasjonar i framtida. Difor aukar me satsinga på miljøvenleg teknologi, me gjennomfører utskifting av riksvegferjer med nye gassferjer, me støttar utvikling av hydrogen som energiberar i transportsektoren, og me arbeider aktivt for å utvikle og auke bruken av miljøvenlege køyretøy. Me kjem òg til å innføre verkemiddel som skal gjere det lønsamt å velje lavutslpps-bilar.

Det kan verte vurdert tilgang til kollektivfeltet, som representanten Sahl nemnde, men eg vil åtvare mot den vinklinga som Sahl har. Om me opnar kollektivfeltet for personbilar med meir enn tre passasjerar, kan det føre til at det som kollektivfeltet er laga for – nemleg kollektivtrafikken – får problem med regulariteten, og det vil vere noko av det dumaste me kan gjere. Om det er noko me ynskjer, er det at bussar og kollektivtrafikk elles skal vere i rute, så passasjerane kan stole på at dei kjem fram til jobb og anna i rett tid. Akkurat dette er denne statsråden kanskje noko skeptisk til.

Me satsar på at fleire skal gå og sykle til jobben, i tråd med Soria Moria-erklæringa. Me jobbar i lag med Oslo kommune for å få ei større satsing på gang- og sykkelveggar i Oslo, som kanskje er den største utfordringa. Det som no står igjen, er både kostbart og vanskeleg å byggje ut. Eg kjem i nærmaste framtid til å ha eit møte med Oslo kommune om akkurat det, der òg statsministeren vil delta, for dette er eit område me er svært opptekne av. Me ynskjer òg å få i gang igjen sykkelnettverket mellom dei større byane i landet, for å sjå korleis ein kan samarbeide, lære av kvarandre og stimulere kvarandre til å byggje gang- og sykkelveggar. Det er ikkje berre i byane det er aktuelt. Eg kan nemne Lesja kommune, som eg av og til dreg fram, der ein ved dugnadsarbeid – gratis grunn frå grunneigarar, kommune, fylkeskommune og stat – i lag byggjer gang- og sykkelveg gjennom heile kommunen. Der er E6, som er ein sterkt trafikkert veg, einaste vegen tvers gjennom ein langstrakt kommune.

Denne Regjeringa arbeider på mange felt for å sikre at me intensiverer satsinga på transportsektoren i dag. Det hastar, for det har vore eit forsømt felt. Samferdsel har tapt på statsbudsjettet i mange år. Det hastar med at folk i dette landet får ei betre satsing på samferdsle, men me gjer det heile vegen med eit mål for auge, nemleg at våre barn, barnebarn og etterkommarar skal ta over eit samfunn som både er godt utbyggt infrastrukturmessig og har eit miljø som er berekraftig for framtida.

Jan Sahl (KrF) [11:41:34]: Jeg takker for svaret, og jeg er glad for å registrere og konstatere at samferdselsministeren er offensiv i forhold til de utfordringene som vi står overfor i transportsektoren når det gjelder miljøproblematikken.

Jeg vil understreke at også for Kristelig Folkeparti er samferdsel en viktig bit av det å bygge landet. Vi vil ønske økte bevilgninger til samferdsel hjertelig velkommen. Som ministeren understrekte, er det uhyre viktig at de tiltakene vi setter i verk, følges opp og støttes ved en bred satsing på at vi skal ha miljøforurensningen fra transportsektoren ned. Jeg konstaterer at vi i stor grad er enige om tiltak og virkemidler. Vi venter i spenning på revidert nasjonalbudsjett, eventuelt budsjettet som legges fram til høsten, når det gjelder de avgiftsendringene som kommer, i forhold til både drivstoff og miljøvennlige biler.

Jeg konstaterte at det på ett område var en nyanseforskjell mellom Kristelig Folkeparti og statsråden, og det gikk på hvem som skal slippe til i kollektivfeltet. Vi er også tilsvarende bekymret for at kollektivfeltet kan komme til å fylles opp, men vi synes det er feil at det er størrelsen på bilen som skal avgjøre om du skal få lov til å kjøre i kollektivfeltet eller ikke – bare du har den rette biltypen kan du altså kjøre der, selv om du sitter alene i bilen. Vi ønsker å endre på det ved å få vekk dem som kjører alene, og heller ha et forsøk hvor en prøver å slippe til dem som kjører miljøvennlig, dvs. at det er minst tre passasjerer i bilen. Jeg innser selvfølgelig at det kan være litt vanskelig å føre kontroll med det, men som et prøveprosjekt synes jeg det kunne ha vært interessant.

Ellers er hovedtanken for oss at vi her må satse på et bredt felt. Vi trenger mange tiltak som vi må få i gang sammen, og samtidig. Det vi har lansert når det gjelder de tre såkalte strategiene, går ut på å legge til rette for at folk tenker seg om når de skal legge ut på reise, at vi får en oftestlig tilrettelegging både når det gjelder arealplanlegging, gang- og sykkelveier og kollektivtrafikk, og at vi setter i gang forskning og utvikling og legger til rette for et avgiftssystem som fremmer miljøvennlig transport. Makter vi dette, tror jeg nok vi kommer til å se endringer i miljøet i våre områder.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:44:52]: Eg er glad for Kristeleg Folkeparti sitt engasjement for ei framtidsretta satsing på samferdsel, og eg trur at det er mogleg å få til eit godt samarbeid mellom Regjeringa og Kristeleg Folkeparti på desse områda. Eg vil sjølvsagt vurdere Kristeleg Folkeparti sitt innspel om eit prøveprosjekt i forhold til å tillate personbilar med meir enn tre passasjerar i kol-

lektivfelte, men motførestellinga mi gav eg uttrykk for i innlegget mitt.

Eg trur det vert ein vanskeleg diskusjon å gå inn på å leggje restriksjonar på folk sine reisevanar. Me har hatt ein velstandsauke i Noreg som eg trur me alle er glade for, og Stortinget og ymse vekslande regjeringar har sjølvsagt i stor grad vore med på å bidra til det. Den aukande velstanden har også ført til aukande reiseaktivitet. Men eg trur det er rett å reise ein debatt som gjer folk meir medvitne på korleis dei reiser, men derifrå til å leggje restriksjonar på reise-mønstret er nok eit stykke frå denne statsråden sine tankar. Tvert om ser eg på mi og Regjeringa si oppgåve som at me skal leggje til rette for å gjere kvardagen enklare for folk. Men me skal sjølvsagt innrette politikken vår slik at det å gjere kvardagen enklare også kan vera at folk gjer dei retta vala ut frå det som er bra for den enkelte – som å leggje til rette for at kollektivtrafikktilbodet er så godt at folk vel det fordi det faktisk gjer kvardagen enklare.

Når det gjeld satsinga på FoU, som vart nemnt no, er det eit område som eg rett nok ikkje nemnde i innlegget mitt, men som eg er svært oppteken av. Eg har hatt møte både med Transportøkonomisk institutt og, seinast, med leiargruppa i Forskringsrådet, der me gjekk gjennom dei prosjekta som Samferdselsdepartementet har. Det er mange og store prosjekt som tida ikkje tillèt at eg går inn på, men sjølvsagt også prosjekt som går inn i den diskusjonen me har i dag, nemleg om korleis me kan nytte ny teknologi og utvikle ny kunnskap som vil hjelpe oss til å utvikle den framtidsretta satsinga me ynskjer innafor transportsektoren.

Torstein Rudihagen (A) [11:47:36]: Lat meg fyrst få seie at det er prisverdig av representanten Sahl å ta opp spørsmål knytte til transportsektoren og miljøbelastningar. Mitt inntrykk er at representanten Sahl og Kristeleg Folkeparti har mykje til felles med den raud-grøne regjeringa på dette politikkområdet. Etter å ha lytta til Sahls innlegg vil eg gjerne invitere Sahl til eit samarbeid med dei raud-grøne om samferdselspolitikken. Sahl peikte på ei rekkje tiltak for å gjere transportsektoren meir miljøvennleg. Det er det absolutt grunn til å følgje opp, og det sa jo også statsråden i sitt innlegg.

Når det gjeld bruken av kollektivfelt, må eg seie som statsråden at sjølvsagt ønskjer vi å ha som incitament at ein skal bruke meir miljøvennlege bilar, men samtidig kan ein ikkje sprengje kapasiteten i kollektivfelte, for da vil det gode bli det bestes fiende.

Eg trur at det fokuset som den raud-grøne alliansen har på både kollektivtrafikk, på miljøvennleg transport og på jernbanesatsing, er meir likt det som Kristeleg Folkeparti står for, enn det som enkelte andre parti står for med ein-sidig fokus på vegutbygging, på høge bensinprisar og på for høge bilavgifter.

I Soria Moria-erklæringa er regjeringspartia veldig tydelege på at mange former for transport medfører miljøproblem. Forbrenning av olje og gass fører til klimagassutslepp. Vegtrafikken er den dominerande kjelda til lokal luftforureining og støy. Derfor vil regjeringspartia føre

ein aktiv politikk for å sørge for at folk ikkje blir utsette for helseskadeleg forureining. Vi seier også at dei nasjonale måla for luftkvalitet skal liggje fast.

I tillegg meiner vi at Regjeringa må utarbeide ein strategisk handlingsplan for å innfri det nasjonale støymålet innan 2010. Det betyr å redusere støyplagene med 25 pst. i forhold til 1999-nivået. For mange menneske som i dag får problem som følgje av støy, vil dette bety veldig mykje.

Fleirtalsregjeringa har varsla ein gjennomgang av avgiftssystemet for bilar, som òg statsråden var innom, og ho sa at dette vil komme i samband med statsbudsjettet for 2007. Vi ønskjer altså å innrette systemet på ein slik måte at det vil lønne seg å kjøpe miljøvennlege og sikre bilar. Det ligg jo da til rette for at vi innfører eit CO₂-element i eingongsavgifta, slik at bilar med små utslipp vil bli prefererte. Dette er ei avgiftsomlegging som har vore på gang lenge, og Arbeidarpartiet bad fleire gonger i førre periode om ikkje den sitjande regjeringa kunne komme med ei endring i avgiftssystemet.

For å dempe presset på vegnettet og redusere utslappa frå biltrafikken er det heilt avgjerande at vi byggjer ut kollektivtrafikken slik at den er moderne, attraktiv og brukarvennleg. I statsbudsjettet for 2006 brukte vi 200 mill. kr til såkalla særskilde tiltak til kollektivtransporten. Dette er pengar som går til små og store tiltak, der det blir lagt til rette for betre kollektivtrafikk i våre mest befolkningstette område. I tillegg fekk fylkeskommunane eit betydeleg økonomisk lyft gjennom auke i overføringane til kommunane. Nokre av desse 5,7 milliardar kr vil nok òg bli brukte til å gjere kollektivtrafikken enda meir attraktiv. Særleg i Oslo, der Arbeidarpartiet, SV, Kristeleg Folkeparti og Venstre har pressa byrådet til å føre ein god politikk når det gjeld kollektivtrafikken, ser vi gode resultat. Stadig fleire reiser kollektivt, og i tida framover vil det bli opna nye T-banestrekningar og sett inn nytt og moderne materiell. Ei slik satsing vil sannsynlegvis føre til endå fleire kollektivreisande i framtida.

Elles er eg absolutt einig i at det må leggjast mykje betre til rette for syklistar, for tilrettelegging for sykkel har vore eit forsømt område gjennom mange år. Heldigvis er det no mykje større merksemd og fokus på dette området.

I ein debatt om transportsektoren og miljøet er det vanskeleg å komme utanom jernbanens betyding. Kvar einaste dag fraktar NSB 120 000 passasjerar inn og ut av Oslo. I denne salen er det frå Stortingets nest største parti fremma forslag om betydelege kutt for NSB, kutt i storleiken 2 milliardar kr. Slike kutt ville ført til ei raseringen av togtilbodet i austlandsområdet, med den konsekvensen at fleire ville blitt tvinga over til privatbil. Det er veldig viktig at vi står saman om den auka jernbanesatsinga og kollektivsatsinga.

Bård Hoksrud (FrP) [11:53:08]: Etter å ha hørt foregående taler hadde jeg tenkt å starte med å si at jeg opplever at interpellanten og dagens regjering ønsker en forholdsvis lik utvikling, hvor man ved bruk av pisk kan få folk bort fra å bruke bilen som transportmiddel til og fra jobb osv. Fremskrittspartiet ønsker heller å ha en annen

tilnærming til hvordan vi skal løse de utfordringene vi står overfor, og de problemstillingene vi ser. Vi tror at utbygging av infrastruktur og det å se på avgiftssystemet er tiltak som er viktige hvis man skal gjøre noe med de utfordringene man ser i forhold til miljøproblematikken.

Jeg synes også det er viktig å ha med seg når man prater om at kollektivtransport er veldig viktig, at det faktisk er mange barnefamilier som har flere barn, og som er avhengige av å levere barn i den ene barnehagen og så i den andre barnehagen. Da er det kanskje ikke så enkelt å kunne bruke det offentlige kollektivtilbudet, da er man helt avhengig av å bruke privatbilen for å få levert barn i skole og barnehage.

Jeg tror det er umulig å sikre et skikkelig, godt utbygd kollektivtilbud i hele landet med mindre denne regjeringen ønsker å putte inn langt mer midler enn det jeg er overbevist om at den noen gang vil kunne klare. Det har jeg svært liten tro på. Jeg vet også at det er skolebussen som er det eneste kollektivtilbudet mange steder rundt omkring i distriktene. Da tror jeg heller ikke at man kan satse ensidig på kollektivtransport og kollektivutbygging.

Fremskrittspartiet mener den beste måten å redusere utslippet på er å sørge for god infrastruktur i form av godt utbygde veier og samferdselsnett i hele landet. En slik utvikling vil sikre mindre utslipp fra bilen, fordi man slipper å kjøre på dårlige utbygde veier som gjør at man får økt utslipp, fordi man bruker mer drivstoff, osv. På mange av stamveiene våre er det unødig mye drivstoffutslipp fra tungtransporten, fordi de kjører på så enormt dårlige veier – de må bruke masse energi og ressurser på å kjøre opp og ned på de dårlige veiene. Jeg synes det også er viktig å ha med seg, når vi diskuterer det vi nå gjør, at bilindustrien i løpet av de siste 20 årene har fått til en kraftig reduksjon i utslipp fra bilene sine. Det er en utvikling som har ført til langt mer miljøvennlige biler enn det vi hadde tidligere. Da er det et paradoks at Norge har en av Europas dårligste og eldste bilparker, som forurenser langt mer enn de nye og moderne bilene man nå får kjøpt på markedet. Det å ha en av Europas eldste bilparker mener jeg har vært en villet politisk utvikling i form av det skatte- og avgiftssystemet som det dessverre har vært bred enighet om blant det politiske flertallet på Stortinget. Man kan derfor spørre seg hvor opptatt man virkelig egentlig er av å gjøre noe med klimaet, når man velger et slikt avgiftssystem som det vi har i dag. Jeg har registrert at Regjeringen har signalisert at det skal komme en avgiftsomlegging i forbindelse med statsbudsjettet for 2007, noe foregående taler også fulgte opp. Men jeg har også registrert at det nå er tydelige signaler som viser at dette blir utsatt til ut i 2007. Det kunne være greit å få en avklaring på om denne regjeringen har tenkt å legge fram en omlegging av avgiftssystemet i forbindelse med statsbudsjettet for 2007, eller om dette er noe som kommer senere.

Øyvind Halleraker (H) [11:57:07]: Det er en viktig sak representanten Sahl tar opp her i dag. Kollektivtransporten er et felt som er svært aktuelt for nytenking. Bondevik II-regjeringen tok denne utfordringen og gjennomførte mange viktige tiltak. Jeg registrerer at statsrå-

den i dag trekker fram mange av de prosjektene som ble igangsatt av Bondevik II-regjeringen, og at hun har merket seg at dette etter hvert begynner å vise resultater, ikke minst her i byen. Her i byen kan det vel neppe være ferjerabatten som gir utslaget.

Kollektivtransportatsingen til den forrige regjeringen ble altså styrket med 1,5 milliarder kr, godt og vel, utover den ambisjonen som man la til grunn i sitt regjeringsdokument. Det er imponerende. Vi fikk også den første stortingsmeldingen om kollektivtrafikk noensinne, og vi fikk innført tiltak på skatte- og avgiftssiden som bidro til kostnadslettelse, og som dermed kunne gi et bedre tilbud til passasjerene. Belønningsordningen som også har blitt en stor suksess i de store byområdene, har vist gode resultater. Jeg kunne fortsette å nevne tiltak som har virket godt, og som det blir en stor utfordring for den sittende regjering å følge opp, for her var det store ambisjoner. Det blir interessant å se om viljen til å satse ambisiøst er til stede. Noen svar har vi fått fra statsråden i dag, men de skal følges opp med penger og handling. I den sammenheng er vel ikke oppfølgingen av Nasjonal transportplan innenfor jernbane noe særlig å vise til.

I internasjonal transportpolitikk er det fokusert sterkt på alternativ til tradisjonelle transportbærere, som etter hvert begynner å få dårlig plass i transportsystemene. Det gjelder luftrom, det gjelder på vegene, og det gjelder det tradisjonelle jernbanenettet. For mange av disse relasjonene er høyhastighetstog blitt svaret og løsningen. Eksempelvis kan jeg nevne at på strekningen Paris–Lyon var det på slutten av 1970-tallet 1 800 passasjerer pr. dag. I dag er det nesten ikke flytrafikk igjen på strekningen, fordi man har fått et tilbud med miljøvennlige høyhastighetstog. Det samme gjelder relasjonen Paris–Brussel, og jeg kunne nevne mange slike relasjoner. Det som er spesielt med dette, er at i Norge flyr vi nesten ti ganger mer enn man gjør i land vi kan sammenlikne oss med, i forhold til folketallet. Forklaringen er selvsagt manglende motorvegnett, altså et vegnett som gjør det til et alternativ. Dermed velger vi heller flyet.

Jeg har tillatt meg å nevne en spennende visjon. Mellom Bergen og Stavanger er det i dag som kjent ingen jernbane, derimot går det 36 fly hver dag; det stilles til disposisjon 4 000 flyseter. Vegtransporten er vanskelig og tar fire og en halv time i beste fall, fordi vegen er kronglet. Med et høyhastighetstog kunne man greid strekningen på én time. Jeg synes dette er en type visjoner som vi kanskje bør tørre å tenke, tørre å nevne, kanskje særlig ettersom det nå er over hundre år siden representanter i denne sal løftet inn Bergensbanen som det helt avgjørende for å binde Sør-Norge sammen, et prosjekt som den gangen kostet mer enn et helt statsbudsjett.

Jeg forventer ikke at statsråden skal ha noe svar på dette i dag. Jeg tillater meg imidlertid å nevne det som en spennende tanke og som en visjon som jeg synes hører hjemme i en debatt om fornyede og moderne transportløsninger.

John Thune (KrF) [12:02:15]: Kristelig Folkeparti vil ha et klart miljømessig perspektiv på samferdselssek-

toren. Norge bør bli et foregangsland innenfor miljøvennlig samferdsel. Det vi trenger, er langsiktige og reelle satser på miljøvennlige og trafikksikre transportløsninger.

Hvorfor er det så viktig å handle nå? Og kan vi ikke overlate ansvaret til hver enkelt innbygger eller til andre stater som forurensar mer enn oss?

Først og fremst mener Kristelig Folkeparti at vi som politikere har et etisk ansvar: Konsekvensene av våre klimautslipp vil gå ut over de fattige i verden og kommende generasjoner. Forvalteransvaret handler om en mer rettferdig fordeling av ressurser, men også om ansvar. Norge må ta miljøvennlige valg nettopp i solidaritet med de fattige. Våre egne klimautslipp må reduseres, og det må arbeides internasjonalt for at andre land skal ta sitt ansvar.

Dersom vi mener at på lang sikt bør mulighetene til å slippe ut klimagasser fordeles med en lik andel pr. innbygger, og ønsker å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren på et akseptabelt nivå, vil konsekvensen være at Norge bør redusere sine utslipp med om lag to tredjedeler i løpet av en femtiårsperiode.

Det er ikke et godt motargument at Norge er et lite land, og at våre utslipp utgjør en liten andel av totalen. Situasjonen så langt er at de fleste land er små, og at hvert enkelt lands klimautslipp teller lite i et globalt perspektiv. Derfor må svært mange land delta om vi skal få ned de globale utslippene.

Norge er et land i en unik posisjon, og det er de rike og industrialiserte landene som må gå foran i bestrebelsene på å redusere utslippene. Disse landene har stått for størstedelen av de historiske menneskeskapte utslippene, og de har ressurser til å bære kostnadene ved å gå først. Ut fra en slik betraktning må et velstående land som Norge være villig til å gjøre sin del av innsatsen for å redusere de globale utslippene av klimagasser.

Dessuten kan Norge fungere som en rollemodell i klimaarbeidet. Hvis Norge f.eks. kan utvikle teknologier som viser at det går an å produsere olje og gass, aluminium, silisium og sement uten vesentlige utslipp av klimagasser, vil dette kunne ha betydning for hvordan andre land vil utvikle sine regelverk for klimagassutslipp.

Verden vil måtte redusere sine utslipp av klimagasser kraftig, og i den forbindelse vil det bli et marked for klimavennlige teknologier. Det kan derfor gi et konkurransefortrinn for norske næringer å gå tidlig inn for å utvikle slike løsninger.

Som nevnt er utslipp fra vegtrafikken en viktig utslippskilde i svært mange kommuner. Dette er også utslipp som fortsatt øker. Mange biler bruker mindre drivstoff enn tidligere, men denne effekten er blitt mer enn oppveid av at folk har flere og større biler enn før. Luftfarten bidrar også betydelig til vekst i utslippene. Utslipp fra fly er, som kjent, også flere ganger verre enn utslipp fra bil.

Tiden for å satse miljøvennlig er nå – fordi klimaet krever det, og fordi statsledere og forbrukere er opptatt av det. Vi ser at det er en holdningsendring på gang. President Bush brukte store deler av sin «State of the Union»-tale til å snakke om miljøvennlig drivstoff. I EU diskuteres mulighetene for å bytte ut tradisjonell bensin og diesel

med biodrivstoff. Stadig flere forbrukere er villige til å satse på miljøvennlige kjøretøy. Vi ser at en storsatsing på hydrogenbiler er på gang. Statoil, Hydro, SINTEF og mange kommuner, som Fredrikstad med sine biogassbussar, og fylkeskommuner står bak en slik storsatsing. Stortinget må være med på å forsterke denne satsingen, slik at vi får mer miljøvennlige biler. Noen av våre riksveger, som rv. 22 og rv. 111, er så sterkt trafikkert og ulykkesbelastet at det er farlig å gå eller sykle langs disse. Derfor må vi legge til rette for flere gang- og sykkelveger og mer kollektivtrafikk. Vi må ha visjoner, og vi må sette visjonene ut i livet. Vi må gi folk mulighet til å velge miljøvennlig.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [12:07:00]: Interpellanten reiser viktige problemstillinger i interpellasjonen til samferdsleministeren.

Det er ei stor utfordring korleis vi skal lykkast med å skape ei utvikling innanfor transportsektoren for å møte dagens behov utan å øydeleggje moglegheitene for at kommande generasjonar skal få dekt behova sine.

Interpellanten nemnde ei rekkje tiltak og strategiar i innlegget sitt med tanke på å få ein meir miljøvennleg transport. Senterpartiet deler langt på veg alle dei synspunkta som vart sette fram frå representanten frå Kristeleg Folkeparti.

Tradisjonelt har Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti stått kvarandre nær i samferdslepolitikken, og etter denne runden og så langt i denne interpellasjonsdebatten har eg god tru på at vi skal få til eit godt og konstruktivt samarbeid i denne fireårsperioden.

I innlegget sitt gav statsråden ei grundig utgreiing om Regjeringa sin politikk. Det vart også understreka at det skal satsast på fleire frontar, som statsråden sa. Det vitnar om ein offensiv politikk, og det viser at dette er eit satsingsområde for Regjeringa.

Eg skal bruke resten av innlegget mitt til å snakke om ein av Noregs viktigaste naturressursar, nemleg naturgass. Noreg er ein betydeleg gassnasjon, og Senterpartiet meiner at det må satsast målretta for å auke den innanlandske bruken av naturgass. Bruk av gass i transportsektoren vil gi betydelege miljøgevinstar. Spesielt i større byar er miljøbelastninga fra transportsektoren stor. Det har fleire av dei som har hatt ordet før meg, vore inne på. Gassdrivne bussar og bilar har om lag 60 pst. lågare utslepp av NO_x og om lag 10 pst. lågare utslepp av CO₂ enn dieseldrivne køyrety. Dei har null utslepp av SO₂, minimalt utslepp av partiklar og sot og halvert støynivå. Fleire land i Europa har sett i gang utbyggingsprogram for naturgassbussar.

Senterpartiet meiner at minst fem større byar i Noreg i løpet av ein tiårsperiode skal ha naturgass som drivstoff for hovudtyngda av bussane og for ein vesentleg del av annan offentleg transport. Tiltak for å nå dette målet kan vere statleg støtte til infrastruktur og momsfratak ved kjøp av slike køyrety.

Kysttransporten står for om lag 40 pst. av dei norske utsleppa av nitrogenoksid. Over 90 pst. av desse utsleppa kan fjernast ved å ta i bruk naturgass i kystflåten. I tillegg vil CO₂-utsleppa bli reduserte med om lag 30 pst., og svovelutsleppa blir eliminerte. Driftserfaringane frå No-

regs – og verdas – første naturgassdrivne ferje i Møre og Romsdal er svært gode. Fem nye gassferjer er under bygging, og det er også svært positivt at det på sambandet Molde–Vestnes no er krav om at det er gassferjer som skal trafikkere dette sambandet i åra som kjem.

Senterpartiet meiner at det i løpet av neste tiårsperiode bør vere minst 15 gassdrivne ferjer og 15 andre gassdrivne skip, som t.d. forsyningsskip, i drift i landet vårt.

For å få ein meir miljøvennleg bilpark har Senterpartiet teke til orde for ein betydeleg auke i vrakpantordninga, og for at det skal bli rimelegare å importere nye og miljøvennlege bilar.

I Soria Moria-erklæringa er det fleire tiltak for ein offensiv kollektivtrafikk. Eg skal berre nemne kort innføring av ungdomskort med 50 pst. rabatt, ein auke i påskjønningssordninga for kollektivtransport og prioritering av framkommelegheit for kollektivtrafikken i dei store byane. Auka satsing på jernbane og betring av tilbringartenestene og bestillingsrutene i distrikta er også viktig med tanke på ei meir berekraftig utvikling innanfor samferdslesektoren.

Lars-Henrik Michelsen (V) [12:12:01]: Jeg er enig med de talerne som har sagt at dette temaet som interpellanten reiser, er ett av de viktigste i vår tid.

Klimatrusselen og avhengigheten av ikke-fornybare energikilder må tas på dypeste alvor. Både klimatrusselen og transportsektorens ensidige avhengighet av olje blir mer og mer synlig. Stadig flere truede arter og et heftigere og varmere vær minner oss på det faktum at dagens samfunn på langt nær er bærekraftig.

Veksten i Asia og i andre deler av verden fører til at det forbrukes mer og mer fossil energi – fossil energi, som bidrar til store lokale miljøødeleggelser og store klimagassutslipp. Denne utviklingen svekker miljøet og folks levevilkår og kan på lang sikt også true det økonomiske grunnlaget for svært mange mennesker. Hovedgrunnen er at de delene av kloden som er i vekst, tar i bruk gårdsdagens energi- og transportløsninger. Alternativene er ikke tilgjengelige for majoriteten av verdens befolkning.

Transport er viktig. Transport er selve nerven i et samfunn. Uten transport stopper handelen med varer, verdiskapingen, folks muligheter til å møtes og levende lokalsamfunn. Derfor er det viktig at vi i Norge legger til rette for løsninger som sikrer at vi kan transportere varer og mennesker, at økonomien og strukturen i samfunnet blir opprettholdt, og at miljøet blir tatt vare på for framtidens generasjoner. Et mål må være at vi i Norge kan utvikle løsninger for fremtiden som kan komme en hel verden til gode.

Å ta kostnadene ved å utvikle alternativene er noe fattige land i den tredje verden ikke har ressurser til. Samtidig er det gjerne de som blir rammet hardest av klimaendringene, og som har dårligst evne til å omstille seg fra dagens fossilavhengige transportsektor. Derfor er det viktig at vi i Norge bidrar med et løft for teknologisk utvikling og systemendringer innen transport. Samtidig må vi sørge for at våre egne utslipp blir redusert, og være en pådriver innen internasjonale miljøavtaler, slik at vi kan få et bre-

dest mulig engasjement for miljøet. Denne strategien krever imidlertid et betydelig løft, både teknologisk og økonomisk.

Det ble nevnt tidligere at for om lag hundre år siden gjennomførte en et gigantisk løft i denne salen. Da fikk Venstre med hårfin margin igjennom Bergensbanen. Dette var en visjon som – som det er blitt sagt – kostet mer enn et statsbudsjett. Det viste at det er mulig å tenke store tanker, men det krever politisk vilje. Og tiden er nå inne for å tenke nye og store tanker.

Skal de norske forpliktelsene i Kyoto-avtalen bli oppfylt, er det viktig å feie for egen dør. Kollektivtrafikken og jernbanen må i større grad bli konkurransedyktig og attraktiv i forhold til privatbilen og flyet.

En av Venstres store politiske seire er den rekordstore styrkingen av kollektivtrafikken som Bondevik II-regjeringen gjennomførte, med ca. 4 milliarder kr mer til kollektivtransport i perioden 2002–2005. Et av løftene var bl.a. en bybane i Bergen, der en gav grønt lys for første byggetrinn. Venstre mener det er viktig at man utvikler dette til å gjelde hele Bergen by, og at bybane også blir tatt i bruk i andre byer som skjelettet i det framtidige kollektivtilbudet.

Jernbanen ser ut til å tape i konkurransen med flyet. Derfor må driften av jernbanen bli effektivisert, og det må satses på en bane som kan tilfredsstille et økende krav om kortere reisetid, økt frekvens og økt komfort. Det er derfor særlig viktig å prioritere utbygging av dobbeltspor og legge til rette for høghastighetsbaner tilpasset norske forhold. Jeg likte veldig godt den visjonen som ble reist tidligere, om høghastighetsbane på strekningen Bergen–Stavanger. Jeg tror det er viktig at man tenker slike store tanker, for å løse de enorme utfordringene som man står overfor i transportsektoren.

Norges aller viktigste bidrag i kampen mot miljøforurensning og klimaendringer er utvikling av miljøteknologi og nullutslippsløsninger. Både teknologi- og markedsutvikling for hydrogen som drivstoff er svært viktige bidrag for et renere miljø. Innen landbasert transport har ledende norske industriaktører hundreårig kompetanse med produksjonsteknologi for hydrogen. Hydrogenvisjonen må virkelig tennes.

Jeg vil avslutte med å si at Norge har alle muligheter til å spille en nøkkelrolle innen ny teknologi, og at vi i internasjonalt miljør samarbeid har gjort en god innsats. Men det er viktig at man løfter blikket og får satt i gang større tanker enn kun å bygge ut norske veger.

Irene Johansen (A) [12:17:24]: Å bidra til en bærekraftig utvikling er noe av det viktigste vi kan jobbe for også innenfor transportsektoren. Flere steder i landet er det små og store prosjekter som bidrar til en mer miljøvennlig transportsektor, og jeg tror det er veldig viktig å løfte fram disse og få til en forsterket satsing på dem, slik at vi får hevet transportsektorens bidrag til en bærekraftig utvikling.

Jeg har lyst til å trekke fram miljøprosjektet biogassbusser i Fredrikstad. I mangel av naturgass på Østlandet satte man i Fredrikstad i gang et prosjekt der ønsket var å

benytte biogass fra et avløpsrensaneanlegg til drivstoff. I dag er det fire biogassbusser i drift i Fredrikstad, og de ønsker å utvide til tolv.

Fordelene med biogass er betydelige. Det har også vært nevnt her tidligere i debatten. Biogass er pr. i dag den mest miljøvennlige gass til bruk i busser, lastebiler og privatbiler. Det er en ren, forurensningsfri og fornybar gass. Reduksjonspotensialet for NO_x, partikler og støy er betydelig. Spesifikke utslipp er allerede lavere enn framtidige krav. Støynivået er redusert med nesten det halve for det menneskelige øret, og det er veldig positivt for nærmiljøet, holdeklapper og boliggeater med lav fart.

Biogassmotorer er kommersielt tilgjengelige. Sjøførene opplever tilnærmet like kjøreegenskaper på dieselmotorer og gassmotorer. Bruk av gass i busser og tyngre kjøretøyer fører til vesentlige reduksjoner i utslipp, som sagt. Disse lokale utslippene representerer en ulempe for samfunnet gjennom sykefravær, redusert arbeidsproduktivitet og behandlingsskostnader i helsevesenet.

Det er viktig at Regjeringen følger opp SFTs krav om at en viss andel av drivstoffet som selges, skal være biodrivstoff. I tillegg må vi vurdere å videreutvikle investeringsstøtten, slik at biogass på lik linje med naturgass kan erstatte diesel som drivstoff. Andre virkemidler kan være fortsatt fritak for CO₂-avgift og autodieselavgift.

Biogassbussene veier på grunn av gassmotoren mer enn ordinære dieselbusser. Det gjør at vektårsavgiften blir høyere for disse bussene enn for andre busser. I forbindelse med Regjeringens varslede omlegging av avgiftssystemet i mer miljøvennlig retning vil det være naturlig å vurdere en omlegging også av dette.

Biogassprosjektet i Fredrikstad er et miljøvennlig prosjekt, som kan tjene som forbilde slik at andre deler av landet også kan sette i gang slike tiltak. Vi ønsker å støtte opp om dette prosjektet og bidra til at det utvikler seg videre i positiv retning.

Et annet viktig mål for å bidra til en bærekraftig utvikling innenfor transportsektoren er å sørge for en forsterket utbygging av jernbanen og kollektivtrafikken. Regjeringen har satt seg høye mål i så måte ved å satse 1 milliard kr mer pr. år, som det står i Soria Moria-erklæringen. I tillegg utredes nå muligheten for høghastighetsbane, som andre har vært inne på her i dag. Det vil kunne gi interessante perspektiver for en bærekraftig utvikling innenfor transportsektoren, så denne utredningen ser vi fram til med spenning. En sterkere satsing på jernbanen hvert år har vi stor tro på.

Jan Sahl (KrF) [12:21:16]: Jeg vil takke for en god, spennende og konstruktiv debatt. Jeg merker meg at det i veldig stor grad er enighet om de viktigste tiltakene. Jeg opplever at det er et driv i Stortinget i retning av å ta miljøutfordringene i transportsektoren på alvor.

Jeg vil minne om noe også representanten Øyvind Halleraker var inne på, at Bondevik II-regjeringen satte seg høye mål når det gjaldt å øke kollektivtransporten og satse midler på å få fram miljøvennlige drivstoff. Jeg vil utfordre den nåværende samferdselsminister til å komme med en oppfølger til den kollektivmeldingen – som var den

første i historien – som den forrige regjeringen la fram. Kanskje vi i løpet av perioden kan få en oppfølging av den der vi ser hva som har skjedd, og der vi setter oss nye mål for kollektivsatsingen framover.

Så er det altså ikke slik som statsråden antydde så vidt, og som ikke minst Fremskrittspartiet trakk fram, at Kristelig Folkeparti kun er opptatt av pisk. Da er vi i Kristelig Folkeparti i så fall misforstått. Tvert imot er vi opptatt av å legge ut gulrøtter for den enkelte person som skal ut og reise, slik at man velger de miljøvennlige alternativene.

Vi sa ikke at vi skulle slutte å bygge veier, og at vi vil piske bilistene bort fra bilene. Tvert imot sa vi at biler og fly er helt nødvendige som transportmiddel, spesielt i Distrikts-Norge. Vi trenger gode veger, og vi skal – sammen med Fremskrittspartiet – fortsatt bygge gode veger. Jeg vil strekke ut en hånd til Fremskrittspartiet og si at utbygging av bedre veger også kan være med på å senke miljøtrusselen, slik de selv også understreket. Men vi må ikke stanse der. Vi kan ikke bygge oss ut av miljøutfordringene. Vi er også nødt til å se på andre virkemidler i tillegg til det.

Vi fikk en god og positiv utfordring fra Torstein Rudihagen fra Arbeiderpartiet. Og det er helt sant: Vi har veldig mye til felles med de rød-grønne på dette området, og vi vil framover gjerne være med og samarbeide og finne gode løsninger for miljøet.

Jeg vil også gi ros til representanten Øyvind Halleraker, som lanserte forslaget om en høyhastighetsbane Bergen–Stavanger. Det er flott at noen tenker store tanker av og til. I Kristelig Folkeparti vil vi gjerne være med på å bringe denne tanken videre. Det er et enormt prosjekt. Men la oss se på hvilke muligheter som ligger der, og hva som kan være løsningen i den nære framtid og på noe sikt.

Jeg takker for en positiv debatt og inviterer til samarbeid om miljøet i framtiden.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:24:22]: Eg vil òg takke for ein god debatt, og eg opplever at det er full støtte i Stortinget til Regjeringa sitt arbeid, som ikkje berre inneber ei satsing på kollektivtransport, men ei brei satsing for at alle, òg i dei delane av landet der kollektivtrafikken verken er eller vil verte tilfredsstillande utbygd, skal kunne få incentiv til å opptre på ein måte som tener miljøet.

Det har vore fleire gode innspel, og eg har notert flittig.

Bård Hoksrud hadde eit direkte spørsmål om Regjeringa kjem med ei omlegging av avgiftssystemet i 2007-budsjettet. Ja, det har Regjeringa varsla, og det kjem Regjeringa til å kome med. Mellom anna diskuterer me ei omlegging av eingongsavgifta på bil, slik at det vert billigare å kjøpe bilar som brukar mindre drivstoff og er meir miljøvenlege.

Me flyr meir enn i andre land, vart det sagt frå Halleraker, og det er rett. Dei som reiser ein del i Noreg, veit at det er store avstandar, og at landet er tynt folkesett samanlikna med mange andre land i Europa og elles i verda. Me er få menneske spreidde over store område, og eg trur at det er ei hovudårsak til at me nyttar fly i større grad enn mange andre.

Regjeringa har sett i gang ei utgreiing om høghastighetsbane der både Oslo–Bergen og andre aktuelle strekningar vert vurderte. Det er ei spanande utgreiing. Eg ser fram til at ho kjem på bordet, for å sjå om det på nokre av dei strekningane der fly i dag er nærast einerådande, finst moglegheit for å tenkje i litt andre baner og finne konkurransedyktige transportmiddel som er meir miljøvenlege enn fly.

Det er sjølvsagt til dels rett at det å få betre standard på vegane, vil få ned forbruket av drivstoff. Men at det beste tiltaket for å redusere utsleppet er å byggje betre vegar, er kanskje å dra det vel langt. Eg trur me må ha ein meir samansett strategi, men der det å byggje betre vegar òg er ein viktig bit.

I Sverige har bioetanol vorte ein stor suksess. 50 000 miljøbilar rullar no rundt på svenske vegar. I mars var 15 pst. av alle nye bilar miljøvenlege og gjekk på det såkalla E85-drivstoffet, som har 85 pst. bioetanol og 15 pst. bensin. Regjeringa vil medverke til eit gjennomslag for dette miljøvenlege drivstoffet òg i Noreg. Det å kutte avgiftene på bioetanol vil bidra til at det raskt kan verte lønsamt for oljeselskapa å tilby E85-drivstoffet i Noreg. Vi kjem tilbake til denne saka i revidert. Men det vil òg vere ein viktig strategi for at folk flest kan få ei moglegheit til å køyre miljøvenlege bilar.

Presidenten: Dermed er dagens kart handsama ferdig.

Ber nokon om ordet etter § 37 a i forretningsordenen?
– Møtet er slutt.

Møtet slutt kl. 12.30.
