

Møte tirsdag den 4. mars 2008 kl. 10

President: Carl I. Hagen

Dagsorden (nr. 56):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om norsk klimapolitikk (Innst. S. nr. 145 (2007-2008), jf. St.meld. nr. 34 (2006-2007))
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Arne Sortevik, Harald T. Nesvik og Ketil Solvik-Olsen om Kyoto-tiltak med vekt på kostnadseffektivitet og nytte for miljøet (Innst. S. nr. 147 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:97 (2006-2007))
3. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Børge Brende, Gunnar Gundersen og Olemic Thommessen om å bevare Snøheimveien på Dovrefjell (Innst. S. nr. 131 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:8 (2007-2008))
4. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om endring i statsbudsjettet for 2008 under kap. 1441 Statens forureningsstilsyn post 73. Tilskudd til biloppsamlings-systemet (Innst. S. nr. 146 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 37 (2007-2008))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen (Innst. S. nr. 123 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:24 (2007-2008))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge (Innst. S. nr. 136 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:27 (2007-2008))
7. Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2007 av 28. september 2007 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/16/EF av 19. mars 2007 om samordning av lover og forskrifter om visse foretak for kollektiv investering i verdipapirer (UCITS-fond) (Innst. S. nr. 152 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 31 (2007-2008))
8. Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 20/2007 av 27. april 2007 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2006/46/EF av 14. juni 2006 om årsregnskaper og konsoliderte regnskaper for visse selskapsformer, banker og andre finansinstitusjoner og forsikringselskaper

(Innst. S. nr. 153 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 32 (2007-2008))

9. Referat

Presidenten: Den innkalte vararepresentant for Finnmark fylke, Kirsti Saxi, har tatt sete.

Representanten André N. Skjelstad vil fremsette et representantforslag.

André N. Skjelstad (V) [10:01:52]: På vegne av representantene Odd Einar Dørum, Gunvald Ludvigsen og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om opprettelse av en varslerenhet i Arbeidstilsynet.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sak nr. 1

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om norsk klimapolitikk (Innst. S. nr. 145 (2007-2008), jf. St.meld. nr. 34 (2006-2007))

Sak nr. 2

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Arne Sortevik, Harald T. Nesvik og Ketil Solvik-Olsen om Kyoto-tiltak med vekt på kostnadseffektivitet og nytte for miljøet (Innst. S. nr. 147 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:97 (2006-2007))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at debatten bli begrenset til 2 timer og 35 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 55 minutter, Fremskrittspartiet 35 minutter, Høyre 20 minutter, Sosialistisk Venstreparti 15 minutter, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre 10 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og fra parlamentariske ledere og inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [10:04:18] (ordfører for sakene): Det er en glede for meg som saksordfører å kunne legge fram energi- og miljøkomiteens innstilling til klimameldinga. Jeg vil starte med å takke for samarbeidet, som endte med at vi fikk en avtale i havn 17. januar i år.

Regjeringas klimamelding representerte to viktige gjennombrudd: Vi fikk en tallfesting av hvor store reduksjoner Norge skulle ta innenlands, og vi fikk en konkretisering av kutt og tiltak sektor for sektor. Dette er gjennombrudd som ofte tas for gitt, og det tolker jeg som et tegn på at klimadebatten endelig preges av utålmodighet. Det hilser vi i SV velkommen.

Klimaavtalen, som alle partier unntatt Fremskrittspartiet står bak, bringer oss flere skritt videre. Vi slipper å repetere gamle debatter til det kjedsommelige. Nå har vi et gulv vi står sammen på, og herfra kan vi strekke oss videre. Som det står i avtalen:

«(...) en ny internasjonal klimaavtale nødvendiggjør en revisjon av nasjonale mål og virkemidler og en ny vurdering av hvordan Norges samlede innsats bør innrettes for å bidra best mulig til å redusere de globale utslippene av klimagasser.»

Med klimaavtalen viser vi at vi er i stand til å samle oss i viktige politiske spørsmål. Og til sist: Vi har med denne avtalen i fellesskap klart å få på plass en robust og ambisiøs klimapolitikk, et konkret resultat av den klimapolitiske oppvåkninga og mobiliseringa som fant sted i året vi har bak oss.

Jeg mener det er både riktig og viktig at vi har ambisiøse mål for nasjonale kutt. Klimaavtalen sier at Norge skal kutte utslippene med 30 pst. innen 2020, og at 15–17 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, altså om lag to tredjedeler, skal tas innenlands. Norge skal begynne å omstille seg til å bli et lavutslippssamfunn, og vi skal ikke lempe regninga over på neste generasjon gjennom en vente og se-holdning. Jeg mener det er viktig av minst tre grunner at Norge tar dette ansvaret. For det første er det etisk og moralsk både rett og rimelig at vi, som et oljeeksporterende og industrialisert land med stor rikdom og en høyt utdannet befolkning, viser lederskap i klimapolitikken. Hvis vi skal nå 2-gradersmålet, samtidig som u-landene skal få mulighet til å utvikle seg, må den industrialiserte verden ta sin del av kuttene. Det er dessuten viktig at vi viser at det går an å kombinere velferd og materiell trygghet med lave utslipp. For det andre er det nødvendig at vi sørger for tydelige krav og virkemidler på alle sektorer hvis vi skal klare å få fram ny teknologi – teknologi som ikke vil være lønnsom hvis vi bare baserer oss på kostnadseffektive løsninger. For det tredje er det lurt av Norge å være tidlig ute med omstillinger. På den måten kan vi bringe Norge i front i den internasjonale konkurransen om arbeidsplasser, teknologi og kapital, i stedet for å havne i bakevja.

Fremskrittspartiet fikk ikke delta i forhandlingene om klimameldinga. Det er fordi Fremskrittspartiet er imot Kyoto-avtalen. De bruker enhver anledning til å så tvil om klimaendringene og konsekvensene av dem. Partiets nestformann, Per Sandberg, sier at han regner med å skaffe seg like mange stemmer på kampen mot det han kaller klimahysteriet, som de har gjort på å gå imot en human flyktning- og innvandringspolitikk. Av en eller annen grunn mener de at de har større kompetanse på dette feltet enn 2 500 internasjonale eksperter og forskere i FNs klimapanel. I stedet har de valgt seg sine egne, høyst alternative stemmer å lytte til. Ifølge Dagbladet var 43 av Fremskritt-

partiets eksperter kjøpt og betalt av amerikansk oljeindustri. På partiets nyeste liste er ca. halvparten avslørt av CICEROs Pål Prestrud som pensjonerte eller ikke naturvitere. Noen hevder til og med at de har doktorgrad uten å ha det.

I etterkant av klimapanelets rapport fra 2001 var mange vitenskapsfolk skeptiske til funnene som var gjort. Mange av spørsmålene som ble stilt den gangen, er nå besvart. En veldig viktig konklusjon er at naturen i et varmere klima ser ut til å ta opp mindre CO₂. Dette kan forsterke CO₂-mengden i atmosfæren. Forskerne er blitt sikrere fordi vi i dag har flere, bedre og sikrere observasjoner som viser at det skjer en oppvarming i hele klimasystemet. Dette underbygger at menneskelig aktivitet står bak klimaendringene. FNs klimapanel, IPCC, konkluderer i sin fjerde hovedrapport fra 2007 med at det er meget sannsynlig at menneskenes utslipp av klimagasser har forårsaket mesteparten av den observerte globale temperaturøkninga siden midten av 1900-tallet. Når forskere karakteriserer det som 90 pst. sannsynlig at mesteparten av klimaendringene er menneskeskapte, er de omtrent så sikre som en kan regne med at forskere noen gang blir.

Dette er bakteppet til de av oss som nå har inngått klimaavtalen. Det er altså bare Fremskrittspartiet som nekter å forholde seg til dette. Der i gården argumenteres det med at disse forskerne sikkert tjener på å skape et klimahysteri i befolkninga. Vel, på seg selv kjenner man ofte andre. Jeg må si det er ganske hårreisende at et av Norges største partier velger å gamble så bevisst og kynisk med livet på jorda. I beste fall skyldes det hele mangel på kunnskap. Men i så fall opptre partiet som nyttige idioter – hvis det er et parlamentarisk uttrykk – for den delen av oljeindustrien som er blottet for samfunnsansvar, og som motarbeider at politikere verden over skal ta klimaansvaret på alvor.

Vi som velger å forholde oss til alvoret i situasjonen, har som mål å unngå global oppvarming på mer enn 2 grader. Det forplikter. Ifølge FNs klimapanel må reduksjonen i de globale utslippene starte i perioden 2000–2015 dersom dette målet skal nås. Med klimameldinga og avtalen vi har inngått, har vi bestemt at uavhengige, faglige vurderinger skal spille en tydelig rolle i utforminga av norsk klimapolitikk. Vi skal karbonteste prosjekter innen f.eks. transport og utarbeide en rapportering, et klimagassbudsjett, i forbindelse med budsjettframleggene. Her skal vi rapportere om utslippsutviklinga og gjennomføringa av klimapolitikken.

Norge har, som det eneste landet i verden, erklært et forpliktende mål om karbonnøytralitet. Vi skal sørge for globale utslippsreduksjoner som tilsvarer våre utslipp av klimagasser, senest i 2050, og på visse betingelser allerede i 2030. Norge skal overoppfylle vår Kyoto-forpliktelse med 10 prosentpoeng. Arbeidet for CO₂-håndtering og kampen mot avskoging skal stå øverst på agendaen i vårt internasjonale arbeid. Det er verdt å nevne at vi med ettertrykk satte dagsordenen på Bali i desember i fjor, da vi bestemte oss for å bruke 3 milliarder kr årlig på tiltak for å bevare regnskogen. Det var mange som sperret opp øynene på Bali da, og få finansministere som trodde de hørte riktig da Kristin Halvorsen la fram disse tallene. Ved

å vise i praksis at vi mente alvor, kunne vi med større troverdighet legge press på andre land. Avskoging bidrar til 20 pst. av de globale klimagassutslippene. Vi er helt avhengige av tiltak som har rask effekt, hvis vi skal klare å unngå svært farlige klimaendringer. Penger til å hindre avskoging er derfor helt sentralt. På dette området er imidlertid også avtalens eneste dissens. Mens regjeringspartiene legger til grunn at tiltak mot avskoging i u-land skal bli en del av en økende samlet norsk bistandsramme, men uten å gå på bekostning av fattigdomsbekjempelse, mener opposisjonen at midlene i sin helhet skal bevilges utenom rammen.

Et annet viktig tiltak er at det skal gjøres et nytt forsøk på å få på plass et grønt sertifikatmarked. Her er Regjeringa godt i gang. Dersom man ikke lykkes innen 1. juli 2008, skal den komme tilbake med et forslag til omlegging som gir et minst like godt resultat, og vi skal sikre en god overgangsordning. Regjeringa skal også legge fram en opptrappingsplan for klimaforskning i løpet av året. Det skal etableres et forum for strategisk samarbeid for miljø- og klimaforskning og et demonstrasjonsprogram for nye fornybare energiteknologier offshore på 150 mill. kr i 2009. Satsinga på forskning og utvikling innen fornybare energikilder og karbonfangst og -lagring skal økes, først med 70 mill. kr i revidert, så til en total økning på 300 mill. i 2009 og til minimum 600 mill. kr i 2010. De offentlige bidragene til forskning på nye fornybare energikilder skal innen 2010 minst være på nivå med det offentlige bidraget til petroleumsforskninga. Det er en viktig milepæl. Petroleumsforskninga skal dessuten ha et betydelig fokus på klima.

Transportsektoren er en av de sektorene som øker mest når det gjelder utslipp. Vi er nå enige om å synliggjøre karbonutslippene i større grad. Vi skal fortsette å styrke jernbanen, belønningsordninga for kollektivtrafikken skal doubles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Det skal settes av 50 mill. kr til et prøveprosjekt, Transnova, for bl.a. å øke bruken av alternative drivstoff. Bilavgiftene skal fortsatt vris i miljøvennlig retning, og drivstoffavgiften skal økes. Videre skal Norge arbeide for å utvide det europeiske kvotesystemet, f.eks. til metallindustri, kjemisk industri og transportsektoren. Vi vurderer å innføre forbud mot å erstatte gamle oljekjeler med nye i bestående bygg, og det skal lages en handlingsplan for overgang fra fossile til fornybare energikilder til oppvarming. Det skal satses på bioenergi og fjernvarme og etableres en støtteordning til konvertering av oljekjeler til fornybar varme. Vi skal forhindre at det legges om fra olje til strøm ved utskiftning av oljekjel. Det skal innføres krav om fleksible energisystemer i alle nye offentlige bygg og ved hovedombygging av offentlige bygg på over 500 m². Vi skal forberede forbud mot oljefyring som grunnlast i offentlige bygg og næringsbygg over 500 m² når man erstatter gamle oljekjeler eller i forbindelse med hovedombygginger som berører varmeanlegg, fra 2009. Det skal stilles konkrete krav til energibruk og energiforsyning i offentlige byggeprosjekter. Den nye plan- og bygningsloven vil dessuten gi bedre virkemidler for kommunene på

dette området. Regjeringas forslag er nå lagt fram, med konkrete virkemidler både når det gjelder stasjonær energi og transport.

Med andre ord: Klimameldinga og klimaavtalen vil sette tydelige spor etter seg i åra som kommer. Det betyr imidlertid ikke at vi kan lene oss tilbake. Vi har en stor jobb å gjøre fram mot København, vi har mengder av oppgaver å ta tak i i kommunene, vi er en energisløsenasjon og en av verdens største petroleumsprodusenter. Vi har også store punktutslipp som vi er nødt til å gjøre noe med.

God debatt!

Presidenten: Representanten Inga Marte Thorkildsen spurte presidenten om begrepet «nyttige idioter» kunne brukes. Presidenten vil opplyse om at representanten Carl I. Hagen tidligere har benyttet det om SV i ulike sammenhenger. Presidenten vil ikke si hvilken av sammenhengene som er mest korrekt – den nåværende eller den tidligere. Men presidenten kan opplyse om at begrepet har vært påtalt tidligere av andre presidenter. Det befinner seg i grenseland.

Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:15:09]: Det er mye i dette innlegget som det hadde vært verdt å kommentere, bl.a. at Fremskrittspartiet ikke har stemt for Kyoto-avtalen. Det gjør altså at Fremskrittspartiet ikke kan være med og diskutere dette, ifølge SV, men SV kan like fullt være med og diskutere alle NATO-saker, selv om SV var imot NATO. Så det er en viss forskjell i måten en anlegger fakta her.

Det som egentlig er mest bekymringsfullt i det som representanten tar opp, er holdningen til forskere som er uenige med FNs klimapanel, som altså er kjøpt og betalt av amerikansk oljeindustri, mener Thorkildsen. Det er jo et alvorlig angrep på forskere, inkludert professorer og amanuenser ved norske universiteter. Det må en jo sette spørsmålsteget ved. Hvis representanten Thorkildsen mener at norske professorer og amanuenser faktisk er korrupte i måten de omgås fakta og vitenskap på, burde ikke det da få konsekvenser – etter SVs oppfatning – for deres stillinger ved norske universiteter?

Inga Marte Thorkildsen (SV) [10:16:13]: For det første vil jeg si at det er forskjell på å være med og diskutere en sak og å ha hånda på rattet når det gjelder hva man kommer fram til. Når det gjelder disse forskerne, er det Dagbladet som gikk igjennom den første lista, som Fremskrittspartiet så elskverdig gravde fram, med forskere som sår tvil om hvorvidt FNs klimapanel egentlig har rett. Det var 43 av dem som beviselig var sponset av amerikansk oljeindustri. Så kom man med en ny liste, og så går direktøren ved CICERO, Pål Prestrud, gjennom den lista. Han finner at omtrent halvparten av dem enten er pensjonerte eller ikke naturvitere, og at to av dem påberoper seg å ha doktorgrad uten at de har det.

Poenget er uansett: Skal vi bruke tid på å diskutere hva vi skal gjøre for å forhindre at klimaendringene kommer ut av kontroll, eller skal vi bruke tid på å så tvil om hvorvidt dette er noe problem i det hele tatt? Det er det Fremskritt-

partiet gjør, og nå må Fremskrittspartiet bestemme seg for om de faktisk har tenkt å anerkjenne klimaendringene, eller om de ikke har tenkt å gjøre det.

Ivar Kristiansen (H) [10:17:28]: I Dagbladet i dag slår saksordføreren fast at klimaforliket er altfor defensivt i forhold til kampen mot klimaendringene. Er ikke det en svært indirekte og forferdelig dom over den opprinnelige klimameldingen som kom fra saksordføreren egen regjering? Samtidig ser jeg at saksordføreren i dag er ute og kaller norsk oljeindustri og nasjonen for øvrig for klimabanditter – en norsk oljenæring som forsyner Frankrike, Tyskland og Belgia med 30 pst. av deres energikonsum, Storbritannia med mer enn 20 pst., og hvor alternativet faktisk er kullkraft. Mener saksordføreren at det norsk oljeindustri driver på med, er banditvirksomhet, som hun uttaler seg om til Dagbladet?

Inga Marte Thorkildsen (SV) [10:18:34]: Mitt anliggende er først og fremst StatoilHydro i forbindelse med at de har valgt å gå inn i Canada for å utvinne oljesand, som er en vanvittig forurensende geskjeft. I tillegg har man nå begynt å se på Alaska istedenfor å gjøre det som de bl.a. har fått en anbefaling om fra forskerhold, fra Økonomisk Rapport, å begynne å konsentrere seg om det som er framtidens industri også for Norge, nemlig fornybar energi.

Jeg tror det er på tide at vi tar inn over oss at vi må gjøre veldig mye mer enn det som ligger i klimaavtalen. Klimaavtalen er kjempebra, den er offensiv, og den skaper et felles gulv å stå på for oss alle sammen. Men, som vi også slår fast i klimaavtalen, vi kommer til å måtte revidere norske mål og tiltak framover også i lys av en ny avtale, men vi må ta en debatt om oljeindustrien også. Det tror jeg at Høyre også er innstilt på, både når det gjelder elektrifisering og når det gjelder overgangen fra en fossil industri til en fornybar industri. Det er også lurt for Norge.

Gunnar Kvassheim (V) [10:19:48]: Jeg leste òg i Dagbladet at Inga Marte Thorkildsen mente at klimaforliket var for defensivt. Det må være et forsøk på å sette norsk rekord i dobbeltkommunikasjon. Jeg hadde den litt psykedeliske opplevelsen å sitte i klimaforhandlingene og oppleve at SV sa: Ikke gå så fort fram, ikke sett så ambisiøse mål, ikke bevilg så mye penger, ikke krev så mye og stå så hardt på, for det er ikke sikkert vi får forlik. Og da å gå ut og si at dette blir for defensivt, må være en understreking av at Regjeringen ikke var i stand til å levere, slik som opposisjonen forlangte.

Kan Inga Marte Thorkildsen bekrefte at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ville gå lenger når det gjaldt mål, mer konkrete tiltak og å bevilge mer penger? Og kan hun bekrefte at det ikke var Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre som hindret at det ble en mer offensiv avtale?

Inga Marte Thorkildsen (SV) [10:20:47]: Hvis vi skal snakke om hva som er psykedelisk i norsk politikk, tror jeg kanskje vi skal trekke fram det den regjeringa som Kvassheims parti var en del av, gjorde, ved først å gå av på gasskraftsaken, for deretter å komme tilbake og så

sørge for at vi fikk det første gasskraftverket uten CO₂-håndtering. Jeg driver akkurat og leser gasskraftboka til Andreas Tjernshaugen, og der leser jeg bl.a. hva Gunnar Kvassheim sjøl har gjort, men også hva som var Jens Stoltenbergs kommentar til akkurat den saken, da han for så vidt noe molefonken konstaterte at det ikke var han som sikret at vi fikk det første gasskraftverket, men det var Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre.

Å gå inn i de interne forhandlingene tror jeg ikke vi skal gjøre, men det som vi i hvert fall snakket om i etterkant i media, var behovet for å diskutere også inndekningssiden, og hvor vi utfordret våre forhandlingspartnere til å gå inn og se på hvordan vi kan sørge for at vi f.eks. får en offensiv grønn skatte- og avgiftsomlegging. Det var overhodet ikke mulighet til å komme i inngrep med det. Her er det mange sider av denne historien.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Erna Solberg (H) (fra salen): President! Det er en åpenbar misforståelse.

Presidenten: Det vil være fullt av anledninger senere i debatten til å oppklare åpenbare misforståelser fra saksordføreren side.

Erna Solberg (H) (fra salen): Jeg er uenig i det. Saksordføreren har nå sagt noe som ikke er riktig. Det må være en misforståelse, eller så er det en falsk forklaring hun gir i Stortinget.

Presidenten: Da vil presidenten la tvilen komme til talte til gode. Erna Solberg får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt, for å vise hva som er misforståelsen.

Erna Solberg (H) [10:22:25]: Det må være en åpenbar misforståelse at det på noe tidspunkt er fremsatt noen andre krav fra Regjeringen overfor de andre forhandlingspartnere når det gjelder økonomisk inndekning, enn de som ligger her. Det har aldri skjedd! Saksordføreren har systematisk forsøkt å spre dette på andre områder. Det har aldri skjedd, annet enn det som i dag ligger i forliket.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [10:22:50]: Jeg syns det er meget merkelig av Høyres leder å lage kjempe-dramatikk av dette. Dette dreier seg om politikk. Det vet Høyres leder meget godt.

Poenget er at vi prøvde å få opposisjonen til å legge fram forslag til inndekning av sine egne forslag, slik at vi kunne diskutere enda videre, gå enda lenger enn det som lå der opprinnelig. Det var altså opposisjonen ikke villig til. Det måtte vi bare konstatere. Men dette er jo et spørsmål for historiebøkene i framtida, for å se hvordan dette egentlig foregikk, og ikke noe som vi burde ta inn i stortingssalen. Men her mener jeg at man sjøl har lagt hue på blokka.

Presidenten: Det vil være rikelig anledning i en lang, videre debatt til å komme tilbake til disse spørsmål og

forhåpentligvis da finne frem til hva som egentlig skjedde.

Marianne Marthinsen (A) [10:24:00]: Verden har løst store miljøutfordringer før. På slutten av 1980-tallet – da jeg gikk på barneskolen, utrolig nok – var alle med i Blekkulfklubben. Vi gikk rundt og nynnet på strofer som: «Bruk hodet, vi har bare en klode». Og nåde den som kastet søppel i naturen når en miljødetektiv var i nærheten! Den gangen snakket vi om sur nedbør og hull i ozonlaget. Det gjør vi ikke lenger. Politisk vilje og gode beslutninger gjorde at vi løste det problemet. Tenk det!

Klimatrusselen er større, både fordi konsekvensene potensielt er så mye mer alvorlige, fordi vi har så kort tid på oss, og fordi CO₂-utslipp historisk har vært uløselig knyttet sammen med vekst og velstandsutvikling. Det holder ikke å skifte innhold på hårsprayflasken når klimatrusselen skal løses. Dette handler om mye mer grunnleggende ting: Hvordan vi produserer, hvordan vi forbruker, hvordan vi forflytter oss, og hvordan vi planlegger samfunnet vårt. Det er derfor noen bruker begrepet «lavutslippssamfunn». Klimaproblemet har betydning for alle samfunnsområder.

Klimatrusselen har allikevel ett viktig fellestrekk med miljøproblemene på slutten av 1980-tallet. Den kan løses. Klimaendringer kan vi ikke unngå. De er allerede i gang. Men det er ikke for sent å unngå de mest alvorlige konsekvensene. Klimapanelets motto om å «håndtere det uunngåelige, og unngå det uhåndterlige» må være vår rettesnor. Det mener jeg er det viktigste budskapet fra klimapanelet. Det er ikke for sent. Vi vet hva vi må gjøre, og vi vet mye om hvordan vi skal gjøre det.

Klimaforliket tar Norge og verden i riktig retning. 3 milliarder kr årlig til regnskog og overoppfyllelse av Kyoto-avtalen med 10 pst. vil bety noe for de globale utslippene. Det vil gi konkrete målbare reduksjoner, som har betydning i kampen for å få snudd den globale trenden med utslippøkning innen 2015.

Jeg ble overrasket første gang jeg hørte at regnskoghogst står for 20 pst. av verdens samlede utslipp hvert år. Det er en stor utfordring, men gir samtidig muligheten til å få til store utslippsreduksjoner raskt. Det finnes land med gode prosjekter som er i stand til å ta imot store summer, f.eks. i Brasil. Men det er også behov for et omfattende arbeid for å utvikle gode systemer. Det er et arbeid der Norge skal lede an. Det er et arbeid som kommer til å ha betydning. Ikke minst er det tiltak som kan bidra til å skape tillit mellom i-land og u-land. Det er vi helt avhengige av for å kunne få på plass en ny, mer omfattende og mer forpliktende klimaavtale etter 2012. Vår skjebne avhenger av at vi får en slik avtale på plass. Det er vårt aller viktigste mål. Arbeiderpartiet er veldig fornøyd med og opptatt av at Norge skal ta på seg en lederrolle internasjonalt for å drive disse forhandlingene framover.

Disse store tiltakene som vi skal gjøre internasjonalt, er viktige. For å få til raske reduksjoner må vi gjøre mye av det som er billig. Samtidig legger klimaforliket og klimameldingen opp til en rekke nasjonale tiltak som skal ta Norge og nordmenn i riktig retning. Vi skal fram mot 2020 redusere de globale utslippene tilsvarende 30 pst. av

Norges utslipp. Det har hele tiden vært enighet om at mye av dette må gjøres hjemme. FNs klimapanel har sagt at vi globalt må redusere utslippene med 50–80 pst. innen 2050. Da må vi sørge for at de store landene som nå er i voldsom utvikling, Kina, India og Brasil, ikke går veien om karbonsamfunnet. Men det er åpenbart at en slik målsetting krever omstillinger også i vår del av verden og i vårt land. Klimaforliket sier at om lag to tredjedeler av våre utslippsreduksjoner skal tas hjemme. Det viktige er at det ikke er et løsrevet mål. Det er et mål som er i samsvar med de tiltakene vi er blitt enige om.

For Arbeiderpartiet har sammenhengen mellom målsettinger og tiltak vært viktig. Mongstad-prosjektet er et veldig godt eksempel på at man ikke bare gjør det som er billigst, men at man bruker ressurser på å utvikle teknologi. Noen har sammenlignet det å kutte CO₂-utslipp med å plukke epler. Det er selvfølgelig billigst, lettest og raskest å plukke de eplene som henger lavt. Selvfølgelig skal vi gjøre mye av det. Men vi er i en situasjon hvor vi er nødt til å plukke nesten alle eplene ganske raskt, og da må vi også bygge en stige for å komme oss opp i høyden. Mongstad-prosjektet er stigebygging. Vi får med oss noen epler på veien, men det er egentlig ikke det viktigste. Det viktige er at vi utvikler teknologi som gjør oss i stand til å gå i høyden, så når noen sammenligner kostnadene i forbindelse med regnskogtiltak med kostnadene med å rense CO₂ på Mongstad, er det egentlig helt irrelevant. Man kan ikke sammenligne det å plukke lavhengende epler med å bygge en stige.

Jeg nevnte tidlig i mitt innlegg at klimatrusselen berører alle sektorer i samfunnet, og den løses bare hvis alle sektorer involveres. Saksordføreren redegjorde for de sektorvise klimahandlingsplanene. Fra Arbeiderpartiets side vil vi understreke betydningen av at vi har fått slike planer. Det legges fram handlingsplaner for petroleumsenergi, transport, industri, primærnæringer, avfall samt for kommunalt klimaarbeid og drift av statlig sektor. Sektor for sektor har vi fått satt opp potensialet for utslippsreduksjoner sammen med mål og tiltak. Det gir oss et godt verktøy for å gjennomføre målet om utslippsreduksjoner i størrelsesordenen 15–17 millioner tonn.

Fra Arbeiderpartiets side er vi fornøyd med at det nå innledes nye forhandlinger med Sverige om grønne sertifikater. Dersom forhandlingene lykkes – og det håper vi at de gjør – vil det kunne gi vesentlige bidrag til bygging av ny fornybar kraft i Norge. Det er bra for klimaet, og det er bra for kraftbalansen.

Vi synes også at potensialet som ligger i havkraft, er veldig spennende. Enova har beregnet at det er et teoretisk potensial for havvindmøller på 14 000 TWh. Det er så store mengder ren kraft at det er vanskelig å fatte. Til sammenlikning har vi omtrent 120 TWh kraftproduksjon i Norge i dag. Dette ligger fortsatt noen år fram i tid, men klimameldingen varsler et demonstrasjonsprogram for havvindmøller, og det omtales også i klimaforliket.

Så er det enighet om en rekke konkrete tiltak, f.eks. på byggsektoren hvor innsparingspotensialet er enormt. Måten vi bygger hus på i Norge, og måten vi varmer dem opp på, kan det gjøres mye med. Det er allerede gjort mye, ved

at Regjeringen strammet inn byggeforskriftene og skjerpet energikravene med 25 pst. Det arbeidet skal følges opp, og det vil komme flere innstramminger.

Opptrappingsplanen for klimaforskningen med en rekke små og store konkrete tiltak for transportsektoren er også viktige punkter i det klimaforliket vi nå har kommet fram til. Målet med et klimaforlik var nettopp å sikre langsiktighet – en ambisiøs klimapolitikk som kan stå seg over tid, ved skiftende stortingsflertall og ved skiftende regjeringer. Det mener jeg at vi har klart, og Arbeiderpartiet er veldig fornøyd med at vi fikk et forlik i havn. Det er grunn til å berømme våre forlikspartnere for det.

Samtidig er det ikke til å legge skjul på at vi er bekymret for hva et eventuelt nytt flertall i Stortinget vil bety. Skulle vi etter 2009 få en regjering som er avhengig av støtte fra Fremskrittspartiet, er jeg, og Arbeiderpartiet, bekymret for hva det vil bety for klimaforliket. Særlig etter den siste tidens – må jeg si – veldig interessante debatt med lansering av Fremskrittspartiets alternative klimapolitikk som de mener skal gi dem like mange stemmer som kampen mot innvandring, er det bekymringsfullt å tenke på hva det vil bety for en ny regjering som skal støtte seg på dette partiet. Det er mitt håp at denne debatten kan gi noen oppklarende svar på hvordan klimaforliket står seg i en slik sammenheng. Vil Fremskrittspartiet godta et klimaforliket må ligge til grunn for norsk klimapolitikk, dersom stortingsflertallet skifter, eller er dette et område hvor det vil bli stilt ultimative krav? Kan våre forlikspartnere garantere at klimaforliket ikke er gjenstand for kompromiss?

Alvoret i klimaproblemet krever den langsiktigheten vi nå har lagt opp til gjennom klimaforliket. Vi tar store, viktige steg. Store utslippsreduksjoner er nødvendige for å unngå at temperaturøkningen overstiger 2 grader, slik verden har satt seg som mål. 2 grader innebærer store klimaendringer, men vi unngår de aller mest dramatiske konsekvensene. Vi har kunnskapen om klimaproblemet, vi skjønner alvoret i det, og vi vet hva vi må gjøre for å løse det. Historien vil felle en hard dom over oss om vi ikke klarer å handle.

Klimaforliket betyr ikke slutten på å tenke eller lete etter nye løsninger og flere virkemidler som kan hjelpe oss til å håndtere den trusselen vi står overfor. Det er vi alle enige om. Men forliket betyr enighet om noen viktige mål og viktige tiltak som skal ligge til grunn for klimapolitikken framover.

Jeg har sjelden vært så glad for å være med på å legge fram en sak som i dag. Klimatrusselen er vår tids største utfordring, og klimaforliket tar konsekvensene av det.

A n d e r s A n u n d s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:34:15]: Først vil jeg gi litt ros til representanten for den saklige tilnærmingen også til partiet som ikke fikk lov til å være med i forhandlingene, i motsetning til forrige taler, som var fullstendig på jorden.

Det jeg likevel lurer på, er hvilket syn en har på petroleums-satsing. En vet at SV, som sitter i regjering, gjerne ønsker å stoppe satsingen på petroleum. Det var sågar representanten Inga Marte Thorkildsen ute i media i dag og sa, mens representanten Tore Nordtun i samme avis – Rogalands Avis – sa at han ønsket økt satsing på petroleum, spesielt på forskning, slik at en skal kunne utvinne enda mer olje og gass.

Hva er egentlig Regjeringens politikk? Er det et ønske om å stoppe petroleumsvirksomheten i Norge, eller er det å satse på økt utvinning av petroleum i Norge?

Presidenten: Presidenten er i tvil om det å karakterisere andre representanters holdninger som «fullstendig på jorden» er i tråd med parlamentarisk skikk, men vil la det gå for denne gang.

Marianne Marthinsen (A) [10:35:15]: Vi mener at det fortsatt skal være petroleumsaktivitet i Norge – selvfølgelig gjør vi det!

Vi forholder oss bl.a. til forvaltningsplanen for Barentshavet, som peker og meisler ut en kurs for hvor vi skal gå i framtiden. Men vi er opptatt av at den petroleumssektoren vi skal ha i Norge, skal være bærekraftig og skal være den beste i verden i forhold til klima og miljøkrav.

Vi synes det som handler om elektrifisering og veien videre på det feltet, er spennende tanker. Vi er også opptatt av at man i den petroleumsforskningen som foregår, må ta klimahensyn. Forskning for økt oljeutvinning er bra, for det betyr at vi blir i stand til å ta opp mer olje fra de feltene vi åpner. Det er bra i et miljøperspektiv, slik at vi slipper å åpne de aller mest sårbare feltene.

Peter Skovholt Gitmark (H) [10:36:22]: Vi har nå den underlige situasjonen at gasskraftverket på Kårstø står, samtidig som de tjener penger som aldri tidligere. Vi ser at gratiskvotene som er delt ut med rund hånd fra dagens regjering, har gått til nettopp Kårstø, hvor man sitter igjen uten produksjon med et anslag på 0,5 mill. kr dagen i gevinst. Det betyr igjen at dersom dagens kvotepriser ligger fast, samtidig som kvotesystemet med gratis kvoter fortsetter, vil dette kunne være nedbetalt i løpet av ti-tolv år.

Mener representanten Marthinsen at dette er god bruk av statlige midler, ikke minst i forhold til miljøpolitikk? Hvorvidt er dette en god miljøpolitikk for å fremme klimareduksjoner?

Marianne Marthinsen (A) [10:37:16]: Arbeiderpartiet mener at den satsingen som skjer både på Kårstø og på Mongstad, er viktig. For gjennom satsingen på å få til teknologi som skal bidra til å rense CO₂, både fra gasskraft og forhåpentligvis også fra kullkraftverk, løfter vi fram en teknologi som potensielt kan bidra til å redusere globale CO₂-utslipp betydelig. Det er viktig.

Så er det selvsagt synd at kraftverket på Kårstø nå står, som en følge av de lave strømprisene som vi pr. i dag har.

Så merket jeg meg med glede din kritiske holdning til gratiskvoter. Det er et uttalt mål at vi skal bli kvitt ordnin-

gen med gratiskvoter i et system etter 2012, og jeg håper at vi sammen med Høyre kan jobbe for det.

Gunnar Kvasheim (V) [10:38:13]: Jeg har lyst til å starte med å gi ros til Arbeiderpartiet, som bidro til et klimaforlik, selv om Regjeringen ikke trengte det ettersom en har flertall i Stortinget. Jeg er også positiv til at en var med på et opplegg som konkretiserte utslippsreduksjonene hjemme, til tross for at statsministeren tydelig hadde signalisert at det ikke var så viktig om reduksjonene kom hjemme eller ute.

Inga Marte Thorkildsen har sagt at det er en viktig oppfølging av klimaforliket å tøyne oljeindustrien. Hun har også sagt at det er en naturlig oppfølging av klimaforliket å få et permanent forbud mot oljevirkosomhet på sokkelen utenfor Lofoten og Vesterålen. Det er helt i samsvar med Venstres syn.

Er Arbeiderpartiet enig i at det er en naturlig oppfølging av klimaforliket å få et permanent forbud mot oljevirkosomhet på sokkelen utenfor Vesterålen og Lofoten?

Marianne Marthinsen (A) [10:39:09]: Arbeiderpartiet forholder seg til den forvaltningsplanen for Barentshavet som vi har blitt enige om, og som vi har vedtatt. Der åpner vi ikke for oljevirkosomhet utenfor Lofoten og Vesterålen nå. Vi har skjermet de mest sårbare områdene. Så skal dette opp til en vurdering i 2010. Fram til da skal det foregå et omfattende arbeid med å kartlegge miljøverdien i områdene for å få et bedre bilde av tilstanden i området. Så får vi når den kartleggingen foreligger, diskutere hvorvidt det vil være forsvarlig å åpne opp disse områdene for petroleumsvirkosomhet. Det som i hvert fall er sikkert, er at virksomheten som skjer i disse områdene, skal foregå på en mest mulig miljøvennlig måte, med de aller strengeste krav som det er mulig å tenke seg. Det er altså slik at dette er noe vi skal vurdere etter 2010.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:40:35]: Jeg hadde i denne talen egentlig tenkt kun å fokusere på Fremskrittspartiets tiltak for å kutte CO₂-utslipp, det er jo det klimameldingen egentlig handler om. Men når jeg hører representanten Thorkildsen og leser det hun skriver i Aftenposten i dag, ser jeg at det er behov for ikke bare å gjennomgå tiltakene våre, men egentlig også å gjennomgå hele det Dokument nr. 8-forslaget som Fremskrittspartiet fremmet i juni, der vi går igjennom hva Fremskrittspartiet mener om vitenskapen, hva vi mener om Kyoto-avtalen og hvordan vi ønsker å innfri kravene som Kyotoprotokollen pålegger oss. Jeg synes nesten at det vitner om krisen som er i norsk skoleverk når en har så dårlige leseferdigheter at en ikke klarer å ta inn over seg det Fremskrittspartiet skriver, men holder seg til fordommer og lettvinne forklaringer.

La meg derfor begynne med klimadebatten. Fremskrittspartiet skriver i vårt Dokument nr. 8-forslag, Dokument nr. 8:97 for 2006-2007, at vi tar FNs klimapanelts advarsler og prognoser alvorlig. De tegner et alvorlig bilde. Hvis de er i nærheten av å ha rett, er det en utfordring

av dimensjoner for kloden. Derfor har vi også anlagt en føre var-holdning, slik at vi skal være med og bidra på en konstruktiv måte til at en innfrir Kyoto-avtalen, og vi har fremmet mange forslag for å kutte CO₂. Ja, vi var faktisk det første partiet på Stortinget som la fram en komplett liste over hvordan vi mener Kyoto-avtalen skal innfris. Men derimot er vi ikke enig i at en bare skal si at den vitenskapelige debatten er over, og stemple alle som våger å sette spørsmålstejn ved FNs klimapanel, som useriøse og betalt. Det synes jeg er en holdning til vitenskap og til academia som er nesten forkastelig.

Det pågår i dag en internasjonal konferanse i USA, der en gruppe med forskere har levert en rapport der de utfordrer FNs klimapanel på en rekke områder. Hundre forskere skrev brev til klimapanelet under Bali-forhandlingene, og det er et opprop med 19 000 signaturer der en utfordrer FNs klimapanel på en rekke områder. En debatt på Holmgang her hjemme viste at det også finnes forskere i Norge som setter spørsmålstejn ved det. Ja, det er til og med arbeiderpartirelaterte forskere som setter spørsmålstejn ved FNs klimapanel. Jeg henviser ikke til disse fordi de nødvendigvis har den evige sannhet og beviser at FNs klimapanel tar feil, men for å vise at det faktisk pågår en debatt der ute. Den må vi ta hensyn til, og ikke prøve å påstå at den er avsluttet for lenge siden. En politisk debatt som behandler vitenskapsmiljøene på denne måten, synes jeg viser manglende respekt for vitenskapen. Det burde jo i så fall medføre at forskningsministeren tar et oppgjør med de universitetene som har slike professorer og ansatte som underviser norske studenter, for når de åpenbart tar så feil, ifølge det politiske flertallet her, driver de med vranglære av norske studenter. Det sier vel litt om situasjonen i norsk skoleverk. Jeg er derimot fornøyd med at en har professorer og akademikere som våger å sette spørsmålstejn. Så får kvaliteten på deres argumenter og vitenskapelige arbeid være det som beviser hvem som har rett. I min universitetsutdannelse ble jeg i hvert fall kraftig oppfordret til å sette spørsmålstejn og prøve å motbevise selv de mest kjente hypoteser. For enten bare beviser du nok en gang at det som alle tror er rett, faktisk er rett, eller så får en av og til et gjennombrudd som viser at det en har trodd var rett, faktisk ikke er så rett likevel. Det er slik verden går framover.

Hva betyr dette for Fremskrittspartiet, og hvorfor skulle ikke Fremskrittspartiet bare kaste seg på «mainstream» og latt denne debatten være? Når det nettopp gjelder en så omfattende problemstilling som klimapolitikken er, må vi vite konsekvensene av det vi gjør. Peker vi på de rette årsakene til klimaendringene, og er det faktisk noe vi kan gjøre noe med, eller skal vi heller bruke ressursene på å tilpasse oss det som gjerne skjer, uansett? Har vi gjort de rette analysene for å forutse konsekvensene av klimaendringene? Bruker vi rett og slett samfunnets ressurser riktig? I en verden med mange utfordringer – jeg kan nevne aids, sult og fattigdom, som er tre utfordringer som er enorme – mangler vi ikke alternative ting vi kan bruke pengene på. Bør vi ikke da være sikre på at vi gjør det rette? Noen hevder man må slutte å diskutere vitenskapen fordi det nå haster med å sette i gang tiltak. Ja, evner vi

ikke å ha to tanker i hodet samtidig? I vårt Dokument nr. 8-forslag viser vi at det er mulig. Det går an å ha en vitenskapelig debatt, samtidig som vi som politikere tar de advarslene som kommer, som er dokumentert, og bygger en politikk basert på det. Men det må ikke være slik at vi nekter debatten å fortsette. For hva skjer hvis vitenskapen finner ut at vi tar feil? Skal vi likevel bare stå fast på det som vi en gang har vedtatt.

La meg ta en gjennomgang av Fremskrittspartiets alternative klimapolitikk, for det som mange oppfattet på NRK, var at nå skulle vi lansere en ny klimapolitikk. Det er ikke en ny klimapolitikk. Det er det som Fremskrittspartiet fremmet i denne sal i juni 2007, men som jeg forstår at mange oppfatter som ny, fordi de ikke selv har gidde å lese dokumentet.

Forslaget, som faktisk er to og en halv gang tykkere enn Regjeringens fornybarmelding, er omfattende. Det er mange tiltak. Det ble vedtatt på landsmøtet i Fremskrittspartiet, og det ble vedtatt på landsstyremøtet i Fremskrittspartiet i fjor, så dette er grundig berammet i partiet. Da bør også spesielt representanten Thorkildsen forholde seg til det Fremskrittspartiet mener, og ikke til det enkelte kommentatorer sier at partiet mener. Det framviser et balansert syn hvor vi legger til grunn en føre var-tilnærming basert på dagens kunnskap, samt tar inn over oss dimensjonene det er snakk om.

Vi er ikke så rike selv i nasjonen Norge at vi kan sløse bort penger på tiltak som ikke nødvendigvis gir effekt. Og vi må ha et internasjonalt perspektiv på det som skjer. I Fremskrittspartiets forslag har en dette internasjonale perspektivet. Men vi har også, i motsetning til det enkelte hevder, tatt med en rekke nasjonale tiltak, vi har tatt med en rekke ting på forskning, og vi diskuterer internasjonalt rammeverk. Vi har som prinsipp at CO₂-reducerende tiltak må gjennomføres der de gjør størst nytte, basert på fornuftig ressursbruk og ønsket om å slå mange fluer i en smekk – altså prøve å løse så mange utfordringer som mulig med de tiltakene vi setter i verk.

Vi innser at på kort sikt er det lite rom for store nasjonale kutt, rett og slett fordi norsk industri har tatt i bruk den best tilgjengelige teknologien på de aller fleste områdene. Skal en ta i bruk enda bedre teknologi, må en utvikle den først. Ser en på Kyoto 2012, er det ikke grunn til å tro at en vil få til veldig store og betydelige kutt. Noen små, ja, men ikke i den dimensjonen som det er snakk om her. Derfor sier vi at vi ønsker å bruke Kyoto-mekanismene gjennom kvotehandel for alt det det er verdt. Og la meg minne representanten Thorkildsen og representantene fra de andre partiene i klimaforliket om at Fremskrittspartiet har snakket positivt om klimakvoter siden Kyoto-avtalen ble vedtatt. Det var kun ett parti på Stortinget som var negativt til kvotehandel i 1997, og det var Sosialistisk Venstreparti.

Fattige land bruker veldig mye dårlig teknologi i dag, fordi de rett og slett ikke har kapital til å investere i den best tilgjengelige teknologien. Det gjør at potensialet for norske tiltak, norske bidrag, er enormt. Det er ikke en måte å fraskrive seg ansvar på når en peker på at Kina, India og andre land bygger kullkraftverk med dårlig teknologi, men det er fordi vi ønsker å kanalisere pengene dit de gjør

størst nytte. Noen sier at dette er ansvarsfraskrivelse. Det er tull. Ansvarsfraskrivelse er hvis du kaster ditt eget søppel i naboens hage og ber ham rydde opp. Det Fremskrittspartiet sier, er at vi skal gå til naboens hage og hjelpe ham med å rydde opp. Vi tar fortsatt ansvaret økonomisk, vi tar ansvaret for gjennomføringen, og vi bidrar med teknologi. Men vi ser også etter hvor man får mest nytte, istedenfor å si at norske tiltak kun skal skje innenfor et visst geografisk område kalt Kongeriket Norge.

Så til perspektivene. Det er to milliarder mennesker på kloden uten strøm. Det internasjonale energibyrået sier at i Kina vil en de neste tiårene bygge tre–fire kullkraftverk på Kårstø-størrelse hver uke. De slipper ut 2 millioner tonn i året, i motsetning til Kårstø, som slipper ut 1 million tonn. Hvis vi klarer å gjøre noe med det, får en jo mye mer nytte av pengene enn ved å drive på slik som vi gjør nå. Og det er mye mer å hente på CO₂-regnskapet for kullkraftverk, for en kan få gjort noe med energibruken globalt sett. Den veksten som kommer gjennom energiforbruket i Kina, vil påvirke energiprisene globalt. Klarer en å få kineserne til å utnytte energien bedre, er det et tiltak som ikke bare hjelper kineserne, men som hjelper hele kloden. I tillegg kan en være med og bidra til å gjøre noe med luftforurensningen i Kina. Reiser en til Shanghai, vil man oppleve at luftforurensning lokalt er det største miljøproblemet de har, med svovel og partikkelutslipp, og lokal luftforurensning er den største dødsårsaken i Kina nå.

Så har vi også en rekke nasjonale tiltak. I vårt forslag har vi listet opp en rekke tiltak som går på kraftproduksjon, satsing på vann og satsing på grønne sertifikater, og vi er fornøyd med at regjeringspartiene og de andre partiene ble enige her. Vi satser på elektrifisering av sokkelen der det er fornuftig, og vi ønsker å innføre halv moms på alternative varmekilder som en permanent ordning, så slipper man disse ordningene der en har tre–fire måneder på seg til å springe ut og kjøpe en varmepumpe og for å søke om og håpe på at en får støtte. Vi ønsker å gjøre noe med avskrivningssatser for energi- og miljøtiltak i nybygg, vi ønsker satsing på hybridbiler, og vi ønsker å gjøre noe med avgiften på miljøvennlig drivstoff. Vi har en rekke tiltak på samferdselsområdet, som bl.a. å satse på jernbane, som å satse på bedre veier og å flytte gods fra vei til bane. Dette er tiltak som jeg sier vil ha god effekt på lang sikt, og som jeg tror mange her er enige om. Så jeg sier ikke at Fremskrittspartiet er alene her. Vannkraft tror jeg nok vi er alene om. Men en får ikke resultatene over natten. Det er jo derfor vi sier at skal vi innfri Kyoto-avtalen, så må en sette inn tiltak og gjennomføre dem globalt. Og så setter en inn nasjonale tiltak, for der får en også resultater på lengre sikt, men det er tiltak som vil være fornuftige utover CO₂-effekten en også får.

Så sier en at en parallelt må sette inn tiltak når det gjelder forskning. Jeg er helt enig i at markedet alene ikke vil bringe forskningskapitalen som gjør at en utvikler ny teknologi, for ingen bedrifter våger å satse stort på CO₂-tiltak når de ikke vet hvilket rammeverk de har å forholde seg til etter 2012. Der må staten inn. Vi har vært med og vært kjempepositive til Mongstad. Jeg var ordfører for den saken, og det var en samlet komite som gikk inn for CO₂-

renseprosjektet på Mongstad. Der utvikler en teknologi, en bygger pilotanlegg, og så bygger en fullskalaanlegg hvis pilotanlegget virker. Men det står i grell kontrast til Kårstø, som Fremskrittspartiet er imot. Da Enoksen omtalte dette i Stortinget 18. oktober 2006, sa han at det var klart fra Regjeringens side at teknologien en bruker på Kårstø, ikke ville være anvendbar i særlig mange andre tilfeller enn nettopp på Kårstø, for der skal en ikke utvikle betydelig ny teknologi i forkant, en skal oppskalere det en klarer å få tak i pr. i dag. Og det er jo ganske rart at en altså skal gå rett på et fullskalaanlegg på Kårstø 2012, mens på Mongstad, som en ikke skal realisere før to år senere, må en av en eller annen grunn bygge pilotanlegg først. Når en står i fare for å bruke 17,5 milliarder kr på Kårstø, på et anlegg som i dag ikke engang er i bruk, så må en kunne diskutere om det er en fornuftig bruk av penger. Det er ikke en krangel om å stoppe CO₂-renseteknologiutvikling som sådan, men det er en diskusjon om hvor en får mest nytte av disse pengene. Den debatten burde Stortinget våge å ta i større grad.

Vi har også sagt at en bør bruke litt av pengene som en i dag planlegger å bruke på Kårstø, til forskningsprosjekt på CO₂-rensing og CO₂-binding hos andre, f.eks. det som Institutt for energiteknikk holder på med, med å binde CO₂ i olivin, det som Shell holder på med, med å binde CO₂ i murstein. Da tror jeg en ville få mye mer resultat for pengene på lang sikt enn en har gjort til i dag.

Den debatten burde en være med og ta, og nettopp derfor hadde det vært en fordel for klimaforliket om også Fremskrittspartiet hadde vært invitert inn. Når en ser hva som faktisk ligger i forliket, kunne vi vært med på veldig mye av det. Det er, med all respekt for dem som har forhandlet fram forliket, veldig lite forpliktende tiltak i det. Det er mye som skal utredes. Fremskrittspartiet har ingen problem med å utrede ting, men vi frykter en masse avgifter og restriksjoner. Det ble det relativt lite av, men jeg synes de restriksjonene og avgiftene som ligger der, framstår som ganske unødvendige, så vi er kraftig imot dem likevel.

Så til slutt, når det gjelder disse tiltakene – vi har altså nasjonale tiltak, vi har internasjonal tilnærming, vi har forskning, og så har vi internasjonale rammeverk, som Kyoto-avtalen. Ja, Fremskrittspartiet stemte imot Kyoto-avtalen – og nå håper jeg representanten Thorkildsen lytter – fordi det er en avtale der 172–180 land er med, men kun 36 land i avtalen har restriksjoner i dag. Det betyr at med Kyoto-avtalen risikerer en at den økonomiske aktiviteten innenfor Kyoto-landene som har restriksjoner, bare flyttes til land utenfor. Det mener vi er en dårlig løsning for å redusere CO₂-utslippene, fordi en bare vrir den økonomiske aktiviteten uten å få en miljøgevinst. Det er litt av det vi ser når en får så enorme investeringer som en gjør i Det fjerne østen i dag, som f.eks. Kina, der de ikke har restriksjoner. Det er ingen fordel verken for miljøet eller for den økonomiske aktiviteten i Norge og i Europa. Derfor er vi imot Kyoto-avtalen.

Vi er ikke imot at det lages internasjonale avtaler, men vi ønsker å sikre at vi får oppfylt de målsettingene vi har, at det ikke bare lages et rammeverk som enkelte politikere

synes er kjempeflott, og hvor alle som er imot det rammeverket, blir sett på som om de ikke ønsker å gjøre noe med utfordringen.

Da må jeg igjen utfordre Senterpartiet og SV, som stadig drar Kyoto-avtalen opp mot Fremskrittspartiet, og spørre: Hvilken rett har SV til å diskutere NATO, når en stemte imot NATO? Hvilken rett har Senterpartiet til å være med på å diskutere EU-politikken i Norge, når en er imot EU? Det er like relevante innvendinger som det å hele veien bruke Kyoto-avstemningen i 2002 mot Fremskrittspartiet. Når vi fremmer et forslag om hvordan vi ønsker å innfri Kyoto-avtalen, forventer vi at det forslaget blir tatt på alvor, og at en diskuterer innholdet i stedet for kun å holde seg til fordommer. Jeg håper denne debatten i fortsettelsen blir bedre enn det representanten Thorkildsen la opp til.

Så er det klimameldingen, som skulle legge premissene for norsk politikk for å få til kutt i CO₂-utslippene. Debatten viser at denne avtalen ikke er særlig robust når en er så uenig i mye av det grunnleggende en har blitt enig om. Mange spør hvor robust avtalen er hvis Fremskrittspartiet kommer i regjering. Da kan en like godt spørre Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre, som allerede nå har hatt flere raseriutbrudd over hvordan Regjeringen tolker avtalen. Jeg vil fra Fremskrittspartiets side si at vi er for det vi er for, og vi stemmer imot det vi er imot. Når vi ikke ble invitert til å bli med i et forlik, er det heller ingen grunn til at vi skal være med og støtte noe vi i utgangspunktet er imot. Så dette forliket er like robust som forliket som ble inngått i 1998, da en ble enig om å ikke øke CO₂-utslippene fra 1998–2000, og det er like robust som forliket som ble inngått i 2002, som vel ingen i dag husker hva innbar.

Spillet om klimaforhandlingene synes jeg var ganske sært. Jeg har registrert at miljøministeren tar klimaforliket som en seier etter at Regjeringen har blitt presset på alle bauger og kanter til å gjøre innrømmelser. I NRK-debatten som var samme kveld som forliket ble inngått, klarte miljøministeren å få representanten Sponheim til å framstå som en læregutt i å være pompøs, da han sa at dette forliket har satt kloden på en ny kurs. Ja, jeg må nesten be statsråden redegjøre for hvor mange gratulasjoner han fikk fra verden rundt oss etter at dette forliket ble inngått. Meg bekjent er det ikke så mange som har sendt gratulasjonsbrev.

Forliket og meldingen bærer preg av ambisiøse målsettinger og få konkrete tiltak. Bondevik-partiene krevde f.eks. i sin tiltaksliste CO₂-kutt på mellom 22 og 23 millioner tonn. De endte opp med at en skulle kutte mellom 15 og 17 millioner tonn. Det er altså en nettoøkning på 1 million tonn. Er det en kjempeseier? Mon tro det. Hvordan forklares denne økningen i kutt på 1 million tonn? Er det troverdig? Nei, det er ikke det, for Regjeringen sier at det er umulig å si i hvilken sektor disse kuttene skal komme, det er umulig å si i hvilket tidsperspektiv, eller på hvilken måte kuttene skal komme, men en antar at en skal utvikle ny teknologi som gjør at en klarer å kutte mer enn det en i dag vet om.

Da er spørsmålet: På hvilke områder har det kommet

noe i forliket som gjør at en skal utvikle noe nå som en i klimameldingen ikke trodde en skulle utvikle? Det eneste området der det faktisk bevilges penger til forskning, er på fornybar energi. Da må Regjeringen spørre seg selv: Tror en faktisk at bygging av nye vindmøller vil føre til kutt og stoppe gasskraftverket på Kårstø eller på Mongstad? Hvis en ikke tror det, klarer en ikke å kutte CO₂-utslipp noen plass. Det gjør at denne økte millionen bare blir som «tenk på et tall»-leken. Det er ikke rart at den verste bøygen til slutt for å få til et forlik nettopp var denne målsettingen. Ifølge en journalist og politisk kommentator var det nettopp på dette området at statsminister Stoltenberg strittet imot. Det er ikke rart, når han selv ser at tallet ikke kan begrunnes.

Det er også litt rart å se hvordan en har en «tenk på et tall»-øvelse i de andre opposisjonspartiene. Da de framla denne tiltakspakken med over 60 punkter, skulle satsing på fornybar energi være en av de store tingene – en skulle ha en satsing på 30 TWh ny fornybar energi innen 2014, og dette skulle en få til med hele 40 milliarder kr. Ja, en må nesten ta seg i begeistring, for 40 milliarder kr høres enormt mye ut. Men hvis en tar fram en kalkulator for å finne ut hvor mye penger en må ha for å finansiere 30 TWh ny fornybar energi innen 2014 med de støtteordningene en legger til grunn, vil en se at en må ha 300 milliarder kr. Det var åpenbart ingen som hadde kontrollregnet sine krav. Det synes jeg blir ganske pinlig.

Det samme ser en når det gjelder den enorme satsingen en skal ha på biodrivstoff, der en skryter av den prosentvise innblandingen en skal ha i 2008, 2009 og 2010. Samtidig ser en at forskere – disse er gjerne kjøpt og betalt av oljeindustrien siden de ikke er enige med Regjeringen – har tatt et lite snev av realisme inn i debatten. De sier at tilrettelegging for biodrivstoffproduksjonen medfører CO₂-utslipp som er 17–420 ganger større enn de årlige besparelsene ved å bruke det. Det kan altså ta 420 år før en har fått CO₂-nøytralitet i de verste prosjektene. Bør en ikke da ha som et kriterium at en ikke bare nærmest stiller opprinnelsesgarantier, men også en CO₂-garanti før en begynner å blande inn dette biodrivstoffet i norsk bensin og diesel? Jeg er veldig godt fornøyd med at statsråd Solheim har vist en viss nøkternhet nå når han har kommentert det, og sagt at han muligens har vært litt for optimistisk i sine anslag. Jeg håper det også reflekteres i politikken.

Til slutt – øremerking av avgifter: Kritikken mot flyreiser og bensin- og dieselforbruk har vært enorm. Men hvis en ser på den CO₂-avgiften som allerede ligger på f.eks. bruk av bensin, er den på over 80 øre. Hvis en regner at en bil slipper ut 200 g CO₂ pr. km – bruker en liter på milen – trenger vi en CO₂-avgift på 20 øre for å kjøpe klimakvoter som gjør at den bilen er CO₂-nøytral. Nå er avgiften 80 øre, altså fire ganger mer enn det den trenger å være. Da burde Regjeringen begynne å se på om de ikke skal øremerke avgiftene framfor å prøve å snylte enda flere avgifter over på norske forbrukere.

Presidenten: Presidenten lurar på om ikke representanten skal ta opp forslag i sak nr. 2.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:00:52]: Det gjør representanten herved.

Presidenten: Representanten Ketil Solvik-Olsen har tatt opp det forslaget han refererte til. Det blir replikkordskifte.

Ivar Kristiansen (H) [11:01:19]: Jeg har med stor interesse lyttet til representanten Solvik-Olsens innlegg. Det er litt vanskelig å klare å henge med i alle svingene. Det kan selvfølgelig skyldes denne representanten.

Når Solvik-Olsen slår fast at det er ingenting i klimaforliket som ikke Fremskrittspartiet kunne ha vært med på, med unntak av økningen i bensinavgiften – det har han på mange måter gjentatt i dagens debatt, samtidig som han er sitert på det i media tidligere – lurar jeg faktisk på hva Fremskrittspartiet egentlig mener når jeg ser at nestlederen i Fremskrittspartiet, Per Sandberg, ikke er til å misforstå når han sier at han mener at det ikke kan stemme at CO₂ er årsaken til global oppvarming. Han nekter å tro at temperaturøkninger skyldes at CO₂ blir værende i atmosfæren. Er representanten Ketil Solvik-Olsen enig med sin nestleder?

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:02:25]: Jeg må nesten be om å få opplyst hvor sitatet er hentet fra, fordi jeg fulgte Per Sandberg meget nøye den dagen han var i mange debatter i NRK. Jeg kan ikke huske at han sa at CO₂ ikke kan forårsake økte temperaturer. Det han påviste, var det samme som jeg tok opp i mitt innlegg, at det er en del forskere som hevder det, samtidig som FN's klimapanel er veldig tydelig på sitt.

Fremskrittspartiet har sagt at ja, vi ønsker at den vitenskapelige debatten fortsetter. Men vi sier også at ja, vi skal ha en føre var-holdning, vi skal ta advarslene på alvor. Vi ønsket å være en konstruktiv partner i de klimaforhandlingene som pågikk. Nå registrerer jeg at de andre partiene ikke ønsket å invitere oss, og jeg synes det er spesielt beklagelig at Høyre lot seg bli et offer for det spillet som åpenbart Arbeiderpartiet ønsket for å splitte det som blir en borgerlig regjering. Men les vårt Dokument nr.8-forslag! Der ser en Fremskrittspartiets holdning. Det forslaget står hele partiet bak.

Marianne Marthinsen (A) [11:03:34]: Først for å oppklare hvor Per Sandbergs uttalelser, som representanten Kristiansen viste til, er hentet fra. De er fra Aust-Agder Fremskrittspartis årsmøte, referert i Agderposten 4. februar 2008.

Så til et annet Per Sandberg-sitat. På Fremskrittspartiets nettsider kan man for tiden lese at nestleder Sandberg omtaler nobelprisvinner Al Gore som «en stor bløffmaker». Jeg synes det er grunn til å minne om den internasjonale anerkjennelsen som fredsprisen har, og spørre representanten om han er stolt av den måten som Sandberg omtaler fredsprisvinneren på.

Carl I. Hagen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:04:27]: Vi har ulike måter å ordlegge oss på, og det kommer vel også til uttrykk i måten Per Sandberg ordlegger seg på.

Vi mener det er grunn til å sette spørsmålsteget ved en del av de påstandene som Al Gore kommer med, ikke til forkleining for fredsprisen, men det er en rekke ting som har blitt dokumentert feil. Han overdriver en del når han sier at FNs klimapanel advarer mot en havøkning på 6–7 meter, der FNs klimapanel holder seg godt under meteren. Og det er mer.

Det som en gjerne burde fokusert mer på, er at FNs klimapanel i mange saker er mye mer nøkterne enn det inntrykket som den politiske debatten skaper i ettertid, når en lager hele FNs klimapanel rapport til en svart-hvitt greie der det ikke er rom for tvil, der selv FNs klimapanel sier at det er mange sannsynligheter, at det er mange scenarioer. Det er jo rart at hvis noen sier at FNs klimapanel tar for hardt i, blir de tatt for å være useriøse, men hvis en sier at FNs klimapanel ikke tar hardt nok i, er en plutselig en bekymret miljøverner som det er verd å lytte til. Hvis en mener at FNs klimapanel tar feil, må jo det gjelde i begge retninger.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [11:05:29]: Representanten Ketil Solvik-Olsen spiller veldig forurettet i sitt innlegg, men egentlig tror jeg han er mest irritert på sine egne som for nesten nøyaktig ett år siden stemte mot at Fremskrittspartiet skulle akseptere Kyoto-avtalen.

Vi har lest Fremskrittspartiets forslag, og vi hører hva Fremskrittspartiet sier. Fremskrittspartiet sier: IPCC-forskerne tjener på å spre klimahysteri. Tenk hvis vi bruker masse penger på klimatilak som vi kunne brukt på billigere bensin. Tenk hvilket svik mot kommende generasjoner det ville vært. Poenget er: Per Sandberg sier han vil skaffe stemmer på kampen mot klimahysteriet. Man gambler altså med jordas framtid for egen vinnings skyld. Er ikke dette kynisme? Hva er Ketil Solvik-Olsens definisjon av kynisme? Tror egentlig Fremskrittspartiet på at klimaendringene er menneskeskapte, og at de representerer en trussel mot selve jordas eksistens?

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:06:40]: Jeg tror jeg skal gå på norskkurs, for åpenbart har ikke representanten Thorkildsen forstått min jærdialekt når jeg har brukt 5 minutter av mitt innlegg på å forklare nettopp hva Fremskrittspartiet mener om FNs klimapanel og de advarslene de kommer med. Det vil jeg rett og slett ikke gjenta. Jeg vil heller fokusere på det som Thorkildsen sier om Kyoto-avtalen.

Jeg var til stede på landsstyremøtet i Fremskrittspartiet i februar i fjor, der resolusjonen om Kyoto ble vedtatt. Det var ikke representanten Thorkildsen, så langt jeg vet, med mindre de har begynt med romavlytting. Det jeg kan bekrefte, er: Den resolusjonen jeg skrev, var ikke et ja eller nei til Kyoto. Det var en forberedelse til det Dokument nr. 8-forslaget som vi har til behandling her i dag. Den resolusjonen ble faktisk vedtatt. Det som ble fjernet fra resolusjonen, var noen setninger om Kyoto, fordi en ønsket å være klar på at vi skulle jobbe for tiltak, ikke ha

en debatt om for og imot Kyoto. Så har NRK laget sitt egen spinn på det etterpå.

Jeg oppfordrer representanten Thorkildsen til å gå til primærkildene når hun skal diskutere klima med Fremskrittspartiet, og ikke bare forholde seg til kommentatorer som ikke liker Fremskrittspartiet.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Ivar Kristiansen (H) [11:08:07]: La meg bare få lov til å starte med å si at det inngåtte forliket forplikter oss. Det forplikter alle partiene, herunder regjeringspartiene, som har vært med på å skrive under klimaforliket. Jeg tror ikke det må herske noen oppfatning om at Høyre er blitt noe slags offer i disse forhandlingene. Tvert imot føler vi at vi har vært en pådriver, som er svært fornøyd med at vi har klart å flytte regjeringspartiene i en mer offensiv og mer forpliktende retning. At ikke Fremskrittspartiet ble invitert til å delta i disse forhandlingene, kan ikke vi ta et ansvar for. Det vil være – tror jeg – rett å si at det ville vært uhørt hvis vi skulle ha blandet oss opp i den gjestelisten som Regjeringen hadde da den inviterte til å delta i disse forhandlingene.

Samtidig med dagens debatt tror jeg det må slås fast at de angrepene som har kommet i dag på norsk oljeindustri, herunder hva slags standpunkt man skal ta til fremtidig olje- og gassaktivitet utenfor Lofoten og Vesterålen, ikke er noen del av klimaforliket.

Så blir det gitt uttrykk for: Hva skjer hvis vitenskapsmennene tar feil, som bl.a. hovedtalsmannen for Fremskrittspartiet stiller spørsmål om, når de peker på at global oppvarming er et resultat av menneskelig aktivitet? Ja, la oss håpe at vitenskapsmennene tar feil! Inntil det måtte skje, hvilket jeg ikke tror kommer til å skje, ville det være litt av en unnlattelsessynd hvis vi ikke skulle agere ut fra de symptomene på klimaendringer som finner sted som vi kan se rundt oss overalt i hele verden.

Meteorologisk institutt slo i går fast at gjennomsnittstemperaturen i februar i 2008 er 4,8 grader over normalen. Vi bør tenke gjennom hva det egentlig medfører. Hvis jordas gjennomsnittstemperatur i år 2050 ikke bare skulle ligge 2 grader over temperaturen i førindustriell tid, men nærme seg en stigning på 5 grader, står verdenssamfunnet foran en kollaps. Det betyr at når vi får denne typen dokumentasjon lagt frem, er vi nødt til å handle.

Det kan godt hende at vi ikke vil merke de store forskjellene nasjonalt i løpet av denne stortingsperioden eller neste stortingsperiode. Det er våre barn og barnebarn som vil bli satt til å revidere de vedtak vi fatter i Stortinget i dag. Jeg synes dokumentasjonen og bevisene er så overveldende. Vi kjenner jo konsekvensene. Jeg tror ikke noen vitenskapsmann i verden vil være i tvil om hva som blir konsekvensene hvis temperaturen ved år 2050 har steget med nær 5 grader i forhold til temperaturen i førindustriell tid. Da kjenner vi konsekvensene, og derfor er vi nødt til å handle i dag.

Når det samtidig blir slått fast at det ikke er rom for store nasjonale kutt, tror jeg det er grunn til også å stoppe opp og se på dette standpunktet. Det er veldig mange

som hevder dette. De tror at dette er tjenlig for nasjonen Norge, for norsk industri, for norsk politikk.

Et forhold er at vi har en moralsk forpliktelse til å handle. Det andre er: Hva slags tjenester gjør vi norsk industri hvis vi kommer i en situasjon, hvilket jeg håper på fra 2013 av og fremover, der karbon får en prislapp, og at det ikke er gratiskvoter som dominerer i verden. Hva slags tjenester er det vi i dag gjør norsk industri, herunder norsk oljeindustri, prosessindustri og annen, hvis vi sier at vi deltar i kutt, men de kuttene skal vi ta utenfor landets grenser? Jeg tror vi er nødt til å ta hensyn til også den innenlandske aktiviteten når vi gjennom klimaforliket har forpliktet oss til at vi skal ta fatt på oppgaven med å ta inntil to tredjedeler av våre Kyoto-krav innenlands.

Det skal ikke forhindre oss i også å gjennomføre aktivitet utenfor landets grenser. Noen har den oppfatning at vi gjerne kan delta gjennom den grønne utviklingsmekanismen og bidra til teknologiutvikling i den underutviklede delen av verden, men samtidig skal vi ha den holdning at den underutviklede delen av verden skal få lov til å forurense fordi vi har gjort det tidligere i alle år. Det tror jeg er et galt standpunkt. Det er en gal tilnærming. Det er en passiv tilnærming å ha.

Når vi ser den utvikling som finner sted i India, Kina, Brasil og en del andre land, er vi nødt til å ha en svært så offensiv tilnærming til at teknologioverføring også må være et aktivt grep i den internasjonale klimapolitikken.

Norge har tjent seg søkkrik på eksport av fossilt brensel. Vi eksporterer årlig CO₂-utslipp for anslagsvis 700 millioner tonn. Det er ganske mye. Det er svært mye. Det gjør at vi har en moralsk forpliktelse til å være i tet i utmeisling av internasjonal politikk på dette området. Jeg tror ikke vi vil stå oss på å gå til bedriftsøkonomiske betraktninger om at investeringer på Kårstø og Mongstad osv. har en lavere rentabilitet enn om vi skulle ha gjennomført investeringer i utlandet. Vi er nødt til å gjøre begge deler. Når kjente tall viser at verdens energietterspørsel innen år 2030 vil øke med 55–60 pst. i forhold til i dag, og at fossilt brensel vil stå for mer enn 80 pst. av økningen, ser vi at vi er nødt til å løse spørsmålet om fangst og lagring av CO₂. Alt tyder på at når det gjelder den økte etterspørselen etter energi i verden, er vi nødt til å lykkes i å bygge bro mellom det fossile og det fornybare samfunnet. Det betyr at fangst og lagring av CO₂ er et nøkkelspørsmål. Dersom vi kan gjøre jobben i Norge innenfor gasskraftverkteknologi, har vi gjort verden en svært så stor tjeneste.

Når det så gjelder spørsmålet om å handle nå eller vente og se, tror jeg at vi også der har fått noen økonomiske betraktninger og dokumentasjon på at den beste løsningen, den billigste løsningen og den mest tjenlige løsningen av hensyn til miljøsituasjonen er å handle i dag. Nicolas Stern har helt klart anskueliggjort hvilke kostnader det vil medføre hvis man skal utsette handling og bare vente og se til bevisene er enda tyngre i våre bøker enn de er i dag.

Jeg er glad for at EU er blitt en politisk pådriver i å utmeisle politikk på dette området, noe som også kommer til å influere på norsk politikk på dette området. Samtidig som vi skal få ned klimautslippene i Norge i en situasjon hvor energietterspørselen øker, er vi nødt til å få fortgang

i utviklingen av mer fornybar energi i Norge. Det er få nasjoner i denne verden som er bedre rustet fra naturens side til å klare nettopp denne oppgaven.

Jeg håper at vi i tidsfasen nærmere revidert nasjonalbudsjett kan få se forslagene fra Regjeringen om hvordan vi kan bidra til å stimulere utviklingen av mer fornybar energi i Norge, og at vi kan få rammevilkår i Norge på dette området som er minst like gode som dem man har i utlandet.

For å gå inn for landing her må jeg si at det er Høyres klare konklusjon at vi er nødt til å handle i dag. Dokumentasjonen, bevisførselen, på hva som vil være resultatet hvis vi avventer, er så overveldende at vi ikke kan gjøre annet enn å ta ansvar. Det betyr at vi er nødt til å la tvilen komme de fremtidige generasjoner til gode, og det betyr at vi er nødt til å la tvilen komme miljøet til gode.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torny Pedersen (A) [11:18:23]: Høyre ønsker å framstå med troverdighet og som en pådriver i klimadebatten. Gjennom klimaforliket har Høyre tatt standpunkt til at kampen mot menneskeskapt klimaendring er et verdispørsmål. Høyre har altså tatt et verdistandpunkt i klimasaken. Dette mener de fleste – utenom Fremskrittspartiet – utelukker Fremskrittspartiet som en mulig samarbeidspartner i en eventuell høyreregjering. Er representanten Kristiansen enig i den vurderingen?

Ivar Kristiansen (H) [11:19:07]: Høyre har gjennom hele sin historie vært kjent for at vi ønsker å forhandle frem løsninger. I de regjeringposisjoner vi har vært i gjennom historien, har vi med noen få unntak regjert sammen med andre partier. Det betyr at vi har måttet delta i forhandlinger, og at vi ikke hele tiden har kunnet regne med å få hundre prosent gjennomslag for vår politikk. Forhandlinger betyr at man må ta og gi. Det har til syvende og sist bidratt til å gi både Høyre og – jeg tror – nasjonen de fremste og beste resultater.

Jeg skjønner jo hva som er det underliggende spørsmålet i representanten Pedersens replikk. Jeg tror Fremskrittspartiet selv må svare på om de har gjort seg mer leker gjennom sitt standpunkt og sin politiske tilnærming i klimapolitikken for å delta i samarbeid med bl.a. Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre. Jeg tror Kristelig Folkeparti og Venstre allerede har gitt uttrykk for sitt prinsipielle syn når det gjelder representanten Pedersens spørsmål.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:20:32]: Jeg synes det er en litt rar tilnærming representanten Kristiansen tar til innlegget som jeg hadde, for åpenbart var mange av de sleivsparkene han hadde, rettet den veien. Fikk ikke representanten med seg at Fremskrittspartiet har fremmet et omfattende Dokument nr. 8-forslag, der vi faktisk har forslag om over 30 tiltak for å redusere CO₂-utslipp? Vi har imidlertid gjerne en litt annen tilnærming til det.

Hva om vitenskapen tar feil, sier representanten. Det er en unnlatesessynd ikke å gjøre noe, sier han. Fremskrittspartiet later ikke som om vi ikke skal gjøre noe. Vi

viser til at det er en pågående debatt. Blant annet har den globale gjennomsnittstemperaturen vært stabil de siste åtte årene. Den gikk sågar ned i fjor. Det nytter ikke bare å se på gjennomsnittstemperaturen i ett land eller i en liten region. Man må se på hele kloden.

Representanten tok for seg dette med at det er store rom for nasjonale kutt. Kyoto-avtalen skal innfris innen 2012. Hvor ser representanten Kristiansen rom for store nasjonale kutt for å innfri Kyoto-avtalen?

Ivar Kristiansen (H) [11:21:37]: På mange måter har jo Lavutslippsutvalget vært førende og gitt kraftige bidrag til de forhandlingene vi har vært gjennom. Det har, som det fremgår av klimaforliket, blitt et produkt uten at konklusjonen er at man anviser sektorvise løsninger.

Det har fra min side ikke vært meningen å gå til noe rabiat angrep på Fremskrittspartiet. Jeg har bare tillatt meg å sitere hva Fremskrittspartiets egne representanter har slått fast. Jeg går ut fra at de ikke er feilsitert overalt der de har ytret seg. Det kan neppe være mulig.

Jeg registrerer med stor interesse at det er en helt annen tilnærming å spore fra representanten Ketil Solvik-Olsen i forhold til hans nestleder når det gjelder å ytre seg. Jeg hadde derfor forventet at Fremskrittspartiet skulle ha nærmet seg mer de tre såkalte Bondevik-partiene i dette spørsmålet.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [11:22:53]: Jeg vil starte med å takke representanten Kristiansen for det gode samarbeidet som resulterte i at vi fikk denne avtalen. Den er vi veldig glade for.

Men jeg er bekymret. På de seineste meningsmålingene ligger det an til at Høyre og Fremskrittspartiet faktisk kan ende opp med reint flertall etter neste stortingsvalg. Spørsmålet er hva som da skjer med klimapolitikken. Når vi går gjennom og ser hva Fremskrittspartiet står for i praksis, er det ingen reguleringer, ingen avgifter, ingen krav til kommunene, ingen utvidelse av kvotesystemet eller virkemiddelbruken. De vil heller trekke tilbake virkemidler som vi har, og som andre land ikke har. De avviser forbiljediskusjonen fullstendig. Det er ingen vits i å gå foran. Det er heller et poeng å prøve å holde mest mulig igjen.

Per Sandberg skal nå reise land og strand rundt og skaffe stemmer på motstand mot det han kaller klimahysteriet. Da lurar jeg på hvordan Høyre skal sikre at vi ikke bare klarer å få gjennomført denne avtalen med et sterkt fremskrittsparti, men også å gå et skritt lenger.

Ivar Kristiansen (H) [11:23:59]: Det er helt korrekt at både Høyre og Fremskrittspartiet har meget gode meningsmålinger for tiden. Jeg tror det er mange som mentalt kanskje har begynt å omstille seg til å tenke tanken at uansett om det blir den ene eller andre løsningen, blir det et regjeringsskifte fra 2009. Det vil neppe innebære at en ny regjering vil ha Per Sandberg som klimapolitisk talsmann. Ingenting tyder i dag på at Høyre har en millimeter å gi i noen slags forhandlinger om våre standpunkter innenfor klimapolitikken.

I tillegg vil jeg bare si at vi i flere fylkeskommuner og

kommuner har mange og veldig gode erfaringer fra samarbeid med Fremskrittspartiet. Jeg vet jo i dette tilfellet hvem som må gi når det gjelder å få nedfelt en politikk på klimaområdet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [11:25:22]: Et bredt flertall i denne sal, med unntak av Fremskrittspartiet, stadfester i dag grunnplanken for norsk klimapolitikk i årene framover. Klimaforliket forplikter alle de seks partiene, og klimaforliket bør ikke være gjenstand for noen kompromisser, som representanten Marianne Marthinsen utfordret oss på. Disse partiene som inngikk klimaforliket, vil ta konklusjonene fra FNs klimapanel på alvor. Vi erkjenner at utslippet av klimagasser pr. innbygger er svært høyt i Norge sammenlignet med i resten av verden. Årsaken er nært knyttet til vår høye levestandard, og det faktum at Norge er en stor produsent og eksportør av olje og gass.

Klimaforliket markerer starten på Norges omlegging mot et lavutslippssamfunn. FNs klimapanel leder, Pachauri, har gitt oss en utfordring som jeg tror det kan være lurt å ta med seg: Utgjør den forskjellen som du ønsker for verden! Slik avsluttet han sin siste framlegging av den fjerde rapporten. Norge bør ha et så ambisiøst mål for sin politikk at vi skal utgjøre en forskjell i verden.

Forliket er ingen endelig løsning. Det er kun et første steg, men et meget viktig steg. Hva oppnådde vi i forliket? Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre klarte å skjerpe Regjeringens målsettinger i forhold til utslipp. Norge forplikter seg, som det første land i verden, til å bidra med 3 milliarder kr til bevaring av regnskog. Det skal satses sterkere på forskning og utvikling. Spesielt innen fornybar energi økes bevilgningene betydelig. Det blir større bevilgninger til jernbane og kollektivtrafikk i storbyene, og Regjeringen har gjenopptatt forhandlingene med Sverige om et felles grønt sertifikatmarked. Ingen av disse tiltakene hadde kommet på plass hvis ikke Regjeringen hadde opplevd et sterkt politisk press fra Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre.

Er klimadebatten avlyst nå etter forliket? Det er et spørsmål som stadig dukker opp. Nei, forliket innebærer ingen avlysning av klimadebatten. Klimaforlikets målsettinger skal nemlig gjennomføres, og Kristelig Folkeparti kommer til å legge det øverste anslaget for nasjonale utslippsreduksjoner til grunn for vårt politiske arbeid, dvs. en reduksjon på 17 mill. tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. På tiltakssiden kommer det derfor til å gå en kontinuerlig debatt. På vegne av Kristelig Folkeparti lover jeg at Kristelig Folkeparti skal være ansvarlig utålmodig i forhold til oppfølgingen av klimaforliket.

Selv om avtalen ikke innebærer noen bindende utslippskrav til petroleumssektoren, innebærer den at de samlede norske utslippene av klimagasser skal reduseres betydelig innen 2020. Da kan vi ikke tillate en gjentakelse av Skarv-utbyggingen, som alene sørget for at de norske utslippene øker med 1 pst. årlig. Goliat-feltet blir derfor den første store prøvesteinen for Regjeringen. Kristelig Folke-

parti ser det som opplagt at åpning og utbygging av nye olje- og gassfelt uten elektrifisering vil være i strid med klimaforliket. Forliket får derfor konsekvenser for norsk oljepolitikk. Politikken må bli mer restriktiv.

Kristelig Folkeparti vil også følge utviklingen i industrien. Det er svært viktig å få til en utvidelse av det europeiske kvotesystemet og iverksette nye tiltak for den delen av industrien som ikke er underlagt kvotesystemet eller CO₂-avgifter. Når det gjelder transport, trengs det en kraftig endring i skatte- og avgiftssystemet.

Saksordføreren var inne på uenigheten i merknadene om bistand. Kristelig Folkeparti kommer til å følge nøye med på bistandspolitikken. Det er grunn til å anta at Regjeringen planlegger å finansiere deler av regnskogssatsingen og andre klimatiltak i utviklingsland ved hjelp av bistandsbudsjettet. Kristelig Folkeparti vil aldri kunne godta en slik vridning av bistanden. På dette punktet er det derfor skrevet inn en tydelig og klar uenighet i avtalen.

Hans Frode Kielland Asmyhr hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Asmund Kristoffersen (A) [11:30:26]: Jeg merket meg at representanten Holten Hjemdal var fornøyd med forliket hun selv var med på å få til. Kristelig Folkeparti har vært med og lagt grunnlaget for mer forutsigbarhet og langsiktighet i miljøpolitikken, og det forplikter framover, ble det også sagt.

Så hørte jeg en liten snev av kritikk mot de rød-grønne. Hvis det er sånn at en f.eks. innenfor regnskog ønsker seg en annen politikk enn den de rød-grønne nå har signalisert, lurer jeg på hvor Kristelig Folkeparti skal gå for å finne flertall. Ser en til Fremskrittspartiet for å vinne fram, eller hva er egentlig Kristelig Folkepartis forutsigbarhet i miljøpolitikken når en bruker tid i hovedinnlegget på å presisere dette?

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [11:31:32]: Når det gjelder Kristelig Folkepartis engasjement for verdens fattige, er det et område der vi aldri kompromisser, fordi det å få mat og bedre levevilkår og det å få ned dødeligheten blant verdens befolkning er for Kristelig Folkeparti det mest grunnleggende verdispørsmålet. Så vi vil aldri være med på å skaffe flertall for noen politikk som går på kompromisser på dette området. Derfor var det helt avgjørende for Kristelig Folkeparti for å kunne inngå dette forliket med Regjeringen at vi fikk en merknad om at bistand og regnskog ikke skal gå på bekostning av hverandre. Vi skal ikke få en vridning fra verdens fattige over til noen andre som trenger miljøbistand, for verdens fattige trenger mat i magen, de trenger skolegang, de trenger helse osv.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:32:43]: Jeg synes det er prisverdig at representanten er såpass tydelig på at en skal se hvor pengene kommer fra, og hvor de går hen. Nå ser det ikke ut som om det blir noe problem at bistandspenger

brukes til regnskog, for ifølge Dagens Næringsliv kan de tre milliardene være forsinket i hvert fall ett år, men en registrerer jo at mange bistandsorganisasjoner sier at de har merket en vridning fra bistandsarbeid til miljøarbeid under denne regjeringen og med den nye statsråden.

Det jeg derimot ønsker å spørre om, er: Når det gjelder klimaforliket, skryter Regjeringen og «Bondevik-partiene» av at det skal bevilges 250 mill. kr mer til jernbane. Det er visst en enorm greie. Statsråden kan derimot ikke svare på om dette skal være en netto eller en brutto økning. Hvis vi ser på dagens budsjett, er 250 mill. kr mindre enn man trenger for å inflasjonsjustere dette. I fjor var økningen på jernbanesektoren på over 400 mill. kr. Er egentlig 250 mill. kr mer til jernbane en så fryktelig god seier å flagge?

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [11:33:47]: Jeg tror alle pendlerne som har stått fast de siste dagene her i Oslo-området, er enige om at en satsing på jernbane i befolkningstette områder – som det står i avtalen – er et godt punkt. Det er framtidsrettet transport, det er framtidsrettet miljøpolitikk. For Kristelig Folkeparti, og jeg tror for de andre også, skal dette være rene kroner. Dette skal være 250 mill. kr rene kroner, som er en påplussing for å lette hverdagen til folk og for å være med og ta de store miljøutfordringene som vi står overfor.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [11:34:34]: Jeg vil også takke representanten Line Henriette Holten Hjemdal for det gode samarbeidet for å få denne avtalen på plass. Men som jeg sa i stad, er jeg noe bekymret for hvordan dette kommer til å gå videre framover, særlig med et sterkt fremskrittsparti.

Nå sa representanten Ivar Kristiansen at han vet hvem som må gi i klimapolitikken framover. Det skal vi nå prøve å sjekke ut litt nærmere i denne debatten framover i dag og se om Fremskrittspartiet har den samme holdninga her. Men jeg vil i hvert fall uansett ønske Kristelig Folkeparti også lykke til i dette.

Erna Solberg har også spredd litt usikkerhet knyttet til hva denne avtalen egentlig innebærer. Hun sier at det er bra å få ned biltrafikken, men hun kan f.eks. ikke se biltrafikken i Bergen som noe problem. Hun tolker også avtalen sånn at her åpner man ikke for noen rushtidsavgift. Man skal bare dele ut penger for å få opp kollektivtrafikken. Men er ikke Line Henriette Holten Hjemdal enig i at vi også er nødt til å ha restriktive virkemidler overfor biltrafikken for å nå våre mål?

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [11:35:41]: Representanten Thorkildsen er bekymret i dag. Hun er bekymret på andre partiers vegne: en bekymring overfor Høyre, en bekymring overfor Kristelig Folkeparti. Jeg er glad for at folk er bekymret for oss, men jeg tror at Thorkildsen har større utfordringer hos regjeringen. Dagens oppslag i Dagbladet forteller at Thorkildsen ønsker å bruke eiermakt i StatoilHydro i en sak som representanten har tatt til orde for tidligere og utfordret sittende statsråd på, men hun vil ikke føre en slik politikk. Så jeg

tror kanskje at Thorkildsen bør være litt bekymret for det regjeringssamarbeidet hun er med på.

Men til spørsmålet. Ja, innenfor trafikk og kommunikasjon skal vi bruke både pisk og gulrot. Det er de to virkemidlene vi må bruke for å få til en endring i folks resemønster. Da er det viktig å bruke avgiftssystemet. Det ligger anslag til dette i klimaavtalen. Vi skal være utålmodige vaktbikkjer, så Regjeringen tar det radikale grepet som må til på dette området.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

Erling Sande (Sp) [11:37:35]: Senterpartiet tek rapportane frå FN's klimapanel på alvor. Gjennom klimameldinga frå Regjeringa og gjennom det breie forliket i Stortinget har Senterpartiet i lag med dei andre partia bidrege til naudsynnte og viktige tiltak for reduksjon av klimagassar.

FN's klimapanel har tidlegare peika på at det er stor fare for at dei klimaendringane vi er vitne til i dag, kjem som resultat av menneskeleg aktivitet. Dei siste rapportane frå forskarane viser at koplinga mellom menneskeleg aktivitet og klimaendringar er tydelegare enn det ein før har trudd, og at endringane skjer fortare og er meir omfattande enn tidlegare meldt. Eit eksempel på dette er akselereringa av issmeltinga i Arktis.

To av Senterpartiet sine berande prinsipp går rett inn i klimapolitikken. Det fyrste og viktigaste er prinsippet om berekraft, tanken om at vi låner jorda av dei som kjem etter oss, og må overlata ho i minst like god stand som det vi sjølve overtok ho i. Rapporten frå klimapanelet viser at vi er i ferd med å gjere det motsette.

I klimaforliket slår eit breitt fleirtal i denne salen fast at Noreg skal vere karbonnøytralt seinast i 2030, at vi skal overoppfylle dei utsleppsforplikingane vi har gjennom Kyoto-avtala, og at om lag 2/3 av utsleppskutta skal skje på heimebane. Senterpartiet meiner Noreg har eit moralsk ansvar ikkje berre for å bidra til kutt i utsleppa rundt om i verda, men òg – fordi vi er rike på kunnskap og kapital – for å vise at det er mogleg å sikre eit godt velferdssamfunn for stadig fleire menneske og samtidig redusere utsleppa våre av klimagassar.

Det arbeidet Regjeringa har sett i gang for å drive fram naudsynt teknologi for fangst og lagring av CO₂, står sentralt i denne tankegangen. Gjennom ein slik teknologi kan vi handtere nokre av dei utsleppa som vil følgje av meste parten av energiproduksjonen verda vil ha i nær framtid. På lengre sikt må Noreg si rolle vere å bidra med dei store ressursane vi har innanfor fornybar energi. For vi har store ubrukne ressursar innanfor vind, vatn og bioenergi som må takast i bruk for å dekkje eige energiforbruk og på sikt bidra til å eksportere rein energi til Europa. Klimaforliket inneber ein sterkare innsats for både meir forskning på fornybar energi og meir produksjon av fornybar energi.

Senterpartiet meiner vi òg treng ein grunnleggjande debatt om den forbruksveksten vi ser held fram i vår del av verda. Den materielle velstanden vi lever i, kan aldri delast av resten av befolkninga i verda utan ein økologisk kol-

laps. Vi tek derfor ikkje klimautfordringa på alvor dersom vi ikkje òg vågar å diskutere forbruksproblematikken.

Føre-var-prinsippet er òg berande i Senterpartiet sin politikk. Marknaden er ein viktig reiskap i mange samanhengar, men det er likevel slik at marknaden ikkje ber i seg noko føre-var-prinsipp. Med det som bakteppe er det forståeleg at eit marknadsliberalistisk parti som Framstegspartiet ikkje maktar å ta på alvor dei forskarane som seier at framtidige klimaendringar kan kome av utslepp frå i dag og i går. Marknadskreftene korrigerer ikkje seg sjølve før følgjene er så openberre og så tydelege at dei endrar produksjonsmønsteret. I dette tilfellet vil det vere for seint.

Framstegspartiet har dei siste par åra ride to hestar i klimapolitikken. På den eine sida har dei avvist at det i det heile er ei klimautfordring som kjem av menneskeleg aktivitet. På den andre sida har representantar frå det same partiet kasta fram stadig nye forslag til klimautsleppsreducerande tiltak. Før eller seinare vil ein bli avslørt dersom ein held fram med å føre ein slik dobbel strategi.

Kanskje står klimapolitikken på dagens kart i Stortinget den 4. mars 2008. Dei som sit i denne salen om 50 år, vil ha langt meir kunnskap om verknadene av klimagassutsleppa på jorda vår. Dersom det då skulle bli raljert i denne salen over at regjeringa og stortingsfleirtalet den 4. mars 2008 tok altfor drastiske grep i klimapolitikken, og at mange av dei verkemidla ein sette inn, og dei ressursane ein brukte, ikkje var nødvendige, ja, så får vi tole den kritikken, for alternativet er langt verre. Alternativet er at politikarane om 50 år er hovudrystande til at vi som hadde all denne kunnskapen og alle desse ressursane, lét vere å handle når vi hadde sjansen. Eg er glad for at eit breitt fleirtal i denne salen i dag handlar, og at vi vedtek konkrete målsetjingar og tiltak som tek etterkomarane våre på alvor.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:42:26]: Jeg vil først begynne med litt lesehjelp til representanten Sande, og det gjelder for andre også. På side 2, andre kolonne, nederste avsnitt i vårt Dokument nr. 8-forslag står det bl.a.:

«Det er viktig å ta utfordringene/advarslene fra FN's klimapanel på alvor.»

Jeg synes vi skal avslutte denne debatten om hvem som bryr seg, og hvem som ikke bryr seg. Spørsmålet er hva slags tilnærming en skal ha, hva slags tiltak en skal ha. Jeg hadde nesten regnet med at denne debatten skulle handle om hva som er gode og hva som er dårlige tiltak. Derfor vil jeg gjerne spørre representanten Sande: I Soria Moria-erklæringen står det at grønne sertifikat ikke skal inkludere småkraftverk. Nå når Norge skal forhandle med Sverige om grønne sertifikat, er Erling Sande enig i at det er god politikk, og tror representanten Sande at det fortsatt er Regjeringens politikk?

Erling Sande (Sp) [11:43:29]: Ved flere anledninger den siste tida har leiande politikarar frå Framstegspartiet snakka om klimabløff, om klimahysteri, og det har òg i denne salen i dag vore vist til desse utsegnene. Då må det vere mogleg for dei andre partia på Stortinget å spørje

Framstegspartiet direkte: Trur ein på – og det er eit spørsmål som det til no ikkje har vore svara på – at menneskeleg aktivitet og utslepp som følgje av menneskeleg aktivitet fører til klimaendringar, eller trur ein ikkje på det? Det er det grunnleggjande spørsmålet: Dersom ein trur at den menneskelege aktiviteten og utsleppa fører til klimaendringar, ja, så må det jo vere riktig å setje i verk tiltak for å bremse denne. Men dersom ein ikkje trur det, dersom ein ikkje stolar på konklusjonane til FN's klimapanel, vil det jo vere galskap å leggje fram ei mengd dyre og tydelege tiltak for å bremse klimautsleppa. Framstegspartiet må gjere seg opp ei meining om dei trur på FN's klimapanel, eller om dei ikkje gjer det.

Peter Skovholt Gitmark (H) [11:44:43]: Representanten Lundteigen er en av Senterpartiets ledende ideologer. For ikke mange år siden sa representanten at det var på tide at Norge produserte tilnærmet alt selv. Det gjaldt alt fra vaskemaskiner og andre hvitevarer til landbruksvarer og det meste annet. Representanten er også som kjent en sterk motstander av internasjonal handel – ja kanskje til og med all handel – noe som vil være jevngodt med å bygge en berlinmur rundt Norge.

Men miljø er internasjonalt. Miljø og klimaendringer kjenner ingen internasjonale grenser. Selv med en «Lundteigen-mur» rundt Norge vil vi merke – og vi merker i dag – store endringer i miljøet. Mitt spørsmål til representanten Sande blir derfor: Er representanten enig med sin medrepresentant Lundteigen, en ideolog innen Senterpartiet, i at vi bør produsere stadig mer selv? Og hva slags konsekvenser får dette for miljøet?

Erling Sande (Sp) [11:45:48]: Representanten Lundteigen slo den gongen, allereie på det tidspunktet, fast eit viktig moment i det som i dag er klimadebatten, nemlig at vi fraktar varer frå eine sida av jorda til andre – eit eksempel er kjøt frå New Zealand til Noreg – med store miljøkostnader og store kostnader på utslepp. Det er ikkje tvil om at f.eks. ei satsing på kortreist mat, matproduksjon som har kort avstand til forbrukar, er eit veldig godt klimatiltak og òg eit utsleppsreducerande tiltak. Så i det støttar eg representanten Lundteigen 100 pst.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [11:46:43]: Vi sentrumpartier har noen felles hjertesaker. Jeg er glad for at representanten Sande snakket om forbrukspolitikken i sitt innlegg. Det er en viktig sentrumsverdi. Men jeg har lyst til å utfordre representanten på en annen hjertesak for Senterpartiet, nemlig landbruk. Den gode bonden tenker langsiktig. Det er et generasjonsperspektiv: Noen sår for at neste generasjon skal kunne høste. I 2005 stod landbruket for 9 pst. av Norges klimautslipp. Jeg har den siste uka besøkt Kongsberg og Rakkestad kommuner, der landbruket er den kilden som slipper ut mest CO₂-ekvivalenter. Jeg ønsker å utfordre representanten på følgende: Kan han gi meg tre eksempler på tiltak innenfor landbruket for at landbruket skal bli med på den klimadugnaden som vi i dag starter?

Erling Sande (Sp) [11:47:45]: Det er nokre sentrumsverdiar som vi står saman om. Landbruk og det å halde ved lag eit levedyktig landbruk i heile landet er ein av dei. Det er også eit innovativt landbruk, eit landbruk som sjølv kjem med forslag til miljøvenlege tiltak og klimavenlege tiltak.

Eg trur – for å prøve å nærme meg tre eksempel – at eg skal starte med det viktige i å ha eit levande småskala landbruk. Vi ser at det er gjennomført større utslepp frå det store industrilandbruket som vi har døme på nedover i Europa, enn frå det landbruket som vi har i vårt land. Det å ha verkemiddel som stimulerer til at vi kan halde oppe matproduksjonen i heile landet utan å få desse enorme einingane av industrilandbruk som vi ser nedover i Europa, vil heilt klart vere eit konkret bidrag til å redusere utsleppa.

Det andre er f.eks. å støtte opp under økologisk landbruk (presidenten klubbar) og fremme verkemiddel som i større grad stimulerer til økologisk produksjon, slik at vi kan få miljøvenlege produkt.

Presidenten: Taletiden er ute.
Replikkordskiftet er omme.

Gunnar Kvasheim (V) [11:49:18] (komiteens leder): Venstre var det første partiet på Stortinget som tok til orde for et bredt klimaforlik. Det er derfor svært tilfredsstillende at vi lyktes i å komme fram til et forlik som har hevet bunnplanken i norsk klimapolitikk. Norge har fått en mer ambisiøs klimapolitikk enn det klimameldingen la opp til. Da klimameldingen ble lagt fram, måtte en enten langt inn i regjeringsbygningene eller til Fremskrittspartiet for å finne noen som var tilfreds. Med det forliket som foreligger i dag, er det en alminnelig oppfatning at en har kommet mye lenger enn det klimameldingen la opp til.

Men jeg legger ikke skjul på at Venstre hadde ambisjoner om å komme enda lenger, og vi vil nytte kommende anledninger til å skjerpe de norske målsettingene og til å medvirke til at verkemidlene blir mer konkretisert og mer ambisiøst innrettet enn det som er tilfellet i dag. Det ligger også i avtalen at etter København-møtet til neste år blir det en ny mulighet for å videreutvikle norsk klimapolitikk på basis av det forliket som nå foreligger.

Da klimameldingen ble møtt med en felles kravliste på 61 punkter fra Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre, ble det lagt merke til. Det var et ganske viktig signal at disse tre partiene var villig til å gå vesentlig lenger enn det regjeringspartiene, inkludert SV, hadde klart å komme fram til i samarbeid i regjering. Og som jeg sa i en replikk tidligere i dag, var det en veldig underlig situasjon å oppleve å sitte og forhandle med SV, som ønsket å tone ned ambisjonsnivået, og som ønsket at en ikke skulle være så forpliktende og offensiv innenfor de ulike sektorene som det Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre ville. Vi klarte altså å komme et stykke på vei, men jeg opplever det som helt uforståelig at det fra SVs side nå sies at en hadde ønsket å komme lenger, når realiteten er at en på en rekke områder bidrog til at en ikke kom lenger selv om både Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti ønsket det.

Fremskrittspartiet er på utsiden av dette forliket, og det

synes jeg er naturlig. Fremskrittspartiet verken erkjenner problemene eller er villig til å gjøre den jobben som må gjøres for å ta klimautfordringene på alvor. Det er en viktig nyanse her. Det er at dette februar-kuppet som Per Sandberg gjennomførte i eget parti, flyttet politikken i Fremskrittspartiet lenger vekk fra de andre partiene enn den linjen som Ketil Solvik-Olsen har stått for, og som jeg synes han på mange måter viderefører i dag.

Så er det et annet poeng som jeg har lyst til å understreke, at det framstår som stor forskjell mellom Høyre og Fremskrittspartiet i klimapolitikken. Det må være et tidsspørsmål før også Høyre konkluderer med at disse to partiene på vesentlige områder har så ulikt syn at dette ikke kan forenes i et regjeringssamarbeid. Den konklusjonen har Venstre allerede trukket, fordi de politiske realitetene tilsier det, og jeg mener Høyre nå bereder grunnen for å trekke en lignende konklusjon.

Regjeringspartiene har sagt at de ble med på forliket fordi det har kommet så mye ny informasjon og ny dokumentasjon etter at klimameldingen ble lagt fram. Det er helt rett at FN's klimapanel styrket tidligere konklusjoner, belå dem enda bedre enn tidligere, men det var helt åpenbart slik da klimameldingen ble lagt fram forrige sommer, at det var mer enn nok dokumentasjon til å lage en mer offensiv klimapolitikk enn det Regjeringen klarte å komme fram til i sin melding. Men jeg gir ros til Regjeringen fordi den har beveget seg. Det trengte den ikke å gjøre, men jeg tror det ytre press fra opinionen og den forventningen som var til et klimaforlik, samt at de tre opposisjonspartiene klarte å komme til enighet om et ambisiøst opplegg, medvirket til at Regjeringen måtte bevege seg betydelig i forhold til sine opprinnelige posisjoner.

Så er det noen som har lurt på om klimadebatten er slutt med dette. Svaret på det er nei. Forliket danner grunnlaget for en videreutvikling av norsk klimapolitikk. Nå starter arbeidet med å sørge for at dette blir fulgt opp, og det første målet på om klimaforliket tas på alvor av Regjeringen, er om en leverer i revidert nasjonalbudsjett i forhold til regnskogsatsing. For det som står i forliket, er at en skal vise vilje til å støtte pilotprosjekter allerede i 2008. Det må bety at det kommer midler til dette i revidert nasjonalbudsjett.

Med forliket har vi kommet noen viktige skritt videre mot Norge som et lavutslippssamfunn. Men dette er bare en inspirerende start. Dette er ikke slutten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tore Nordtun (A) [11:54:26]: Det er alltid interessant å høre på Kvasheim når han kommenterer indre forhandlinger. Det skal jeg avstå fra.

Når det gjelder hvem som har æren for at vi fikk et bredt klimaforlik, tror jeg at representanten må se i øynene at vi har en regjering som har flertall. Det var ikke nødvendig for den sittende regjering å komme til Stortinget og be om et bredt forlik. Det var fordi det var så forpliktende og viktig for oss, at vi inviterte Stortinget til et stort og bredt forlik, for å få langsiktighet og for å få forutsigbarhet. Det ligger nå til grunn for konkret handling.

Kvasheim var også inne på dette med forutsigbarhet.

Han skulle til og med skjerpe forliket ytterligere – og det må vi diskutere framover, selvfølgelig, når vi ser utviklingen – og han var inne på København-møtet i 2009. Mitt spørsmål er: Er Venstre til å stole på hvis de skulle komme i en slik posisjon at de må forhandle med Fremskrittspartiet? Ser Kvasheim for seg en styrking av miljøpolitikken med en slik politisk situasjon i Stortinget, jf. det som skjedde i Oslo?

Gunnar Kvasheim (V) [11:55:47]: De tre partiene som har forhandlet med regjeringspartiene, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, har vist at vi er i stand til å komme fram til en mer ambisiøs klimapolitikk enn det dagens regjeringspartier har gjort. Det opplegget vi la fram i 61 punkter, kan sammenholdes med klimameldingen, og er dokumentasjon på det jeg sa. Det ville ikke vært noe problem for en regjering, håper jeg, som utgikk fra disse tre partiene, å komme til Stortinget med en slik plattform og få tilslutning til et eller flere av dagens regjeringspartier. Det var slik det foregikk i forrige stortingsperiode. Når Bondevik II-regjeringen la fram gode miljøforslag, fikk en eksempelvis SV med på et mer ambisiøst opplegg enn det Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet var beredt til å være med på. Den styringsmuligheten vil også finnes i framtiden for en regjering som er tungt fundert i sentrum. Den har en handlefrihet som gjør at ytterpunktet i klimapolitikken, Fremskrittspartiet, kan holdes utenom.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:57:00]: Det er åpenbart at sosialistpartiene har bestemt seg for å prøve å skape det bildet at Fremskrittspartiet er fullstendig på jordet i forhold til de tre andre borgerlige partiene. Jeg synes at den bekymringen kan de glemme. Når de selv ikke klarer å bli enige om petroleumpolitikk, bør de bruke tid på å få til den.

Når det gjelder de 61 tiltakene som Venstre skryter av, sier Fremskrittspartiet at vi kunne vært med på samtlige, bortsett fra to. Men dermed å prøve å skape et veldig stort skille mellom Fremskrittspartiet og de tre Bondevik-partiene synes jeg blir litt rart. Det å skryte av at en har beveget Regjeringen langt når en har fått 1 mill. tonn ekstra og så ikke klarer å si hvor disse kuttene skal komme, er også litt rart. Men la oss gå på rushtidsavgift, for å ta de konkrete tiltakene. I Aftenbladet på fredag var representanten Kvasheim lei av at sosialistene ønsket å ha rushtidsavgift i Rogaland – til tross for at Venstre er for rushtidsavgift generelt, til tross for at klimaforliket vil belønne dem som innfører rushtidsavgift. Hva er det som er så galt med rushtidsavgift i Venstres øyne når de allikevel er for det, og har vært for det i forliket?

Gunnar Kvasheim (V) [11:58:04]: For det første: Når det gjaldt Fremskrittspartiet, var jo ikke de beredt til å gå inn på målsettingene for klimapolitikken og de satte måltallene for reduksjon, og det er en veldig viktig forutsetning for norsk klimapolitikk.

Når det gjelder rushtidsavgift og tiltak for å redusere biltrafikken i de store byene, står det i klimaforliket at de byområdene som kommer med tiltak som vil bidra til å

redusere biltrafikken og stimulere kollektivtransport, skal tilgodeses når belønningsordningsmidlene deles ut. Det er Venstre helt enig i. Det jeg tok et oppgjør med i Rogaland, var SV og Arbeiderpartiets ensidige kjøp på at det må bety rushtidsavgift. Det står entydig i forliket at en står fritt lokalt til å velge de virkemidlene en skal bruke for å nå målsettingen om å redusere bilbruken. Det er ikke rett at Venstre generelt er for rushtidsavgift. Vi er generelt for en politikk som gir mindre bilbruk og mer kollektivtransport i byene, men en skal lokalt velge løsning, slik en har gjort i Oslo, hvor Fremskrittspartiet er med på en løsning med bompenger.

Erling Sande (Sp) [11:59:23]: I samband med valkampen i fjor seier Venstre til Aftenposten på spørsmål om kva som var det største nederlaget for partiet, at det var Snøhvit-utbygginga. Venstre ynskte ikkje denne, men Venstre tapte for Høgre i regjeringsforhandlingane på Sem. Spørsmålet må då bli: Kan Venstre garantere at det er ein føresetnad for ei eventuell ny regjering der Venstre er med, og der Høgre er med anten som medlem eller støtteparti, at ein vil føre ein minst like ambisiøs klimapolitikk som det som ligg i det forliket som er til behandling i Stortinget i dag?

Gunnar Kvasshem (V) [12:00:08]: Svaret på det er ja.

Så har jeg lyst til å si litt om Snøhvit- og Kårstø-utbyggingene, som har vært tema i dag. Begge prosjektene ble omtalt i regjeringserklæringen til forrige regjering. Der sa vi at vi la til grunn vedtaket om utbygging av gasskraftverket på Kårstø, og vi la til grunn at det var et flertall som ønsket Snøhvit-utbyggingen. Det ble fulgt opp, men det ble ikke gitt noen nye tillatelser til gasskraftverk. Det betyr at den forrige regjering gjorde nøyaktig det en sa i regjeringserklæringen, mens dagens regjering har vist på en rekke punkt at en ikke følger opp det en lovte. En lovte rensing på Kårstø i 2009. Nå er det uklart når det blir. En lovte rensing på Mongstad fra dag én, og det vet en heller ikke når blir. Det betyr at den forrige regjeringen stod ved den regjeringserklæringen en hadde, til punkt og prikke på disse områdene, mens dagens regjering følges av løftebrudd på løftebrudd. Det jeg kan love, er at en kommende regjering som Venstre måtte være med i, skal følge opp det som en blir enig med de andre partiene om, i en eventuell regjeringserklæring.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

Statsråd Erik Solheim: [12:01:33]: Med fare for nok en gang å bli beskyldt for å konkurrere med Lars Sponheim i pompøsitet vil jeg si at dette er en dag som Stortinget kan være stolt av, som det norske politiske systemet kan være stolt av, og hvor det ikke gir stor mening for de seks partiene som har vært med på dette forliket, å diskutere hvem som sa hva, gjorde hva, og hvem som har mest ære. Vi har sammen ære – Regjeringen har ære, Stortinget har ære, og det norske politiske systemet har ære. En av grunnene til at Norge er på topp i verden når det gjelder gode land å

leve i, er nettopp vår evne til å finne samlende løsninger i vanskelige situasjoner.

Uten å trekke dette for langt – et av de landene som har opptatt meg mest i det siste, er Kenya. Kjernen i den politiske konflikten i Kenya er at 51 pst. av landets innbyggere kan styre over 49 pst., enten det nå er den ene eller andre veien, og det er nødt til å føre til vanskeligheter. Men vår evne til nasjonale kompromisser i så store og krevende saker som dette er noe vi bare skal være stolte av i fellesskap.

Så vil jeg også si at en av de tingene som har kommet ut av dette, og som nå vekker en del internasjonal interesse, er ideen om karbonnøytralitet. Det kan synes tilsynelatende lite. Foreløpig er det fem land som har erklært målsettinger om karbonnøytralitet, men det som gjør denne ideen mer anvendbar, er at det ikke bare er land som kan erklære målsetting om karbonnøytralitet. Det kan byer – Arendal har gjort det i Norge, og andre norske byer vil kunne komme etter – og det kan bedrifter. Mange amerikanske bedrifter som i utgangspunktet ikke var blant dem som var mest kjent for sin miljøvennlighet, har nå gått foran og erklært vesentlige målsettinger, går gjennom hele sin næringsportefølje for å se hvor de kan redusere utslippene, og dermed bidra til press på det politiske systemet.

Så er det én fare med et slikt forlik, og det er tendensen til at debatten kan forstumme og dermed det politiske presset, for det er debatt og strid som på en måte er politikens kjerne – uten det kommer vi aldri videre. Derfor er det helt avgjørende å slå fast, som flere talere her har gjort, at dette klimaforliket er ikke slutten på klimadebatten i Norge. Det er snarere starten på den vel informerte klimadebatten. Det vil komme masse ny kunnskap på basis av forskning i årene framover. Det vil bli utviklet mange nye teknologier, og ingen av oss kan med sikkerhet si hvor de vil komme, men de vil gi oss nye muligheter, og det vil komme nye og spennende politiske ideer fra andre land. Alt dette må vi ta inn, slik at vi videreutvikler det som ligger i dette klimaforliket. Det kan godt hende at mange av tingene vil virke utdaterte bare om noen få år. Det er umulig å vite på et område som er så – for å bruke et fint ord – dynamisk internasjonalt som dette nå er.

Så starter vi umiddelbart med det harde arbeidet som er å sette ut i livet hvert eneste punkt i dette klimaforliket. Her er det hardt arbeid innen samferdsel, innen oljepolitikk, innen energipolitikk, på det internasjonale feltet – kort sagt: på de aller, aller fleste områder, og alt må gjennomføres så langt det er i vår makt.

Så er det selvfølgelig riktig at Norge ikke kan løse problemene alene. Vi kan bare løse dem i et bredt, internasjonalt fellesskap. Vi skal være en viktig pådriver og partner for det internasjonale samfunn fram mot København-toppmøtet i 2009. Mye vil avhenge av det amerikanske presidentvalget. Kanskje kommer man ikke helt i mål i København i 2009, men vi skal i alle fall være en partner som bidrar til dette.

Slik jeg oppfatter det, er det særlig tre områder hvor Norge har noe å bidra med globalt, internasjonalt. Så må vi bare fullt erkjenne at på mange andre områder vil vi ta lærdom av andre. Det er f.eks. ikke særlig realistisk at hele

verden skal se til Norge når det gjelder utslipp fra flytrafikken. Det kan vanskelig reguleres i et lite land som Norge alene, hvor vi ikke har noen flyindustri å stille særlige krav til. Der vil vi måtte ta lærdom av hva som f.eks. gjøres i EU. Men på tre områder har vi et særlig norsk bidrag som vil være av internasjonal interesse. Det er når det gjelder karbon, fangst og lagring. Hvis vi lykkes på Mongstad og på Kårstø, vil dette være av vesentlig internasjonal interesse, og det er selvsagt av interesse sett i sammenheng med hva som gjøres i EU, USA, Kina og andre steder.

Så er skipsfart et område hvor resten av verden ser til Norge. Vi har en relativt moderne flåte. Vi er blant verdens fire–fem største skipsfartsnasjoner, og det vil være vesentlig internasjonal interesse for hva vi gjør. Norge bør bidra til å få skipsfart inn i det globale kvotesystemet, selv om det er vanskelig. Det er mer teknisk problematisk enn på mange andre sektorer. Jeg vil starte dialogen med rederinæringen om dette allerede i morgen, på Rederiforbundets årsmøte, og jeg håper at dette kan bli et område hvor vi kan gjøre mye i Norge som vil kunne ha internasjonal betydning.

Det tredje i tillegg til CO₂-fangst og lagring og skipsfart er regnskog. Det løftet som Regjeringen og opposisjonspartiene i fellesskap har gitt, om å bidra med 3 milliarder kr på dette området, har vakt stor internasjonal interesse. Vi får masse partnere som nå er interessert i å diskutere med oss hvordan vi skal gjøre det. Men – la meg med en gang advare mot å rushe til prosjekter som er halvgode. Regnskogen skal vernes i noen av de mer korrupte landene på kloden. Den skal vernes i land med borgerkrig, en del land som er meget svake stater. Kort sagt: Dette er ingen enkel sak, det er ikke bare å sende en sjekk med penger.

De to landene som pr. i dag utpeker seg som land med klare nasjonale forvaltningsplaner som det er mest sannsynlig at man kan gå inn og støtte, vil være Brasil og Papua Ny-Guinea. Det kan også være noen andre latinamerikanske land, men mange av de landene som vi snakker om, har ikke selv noen nasjonal plan som det er mulig utenfra å gå inn og støtte. Vi skal gå så fort fram som overhodet mulig på dette området, la det ikke være noen tvil om det. Vi skal komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett med egne forslag til Stortinget i budsjettet for neste år så snart det er mulig å bruke penger på dette området, men ingen vil være tjent med at vi kaster penger inn i ting som ikke blir vellykket. Den boomerangen kommer bare tilbake, og den kommer ikke bare tilbake til Regjeringen, den kommer tilbake til et samlet norsk politisk miljø.

La oss så foreta en sammenlikning mellom Fremskrittspartiets syn på klimaområdet og på f.eks. eldreomsorgen. Når jeg nevner eldreomsorgen, er det fordi det er et område hvor Fremskrittspartiet i Norge åpenbart har bidratt positivt til en «trøkk». Det er jo ikke slik at Fremskrittspartiet når det gjelder eldreomsorgen siterer hver eneste ekspert i hele verden som sår tvil om at vi trenger en bedre eldreomsorg, eller at de hver gang det kommer noen forskningsrapporter, hopper opp eller løper rundt og sier at de skal vinne velgere ved å sår tvil om behovet for en bedre eldreomsorg i Norge. Men det er jo det som skjer på dette området! Fremskrittspartiet sa opprinnelig at dette med

klimatrusselen var noe SV – jeg personlig – hadde funnet på for å vinne stemmer. Det var i 1989. Så gikk man mot Kyoto-avtalen da den kom. Så, da nobelprisen kom, var man skeptisk til det også – både til klimapanelet og til Al Gore. Det er ikke det at Al Gore sier mye fornuftig som man må støtte, men det er det det kan sår tvil om, som er det interessante. Så løper Per Sandberg rundt og sier at han skal vinne stemmer på å sår tvil om klimatrusselen, og på område etter område fremmer Fremskrittspartiet forslag som vil øke de norske utslippene, enten det gjelder samferdsel eller oljeboring, eller hva det måtte være.

Kort sagt: Når man ikke vil delta i den nødvendige nasjonale mobilisering for å få befolkningen med på det klimaløftet som vi er nødt til å ta, blir det veldig, veldig vanskelig å ha Fremskrittspartiet som partner på dette området. Det betyr ikke at ikke Solvik-Olsen sa mye vettugt i sitt innlegg. Mange av synspunktene deler jeg, eller de er en viktig del av debatten, men så lenge Fremskrittspartiet ikke er en partner i å mobilisere for dette altoverskyggende målet for kloden vår, blir det veldig vanskelig å ta Fremskrittspartiet inn i noen reell dialog også på de områdene hvor partiet har enkelte poenger.

La meg da nevne ett av dem, og det er biodrivstoff. Det er helt riktig at de tallene som Regjeringen i fjor la fram når det gjelder biodrivstoff, var i den optimistiske enden. Det var da de best tenkelige betingelser for hvordan biodrivstoff kan bidra. Det kan jo ikke bety at vi skal legge ideen om biodrivstoff til side, men vi trenger en nyansert debatt om biodrivstoff, hvor man vurderer de enkelte prosjekter. Noen av dem vil være fornuftige. Kan vi få til annen generasjons biodrivstoff, enten basert på avfall fra landbruket eller på skogsavfall, er det jo en fantastisk mulighet for kloden. Men man trenger en konkret vurdering.

Jeg var i Ghana i forrige uke. Der er det tre norske finansmiljøer som nå vil investere i biodrivstoffproduksjon på basis av jatropha, en plante som kan vokse i tørre strøk i Ghana. Hvis dette lykkes, er det en svær mulighet. Men det er også mange farer knyttet til det. Dem må man vurdere sak for sak. Er det slik at man virvler opp mer CO₂ ved å dyrke opp nye områder enn det man tjener på å dyrke, kan man ikke gjøre det. Er det slik at man bruker større innsatsfaktorer på irrigasjon, kunstgjødsel o.l. enn på det man får ut, kan man ikke gjøre det. Får man mange problemer med lokale bønder, kan man heller ikke gjøre det. Men la oss starte med et positivt utgangspunkt, for så å håndtere de vanskelighetene som måtte dukke opp.

La meg så til slutt sitere Marianne Marthinsen – dvs. det er ikke hennes sitat, det er Blekkulfs, og det er det debatten handler om: «Bruk hodet, vi har bare en klode».

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:11:53]: Etter å ha hørt innlegget lurer jeg nok en gang på hvorfor Fremskrittspartiet ikke engang fikk være med og delta i innledende forhandlinger om et klimaforlik, men bare ble satt på gangen. Når det gjelder de viktigste sakene som statsråden tar opp, f.eks. CO₂-rens på Mongstad, er Fremskrittspartiet

helt enig. Også når det gjelder regnskog, er Fremskrittspartiet helt enig, og vi er enig i den kritiske tilnærmingen til gjennomføringen som statsråden har. Han nevnte også jatropha. Fremskrittspartiet har tatt opp det med statsråden flere ganger, og vi har tatt opp dette med biomembran. Så det viser at vi har mange punkter her som vi kunne diskutert veldig godt.

Når en likevel ser på SVs politikk, ser en en glideflukt – fra å være mot gasskraftverk til nå å stå ansvarlig i en regjering som bygger to mobile gasskraftverk i Midt-Norge og to gasskraftverk i Tyskland, som har et gasskraftverk på Mongstad, et gasskraftverk på Melkøya, som har sagt nei til konsesjon for gasskraftverk med CO₂-håndtering på Melkøya, og som er ansvarlig på Kårstø. Da er spørsmålet: På Kårstø har Regjeringen sagt de skal rense CO₂-en innen 2012. Er det en forpliktelse som Regjeringen fortsatt står fast ved?

Statsråd Erik Solheim [12:13:00]: Ja, det gjelder alle forpliktelser av det slaget der, for å svare direkte på det. Jeg skal ikke gjenta alle argumentene om hvorfor Fremskrittspartiet ikke får være med på klimaforliket, det har jeg sagt og forklart veldig tydelig tidligere. Hvis man ikke ser behovet for økt pensjon, eller ser behovet for bedre eldreomsorg, er det vanskelig å være med på et pensjonsforlik eller et eldreomsorgsforlik. Så lenge man bruker så mye energi på å så tvil om grunnlaget for klimapolitikken, er det også veldig vanskelig å ta inn et slikt parti i en reell debatt om klimatiltakene – også om man skulle være enige om enkelte av dem.

Når det gjelder Kårstø, tror jeg alle denne type målsettinger, enten det er målsettinger for Kårstø eller for Mongstad, eller for hvor raskt vi kan utvikle vindmøller til havs – som energi- og oljeministeren kommer til å snakke om i et senere innlegg – er målsettinger for hvordan vi skal sette inn alle krefter, politiske, økonomiske og teknologiske, for å få det til. Men utviklingen av ny teknologi kan ikke vedtas, den kan bare skapes. Jeg tror til og med det var Skjervengen i Fremskrittspartiet som en gang sa at framtiden vedtas ikke, den skapes.

Peter Skovholt Gitmark (H) [12:14:18]: Jeg er helt enig med statsråden når han sier at konflikt kan bidra til utvikling. Problemet med dagens regjering er at konflikt som oftest bidrar til stillstand. Men diskusjonen som har pågått forut for klimaforliket, var i stor grad om hvorvidt vi skulle ta forpliktelsene hjemme eller ute. Stoltenberg var jo også selv en sterk bidragsyter til det og tror blindt – i hvert fall trodde han blindt – på kostnadseffektivitet.

Hvis nå statsråden ønsker både å stå på eget prinsipp, som heldigvis ble slått fast i forliket, og på statsministerens prinsipp, ville det ikke da ha vært en god tanke å se på EU? Nå er jeg ihuga ja-mann og har kanskje lettere for å se på det som vårt eget hjemmemarked, nettopp fordi vi har en del likhetstrekk. Vi er høyindustrialiserte. Vi er i ferd med å bli avindustrialiserte. De prosjekter vi kan bidra til, vil ha stor innvirkning på alle industrialiserte land – i stedet for at vi kjøper oss fri gjennom billige prosjekter i u-land.

Statsråd Erik Solheim (SV) [12:15:23]: Jeg føler at denne debatten om hvor mye vi skal gjøre hjemme og ute, er helt sentral, men den kom litt galt ut fra start i Norge. Det er fordi man ikke forstod at grunnen til at vi må gjøre mye hjemme, er at det er det som driver ny teknologisk utvikling.

Selvsagt er det riktig at ved å bruke pengene i utlandet, blir det raskere tiltak, det blir billigere tiltak. Man får renset mer CO₂ på kortere tid hvis man gjør det i Kina eller i India eller i mange andre land enn i Norge. Men den nye teknologien vil bli utviklet i Japan, i California, i EU, i Norge. Og med mindre vi, de mest avanserte økonomiene i verden, stiller tøffe krav til vår hjemlige industri, får man ikke utviklet ny teknologi raskt nok. Det er også en hovedinnvending mot det Fremskrittspartiet tidligere har kommet med, som er argument mot å gjøre tingene hjemme. Da får vi ikke den nye teknologien som verden er helt avhengig av på dette området.

Tett samarbeid med EU, som det mest teknologisk og økonomisk avanserte området i verden, sammen med USA og Japan og noen få andre land, er helt avgjørende for å lykkes med dette.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [12:16:39]: I dagens Dagens Næringsliv er regnskog ett av temaene. Statsråden sier der at rundt påske skal det etableres et sekretariat, og det vil være deres oppgave å avgjøre hvor mye og når pengene skal bevilges. Jeg håper at det også er en politisk vilje med tanke på når pengene skal bevilges. Kristelig Folkeparti har tatt til orde for at det kan bevilges penger som settes av på et fond, for å vise vilje nasjonalt, noe som vil være viktig internasjonalt. Men vi er helt enige om at her skal vi ikke rushe, men ta den tiden vi trenger.

For Kristelig Folkeparti er det viktig at tiltak som primært har en effekt i atmosfæren, ikke bør dekkes over bistandsbudsjettet, men at all bistand skal ha en utviklings-effekt lokalt, der den brukes, og være fattigdomsorientert. Er statsråden enig i en slik tilnærming til dette spørsmålet?

Statsråd Erik Solheim [12:17:46]: La meg bare først oppklare formalitetene. Det er selvsagt Stortinget som bestemmer hvor mye penger som skal brukes, ikke denne regnskoggruppa. Den spiller inn til Regjeringen, som spiller inn til Stortinget – bare så vi har formalitetene klare. Det er storting og regjering som bestemmer hvor mye penger som skal brukes.

Vi har ikke sett behov for å sette av dette på et eget fond. Vi har jo et gigantisk nasjonalt fond hvor det står penger som man kan ta av den dagen vi har prosjektene klar. Når det gjelder hvordan dette skal fases inn på bistandsbudsjettet, er det noe Regjeringen vil diskutere på Thorbjørnrud nå til helgen, og som vi selvfølgelig vil komme tilbake til Stortinget med og ha en dialog om. Det er ingen tvil om at mesteparten av de pengene vi da vil velge å bruke på regnskog, kan regnes som bistand, og at det vil være veldig dumt av Norge for vår internasjonale anseelse skyld ikke å ta det med som bistand. Men på hvilken måte dette skal komme i tillegg til økning – som vi også trenger – til helse, til utdanning og til mange andre viktige

bistandsformål, er noe vi vil komme tilbake til Stortinget med.

For øvrig er jeg veldig, veldig glad for bekreftelsen fra Kristelig Folkeparti om at vi ikke skal rushe inn i dårlige prosjekter, men med stein på stein bygge gode.

Gunnar Kvasheim (V) [12:19:05]: Når det gjelder tiltak mot avskoging, står det i klimaforliket at partene er enige om at Norge skal signalisere vilje til å bidra til pilotprosjekter for å utvikle slike systemer allerede fra 2008. Det må for alle praktiske formål bety at det kommer penger til dette i revidert budsjett, som legges fram om kort tid.

Statsråden går langt i å antyde at det er vanskelig å finne prosjekter som en kan sette av penger til, for å komme i gang. Jeg registrerer at representanter for Regnskogfondet er av en helt annen oppfatning og mener at slike tiltak og muligheter finnes allerede i dag.

Vet statsråden nå at en ikke vil finne prosjekter som en kan sette av midler til i revidert, slik jeg mener en har forpliktet seg til i klimaforliket? Og hvordan vil i tilfelle forlikspartnerne bli orientert om et slikt brudd med klimaforliket?

Statsråd Erik Solheim [12:20:07]: Mitt hovedanliggende er at siden dette er et så vanskelig område å gå inn på, men også så viktig, er det helt avgjørende at vi går inn på det med noe som har et solid fundament. Men bare for å nevne de muligheter som foreligger allerede i dag: Verdensbanken har et fond på dette området. Det er et fond for Kongo-bassenget som britene har tatt initiativet til, men de har ikke klart å bruke særlig mye penger fra det fondet, slik jeg har oppfattet det. Det er mulig å tenke seg at man kan inngå bilaterale avtaler med Brasil som stat, men også det har vanskeligheter ved seg. Vi har allerede en slik avtale med Brasil, men den måtte gå gjennom FNs utviklingsfond fordi Brasil ikke kunne inngå bilaterale avtaler med et annet land.

Vi skal ikke kaste bort én dag eller én time på å få dette til. Vi er når som helst villig til å ta en dialog med opposisjonen om dette. Vi må bare ikke gjøre noe som gjør at vi om ett år får vite at pengene er misbrukt. Men Brasil er en opplagt kandidat som et land som man kan tenke seg å ha en bilateral avtale med på et tidligere tidspunkt.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:21:22]: Det var hyggelig at statsråden distanserte seg fra Soria Moria-erklæringens punkt om at Kårstø skal renses i 2009 – deretter i 2012, som ble den utsatte datoen. Den slags glideflukt synes jeg er bra, for det betyr at han mener vi kan få brukt pengene mer fornuftig.

Så skal vi se om han kan distansere seg fra et annet punkt. Det er kravet om implementering eller tildeling av klimavoter etter 2012. I debatten 18. desember 2007 om klimavoter sa representanten Thorkildsen – fra statsrådens parti – at Norge har gått ett skritt lenger enn EU når Regjeringen har vedtatt ikke å dele ut gratis klimavoter etter 2012. Nå vet en fra EUs utkast til klimavotedirektiv at de fortsatt planlegger å dele ut klimavoter veder-

lagsfritt, om ikke i samme størrelsesorden som nå. Men det betyr at Regjeringen, hvis Thorkildsen har rett, vil gi norsk industri dårligere rammebetingelser enn EU. Har Thorkildsen uttalt seg på vegne av Regjeringen, eller har hun uttalt seg på vegne av seg selv?

Statsråd Erik Solheim [12:22:25]: Jeg vil foreslå for representanten Solvik-Olsen at han tar en studie av Fremskrittspartiets egen retorikk. Jeg vil holde den opp mot eldreomsorgen som eksempel. Aldri hører man Fremskrittspartiet erklære f.eks. at Regjeringen eller andre partier gjør for mye når det gjelder eldreomsorgen og bruker altfor mye tid og altfor mange krefter på dette området. På klimaområdet – og Fremskrittspartiet hevder at de er opp-tatt av det – bruker Fremskrittspartiet all tid og energi på konstant å klage over ting som gjøres som er for drastiske, for sterke. Samtidig er man sur for at man ikke blir kalt inn i diskusjoner om klimaforlik. Ny teknologi kan ikke vedtas, men man kan ha ambisiøse og tøffe mål om når man skal nå dem. Man kan sette penger, politisk kapital og administrativ kapasitet inn på å nå det. Det er det vi forsøker å få til på alle disse områdene.

Når det gjelder disse gratiskvotene, er tendensen i EU nå den stikk motsatte av den Solvik-Olsen her gjør seg til talsmann for. Det går i retning av strengere regimer. Vi håper og tror at det vil være på plass i 2012, og at det Norge da har gjort, er å gå foran med det som EU kommer etter med i 2012.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Statsråd Åslaug Haga [12:23:52]: Internasjonalt står vi overfor to trender som har svært stor effekt på klimaet: stor befolkningsvekst og sterk økonomisk vekst. Begge disse medfører økt energietterspørsel. Dersom det økte energibehovet hovedsakelig skal dekkes av fossile energibærere, vil dette resultere i en dramatisk vekst i de globale CO₂-utslippene. Dette er ganske enkelt ikke bærekraftig. Utslippene må ned, ikke fortsette å øke.

Norge skal ta sin del av kuttene. Vi har et godt grunnlag i klimaavtalen, og i dag skal vi glede oss over at vi har et bredt anlagt forlik i Stortinget. Dette er den beste garantien for at vi vil være en offensiv miljønasjon framover. Dette gir imidlertid ikke noe grunnlag for å lene seg tilbake. Dosering av virkemidler, innføring av nye og videreutvikling av kjente virkemidler må sjølsagt være et tema underveis. Når målet er å bremse global oppvarming, må vi være innstilt på nye store løft i tida som kommer.

Vi må satse på et bredt spekter av teknologier og fornybare energikilder som kan gi reduserte utslipp, og vårt mål er at Norge skal bli verdensledende innenfor utviklingen av miljøvennlig energi. Gjennom en tung satsing på forskning og teknologiutvikling nå kan vi realisere det som er min klare ambisjon, nemlig at Norge skal bli en stor eksportør av fornybar energi. Klimaforliket betyr at vi i år setter av 70 mill. kr ekstra til forskning på fornybar energi og CO₂-håndtering. I 2009 økes forskningsinnsatsen med 300 mill. kr, og innen 2010 skal de offentlige bidragene til forskning på fornybar energi og CO₂-håndtering være på

minimum 600 mill. kr. Dette er nesten halvannen gang så mye som Olje- og energidepartementet bruker på energi- og petroleumsforskning til sammen i år.

Jeg fikk nylig overrakt Energi21. Energi21 er næringslivets, akademias og myndighetenes felles forskningsstrategi for energisektoren. Energi21 støtter ambisjonen om at Norge skal bli en eksportør av ren og fornybar energi.

Utaskjærs vindkraft vil være en del av løsningen på sikt. I klimaforliket er vi blitt enige om å sette av 150 mill. kr til et demonstrasjonsprogram for utvikling av havvindmøller og andre umodne energiteknologier. Dette er en god begynnelse. Støtte til demonstrasjon av ny teknologi er viktig. Denne fasen er både kostbar og forbundet med stor risiko for utbygger. Vi skal også legge fram en nasjonal strategi for kraftproduksjon fra havmøller og andre marine fornybare energikilder, hvor bl.a. FOU, konsesjonssystem og forholdet til elektrifisering av sokkelen vil bli vurdert. Vi skal ta kloke grep nå for å sikre Norges ledende posisjon på flytende havvind.

Inntil vi er klare til å høste av havvinden skal vindkraft på land bygges ut. Vindkraftpausen er avblåst. Enova kommer til å utlyse en ny runde med investeringsstøtte ved påsketider med mulig tildeling til sommeren. Vi ser for oss to utlysingsrunder for støtte til vindkraft i år. Vi har tatt grep slik at ordningen skal gi tilstrekkelig støtte til å utløse prosjekter. Målet om 3 TWh vindkraft i 2010 skal nås.

Regjeringas viktigste redskap for utbygging av fornybar energi og energisparing er Enova. Enova har nylig avlevert sin rapport for 2007 og har passert 10 TWh i energiresultater. Det er et godt resultat, og jeg er fornøyd med at Enova når de målene vi har satt. I 2007 fikk Enova sitt beste resultat til nå med 2,4 TWh. Dette lover godt for framtida. Men resultatene skal bli enda bedre. Regjeringa nær doblet Enovas budsjett fra 2007 til 2008, og dermed vil vi også kunne levere ytterligere gode resultater.

I forliket er vi enige om mer ressurser til energiomlegging, og derfor trapper vi nå opp arbeidet på alle områder. Vi skal bytte ut fossilt brensel og elektrisitet med miljøvennlige løsninger som fjernvarme, pelletsovner, pelletskjeler og varmpumper. Før påske vil jeg presentere en bioenergiestrategi hvor målet er at vi skal bygge ut 14 TWh innen 2020. Men vi skal også spare mer energi. Den mest miljøvennlige kilowattimen er den som aldri blir brukt. Både industri, husholdninger og tjenesteytende sektor kan bidra til et bedre miljø ved å spare energi, og samtidig kan de faktisk også spare penger.

Mine fem minutter går fort. La meg også bare nevne at forhandlingene med Sverige om grønne sertifikater går sin gang. Vi har gjenopptatt drøftingene og er inne i en god prosess.

Jeg har som olje- og energiminister et stort ansvar i oppfølgingen av klimaavtalen og i det daglige arbeidet med å få de nasjonale klimautslippene ned. Ansvar er stort, men det er ikke tyngende, fordi vi vet at det må til. Det finnes ganske enkelt ikke noe alternativ. Vi må – og vi skal – lykkes.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:29:29]: Da jeg hørte statsråden snakke, begynte jeg å nynne litt på deLillos' sang «Neste sommer». Der synger de om gamle sanger som blir sunget om igjen. Dette er ord vi har hørt siden daværende statsråd Enoksen begynte å snakke om alt det Regjeringen skulle gjøre. Det er gått to og et halvt år, og få resultater er kommet. Jeg savner derfor snakk om vannkraftsatsing. Statsråden nevnte havvindmøller, vindkraft og bioenergi. Men vannkraft ble ikke nevnt med et ord. Et konkret spørsmål: Jeg vet at statsråden ikke kan informere om detaljene i forhandlingene med Sverige, men jeg ber om en prinsippavklaring fra Regjeringens side. I Soria Moria-erklæringen står det at i et grønt sertifikatmarked ønsker ikke Regjeringen å ha med småkraftverk. Er det en politikk som Regjeringen fortsatt fører, eller er Regjeringen fleksibel når det gjelder dette, når den nå forhandler med svenskene?

Statsråd Åslaug Haga [12:30:21]: Først må jeg få understreke at Regjeringa får resultater på fornybarfeltet. Det er ikke riktig, det som representanten antyder, at inntet skjer. La meg bare vise til Enovas energiresultat i fjor, 2,4 TWh. Det er et betydelig bidrag, og vi vet at beløpet til Enova dobles i 2008. Det betyr at resultatene vil komme i enda større monn.

Når det gjelder forhandlingene med svenskene om grønne sertifikater, har vi en forståelse med dem om at det ikke er klokt å snakke mye om dette før vi har løsningene klare. Hvilke områder som skal inngå i det grønne sertifikatmarkedet, snakker vi ikke om utad, men jeg er helt sikker på at representanten er kjent med at svenskene har noe av den mindre vannkrafta med i sitt opplegg.

Ivar Kristiansen (H) [12:31:35]: Sluttes statsråd Haga seg til uttalelsen fra saksordføreren, Inga Marte Thorkildsen, om at oljen gjør oss til «klimabanditter»? Det er mitt første spørsmål.

Spørsmål nr. 2 har jeg hentet fra Senterpartiets hjemmesider, hvor partileder Åslaug Haga uttaler at «det er vår å framstille EU som et miljølokomotiv», og at «Norge ligger milevis foran i sporet». Er dette representativt for Regjeringens holdning til EU – i spørsmål hvor vi på mange måter er helt avhengige av å lykkes med samarbeidet fremover? Det går mot en FN-konvensjon under klimatoppmøtet i København i 2009. Hvordan kan slike uttalelser tjene norske klimainteresser?

Statsråd Åslaug Haga [12:32:30]: La meg begynne med det siste. Jeg tror at representanten siterer fra et oppslag i Nationen. Jeg kjenner meg ikke igjen når det gjelder begrepet «vås». Det er et ord jeg aldri bruker – det har ikke blitt sagt.

Det som er realiteten, er at Norge har en offensiv miljøpolitikk. Den kursen Regjeringa har lagt seg på, representerer en betydelig dreining fra tidligere kurs. Jeg er glad for at også EU legger seg på en mer ambisiøs kurs når det gjelder miljø og klima, og jeg kan forsikre representanten om at vi har et utmerket samspill med EU på disse områdene. Ikke minst har jeg en tett og god dialog med

energikommissæren, en dialog som jeg tror er nyttig både for EU og – definitivt – for oss.

Når det gjelder representanten Thorkildsens bruk av ordet «klimabanditter», har ikke jeg den hele og fulle sammenhengen dette er satt inn i – jeg har rett og slett ikke lest den artikkelen. Det som er realitetene, er at vi skal jobbe systematisk med å få utslippene fra norsk sokkel ned, og det anser jeg som en viktig oppgave jeg har.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [12:33:55]: Kristelig Folkeparti er glad for at Regjeringen tok til fornuft og gjenopptok forhandlingene med Sverige om et grønt sertifikatmarked. Statsråden var klar på da hun presenterte dette før jul – og også i pressemeldingen – at gjenopptakelsen skyldtes et politisk press fra opposisjonspartiene.

I klimaforliket står det at hvis man ikke lykkes med det grønne sertifikatmarkedet, skal vi få et annet opplegg, som er like godt. Men det står også:

«Fram til et grønt sertifikatmarked er på plass vil investeringsstøtte til fornybar kraft innenfor dagens notifiserte ordning styrkes gjennom å åpne for høyere støttenivå for å utløse nye prosjekter.»

Vi vet at nettopp støttenivået er det som gjør at det ikke blir utløst så mye ny fornybar energi som vi trenger. Når vil statsråden presentere det forhøyede støttenivået for Stortinget?

Statsråd Åslaug Haga [12:35:01]: For det første: Når det gjelder datoen 1. juli, håper jeg at vi skal ha en forståelse med svenskene innen det tidspunktet, noe som vil innebære at vi ikke trenger å tenke igjennom helt nye ordninger på fornybarfeltet. Jeg er med andre ord optimist med hensyn til å få de grønne sertifikatene på plass.

Det er helt riktig at vi på noen områder har for dårlige støtteordninger i dag. Vi greier ikke å utløse den fornybare energien som jeg mener at vi har potensial for. Det ligger først og fremst på området vind. Når det gjelder det området, har vi allerede signalisert til Enova at støttebeløpet må økes, slik at vi får realisert prosjekter. Da benytter vi oss av den etablerte investeringsstøtteordningen, som er notifisert i ESA. Når vi nå ønsker å heve støttenivået, må vi gå en ny runde med ESA, men det er en enklere prosess. Dette arbeidet er vi allerede i gang med – dette er på skinnene – og jeg håper at vi kan utløse nye vindkraftprosjekter raskt.

Gunnar Kvasheim (V) [12:36:23]: En betydelig økt satsing på forskning er av de konkrete tiltakene i klimaforliket som har vakt stor begeistring i forskningsmiljøet. Det vil bli hard kamp om disse midlene. Thoriumutvalget la fram en innstilling som ikke gav thoriumlobbyen den drahjelpen som den hadde håpet på, men den er allerede på banen og sier at den ønsker mer forskning på dette.

Etter Venstres mening har Norge spesielle fortrinn når det gjelder CO₂-fangst og utvikling av fornybare energikilder, som f.eks. havvindmøller. Det er innenfor disse områdene våre teknologi- og forskningsressurser bør prioriteres.

Er statsråden enig i at det vil være i klimaforlikets ånd å gi tydelig beskjed om at den økte forskningsinnsatsen ikke skal gjelde kjernekraft og thorium, men fornybar produksjon og det å utvikle CO₂-fangstteknologi? Historisk har Norge brukt mer midler på kjernekraftforskning enn på forskning på fornybar energi. Den tid må nå være over.

Statsråd Åslaug Haga [12:37:29]: Thoriumrapporten er nå sendt på høring, og høringsfristen er 31. mai. Men jeg gjorde det klart allerede den dagen rapporten kom, at sett fra min side er det ikke aktuelt for Regjeringa å satse store ressurser på videre utvikling innenfor dette feltet, først og fremst fordi det er så mye annet fornuftig vi kan gjøre. Da nevnte jeg nettopp de områdene som representanten Kvasheim nå tok opp. Vi har et stort arbeid å gjøre i forbindelse med CO₂-fangst og -lagring. Vi har formidable forutsetninger for å jobbe med og videreutvikle fornybar energi. Da er det min klare oppfatning at det er det vi skal gjøre.

Jeg skal sjølsagt være skikkelig nok til å gå en runde med mine kollegaer i Regjeringa etter høringsrunden på thoriumrapporten, men jeg er ikke i tvil om hva som blir resultatet av det.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:38:40]: Først: Det er rart å høre Regjeringen uttale seg om Thoriumutvalget. Allerede da utvalget ble nedsatt, konkluderte Enoksen med at han ikke ville skifte politikk på dette området. Det overrasker meg derfor ikke at statsråden holder fast på det. Men jeg har registrert at både Thoriumutvalget, lederen for FNs klimapanel og nå sist Hans Blix har gått ut og sagt at kjernekraft er nødvendig for å få en bærekraftig energiframtid på kloden, spesielt i forhold til den CO₂-debatten som nå pågår. Da vil jeg spørre hvorfor FNs klimapanels leder tar feil når det gjelder kjernekraft, men har rett på alle andre punkter som gjelder klima.

Statsråden sa at Regjeringen leverer resultater og henviste til Enova. Enova ble opprettet lenge før denne regjeringen tiltrådte. Det er jo like relevant å vise til Enovas resultater som det er å vise til at det fortsatt produseres vannkraft. Dette er ikke på grunn av Regjeringens politikk, det er på grunn av noe de har arvet fra andre.

Spørsmålet her gjelder gasskraftverk og CO₂-rensing. Statsråd Solheim gikk så langt som å antyde at 2012 ikke lenger gjelder for CO₂-rensing på Kårstø. Kan vi anta at et slikt flytende årstall også gjelder for Mongstad – at en implementerer Mongstad fullskala når teknologien er utviklet, og ikke i 2014?

Statsråd Åslaug Haga [12:39:53]: Jeg mener at statsråd Solheim sa noe meget klokt, nemlig at teknologiutvikling kan vi ikke vedta. Men vi har definitivt klare ambisjoner når det gjelder dette. Målet vårt når det gjelder Kårstø, er som det har vært, og som vi har meldt i våre dokumenter til Stortinget, at vi skal få det på plass så raskt som mulig. I dokumentene står det tidligst 2011–2012. Vi jobber ut fra det. Investeringsbeslutning skal fattes høsten 2009, og alt er i rute for det.

Når det gjelder Mongstad, er også alt i rute, både plan-

legging og tenkning rundt investeringsbeslutning. Så sant ikke teknologien spiller oss et puss, er Regjeringa helt og fullt i rute.

Når det gjelder bruk av kjernekraft, registrerer jeg at det er en stor internasjonal debatt om det. Den politiske avgjørelsen som vi må ta i Norge, er om det er dette vi ønsker å satse på. Mitt svar på det er at vi har så mange andre viktige oppgaver at vi heller bør satse pengene våre og kunnskapen vår på CO₂-håndtering og fornybar energi.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Tore Nordtun (A) [12:41:30]: Regjeringen har lagt fram en god og ambisiøs klimamelding som danner et godt grunnlag for et omforent, godt og framtidsrettet klimaforlik. På en dag som denne er det god grunn til å berømme Regjeringen for et godt arbeid, men også i aller høyeste grad Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre for et konstruktivt og godt samarbeid. Jeg tror jeg kan gjøre vår tidligere, gode kollega Jon Lilletuns ord til mine: En god klimamelding har blitt enda bedre!

Det som er viktig i en klimadebatt som denne, er at vi har forutsigbarhet og langsiktighet. Det er meget, meget viktig. Det er viktig nå å se på den store, samlede løsningen som vi har fått. Jeg la merke til at talerne fra Fremskrittspartiet sa at det var så vage formuleringer i dette klimaforliket – de var så lite forpliktende. La meg bare nevne fire helt konkrete områder: Det gjelder fleksible energiløsninger på bygg over 500 m². Det gjelder forskning på fornybar energi – vi har satt opp eksakte summer for tre år framover. Vi har en forpliktende målsetting om karbonnøytralitet i 2030, likeså målsettinger når det gjelder transport- og kollektivsatsing. Jeg bare nevner disse forpliktende punktene i avtalen som skal følges videre opp.

Det som jeg tror er den største trusselen mot forutsigbarhet, er knyttet opp til hvilken regjering vi får i 2009. Skulle det bli en borgerlig regjering, som vil være avhengig av Fremskrittspartiet i miljøspørsmål, da er det virkelig fare på ferde.

Så til utfordringene knyttet til de menneskeskapte endringene i vårt globale klima. Det er her utfordringene ligger. Jo mer det forskes på dette området og på disse temaene, jo mer alvorlig ser vi at det er, og sannsynligheten for at endringer vil skje, sterkere.

La oss se på FN's klimapanel, som sier helt klart at det foregår klimaendringer, og at endringene med 90 pst. sikkerhet skyldes menneskeskapte utslipp. Disse endringene kan få fatale følger. Én ting er at våre barn her i Norge i framtiden kanskje ikke kan gå på ski, slik som de gjør i dag, noe annet er at millioner av mennesker i fattige land mister hele sitt livsgrunnlag. Der ligger alvoret.

Klimaendringene fører til ulike utfordringer ulike steder i verden. Vi kan klare oss uten ski til tross for at det rokker ved mye av vår definerte norske identitet og kultur, men millioner av mennesker verden over kan ikke klare seg uten mat og vann. Vi står overfor store folkeforflytninger og globale utfordringer. Hvordan vil dommen fra våre barn og barnebarn være i framtiden om vi, dagens ledere,

ikke forsøker å løse trusselen knyttet til menneskeskapte klimaendringer?

Vår måte å leve på i den rike delen av verden i dag er ikke bærekraftig. Vi kan ikke fortsette med vårt levestett. Dagens hemningsløse forbrukersamfunn må på mange måter tøyles. Og vi kan ikke skylde på at vi ikke visste bedre. Vi kan heller ikke skylde på at vi ikke hadde ressurser eller handlingsrom til å foreta oss noe. Vi har kort og godt ikke en eneste unnskyldning for ikke å gjøre noe i fellesskap. Vi må handle, og vi må handle nå. Det er av den grunn vi setter oss de ambisiøse målene som meldingen og innstillingen gir uttrykk for, og som er fastlagt. Av den grunn handler vi både ute og hjemme, og av den grunn handler ikke dette om et enten–eller, men om et både–og.

Våre mål er ambisiøse, og foregående talere har vært inne på det. Vi skal altså kutte CO₂-utslippene, vi skal oppfylle Kyoto-forpliktelsene, og vi skal ha karbonnøytralitet i 2030. Dette er viktige målsettinger. Vi må foreta kutt ute og hjemme. Vi må også handle internasjonalt; det er der mye ligger. Store kutt i framtiden må skje i Norge. Vi må allerede nå gjøre det klart, og vi må være et eksempel på dette området. Debatten – og vedtak – må ikke ta slutt her i dag. Vi må være pågående, og vi må ikke minst være utålmodige etter å få disse tingene i havn – også for våre etterkommere.

Siv Jensen (FrP) [12:46:53]: Denne debatten har to veldig klare trekk. Det første er de systematiske angrepene på Fremskrittspartiet. Det andre er den uenigheten mellom klimakameratene som etter hvert kommer veldig tydelig til syne.

La meg si litt om det første først. Det er selvfølgelig alltid godt å ha en ytre fiende. Det er opplest og vedtatt som et godt og viktig virkemiddel i politikken, og i dette tilfellet er den ytre fienden Fremskrittspartiet. Det tåler vi godt. Men til tross for det fremstår altså Fremskrittspartiet som det eneste partiet som har et balansert syn, som har uttrykt en sunn skepsis, og som har et ønske om en kostnytt-effekt i forhold til de tiltakene man eventuelt skal iverksette, og ikke som et parti som benekter at det er alvorlige problemstillinger å ta hensyn til – for det erkjenner vi – men vi tillater oss altså å ha et balansert syn.

Under debatten er det kommet ganske knallharde angrep på og ikke minst hets av, forskere som har et avvikende syn i forhold til det internasjonale klimapanelet.

Hva er det som gjør representanten Thorkildsen bedre kvalifisert og bedre i stand til å vurdere disse funnene enn personer med mangeårig høyere utdanning innenfor fagfeltet? Jeg var inne og kikket på cv-en til Inga Marte Thorkildsen, bare for å sjekke om det var spor der som kunne gjøre henne bedre kvalifisert enn de forskerne hun går til knallharde angrep på. Jeg fant ingen spor. Men like fullt skal vi anse det for å være høyst relevant og riktig med den typen knallharde angrep, både mot det partiet som tillater seg å ha en balansert og sunn skepsis, og mot andre som tør å fremføre den. De er altså erklært helt sprø, og bør – nærmest – ikke kunne få ta del i denne debatten i det hele tatt. Det synes jeg er en utidig måte å nærme seg et spørsmål på som veldig mange mennesker er opptatt av å

diskutere, med ulike utgangspunkt. Det er fortsatt debatt om disse spørsmålene i samfunnet – i det norske samfunnet og i verdenssamfunnet. Den debatten er ikke avsluttet, selv om jeg forstår at SV har veldig behov for å erklære den for avsluttet. Da er det viktig at vi finner frem til den riktige analysen før vi tar i bruk virkemidler som kan komme til å være helt feilslått.

Så til det andre: Det er ganske underholdende at man allerede kort tid etter at man har brukt uker og måneder på å komme frem til et såkalt klimaforlik, sporer en betydelig uenighet mellom forlikspartiene. Vi så det allerede ved innledningen av denne debatten, da Erna Solberg baraket sammen med Inga Marte Thorkildsen. Allerede der så vi tolkningsproblemer i forhold til avtalen. Høyre har så langt etter klimaforliket benektet at forliket innebærer en rushtidsavgift. Det gjør jo forliket. Jeg registrerer at andre forlikspartnere er av en annen oppfatning, men Høyre mener at slik er det ikke. Allerede her ser vi et stort rom for tolkning av hva avtalen innebærer. Så har vi SV, som ved Inga Marte Thorkildsen i dag forsøker å skape et inntrykk av at man er så bekymret over at oljeindustrien ikke har vært en del av dette. Hvorfor ble ikke det et tema i disse forhandlingene, hvis det var så viktig?

Så registrerer jeg at Arbeiderpartiet blir utfordret av en rekke av forlikspartiene på hvordan man skal håndtere fremtidig oljeboring i nord. Med andre ord er dette forliket svært skjørt, og det er svært usikkert hva man egentlig er enig om, når tiltakene skal diskuteres. Det sier meg – til tross for at det til og med kan være enighet i denne sal om mange av hovedkonklusjonene i avtalen, for det er mange av dem Fremskrittspartiet også er enig i, bl.a. behovet for å satse på fornybar energi, behovet for mer forskning, og at teknologiutvikling er noe av det aller, aller viktigste vi kan legge til rette for for fremtiden – at avtalen jo er så lite forpliktende at det selvfølgelig også betyr at den neppe vil kunne stå i veien for fremtidige regjeringskonstellasjoner, for å si det forsiktig.

Så har jeg registrert at mange av representantene – ikke minst for de rød-grønne partiene – uttrykker stor bekymring over galluputviklingen og hva som kan komme til å skje ved valget i 2009. Det man sier, er at man er dypt bekymret for at det norske folk kan komme til å felle en nådeløs dom over de rød-grønne partiene og ønske seg et annet flertall i Stortinget. Det man da samtidig sier, er jo at det norske folk er i ferd med å ta en særdeles uklok beslutning hvis det stemmer andre partier frem til makt. Det er en så arrogant måte å tilnærme seg det norske folk på at jeg vil advare de politikerne som har gjort det fra denne talerstolen, mot å gjenta den typen meningsløse advarsler.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ivar Kristiansen (H) [12:52:15]: Fremskrittspartiets parlamentariske leder slår fast at Fremskrittspartiet er det eneste partiet her i denne salen som har et balansert syn i klimapolitikken. Når hun henviser til et balansert syn, går jeg ut fra at det ikke betyr at hun kan innta ett standpunkt i ett forum for så å innta et helt annet standpunkt i et annet forum. Etter mitt syn er det ubalansert.

Jeg hadde faktisk trodd at Siv Jensen nå skulle klargjøre for Stortinget hva som var og er Fremskrittspartiets klimapolitikk. Er det Per Sandbergs klimapolitikk som er gjeldende FrP-politikk, når han bestrider at global oppvarming er forårsaket av CO₂-utslipp? Eller er det Ketil Solvik-Olsens? Han slår fast, også her, at Fremskrittspartiet – med unntak av økt bensinavgift – kunne ha stått inne for alt som står i klimaforliket.

Siv Jensen (FrP) [12:53:26]: Det er ingen uenighet i Fremskrittspartiet om Fremskrittspartiets klimapolitikk. Den er enstemmig vedtatt av vår stortingsgruppe og ligger til behandling her i dag, bl.a. oppsummert gjennom en rekke punkter, en rekke konkrete forslag – langt mer konkrete enn de jeg registrerer at de såkalte klimakameratene har greid å komme frem til etter uker og måneder med forhandlinger.

Både Per Sandberg, Ketil Solvik-Olsen, undertegnede og resten av vår stortingsgruppe står bak de forslagene. Vi kommer til å gjenta den type forslag. Vi kommer til å fremme forslag som vi mener er fornuftige, både for å redusere CO₂-utslipp og for å gjøre noe med utviklingen innenfor transportsektoren som vi mener er urovekkende. Men vårt svar på det er å bygge bedre veier, legge om avgiftssystemet slik at vi har anledning til å kjøpe mer miljøvennlige biler til en anstendig pris, gjøre noe med midler til forskning, legge forholdene til rette for bedre teknologiutvikling, mer aggressivitet i forhold til fornybar-satsing osv. Det ligger allerede på bordet, og jeg har ingen grunn til å skamme meg over Fremskrittspartiets vedtak i denne saken.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [12:54:39]: Som vanlig er Fremskrittspartiet et offer i denne salen. Som vanlig er det Fremskrittspartiet som opplever at andre partier rakker ned på dem, er arrogante mot dem. Stakkars Fremskrittspartiet.

Jeg ber Siv Jensen: Vær så snill å slutte å sutre, det kler faktisk ikke representanten! Innrøm heller at dette ikke handler om at man ønsker en nyansert debatt eller at man vil ha et balansert syn fram i debatten. Dette handler om reinspikka kynisme. Dette handler om at Fremskrittspartiet, som et populistisk parti, vet at de kan tjene stemmer på å spre usikkerhet om hvorvidt klimaendringene egentlig er menneskeskapte, og om det er noen vits i å bruke penger på klimatiltak når en isteden kan spre dem ut i bensinlette, slik at folk kan få bensin til åtte kroner literen.

Hva gjør meg bedre i stand til å vurdere dette? Vel, 2 500 forskere har talt, mot 100, hvorav 43 er i lomma på amerikansk oljeindustri. Hvem er Siv Jensen oppe i dette?

Siv Jensen (FrP) [12:55:44]: Når Inga Marte Thorkildsen kan ta ord i sin munn som «å gamble» med jorda fremtid og en rekke annet som ikke bidrar til noe annet enn å skremme, fremfor å bidra med balansert faktafremstilling av noe som er definitivt nyansert blant mange av verdens ledende forskere, synes jeg det er veldig synd.

La meg gjenta: Fremskrittspartiet sutrer ikke i denne saken. Vi føler oss heller ikke som noe offer, vi tåler godt

å stå alene i denne saken, rett og slett fordi noen må tørre å bære til torgs de andre og alternative synspunktene. Det har vi tenkt å fortsette med, selv om vi kommer til å delta i tiltaksdebatten, selv om vi kommer til å fremme helt konkrete forslag til endringer som vi mener er fornuftige.

Men Inga Marte Thorkildsen bekrefter akkurat det jeg påstod, nemlig at man i debatten om fremtidige valg anklager det norske folk for å være idioter. Det er det mest alvorlige fordi hun selv bærer til torgs at det eneste folk er opptatt av, er lavere bensinpris. Det er ikke det Framskrittspartiet prøver å si. Vi prøver å si at det skal ligge en kost-nytte-effekt bak de tiltakene denne salen vedtar. Det skylder vi skattebetalerne å gjøre før vi brenner av milliarder av kroner som kanskje ikke har effekt.

Erling Sande (Sp) [12:57:07]: Frå Senterpartiets side har vi over lengre tid gjennom fleire debattar prøvd å få svar på nokre for så vidt heilt enkle ja- eller nei-spørsmål frå Framstegspartiet. I debatten om rikets miljøtilstand sa representanten Tord Lien at Framstegspartiet ville avklare sitt forhold til FN's klimapanel i denne debatten.

Derfor spør eg: Trur Framstegspartiet på konklusjonane til FN's klimapanel, og er dei villige til å leggje dei til grunn for sin politikk? Meiner dei det er rett å gjere dei kutta vi har forplikta oss til gjennom Kyoto-avtala? Og: Er det slik at representanten Siv Jensen eigentleg oppfattar denne debatten slik at her har vi alle dei same gode måla, men at Framstegspartiet vil ha kutta på andre måtar enn resten av partia på Stortinget?

Siv Jensen (FrP) [12:58:01]: Jeg registrerer at både Sande og en rekke andre representanter åpenbart er litt tungnemme, for de kan ikke ha lest det forslaget Framskrittspartiet har til denne saken. Vi har gitt våre klare vurderinger av denne Kyoto-avtalen – som ikke er noen internasjonal avtale, men en avtale mellom ytterst få land – som i beste fall vil bli bedre hvis alle land er en del av det som nå er grunnlaget for forhandlinger.

Men det er ikke slik at det er uinteressant hva slags tiltak man velger å iverksette for å nå eventuelle målsettinger. Det er definitivt ikke uinteressant hvilke tiltak denne salen ender opp med å vedta for å nå de forpliktelsene som klimakameratene i Norge har blitt enige om. Det er svært interessant – fordi noen skal betale regningen. Denne noen er den vanlige skattebetaler. Det er norsk næringsliv. Vi skylder dem alle sammen å legge grundige vurderinger til grunn for vedtak vi fatter. Det er altså ikke våre penger, det er skattebetalerne penger. Det er et veldig sunt prinsipp å ta med seg i denne debatten.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Erna Solberg (H) [12:59:30]: På fredag var jeg i Gloppe kommune, på Sandane og i bygden Hyen. Der finnes det et verft som produserer hurtigbåter. De har vært innovative og bruker karbonfiber som gir halvparten av vekten av en annen båt, og de har halvparten av drivstofforbruket på produktene som de produserer, i forhold til for bare ti år tilbake.

Når jeg bruker det som eksempel, er det fordi mye av det klimautfordringene fremover dreier seg om – og der er jeg enig med statsråd Solheim – er å finne ny teknologi, nye produksjonsmåter og nye måter å drive ting på. Derfor er det så viktig at de virkemidler og valg vi gjør, både er fakta- og forskningsbaserte, men også gir incentiver til at det kommer nye ting, nye produkter og nye produksjonsmåter fremover. Der synes jeg av og til at norsk klimadebatt blir litt rar, for det er så mange muligheter for nye ting, men vi opplever at vi er i en statisk verden hver gang vi skal diskutere dette. Jeg har tro på menneskets ivoende evne til å løse problemer, og jeg har tro på menneskets ivoende evne til å skape ny teknologi. Jeg har derfor et litt mer optimistisk syn på hva vi kan få til, hvis vi som politikere klarer å være medspillere i dette fremfor å være motspillere.

Da klimameldingen kom, var det mange store ord og få konkrete tiltak. Jeg sa i kommunevalgkampen at det var fire stykker, og at jeg fikk plass til dem på en liten gul post-it-lapp. Det er helt riktig. Jeg synes vi har forbedret dette betydelig, med sterkere forpliktelser og flere tiltak – ikke minst står det seks partier bak som uansett fremover kommer til å være forpliktet av hovedlinjene og av de konkrete tiltakene som er lagt inn.

For Høyres vedkommende har vi vært veldig klare på at et av de viktigste kravene våre for å være med på et klimaforlik, var å sørge for en betydelig mer kraftfull satsing på fornybar energi. Vårt utgangspunkt er at samfunnet vårt kommer til å trenge mer energi i årene som kommer, og at resten av verden kommer til å trenge mer energi. Klimautfordringene er store for oss, men enda større for mange andre land. Det å være i front når det gjelder å bygge andre typer energiformer enn de vi har i dag, bør være en viktig rolle for Norge. Derfor var vi så skuffet da grønt sertifikat-forhandlingene gikk dukken, og vi har ennå ikke helt forstått hva det var Regjeringen var så redd for. Men vi er glad for at det kom tilbake, og vi er glad for at vi har fått garantier for alternativer som skal bidra til at ikke alt stopper opp. Nå må vi innrømme at det både innenfor småkraftverk, minikraftverk og mikrokraftverk, innenfor vind og innenfor de eksperimentelle og mer langsiktige tingene, er store potensialer som vi bør bidra til kan utløses fremover.

I tillegg har vi vært opptatt av at vi ikke skal bruke pisk, men at vi skal bruke gulroten mer. Derfor er vi glad for at fra at dagens regjering kuttet i belønningsordningen til storbyene på kollektivtrafikk, har vi nå fått konkrete løfter om at det blir en fordobling av belønningsordningen. Og vi har nå altså seks partier som har underskrevet på at rushtidsavgift, hvis det blir aktuelt, skal bestemmes lokalt. Det betyr at dette er en lokal diskusjon og andre virkemidler er like aktuelle. Det betyr at vi faktisk har hatt en seier, som har sørget for at de ivrige kreftene i SV for at rushtidsavgift blir bestemt sentralt, ikke kan utøve den aktiviteten mer, for fremover skal slike ting bestemmes lokalt.

Så tilbake til det jeg sa innledningsvis. Jeg tror at teknologitviking er viktig. En av grunnene til at Høyre ikke bare bruker økonomiske virkemidler i klimapolitikken, er

at en del av de økonomiske virkemidlene i dag ikke fort nok gir teknologiutvikling. De internasjonale mekanismene vi har for utvikling i den tredje verden og for bedre produksjon, gir teknologioverføring, men de gir ikke utvikling av teknologi. Det europeiske kvotesystemet kan bidra til ny teknologi hvis prisen blir betydelig høyere enn den er i dag, men i dag bidrar den ikke til det. Derfor har vi sagt at det også må være nasjonale målsettinger, det må være myndighetsbestemte regler, og det må være en ambisjon å få frem ny teknologi. Derfor er ikke økonomiske mekanismer det eneste svaret, men det er et viktig svar innenfor klimapolitikken fremover.

Jeg er optimistisk når det gjelder at dette er starten på at vi får et bedre klimaarbeid i Norge, og at vi kanskje kan få vekk noen av de små navlebeskuende debattene til fordel for å skape et dynamisk samfunn som bidrar til at vi løser klimautfordringene fremover.

Solveig Horne hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Terje Aasland (A) [13:04:55]: Erkjennelsen av menneskeskapte klimaendringer basert på kjente forskningsresultater er denne sakens store politiske skillelinje. Jeg synes det kan være greit å få avklart Høyres egentlige holdning til denne saken.

I en tale til Natur og Ungdoms 40-årsjubileum advarte tidligere statsminister Kåre Willoch på det sterkeste mot Fremskrittspartiet. Willoch la vekt på at Fremskrittspartiet ikke har noen troverdighet i klimaspørsmålet, og understreket at Fremskrittspartiet kan ødelegge for norsk klimapolitikk. Willoch sa:

«Vi må hindre at styringen kommer i hendene på dem som enten fremdeles benekter at klimaproblemene eksisterer, eller som i hvert fall ikke vil gjøre nevneverdig for å motvirke dem.»

Da lurte jeg på: Kan Erna Solberg gi sin tilslutning til den analysen tidligere Høyre-statsminister Kåre Willoch her foretar? Og kan eventuelt Erna Solberg gi en garanti om at analysen kommer til å prege Høyres valg av samarbeidspartnere i framtiden?

Erna Solberg (H) [13:05:59]: Jeg skjønner ikke hvorfor Arbeiderpartiet bruker så mye tid på denne lille debatten i forhold til klimautfordringene slik de er fremover. Vi har en verden som vokser dynamisk og raskt. Flertallet av verdens befolkning bor i de store byene. Vi har kjempestore klimatiltak, og Arbeiderpartiet synes at Fremskrittspartiet er det viktigste å diskutere. Jeg synes de gjør klimapolitikken liten i denne debatten. Og jeg har registrert hva Ketil Solvik-Olsen sa da vi la frem forliket, at han var enig i alt som stod der, med unntak av de fem ørene på bensinavgiften og de ti ørene på diesellavgiften som vi gikk inn for – ikke fordi vi heller tror at det er spesielt viktig i klimaspørsmålene, men vi syntes ikke et klimaforlik kunne strande på at det vil koste 1 krone og 92 øre mer å kjøre fra Bergen til Oslo.

Jeg synes at Arbeiderpartiet burde løftet debatten istedenfor å gjøre den til en liten innenrikspolitisk debatt, når vi møter de største utfordringene vi har fremover.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [13:07:16]: Det hadde vært fristende å stille spørsmål til Høyre angående rushtidsavgiften. Det er greit nok at den skal vedtas lokalt, men når man blir belønnet for å vedta den, er jo det på en måte en mafiametode, der en sier: Hvis du gjør som jeg sier, skal du få pengene, men hvis du ikke gjør det, får du ikke pengene.

La meg heller følge opp bensinavgiften, for det var et av de punktene som Fremskrittspartiet ikke helt forstod poenget med. Vi ønsker heller ikke å øke bensinavgiften. Men hvis man tar den avgiften som allerede er der – det er en CO₂-avgift på over 80 øre i dag – og hvis man antar at en bil bruker 1 liter bensin på milen og slipper ut 200 g CO₂ pr. km, som jo er mye mer enn gjennomsnittet i dag, vil vi trenge en CO₂-avgift på 40 øre pr. liter for å gjøre bilparken i Norge nøytral. I dag er CO₂-avgiften mer enn dobbelt så høy, og forliket tilsier at man skal øke den ytterligere.

I og med at CO₂-avgiften ikke øremerkes klimatillegget i det hele tatt, men kun går rett inn i den store statskassen, hvilken klimaeffekt forventer Høyre da at denne økningen i bensin- og diesellavgiften faktisk vil gi?

Erna Solberg (H) [13:08:19]: Ingen! Fem øre på bensinavgiften gir ingen klimaeffekt. Men det gav en veldig god klimaforbedring i forhandlingene om klimaforliket at Høyre kunne bidra med fem øre. Og som sagt: Jeg kjenner ingen som har råd til bil, som ikke har råd til å betale 1,92 kr mer for å kjøre fra Bergen til Oslo. Man får snart ikke en karamell for den prisen! Jeg synes at klimaet ble veldig bra av at vi faktisk sa at vi også kunne strekke oss på det området.

Men så har jeg lyst til å si: Jeg tror at det er viktig at vi skifter ut biler i Norge. For å få ned utslippene fra privatbilene tror jeg faktisk at veien å gå fremover er å få flere av de nye bilene inn i Norge. Det betyr at vi er nødt til å se på hvordan vi kan gjøre bilavgiftene bedre, slik at de ikke bare stimulerer mer miljømessig, men også gjør det lettere å skifte ut biler. Der tror jeg Fremskrittspartiet og Høyre er enige.

Til det siste, når det gjelder rushtidsavgiften: Man må ikke innføre rushtidsavgift, men man må gjøre noe som bidrar til at kollektivtrafikkandelen øker. I Sverige førte ikke rushtidsavgiften til at kollektivtrafikkandelen økte.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [13:09:36]: Til det siste vil jeg nevne at vi også fikk et vedtak om å opprette Transnova som et prøveprosjekt i tre år. Da fikk vi også sørget for inndekning på f.eks. Transnova gjennom denne avgiftsøkningen.

Men det jeg er opptatt av, er: Etter klimaforliket – hva nå? Jeg har registrert at Erna Solberg har vært spurt av – BA's lesere tror jeg det var – om hva hun ville gjøre videre. Det hun i hvert fall sier, er at Høyre etter valget skal sørge for mer handling. Da er jeg opptatt av å få vite hva slags

type handling man tenker seg utover det som klimaforliket legger til grunn, for nå har jo Ivar Kristiansen vært opptatt av at vi i hvert fall ikke skal gjøre noe med oljeindustrien.

Når det gjelder debatten om elektrifisering, hadde Høyre ett syn på de kravene som ble lagt fram for regjeringspartiene, som de i og for seg ikke stod noe hardt på for heller, men de stemte ned tilsvarende forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre i forbindelse med Skarvenutbyggingen.

Så hvilke krav er det Høyre vil stille til Fremskrittspartiet i eventuelle nye forhandlinger etter valget?

Erna Solberg (H) [13:10:44]: Jeg tror iallfall ikke jeg skal forhandle med Inga Marte Thorkildsen om hvilke krav vi skal stille til Fremskrittspartiet hvis vi skal forhandle med dem. Det tror jeg ikke vil være rette den adressaten.

Men når vi har sagt at vi vil ha mer handling, dreier det seg bl.a. om at på noen områder av de 61 punktene vi hadde i klimaforliket, fikk vi ikke gjennomslag. Blant annet ønsket vi klare myndighetsbestemmelser – f.eks. en ambisjon om hvor mye utslipp biler skulle kunne ha i 2020, at vi ikke skulle ha godkjent biler i det norske markedet, og forhåpentligvis ikke i det europeiske markedet, uten et lavere utslipp. Der har vi en anbefaling i klimaforliket. Vi hadde ønsket en sterkere formulering på det. Vi ønsker å bruke mer penger på forskning og utvikling generelt. Det betyr også å bruke mer penger på forskning og utvikling på disse områdene, og der vil vi finne frem til noen av de nye løsningene.

Representanten Thorkildsen kan gå tilbake og se på alle de forhandlingskravene vi hadde som ikke ble gjennomført, så vil hun finne noen av handlingspunktene som vi eventuelt vil sette inn i tillegg.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

Dagfinn Høybråten (KrF) [13:12:06]: Den 22. juni 2007 la Regjeringen fram klimameldingen. Til tross for Jens Stoltenbergs store ord om lederskap i klimakampen ble meldingen møtt med skuffelse i miljøbevegelsen. Ord som feigt, tomprat og mageplask ble brukt om det ambisjonsnivået Regjeringen hadde lagt seg på. Fremskrittspartiet var det eneste opposisjonspartiet som omfavnet klimameldingen, noe som var talende for innholdet.

Klimameldingen inneholdt to konkrete hovedtiltak: forbud mot installering av oljekjeler i nye bygninger og forbud mot deponering av nedbrytbart avfall. Utover dette var klimameldingen en vurderingsmelding. Vi som kjenner Regjeringens vurderinger i ulike saker, var bekymret, fordi vi vet at vurderingene ofte går i retning av at ting er vondt og vanskelig og ikke lar seg gjennomføre. Vi skjønnte derfor fort at det var behov for å gjøre klimameldingen langt mer forpliktende. Industrikraftregimet og regionreformen kan her tjene som talende eksempler.

Kristelig Folkepartis miljøpolitiske talskvinne, Line Henriette Holten Hjemdahl, var den første som tok til orde for et bredt klimaforlik på Stortinget. Vi inviterte i valgkampen SV til å få til i Stortinget det de ikke fikk til i regjering når det gjaldt en offensiv og konkret klimapolitikk.

På bakgrunn av den lunkne mottakelsen som klimameldingen hadde fått, mente også Regjeringen at dette var en god idé. Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre ble derfor invitert inn i klimaforhandlinger. Jeg vil gi Regjeringen ros for å søke et bredt forlik i en så viktig sak for landet.

Jeg har også lyst til å benytte anledningen til å takke Høyre og Venstre for godt samarbeid i klimaforhandlingene. I forkant av forhandlingene greide vi å samle oss om 61 krav til forbedringer av meldingen. Disse kravene la opp til en betydelig mer ambisiøs klimapolitikk enn regjeringspartiene, spesielt i forhold til nasjonale målsettinger og tiltak. Kravene var langt på vei i samsvar med Lavutslippsutvalgets anbefalinger og ville – hvis de hadde blitt gjennomført – satt Norge i førerretet internasjonalt. I klimaforliket innfrir regjeringspartiene flere av våre viktigste krav, selv om summen av mål og tiltak ligger et stykke unna den opprinnelige kravlisten.

I løpet av forhandlingene ble det klart at det er en vesentlig forskjell i tilnærming til klimapolitikken mellom de tre opposisjonspartiene og regjeringspartiene. Når vi i dag likevel inngår et klimaforlik med regjeringspartiene, er det fordi vi er trygge på at klimapolitikken skjerpes på vesentlige områder. Målsettinger, tiltak og virkemidler strammes opp. Forliket utgjør en bunnplan for Norges klimapolitikk, og er forankret i et svært bredt flertall i Stortinget. Derfor er det ingen grunn til den bekymring representanten Tore Nordtun gav uttrykk for i sitt innlegg, med hensyn til hva som vil skje etter et valg. Nei, med et så bredt flertall bak politikken er det klart hva som vil skje etter et valg. Dette vil være hovedlinjen i Norges klimapolitikk også etter 2009.

Som et resultat av forliket skal Norge nå bruke 3 milliarder kr årlig til bevaring av regnskog i utviklingsland. Tiltaket skal komme i tillegg til Norges overoppylling av Kyoto-forpliktelsene. Jeg skylder å gjøre oppmerksom på at det er skrevet inn en uenighet mellom partene i avtalen når det gjelder finansiering av regnskogsatsingen. Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre mener, i motsetning til regjeringspartiene, at midlene til innsats mot avskoging og klimatiltak i u-land i sin helhet skal bevilges utenom den samlede norske bistandsrammen og Regjeringens varslede opptrapping av denne. For Kristelig Folkeparti er det helt uaktuelt å finansiere klimatiltak ved hjelp av bistandsmidler på bekostning av verdens fattige.

I tillegg til regnskogsatsingen innebærer forliket konkrete pengebevilgninger på over 900 mill. kr i statsbudsjettet for 2009. Innsatsen styrkes betydelig innenfor forskning og utvikling. Det satses stort på utvikling av energiteknologier offshore, herunder offshore havmøller. Forskningen på ny fornybar energi skal økes med 300 mill. kr i 2009, og heves til samme nivå som petroleumsforskningen innen 2010.

Innenfor transportsektoren skal bevilgningene til jernbanen og belønningsordningen for kollektivtrafikken økes betydelig. Partene er også enige om å fortsette den grønne omleggingen av kjøretøyrelaterte skatter og avgifter.

Kristelig Folkeparti hadde gjerne sett at vi hadde kommet lenger med å stramme opp de nasjonale målsettingene i klimapolitikken. Vi er likevel glad for at vi har klart

å løfte Regjeringens laveste anslag for nasjonale utslippsreduksjoner fra 13 til 15 mill. tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. Dette tilsvarer utslippene fra mer enn 800 000 personbiler pr. år. Regjeringens øverste anslag er hevet fra 16 til 17 mill. tonn reduksjon innen 2020, og dette øverste anslaget vil være et uttrykk for Kristelig Folkepartis ambisjonsnivå for det politiske arbeidet framover. I tillegg har vi fått Regjeringen til å forplikte seg på karbonnøytralitet allerede i 2030.

Dette er en stor sak. Det er store linjer i politikken som her trekkes opp. Det er lovende at det er bred politisk enighet om store linjer i en stor sak. Desto mer skuffende er det at debatten i så stor grad dreier seg om småligheter i det politiske spillet. Det ønsker jeg gjerne å la ligge.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Olav Akselsen (A) [13:17:22]: Trass i at det var eit fleirtal i Stortinget for Regjeringa sin politikk med utgangspunkt i regjeringspartia, er eg svært glad for at me fekk til eit breitt klimaforlik, og eg vil takka Kristeleg Folkeparti for den innsatsen partiet stod for i den samanhengen.

Eit breitt forlik er ein klar fordel i ei så viktig sak. Det skapar tilsynelatande avklaring og stabilitet på området. Når eg vel å bruka ordet tilsynelatande, er det fordi det finst ein slange i paradiset i denne saka, nemleg Framstegspartiet. Sjølv om Høybråten forsikrar at Framstegspartiet ikkje vil få innflytelse på denne politikken, er det jo slik at om det kjem ei borgarleg regjering i Noreg, vil Framstegspartiet uansett måtta ha innflytelse. Det eg er redd for, er at Framstegspartiet vil lokka med eple. Eg lurar på korleis Kristeleg Folkeparti kan garantera at Framstegspartiet – som på alle målingar er det største borgarlege partiet – ikkje vil få innflytelse på politikken på dette området.

Dagfinn Høybråten (KrF) [13:18:30]: Jeg takker for komplimentene, men må konstatere at vi får nok et eksempel i denne debatten på at man forsøker å gjøre dette til en debatt om hva slags regjeringskonstellasjoner vi skal ha etter 2009. Det kommer helt sikkert til å bli avklart da.

Men det som er avklart nå, er at uansett regjering står disse seks partiene – som etter all sannsynlighet kommer til å utgjøre et overveldende flertall også i det neste storting – bak denne politikken. Derfor er det ingen grunn til uro fra verken Arbeiderpartiet eller andre regjeringspartier for at ikke i hvert fall Kristelig Folkeparti vil stå bak den avtalen vi har underskrevet på. Det pleier vi å gjøre, og det kommer vi også til å gjøre i denne saken.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [13:19:33]: Jeg skal prøve å holde tunga inne, slik at den ikke ligger lang som en slange.

Klimaforlik: Jeg minner kommende statsråd, kanskje, i en Fremskrittsparti-regjering med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre om at det ble inngått et klimaforlik i 2002, der Kristelig Folkeparti var med. I det forliket stod det bl.a. at en ikke skulle gi nye konsesjoner til gasskraftverk uten krav om CO₂-håndtering. Det ble ikke fulgt opp

av Kristelig Folkeparti, ei heller av noen andre partier i denne sal, så det viser litt hvor mye slike forlik har vært verdt tidligere.

Det jeg ønsker å fokusere på, er fornybarsatsingen. Høybråten viste til de 61 punktene, der en bl.a. snakker veldig varmt om fornybar energi. Jeg er helt enig i at det trengs, men problemet i det som Kristelig Folkeparti la fram, er at de skulle ha 30 TWh ny fornybar energi innen 2014, betalt med et fornybarfond på 40 milliarder kr. En kjapp runde på kalkulatoren viser at en trenger 300 milliarder kr for å realisere dette. Hvor ville Kristelig Folkeparti tatt de gjenstående 260 milliarder kr for å vise at det er realisme i det de legger fram?

Dagfinn Høybråten (KrF) [13:20:40]: La meg først si at Ketil Solvik-Olsen tar feil når han sier at Kristelig Folkeparti ikke har fulgt opp sin motstand mot gasskraftverk uten rensing. Det har Kristelig Folkeparti gjort ved hver eneste korsvei hvor det har vært oppe, enten i regjeringsforhandlinger eller her i Stortinget.

Så til spørsmålet om realismen i de 61 kravene. Jeg mener at en er nødt til å se realismen i det i forhold til den enorme utfordringen vi har når det gjelder å stille til veie tilstrekkelig kraft og ren kraft i Norge. Viljen til å satse på ren og ny fornybar kraft er også avhengig av at vi er villig til å satse økonomiske ressurser på det.

Tore Nordtun (A) [13:21:40]: Jeg skal ikke spørre Dagfinn Høybråten om Kristelig Folkepartis forhold til Fremskrittspartiet.

Men jeg ble litt opptatt av noe miljøpolitisk talskvinne i Kristelig Folkeparti la meget stor vekt på – jeg tar forbehold om riktig muntlig sitat – at økt oljeutvinning ville være et brudd med klimaforliket. Klimaforliket er jo helt klart påvirket av reduksjoner vi skal ha av CO₂ innen 2012 bl.a.

Er det slik at Kristelig Folkeparti ser isolert på oljeutvinningen i denne saken, eller ser man totaliteten der? Betyr dette at økt oljeutvinning er noe som ikke kan tillates utover dagens nivå, uten at det skjer ensidig elektrifisering fra land?

Dagfinn Høybråten (KrF) [13:22:48]: Selvsagt ser Kristelig Folkeparti helheten i politikken, og ikke minst helheten i forhold til hva slags utslipp som den politikken vi vedtar å føre i Norge, resulterer i. Det må også gjelde når vi vurderer nye oljeutbygginger. Nettopp derfor er vi for vår del opptatt av at elektrifisering må være et viktig tema når en vurderer nye utbygginger. Men jeg kan ikke tenke meg at vår energipolitiske talskvinne har uttalt seg på en slik måte at vi skulle være forpliktet til å si nei til nye utbygginger isolert sett. Det må i så fall være en misforståelse fra representanten Nordtuns side.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed avsluttet.

Lars Peder Brekk (Sp) [13:24:07]: Utgangspunktet for Senterpartiets arbeid med klimapolitikken har vært å skape politisk forståelse for en satsing som tar de enorme

utfordringene på alvor. Vi har sett det nødvendig med en bredest mulig nasjonal konsensus, både innenfor det politiske miljøet og overfor organisasjoner og næringsliv. Vi ønsker tiltak i Norge samt virkemidler som både gir miljøeffekter og kan ivareta næringslivets konkurranseevne. Klimaforliket innebærer at dette nå er mulig. Vi er glad for dette forliket, og vil gi ros til dem vi forhandlet med, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, for konstruktivt arbeid under forhandlingene.

Men dette er ikke nok. I løpet av det siste året er det i tillegg til delrapportene fra FN's klimapanel offentliggjort en rekke nye studier som inneholder enda mer skremmende perspektiver enn det klimapanelet har lagt fram. Blant annet har FN's miljøprogram 4. juni 2007 i Global Outlook for Ice and Snow understreket at omfattende bresmelting i Asia, Sør-Amerika og Afrika truer livsgrunnlaget for mer enn 1 milliard mennesker de neste tiårene. Videre vil den globale oppvarmingen forårsake dramatiske fall i jordbruksproduksjonen i løpet av de neste 70 årene, ifølge en studie fra Senter for global utvikling og Peterson-instituttet for internasjonal økonomi i Washington datert den 10. oktober 2007.

Flere eksempler kan nevnes. De gir kontante svar på Fremskrittspartiets febrilske forsøk på å bagatellisere de menneskeskapte klimaendringene. Fremskrittspartiets klimapolitikk avviker i stor grad fra det deres prefererte samarbeidspartnere står for, og det er bra både for politikken og for klimaet.

Et av klimaforlikets overordnede prinsipp er at forurenser betaler, samt at klimatiltakene må gi størst mulig utslippsreduksjon for innsatsen. Det ligger også til grunn for innsatsen på transportsektoren. Et av de overordnede målene for klimaforliket er at Norge fram til 2020 skal kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 pst. av Norges utslipp i 1990. I 2005 og 2006 hadde vi samlet sett en svak nedgang i utslippene, men utslippene fra transport går i motsatt retning. Ved siden av petroleumssektoren er det transportsektoren som står for den største klimaforurensningen. Vi må derfor ha dette området særlig i fokus. Siden 1991 har utslippene fra veitrafikken i norske kommuner økt med 31 pst. Riktignok er kjøretøyene blitt mer effektive, slik at mer gods og flere personer kan fraktes med mindre drivstoff, men dette oppveier ikke forbruksveksten.

Det er to hovedgrep som er svaret på denne utfordringen: Vi må tilrettelegge for endring i forbruksmønster, og vi må ta i bruk ny teknologi som skal til for å redusere de miljømessige skadevirkningene til et bærekraftig nivå. Velfungerende lokalsamfunn med kort og trygg vei til butikk, skole, barnehage og andre servicefunksjoner reduserer behovet for transport. Framtidsrettet samfunnsplanlegging er således viktig for å dempe forbruksutviklingen. Senterpartiet er opptatt av å legge til rette for at bykommunene selv tar i bruk kjøprising/veiprising, dvs. at de begynner å prisregulere bruken av veiene og bruker disse inntektene på en miljørettet måte. Attraktive kollektivtilbud er en forutsetning. Vi ønsker en belønningsordning til bykommuner som vil prøve ut kjøprising. Avgjørende for slike tiltak må imidlertid være lokal oppslutning.

Senterpartiet er også opptatt av å veksle bilavgiftene i grønnere retning og øke bevilgningene til kollektivtilbud og jernbane. Klimaforliket har gode tiltak på disse feltene.

Når det gjelder teknologi, vil Senterpartiet fokusere på nullutslippsbiler og mer utslippsvennlige kjøretøy. Vi vil satse på utviklingen av annengenerasjons biodrivstoff, noe som gir både gode miljøeffekter og næringsmuligheter for skogsdriften. Vi ønsker at offentlige virksomheter skal ligge i front, og vil arbeide for at offentlige biler skal gå på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen 2020. Oslo kommune har allerede vist at miljø og økonomi kan gå hånd i hånd. I 2005 vant de Glassbjørnen for sitt arbeid for å redusere utslippene fra egen bilpark. Dette tiltaket alene vil spare miljøet for 690 tonn CO₂ og kommunen for 4,5 mill. kr – både økonomiinnsparing og fordel for miljøet.

For at vi skal komme i mål på transportsiden, må tiltakene samordnes og nye strategier og tiltak må utvikles. Derfor går vi inn for opprettelse av Transnova. Her vil det bli satt av en bevilgning på 50 mill. kr over statsbudsjettet i 2009. Transnova skal f.eks. benyttes til å øke bruken av alternative drivstoff.

Senterpartiet er glad for at klimaforliket gir Norge en langsiktig klimapolitikk som kan bestå uavhengig av skiftende regjeringer. En slik stabilitet er nødvendig for å nå målene, både på transportsiden og ellers. Stadig mer kunnskap om alvorlighetsgraden i klimautfordringene viser oss at vi ikke har noe alternativ.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [13:29:11]: Jeg registrerer at også representanten Brekk forsøker å skape et svart-hvitt-bilde av hva Fremskrittspartiet står for, og ikke tar inn over seg nyansene og påpekningene som vi har prøvd å fremme i denne debatten. Det synes jeg er trist. Derimot håper jeg at Brekk kan være tydelig på sitt eget partis og Regjeringens politikk når det gjelder grønne sertifikater og småkraftverk. I Soria Moria-erklæringen står det at en ikke ønsker å ha grønne sertifikater som inkluderer småkraftverk, altså at småkraftverk skal ekskluderes. Det er kun mikro- og minikraftverk, vindkraft og bioenergi som skal med.

Er det en politikk som Regjeringen fortsatt står bak, eller ønsker også Senterpartiet nå at en skal ha småkraftverk med i et grønt sertifikat-marked?

Lars Peder Brekk (Sp) [13:29:55]: For det første synes jeg kanskje det er nødvendig å nyansere bildet av Fremskrittspartiet litt i forhold til det store bildet som skapes her i salen i dag. Jeg er enig i at det har skjedd en utvikling i Fremskrittspartiet også, og det er jeg glad for. Jeg tror det er nyttig for alle partene at vi også tar det inn over oss.

Når det gjelder spørsmålet om grønne sertifikater, er det en sak som det skal forhandles om med svenskene nå framover. Vi er opptatt av at forhandlingene skal være reelle, vi er opptatt av at forhandlingene skal resultere i økt satsing på fornybar energi, og vi tror at også det å ha med

småkraftverkene i denne sammenhengen må til for å få til gode resultater.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [13:30:53]: Statsråd Haga sa i sitt innlegg at Enova er et av de viktigste virkemidlene for Regjeringen når det gjelder å satse på ny fornybar energi.

NVE er konsesjonsbehandler. Vi vet at NVE sliter med behandlingsskapasitet når det gjelder vindkraft og småkraft. Men det er jo ikke bare NVE som er en utfordring i forbindelse med småkraft, det er også Regjeringens endringer av skatte- og avgiftssystemet. Småkraft er god miljøpolitikk, det er god distriktspolitikk og det er god energipolitikk.

Da de rød-grønne gikk til valg, het det at vi skulle få forutsigbarhet i politikken. Mitt spørsmål er da: Hva vil Senterpartiet gjøre for å fjerne de ulike flaskehalsene – om det er NVE eller skatte- og avgiftssystemet – som finnes når man skal bygge ut mer småkraft i landet som god miljø- og distriktspolitikk?

Lars Peder Brekk (Sp) [13:31:56]: Jeg tror det er enighet i denne salen om betydningen av Enova i forbindelse med satsingen på ny fornybar energi, ikke minst for å få på plass gode virkemidler som gir effekt både på kort og lang sikt.

Vi er også klar over at NVE har hatt kapasitetsutfordringer når det gjelder behandling av søknader om kraftutbygging, både for småkraft- og for minikraftverk. En del av årsaken til det, slik jeg har forstått det, er faktisk at det er vanskelig å få tak i folk som har kompetanse, og det tar tid å fylle opp de ledige stillingene. Jeg forstår det også slik at det blir bedre nå.

Når det gjelder småkraftverk og skatteproblematikken, er det en sak som vi har sagt at vi ønsker å ta opp i revidert statsbudsjett. Vi kommer tilbake til det i den forbindelse. Vi er opptatt av forutsigbarhet, i likhet med replikanten, og vi skal også stå bak det framover.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Lars Sponheim (V) [13:33:22]: Når Stortinget i dag behandler klimameldingen med et så bredt forlik, må jeg innrømme at jeg kom til stortingssalen i dag med den holdningen at her holdt det med å ha løskrutt i lomma, og at en ikke trengte noe skarpere ammunisjon. Så jeg skvatt veldig da saksordføreren, Inga Marte Thorkildsen, dro i gang sin innledning, som la til grunn et intervju i Dagbladet i dag hvor hun gav uttrykk for misnøye med dette klimaforliket som hun mente burde ha gått lenger, og gikk til frontalangrep på en av sine forlikspartnere.

Jeg må si at jeg undrer meg veldig over denne tilnærmingen til dette fra SV. For det første skal jeg være så raus at jeg tør si at jeg er sikker på at SV har gjort alt som står i deres makt for å få en best mulig klimamelding i utgangspunktet. Og jeg er helt sikker på at når det var mulig å komme fram til et klimaforlik i siste instans – og det var kompliserte og lange forhandlinger – var det ikke minst på grunn av en viktig innsats fra SV. Så jeg synes ikke de

har noe å skamme seg over. Jeg er helt sikker på at de har gjort en viktig innsats, og jeg tror også at vi lett kunne bli enige om at hvis Venstre og SV skulle laget et klimaforlik sammen, så hadde vi gått vesentlig lenger – kanskje ut i det urealistiske, men vi hadde vært lykkelige. Derfor undrer jeg meg veldig over hvordan saksordføreren fra SV kunne velge å slå til sånn.

Jeg lurte lenge i dag på om jeg skulle bruke denne anledningen til å gjøre meg veldig morsk og konfrontere regjeringssiden med om forliket gjelder nå lenger, og lage litt krise rundt dette, men jeg falt ned på å velge å sitere den gode Kjell Aukrust, som sa at «Bror min gjorde mye rart, en gang gjorde han i brønnen».

Så litt til Venstres tilnærming til dette. Når man driver slike forhandlinger, foregår det mye spinn og rykter rundt det. Et rykte som jeg måtte forholde meg mye til helt til de siste timene før forliket ble inngått, var at det her gikk mot brudd, og at Venstre ikke hadde noen interesse av et klimaforlik og ville være i opposisjon til alt som skjedde. Det var en glede å inngå et klimaforlik, vel vitende om at vi var langt fra muligheten til noe brudd fra Venstres ståsted, fordi vi var opptatt av å finne en løsning – ikke fordi vi tror at vi på den måten nøytraliserer all klimadebatt framover, men fordi vi tror at vi kan få en ny plattform for å diskutere mer spennende ting når det gjelder klimaspørsmål enn det vi har kunnet de siste årene. Jeg og Venstre tror på dynamikken i denne avtalen, la oss si det. Den inneholder mange enkelt detaljer. Det er interessant og viktig nok, det. Men det handler først og fremst om teknologiutvikling, som avtalen legger opp til, fra mange tilnærminger, ny prising av miljøskadelig atferd, midler til forskning, osv. Det kommer til å bringe oss langt framover. Det er bare å ha et lite sideblikk til den store bilutstillingen som skal være i Genève denne uken, hvordan nå oppmerksomheten rundt ny teknologi når det gjelder biler, er av et omfang vi aldri før har sett.

Det andre er, og det synes jeg det er veldig hyggelig å kunne si idet statsministeren trer inn i stortingssalen, den dynamikken som ligger i denne avtalen og hele det nye regimet, ved at CO₂ nå har en kostnad. Selv om vi har hatt mange debatter om nødvendigheten av å ha ting i tillegg, er det ingen tvil om at forliket legger til grunn at det store hovedvirkemidlet som bringer oss framover, er at bedrifter og institusjoner nå har en kalkulator som kommer opp med andre resultater enn det de gjorde før, ganske enkelt fordi CO₂-utslipp har en kostnad. Det gjør at man tilpasser seg, det gjør at man legger noe ned, og det gjør at man investerer i ny teknologi. Det gjør at ting kommer til å gå kraftigere i den rette retningen, tror vi.

Så vil jeg gjerne også få lov til å rette en adresse til to andre partier i oppløpet av mitt innlegg. Det ene er: Hva er det mest politisk nye når vi nå har en debatt her om klima og miljø? Jo, det viktigste er at Høyre er på en helt annen plass i denne debatten enn de var for en del år siden, etter mitt skjønn. Det sier jeg med respekt og ære for det gode samarbeidet. Det er noe nytt at Høyre er med i en miljø- og klimaopposisjon. Det har brakt en ny dynamikk inn i denne politiske debatten. Jeg tror det har vært et viktig bidrag til å gjøre det mulig å komme dit vi er nå. Derfor har

jeg lyst til å berømme Høyre for det. Og jeg understreker, som min gode kollega Høybråten, at dette klimaforliket også er et parlamentarisk grunnlag i klimaspørsmål ikke bare i denne perioden, men også i framtidige perioder. Det står for meg som helt uforståelig at det kan være mulig for noen av forlikspartene i denne sammenhengen å inngå i en regjering utenfor dette forliket.

Så vil jeg til slutt si til Fremskrittspartiet at jeg har respekt for at de er opptatt av at det er nyanser i denne debatten. Jeg aksepterer det. Men selv om det er nyanser, er det så mye tvil, også hos Fremskrittspartiet, at føre var-prinsippet bør ligge til grunn. Derfor bør det handles nå.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ann-Kristin Engstad (A) [13:38:36]: Representanten Sponheim har flere ganger avvist et regjeringssamarbeid med Fremskrittspartiet. Han har da ikke bare vist til gapet, men også særlig til den gedigne avgrunnen som skiller de to partiene i miljø- og klimapolitikken. Målet med et bredt forlik er å sikre at politikken står fast selv ved skiftende regjeringer. Når partiene bak dette forliket her i salen representerer nesten 80 pst. av velgerne, skulle en tro at det hersket liten tvil og usikkerhet ved det punktet. Jeg er likevel bekymret for at Venstres regjeringsdrøm muligens ikke står seg når de lener seg på Fremskrittspartiet. Da lurer jeg på om representanten Sponheim kan garantere at klimaforliket ikke blir gjenstand for forhandlinger gitt et borgerlig flertall etter valget i 2009.

Lars Sponheim (V) [13:39:35]: Selv om jeg er blitt tillagt noe annet, vil jeg understreke at jeg bare kan tale på vegne av Venstre – og det er et lite parti – når jeg nå sier at Venstre ikke kommer til å forhandle seg vekk fra dette klimaforliket. Det kommer vi til å stå fast ved. Når vi tenker på at vi i denne stortingssalen også på et par andre områder har inngått noen store forlik som legger klare rammer for neste stortingsperiode, jeg tenker på pensjonsforlik og skatteforlik, er det klart at det er utenkelig for oss å inngå i noe samarbeid som på noe vis fjerner oss fra disse forlikene. Jeg mener på sett og vis at det også forplikter andre partier, som er en del av disse forlikene, enn Venstre. Jeg kan helt sikkert gi de forsikringene. Men det gir også mulighet for en mindretallsregjering å påberope seg, og si til det som da måtte være opposisjonen, at vi har noen forlik, de gjelder, og en har å stille opp for de forlikene en har inngått.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [13:40:36]: La meg bare først gjøre representanten Sponheim oppmerksom på at føre var-prinsippet ligger til grunn for Fremskrittspartiets politikk. Det kommer tydelig fram i det Dokument nr. 8-forslaget som vi har fremmet, og som heller ikke representanten Sponheim eller andre av Venstres representanter har lest. Jeg vil også gjøre ham oppmerksom på at til og med representanten Per Sandberg tok til orde for føre var-prinsippet i en debatt på Holmgang nylig.

I denne debatten har vi sett at den tilsynelatende enigheten mellom klimaforlikspartene preges av store sprik og

gnisninger når alt kommer til alt. Representanten Sponheim sier at et forlik mellom SV og Bondevik-kameratene sannsynligvis ville være urealistisk, men at de ville vært lykkelige. Det minner litt om det klimaforliket som de inngikk i 2002 – veldig få husker i dag hva de i det hele tatt diskuterte og ble enige om, og vi ser få resultater.

Jeg vil stille samme spørsmål til Sponheim som jeg stilte til Høybråten: I kravlisten til Venstre er det et krav om 30 TWh ny fornybar energi innen 2014 finansiert med 40 milliarder kr i et fornybarfond. Skal det realiseres, må en ha 300 milliarder kr. I en realistisk verden: Hvor skal de 260 milliardene komme fra?

Lars Sponheim (V) [13:41:47]: La meg først stoppe opp litt ved føre var-prinsippet. Jeg registrerte også at da det kom en ny akselerasjon i Fremskrittspartiets bidrag i debatten om klimaforlik for et par uker siden, representert ved parlamentarisk nestleder Sandberg, skapte man på en måte mye usikkerhet om hvorvidt det er sant det forskerne har kommet opp med. Han kom opp med noen hundre forskere som har divergerende syn, og så understreket han etterpå, som Solvik-Olsen nevner: Vi står også for føre var-prinsippet. Hva er da problemet? Det spiller ingen rolle om brøken mellom forskere er 2 500 til 100, eller 2 500 til 300. Det hefter mye usikkerhet ved dette. Det er i så stor grad sannsynlig at det er menneskeskapt, at vi er nødt til å handle. Dermed burde Fremskrittspartiet på en helt annen måte meldt seg inn i debatten og sagt at selv om vår analyse og vårt utgangspunkt er annerledes, vil vi iverksette tiltakene. Det er hele poenget, og det burde være Fremskrittspartiets budskap – ikke å spre usikkerhet om det.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [13:43:01]: Jeg la merke til at representanten Sponheim stusset over mitt første innlegg og viste til at jeg hadde gått til frontalangrep på en av avtalepartene – jeg antar representanten mener det er Erna Solberg, som prøvde å avklare hva som hadde skjedd i de interne forhandlingene, som vi egentlig ikke skal berøre her – og i tillegg at jeg skal være misfornøyd med klimaforliket.

Det vil jeg bare avfeie med en gang. Tvert imot er vi veldig fornøyd med klimaforliket. Vi vil takke alle som har stått på, for at vi har fått en utålmodig opinion når det gjelder klima i Norge. Det skjedde et veldig stort stemningsskifte i fjor, som både Venstre og SV er veldig glad for.

Det jeg er veldig opptatt av nå, som alle partiene bak klimaforliket er opptatt av, er at vi må få det som står i avtalen, i havn. I tillegg må vi gå noen skritt lenger. Det er derfor vi spør: Hvordan vil Venstre og de andre, med et stort Fremskrittsparti, sikre at vi klarer å gå de skrittene videre, også når det gjelder f.eks. oljeindustrien, for at vi skal ha en ambisiøs klimapolitikk?

Lars Sponheim (V) [13:44:11]: For det første forstår jeg godt det dilemma som SVs saksordfører har vært i. Klimameldingen var i utgangspunktet for svak. Det sa en samlet miljøbevegelse. Så har det vært en vei fra klimamel-

dingen fram til der vi er i dag, hvor det har blitt en betydelig forbedring. Det er ingen tvil om at opposisjonen her har spilt en viktig pådriverrolle. Det har SV langt på vei anerkjent. Det å da sende noen signaler, som representanten gav uttrykk for her i salen i dag, og som jeg leser i media, om at SV egentlig ville gått mye lenger, eller at de kom med tilbud i klimaforhandlingene som vi sa nei til, for å kunne komme lenger, er for oss fullstendig uforståelig. Vi kom omtrent halvveis på kravlisten vår. Jeg synes egentlig det er ganske imponerende, gitt at Regjeringen overhodet ikke hadde behov for noe forlik. Jeg tror at SV har bidratt positivt til det, og i så måte har SV spilt en konstruktiv rolle. Det sa jeg også i mitt innlegg, som saksordføreren hadde hørt hvis hun var til stede.

Så vil jeg understreke at dette klimaforliket for Venstre også er å oppfatte som et parlamentarisk grunnlag for neste periode. Det betyr at den regjering vi skal være en del av, må utgå fra disse partiene – og fortrinnsvis de borgerlige.

Presidenten: Replikskordskiftet er avsluttet.

Statsminister Jens Stoltenberg [13:45:20]: Klimameldingen og klimaforliket har gitt Norge en sterkere, mer ambisiøs og bedre klimapolitikk enn vi hadde tidligere. Det kommer til uttrykk på mange måter, men ikke minst, og helt spesielt, kommer det til uttrykk gjennom de tre grunnleggende og viktige målene for norsk klimapolitikk som er nedfelt i klimameldingen og i klimaforliket.

Det ene er at vi skal overoppfylle Kyoto-avtalen med 10 prosentpoeng i perioden 2008–2012. Det andre er at vi skal redusere de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 pst. av våre utslipp innen 2020. Det tredje er at Norge skal bli karbonnøytralt innen 2030. Det er tre viktige mål av flere grunner.

Den ene grunnen er helt åpenbar, nemlig at det vil gi vesentlig større reduksjoner enn de tidligere målsettingene for norsk klimapolitikk. Fram til Regjeringen la fram sin klimamelding var det styrende målet for norsk klimapolitikk at utslippene skulle vokse med 1 pst. fram til 2012 sammenliknet med nivået i 1990. Vi hadde ingen målsettinger utover 2012, og vi hadde ingen ambisjoner om karbonnøytralitet. Istedenfor å ha som målsetting pluss 1 pst., er altså målet nå minus 10 pst. innen 2012, minus 30 pst. innen 2020 og minus 100 pst. innen 2030. I tillegg til det skal vi få til store reduksjoner gjennom satsing mot avskoging. Det viktige med de nye målsettingene er at det simpelthen vil føre til vesentlig større reduksjoner i utslippet av klimagasser fra Norge og fra andre land, finansiert av Norge, enn de opprinnelige målsettingene. Det er 5 millioner tonn, 15 millioner tonn og 50 millioner tonn reduksjoner utover det som allerede var lovet.

Det andre som er viktig med disse målsettingene, er at Norge dermed bidrar til tidlig handling. Alt vi vet om klimaendringene, forteller oss nemlig at det haster med å få gjort noe, for klimagasser er slike gasser som vi ikke kan ta ut igjen fra atmosfæren. Det er faktisk ikke de løpende utslippene av klimagasser som er hovedproblemet, men det er de akkumulerte, de oppsamlede beholdningene av klimagasser i atmosfæren som er problemet. Det betyr at

selv om vi skulle lykkes med å redusere utslippene mye i 2050, er det, hvis vi ikke har redusert utslippene de nærmeste ti årene, for sent til å lykkes med å stanse veksten i løpet av få år. Derfor er tidlig handling viktig. 1 tonn redusert i dag gir mye større effekt enn 1 tonn redusert i morgen. Det er anslått at det å redusere 1 tonn i dag, gir omtrent fem ganger så stor klimaeffekt som å redusere 1 tonn i 2020. Derfor er målsettingen om overoppfyllelse innen 2012 kanskje den viktigste målsettingen, som har fått lite oppmerksomhet, men som handler om at vi skal gjøre noe i den nære framtid og ikke i den fjerne framtid. Det at vi da skal overoppfylle, er en viktig del av de nye målene vi har.

Den tredje grunnen til at disse målene er viktige, er at de ikke er løse målsettinger vi skal strekke oss etter for kanskje å nå, men det er forpliktelser som helt sikkert vil bli gjennomført. Hvor mye av f.eks. overoppfyllelsen på 10 prosentpoeng – det er omtrent 13 millioner tonn – som vi skal kutte fram til 2012, som kommer til å skje hjemme, og hvor mye av det som kommer til å skje ute, kan det være usikkerhet om fram til 2012. Men det som er helt sikkert, er at vi skal ned 10 prosentpoeng, for det vi ikke greier å gjøre hjemme, skal vi gjøre ute. Dermed blir det altså minus 10 prosentpoeng i det norske klimaregnskapet fram til 2012. Det som er det avgjørende, er nemlig at vi får ned utslippene. Så dette er ikke noen målsettinger vi kanskje når. Dette er forpliktelser som skal gjennomføres. Det blir en kombinasjon av tiltak ute og tiltak hjemme for å nå minus 10, minus 30 og minus 100 pst., pluss satsing mot avskoging, i løpet av de nærmeste årene.

Da vi la fram klimameldingen, inviterte Regjeringen samme dag, på pressekonferansen, til et bredt klimaforlik. Jeg er veldig glad for at det har blitt et slikt bredt klimaforlik. Det er en øvelse her i Stortinget at man berømmer hverandre når man har inngått forlik. Det er i hvert fall en glede å berømme opposisjonen for at de har inngått et forlik, og de berømmer oss for å ha inngått forlik. Det som vel egentlig et forlik innebærer, er at man er fornøyd med hverandre fordi man har bidratt, har strukket seg, har jenket seg og fått et forlik. Det avgjørende er at vi gjennom det forliket har lagt et varig grunnlag, og vi har formulert de tre overordnede målene for norsk klimapolitikk som det vil bli styrt etter. Da vi la fram klimameldingen, var det klart at det var en begynnelse. Vi så en fortsettelse gjennom klimameldingen. Det kommer til å komme nye initiativ, nye tiltak, men de tre overordnede målene vil stå fast og vil bli gjennomført. Nå er det altså et veldig bredt flertall i Stortinget for det, og det er bra.

Fremskrittspartiet har valgt å stille seg utenfor den brede klimapolitiske enigheten i Det norske storting. Det har de gjort, ikke minst på grunn av to forhold.

Det ene er at Fremskrittspartiet fortsatt er et parti som reiser tvil om det vitenskaplige grunnlaget for å handle mot klimaendringer. Selve grunnlaget for handling er jo at man fullt ut erkjenner at det er et problem. Når Fremskrittspartiet i hvert fall dobbeltkommuniserer, og så sent som for få uker siden igjen snakket om klimahysteri og gjentar at det er stor vitenskaplig usikkerhet, undergraver man selve det vitenskaplige grunnlaget

for å gjøre noe med drivhuseffekten og global oppvarming.

Selv var jeg på Svalbard og så fjorder som alltid har vært islagt om vinteren. Nå var de isfrie. Der er det altså ikke bare vitenskapsfolk som kan se at det pågår klimaendringer, for der kan man med det blotte øye se at det er dramatiske klimaendringer på gang. Jeg tror på det vitenskapelige grunnlaget, og jeg er i hvert fall så sikker at jeg mener det er helt uansvarlig å overse de alvorlige vitenskapelige advarslene vi får. Derfor er Fremskrittspartiets politikk uansvarlig når de snakker om klimahysteri når klimaforskerne presenterer denne type vitenskapelige fakta.

Den andre grunnen til at Fremskrittspartiet har stilt seg utenfor, er at de har gått mot og fortsatt ikke har greid fullt ut å akseptere selve grunnmuren i alt klimasamarbeid, nemlig Kyoto-avtalen, som er byggesteinen, grunnmuren for alt fornuftig arbeid for å redusere verdens utslipp av klimagasser. De stemte mot da den ble vedtatt i Stortinget for noen år siden. De er fortsatt ikke i stand til å formulere en klar støtte til Kyoto-avtalen.

Disse to grunnene gjør at Fremskrittspartiet stiller seg utenfor dette brede og viktige forliket. Det må skape problemer for framtidige forhandlinger og diskusjoner om en regjering der Fremskrittspartiet måtte ha ambisjoner om å være med.

Klimaproblemet er et grunnleggende internasjonalt problem. Det er nok ingen andre miljøproblemer som er mer internasjonale og globale enn klimaproblemet. Det skyldes to forhold. Det ene er at utslippene av klimagasser gjør nøyaktig samme skade uansett hvor utslippene finner sted. De fleste andre miljøproblemer har større lokal virkning enn global virkning, mens klimagassutslipp gjør samme skade uansett hvor utslippene finner sted. Det leder da til det andre forholdet, nemlig at dette er et problem som bare kan løses gjennom sterkt og forpliktende internasjonalt samarbeid.

I tillegg blir klimaproblemet et grunnleggende internasjonalt problem fordi det knytter seg så sterkt til vår tids andre hovedutfordring, nemlig fattigdomsutfordringen, kampen mot fattigdom. Jeg besøkte for en tid siden India. I India bor det over 1 milliard mennesker. Omtrent halvparten, altså nær 500 millioner mennesker i India har ikke tilgang til elektrisk strøm. India har mye kull, og de kommer til å bygge kullkraftverk for å skaffe strøm til menneskene som bor i landet, så de får lys, varme og innlagt vann – helt grunnleggende velferdsgoder som vi anser som selvfølgelige.

Vi kan ikke nekte India økonomisk utvikling. Vi kan ikke nekte dem å bekjempe fattigdom. Det vi må gjøre, er å bidra til at de får en teknologi, at de får et innhold i den økonomiske veksten som er mer miljøvennlig enn den veksten vi har hatt i den rike delen av verden.

Det som kalles klimakvoter, grønn utviklingsmekanisme, Kyoto-mekanismene, er ulike tekniske løsninger for å få til noe helt grunnleggende, nemlig at den rike verden overfører penger, kapital og teknologi til den fattige verden, slik at vi blir i stand til å redusere utslippene både i den rike verden og også i den fattige verden. Den fatti-

ge verden kommer ikke til å bære regningen for å rydde opp i miljøproblemer som først og fremst den rike verden har skapt. Derfor er disse mekanismene som kvotehandel og grønn utviklingsmekanisme avgjørende både for å redusere utslippene og for å utjevne forskjellene mellom fattige og rike land. Derfor vil Norge benytte seg av de virkemidlene, nettopp for å få til dette.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Siv Jensen (FrP) [13:55:51]: Jeg la merke til at statsministeren understreket hva som var poenget med å inngå forlik. En vesentlig del av det var å berømme hverandre for at man hadde inngått forlik, ikke nødvendigvis at man fattet konkrete vedtak.

Dette forliket likner mistenkelig på forliket om eldreomsorg som ble inngått før jul, som heller ikke førte til en eneste endring for de eldre i dette landet.

Så sa statsministeren at det haster å få gjort noe. Samtidig som han sa det, kritiserte han Fremskrittspartiets mangel på handlekraft. La meg bare understreke overfor statsministeren at det bare skal stemmes over et eneste forslag i salen i dag i forbindelse med behandlingen av denne saken. Det er et forslag fra Fremskrittspartiet som lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme Kyoto-tiltak i tråd med forslaget i Dokument nr. 8:97 (2006-2007) – for å sikre en miljøpolitikk basert på kostnadseffektivitet og nytte for miljøet.»

Dette stemmer Arbeiderpartiets stortingsgruppe ned, dette stemmer samtlige andre partier i Stortinget ned, til tross for at statsministeren sier at det haster å få gjort noe.

Klimaforliket som ligger til grunn her, bærer ikke bud om ett eneste vedtak. Spørsmålet til statsministeren er om han mener at det betyr at man virkelig kommer til å få gjort noe.

Statsminister Jens Stoltenberg [13:57:02]: Svaret på det er ja!

For det første la klimameldingen opp til skjerpet virkemiddelbruk og skjerpede målsettinger. For det andre ble den konkretisert og skjerpet gjennom forhandlingene her i Stortinget, f. eks. ved at vi nå ikke skal være karbonnøytrale i 2050, men innen 2030. Det kommer til å bety at Norge må påta seg vesentlig større forpliktelser til å finansiere utslippsreduksjoner i den fattige verden tidligere enn vi ellers ville ha gjort. For eksempel har vi konkretisert og tallfestet innsatsen for å redusere avskoging, og vi har tallfestet innsatsen bl.a. for å styrke jernbanen. Dette er et forlik som kommer til å få konkrete konsekvenser, akkurat slik som stortingsmeldingen la opp til konkrete tiltak.

Regjeringen er allerede i gang. Vi er allerede i gang bl.a. med å gjennomføre Kyoto-tiltak i stort omfang. Vi kjøper kvoter, finansierer klimatiltak i fattige land og i tillegg investerer vi i store og omfattende tiltak hjemme.

Erna Solberg (H) [13:58:17]: Jeg skjønner at man ikke skal rose hverandre – det var ikke *det* forliket gikk ut på.

Jeg har lyst til å stille statsministeren et spørsmål som

dreier seg om en del av de 61 punktene hvor vi *ikke* fikk gjennomslag hos Regjeringen, som alle baserte seg på en litt annen filosofi enn den statsministeren har stått for, nemlig at vi kommer ikke i havn bare gjennom å bruke Kyoto-mekanismene, de grønne utviklingsmekanismene og gjennom å bruke kvotesystemet med EU. Det er også et behov for å bruke noen andre virkemidler, bl.a. for å få til mer og ny teknologi som ikke løftes av disse virkemidlene.

Mitt spørsmål til statsministeren er: Ser han nå at med de prisene som er i dag, og med de erfaringene vi har med de grønne utviklingsmekanismene, så løses ikke spørsmålet om å få ny teknologi frem i dag av disse mekanismene?

Statsminister Jens Stoltenberg [13:59:23]: Jeg er sterk tilhenger av å bruke markedskreftene som en tjener, ikke som en herre i klimaarbeidet. Jeg er sterk tilhenger av at vi skal ha store offentlige forskningsbevilgninger, men det er utrolig hvordan det hjelper når private også mobiliseres.

Jeg er f.eks. helt sikker på at når vi nå har sørget for at 70 pst. av norske klimagassutslipp er underlagt enten CO₂-avgift eller EUs kvotesystem, vil det føre til at mange norske private bedrifter kommer til å forske veldig mye på å utvikle ny teknologi. Jeg kan ikke skjønne at det er noen motsetning mellom å være for offentlige forskningsbevilgninger og samtidig å gjøre det som representanten Sponheim var inne på, nemlig å gjøre noe med drivkreftene i økonomien, endre selve strukturen i økonomien ved å gjøre det ulønnsomt å forurense og lønnsomt å rense, gjennom å innføre bl.a. et CO₂-kvotesystem som gjør at norske bedrifter som overhodet ikke bryr seg om miljøet, likevel kommer til å utvikle miljøvennlig teknologi simpelthen fordi det er veldig lønnsomt.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [14:00:39]: Siden 1990 har klimagassutslippene økt med mellom 8 pst. og 10 pst. over 1990-nivået. I klimaforliket legges det opp til at vi skal bruke kvotesystemet både innenfor EU-systemet og også CDM-kvotene, spesielt i overoppfyllelsen, disse ti prosentene.

Statsministeren var i sitt innlegg inne på at det var viktig med tidlig handling. Det er også viktig at vi kommer i gang med tiltak i Norge. Mitt spørsmål til statsministeren er: Hvilke tiltak mener statsministeren vi kan iverksette tidlig her i Norge, slik at vi også klarer noen nasjonale tiltak?

Statsminister Jens Stoltenberg [14:01:23]: Jeg mener at vi i meldingen og i forliket peker på mange tiltak som kan iverksettes tidlig, type satsing på jernbane, type satsing på CO₂-rensing fra gasskraftverk, nye byggeforskrifter som skal redusere energibruken i nye bygg, og også satsing på annen type teknologiutvikling. Så vi kommer til å ha store og små tiltak som bidrar til å redusere utslippene her hjemme. Men jeg forstår grunnleggende sett ikke helt motsetningen mellom å gjøre ting hjemme og gjøre ting ute. Hvorfor det skal være noe mindreverdige å redusere med et tonn i Polen sammenliknet med et tonn i

Norge, forstår jeg ikke, for det avgjørende er at antall tonn sluppet ut i atmosfæren går ned. Derfor må vi sette tak på de totale utslippene. Det gjør vi gjennom kvotesystemet. Det jobbet den forrige regjeringen med. Det jobber denne regjeringen med. Det avgjørende er at utslippene går ned, og at Norge tar ansvaret for å få dem ned.

Gunnar Kvasheim (V) [14:02:37]: Inga Marte Thorkildsen, som er saksordfører og regjeringspartienes hovedtalsperson i denne saken, har sagt at dersom man skal videreutvikle klimaforliket, må oljeindustrien tas hardt. Blant annet må det sies nei til oljeboring/oljeaktivitet på sokkelen utenfor Lofoten og Vesterålen. Det vet jeg at statsministeren er uenig i, så det skal jeg ikke spørre om.

Jeg er mer usikker på hvordan han responderer på representanten Thorkildsens krav om at man må ha mye tydeligere styringssignaler og sette strengere rammer for StatoilHydros aktivitet. Representanten Thorkildsen vil at man skal føre en politikk overfor StatoilHydro som gjør at de ikke kan investere i oljesandprosjekt i Canada, og som gjør at de ikke kan drive med oljeboring i Alaska.

Vil statsministeren sørge for at Regjeringen innfrir forventningene fra partienes hovedtalspersoner når det gjelder klimaavtalen?

Statsminister Jens Stoltenberg [14:03:36]: For det første vil jeg gjerne si at norsk olje- og gassindustri er den industrien i verden som har de laveste utslippene sett i forhold til produksjonen. For det andre kjenner jeg ikke til noen annen olje- og gassindustri som har strengere rammevilkår enn den norske olje- og gassindustrien. Ikke noe annet land i EU har tildelt null gratiskvoter. Norsk olje- og gassindustri er, så vidt jeg vet, den eneste industrien noe sted i hele verden som altså får absolutt null kvoter til å slippe ut CO₂. De må betale for hvert eneste gram CO₂ de slipper ut, og det kommer til å gjøre at de vil være veldig opptatt av å redusere sine utslipp.

Så må vi ha internasjonale avtaler som gjør at det ikke bare stilles strenge krav til utslippsreduksjonene på norske sokkel, slik vi nå gjør gjennom kvotesystemet, men som gjør at det også stilles strenge krav enten det er i Canada, Alaska eller andre steder. Det er derfor jeg er en sterk tilhenger av at vi framforhandler en ny Kyoto-avtale, med enda strengere utslippskrav enn dagens avtale.

Siv Jensen (FrP) [14:04:48]: Jeg vil tilbake til forrige replikkveksling mellom meg og statsministeren, fordi statsministeren bare fortsatte å omtale målsetningene uten å snakke om tiltakene. Det er interessant for folk der ute å få vite hva som skal gjøres, når det skal gjøres, hva det kommer til å koste, og hvem som kommer til å bli rammet av det. Statsministeren prøvde nettopp i sitt svar til Erna Solberg å bagatellisere det faktum at gjennom den nylig vedtatte klimakvoteloven vil selv de mest miljøvennlige bedrifter i Norge ha en konkurranseulempe i forhold til tilsvarende bedrifter i Europa. I tillegg er CO₂-effekten angivelig nær null. Det henger jo ikke på greip i forhold til den retorikken som statsministeren og forlikspartiene har i denne sa-

ken, og det synes jeg statsministeren kan gå nærmere inn på.

Så er jeg helt enig med statsministeren når han sier at det ikke er noen forskjell på å gjøre fornuftige ting i Norge eller i Polen, så lenge det blir gjort. Hvordan harmonerer det da med at forlikspartiene nå skryter hemningsløst av at to tredjedeler skal tas i Norge, når statsministeren gang på gang har sagt at det er meningsløst å tallfeste hvor kuttene blir tatt, så lenge de blir tatt?

Statsminister Jens Stoltenberg [14:05:58]: Regjeringen anslo at de virkemidlene vi hadde beskrevet, f.eks. klimakvoter, også kommer til å føre til reduksjoner i Norge. Det er en misforståelse å tro at klimakvoter bare fører til reduksjoner i utlandet. Poenget er at når norske bedrifter må kjøpe kvoter, vil de anstrenge seg veldig for å redusere utslippene i Norge for å slippe å kjøpe kvoter. Sånn virker markedet, og det har en utrolig kraft når det først virker på den rette måten.

Så kvotesystemet kommer til å føre til reduksjoner i Norge. Vi anslo at det kunne føre til reduksjoner i Norge på 13–16 millioner tonn. Nå anslår vi, med de nye virkemidlene, at det kan være 15–17 millioner tonn. Det er ett tonn på toppen. Det skal vi greie å få til gjennom de virkemidlene vi har på plass. Vi har jo tallfestet hjemme-reduksjonen i 2020. Vi har valgt ikke å tallfeste fordelingen hjemme–ute, altså på mål én, nemlig overoppfyllelsen, og heller ikke på karbonnøytraliteten. Så den tallfestingen her er helt håndterbar og bryter ikke med prinsippene i klimameldingen.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed slutt.

Arne Sortevik (FrP) [14:07:20]: Det er grunn til å minne om at vi behandler to saker samtidig. Vi behandler et representantforslag fra Fremskrittspartiet der vi påpeker en rekke virksomme miljøtiltak som kan og bør gjennomføres, og som Stortingets øvrige partier avviser, og vi behandler selve klimameldingen.

Det er grunn til å peke på at transportsektoren blir utpekt som en slags hovedfiende, iallfall innenlands, når det gjelder det å være klimaversting. Det synet deler ikke Fremskrittspartiet. Det er én av de mange forskjeller som preger det miljøpolitiske synet til og den miljøpolitiske forskjellen mellom dem som står bak klimaforliket, og Fremskrittspartiet. Det går an å ha en miljøpolitikk som er basert på en del andre grunnstener enn en ensidig klimabase. Jeg skal i et senere innlegg forsøke å gå litt nærmere inn på det som er knyttet til transportsektoren, men jeg har allerede nå lyst til å peke på at en annen forskjell mellom alle klimakameratene og Fremskrittspartiet er at vi fremmer konkrete forslag som kan gi et bedret miljø. Litt senere i dag kommer alle partier til å avvise et forslag fra Fremskrittspartiet om å modernisere norsk jernbane, legge til rette for at vi kan investere mye raskere og gjøre norsk jernbane mer moderne. Det kommer alle partier til å avvise, til tross for at man i andre sammenhenger snakker varmt om hvor viktig det er å få frem de gode miljøeffektene av å ha et moderne jernbanenett.

Resten av tiden vil jeg bruke til selve klimameldingen. Det er riktig, som statsministeren var innom, at vi er skeptiske til det vitenskapelige grunnlaget. Vi tror det er sunt og godt å lytte til dem som i økende grad bærer frem en vitenskapelig basert skepsis. Vi tror at et veldig raskt føre var-prinsipp kan bli et farlig tidligprinsipp og få en del konsekvenser som man ikke har tenkt på. Vi har en fersk påminning fra miljøvernministeren i dag i Dagsavisen, som han selv var inne på i et tidligere innlegg, om at biodiesel kanskje har noen konsekvenser som ikke er rett gode i miljøsammenheng.

Vitenskap er verken en demokratisk eller en politisk prosess. Sannhet avgjøres ikke ved avstemning i plenum. Konsensus er et politisk begrep. Likevel er klimapolitikken preget av sterke føringer om konsensus, at det er viktigere å bli enig enn å ha et nøkternt og saklig forhold til det man faktisk skal basere enigheten på.

Klimapolitikken inneholder ikke bare sterke føringer om konsensus. Den inneholder også avvisning og latterliggjøring av andres syn dersom det ikke er det politisk korrekte. Heksebrekking i moderne drakt er faktisk avvisning, stigmatisering og straffing av vitenskapsfolk som ikke bare hevder et annet syn enn det politisk korrekte, men hevder det med styrke. Det skjer nå. Omtalen de får, er ikke særlig pen. Jeg skal nøye meg med et eksempel: En russisk klimaekspert som nylig har snakket om at vi kan få en ny istid fra år 2055, omtales slik av direktør Pål Presterdud i CICERO: «De er spinnville og gale.» Men Presterdud presiserer at han ikke kjenner den aktuelle forskeren.

Føre var kan vise seg å være farlig snar! Det kan vise seg at vi i hurten og sturten går inn for totalt unyttige og totalt unødvendige tiltak. Når Fremskrittspartiet så tydelig har sagt at vi kan støtte svært mange av de forslagene som ligger i klimaforliket, er det fordi de bl.a. gir gode energiføringer. Det går an å ha en miljøpolitikk som er basert på at det er viktig å ha et godt rettet energisyn. Da kan man altså være med på svært mye av det som er foreslått. Men det Fremskrittspartiet advarer mot, er totalt unyttige og totalt unødvendige skatter, det er totalt unyttige og unødvendige offentlige inngrep, og det er totalt unødvendige og unyttige avgifter, selv om de er legitimert i en politisk korrekthet – som ikke har vitenskapelig grunnlag, men politisk konsensus.

Torny Pedersen (A) [14:12:57]: Ren luft, rent hav og en natur i balanse er blant menneskenes grunnleggende fellesgoder. Vi kan ikke overlate alt til markedet og den frie konkurransen når det gjelder å ta vare på disse fellesgodene. Klimaproblemene er vår tids største miljøutfordring, samtidig som det er et miljøproblem knyttet til kampen mot fattigdom.

1,7 milliarder mennesker lever i dag under fattigdomsgrensen. Hele 2 milliarder har ingen tilgang til elektrisitet. Tilgang til energi vil derfor være en av de viktigste faktorene for å øke levestandarden blant verdens fattige.

Dessverre vil fossilt brensel fortsatt være den dominerende energikilden og stå for 84 pst. av økningen fram til 2030. Dette er en utfordring. Men den sittende regjeringen har ambisiøse mål om at den norske industrien skal utvikle

CO₂-fangstteknologi som er så billig at den kan brukes av alle land i framtiden.

Historien forteller oss at vi i Norge er flinke til å utvikle teknologi. I fastlandsindustrien har man arbeidet aktivt med å redusere klimagassutslippene helt siden klimaproblemet ble satt på dagsordenen. Faktisk ble den første klimaavtalen inngått ved daværende miljøvernminister Thorbjørn Berntsen i 1997. Det resulterte i at de spesifikke klimagassutslippene fra aluminiumsindustrien ble redusert med 62 pst. Norsk aluminiumsindustri er verdensledende i klimateffektivitet, og det forteller oss at det nytter å gjøre noe.

Det er en annen ting som er viktig i den store klimadebatten, og det er hvordan vi kommuniserer klimautfordringene til barna. Det er den generasjonen som skal føre våre tiltak videre, og alt taler for at det 21. århundre vil gå inn i historien som det århundre da verden gikk fra fattigdom til velstand, og den verden skal de styre.

Er vi flinke nok til å formidle til barna verdiene av et godt klima, og tar vi oss tid til å forklare virkeligheten? I dag forteller psykologer om mindreårige barn som ikke tror de vil oppleve å bli voksne, fordi menneskene er i ferd med å ødelegge livsgrunnlaget på jorden.

Jeg har selv opplevd at en guttunge på åtte år trodde at han kom til å drukne dersom isen i Antarktis smeltet og havet steg med 1,4 meter. Ingen sa at dette vil ta mange år. Men vi skal forhindre at det skjer.

En jente sa til moren sin da familien satt og pratet om utbygging av huset de bodde i: Det kan da ikke være noen vits, mamma, for snart blir det istid igjen, og da kan vi ikke bo her, og kanskje vil vi dø.

Har vi da formidlet klimautfordringene riktig?

Men det å formidle klimautfordringene på fremskrittspartivis vil nok gjøre barna enda mer forvirret. Når et politisk parti bl.a. ikke anerkjenner menneskeskapte klimaendringer, ikke støtter Kyoto-avtalen og er imot å kutte noe som helst på hjemmebane – dette for å slippe å endre livsstil – blir det ikke mye troverdig verken for barn eller voksne. De klamrer seg til forestillingen om at klimasystemene er for store til å påvirkes av mennesker, og at klimautfordringene som hele verden står overfor, bare er hysteri og skremselspropaganda. Det verste er når Fremskrittspartiet påstår at FN's forskere og store deler av miljøbevegelsen har økonomiske interesser av å krisemaksimere klimaendringene. Er det så vanskelig å forholde seg til en litt ubehagelig virkelighet? Og hvor er respekten for den verden vi lever i? I deres øyne er myndighetene i Saudi-Arabia, USAs nåværende president og amerikansk-arabiske kull- og oljeselskap de som innehar sannheten. Hvor lenge skal Fremskrittspartiet drive med dobbeltkommunikasjon? Jeg er spent på hvilke partier i norsk politikk som til slutt vil samarbeide med dette partiet.

Peter Skovholt Gitmark (H) [14:18:17]: For Høyre er det viktig å slå fast at vi er fornøyd med forliket som er inngått. Det ligger fast, uavhengig av framtidige konstellasjoner etter 2009. Det aller viktigste er likevel at vi vil videre. Forliket er godt på en rekke punkt, men for lite offensivt på en rekke andre punkt. La meg nevne noe.

Vi må i dag gjøre alt vi kan for å redusere våre klimagassutslipp. Vi må gjøre vårt fotavtrykk så lite som overheadet mulig, og vi er nødt til å ta store reduksjoner i Norge. Karbonnøytralitet i 2030 er en stor forbedring, men vårt mål må være og kan ikke være annet enn nullutslippssamfunnet. Det betyr at vi må bidra til å samle våre utslipp, og vi må bruke den teknologien som har eksistert over lang tid, nemlig karbonfangst og -lagring. Hvis månelandingen noensinne skal bli en realitet, har vi behov for at det snarest tar av. Det er derfor skuffende at ikke statsministeren selv ser at det er forskjell på å ta kutt ute og hjemme. Om man tar 1 million tonn i kutt i Polen kontra i Norge, har det faktisk en stor betydning, av to grunner:

Det første er signaleffekten ved at vi som et av verdens rikeste land faktisk tør og har evne til å redusere, vi også, og ikke bare kjøper oss fri gjennom et avlatssystem.

Det andre er at vi i langt sterkere grad enn i dag må bli en pådriver for teknologisk utvikling. Det gjør vi i mye sterkere grad ved å ta de samme utslippsreduksjonene hjemme.

Det er menneskeskapte klimaendringer. Den globale oppvarmingen vi ser nå, skyldes i stor grad våre egne feil og unnlattelsessynder. Og for å komme bort fra det er det én eneste ting som hjelper, og det er handling. Den handlingen gir oss ikke bare utfordringer, den gir oss muligheter. Når Aker nå bruker i underkant av 1 milliard kr på å vise at det er mulig å drive med karbonfangst og -lagring også i Norge utenom StatoilHydro, gjør de det av to grunner, tror jeg. Det første er selvfølgelig at de viser samfunnsansvar, og det er god PR for selskapet, men det andre og drivende prinsippet er at de mener at dette er lønnsomt på sikt.

Jeg vil også si at det er svært viktig at vi får to miljøer som konkurrerer med hverandre for å finne de beste løsningene for nettopp en av hjørnesteinene i norsk miljøpolitikk: karbonfangst og -lagring.

Når Sargas nå har kommet fram til en teknologi som de selv mener kan levere rensket kullkraft til 30 øre/kWh, sier det viktige ting også til oss i Stortinget. Det ene de sier, er jo åpenbart at norsk gass vil bli mindre verdt dersom man får dette til. Det andre vil være at man i stor grad løser verdens hunger etter ren energi ved den type teknologier som leverer strøm til 30 øre/kWh.

La meg så komme inn på teknologisporet. Det er jo gledelig å se at det ikke bare er private selskap som leverer der, men fra det offentlige leverer vi altfor sakte innen teknologi. Jeg er grunnleggende framtidsoptimist. Jeg tror på fremskritt, og jeg tror at teknologi kommer til å bety viktige fremskritt for Norge. Men når det gjelder teknologi, må jo vår oppgave som politikere være å bygge større fagmiljø og samle forskere som ønsker å drive med nettopp klimaforskning, i stedet for at vi har små, men spredte fagmiljøer. Når Toyota bruker anslagsvis 40 milliarder kr årlig på å forske, er det også ut fra tankegangen om profit, om at de vil få muligheter i framtiden som de ellers ikke ville ha fått. Det samme bør vi gjøre i Norge, ut fra en annen hensikt – at vi da vil kunne bidra med teknologier på miljøteknologiområdet som verden ellers ikke ville ha sett eller fått.

Vi må ikke se oss blinde på kostnadseffektivitet. Ett

av de problemene jeg ser ved statsministeren, er at han så ensidig trekker fram kostnadseffektivitet også når det gjelder teknologisporet. Norges viktigste rolle i kampen mot klimaendringer er nettopp at vi må stå fast på at vi må tørre å ta viktige standpunkt hjemme som også vil koste penger.

La meg avslutningsvis bare si at Høyre er en pådriver for et bredt borgerlig samarbeid. Når det blir en ny regjering i 2009, ligger likevel miljøpolitikken fast. Vi har inngått et forlik her, og det står vi på.

Presidenten: Presidenten vil minne om at når den røde lampen slukkes, er taletiden ute.

Terje Aasland (A) [14:23:36]: Klimaforliket er et viktig steg i retning av å få til en global handling som setter klodens framtid i fokus. De store målene blir i dag satt. Det er vårt ansvar å tolke de forskningsresultatene som i dag foreligger, og sjelden har slike resultater vært mer entydige. Aldri har spørsmålet og oppgaven vært større. Derfor er det viktigste i klimaforliket at man har laget en bred politisk plattform for det videre arbeidet. Denne plattformen vil være utgangspunktet for det arbeidet Norge må forplikte seg til å gjøre internasjonalt for å få til en global avtale – en avtale som kan bidra til store nok reduksjoner, slik at vi oppnår det samlede resultatet som dagens vedtak er en liten del av, som miljøvernministeren understreket.

Det viktige i stortingsbehandlingen av klimameldingen er den politiske erkjennelsen av at man tar forskningsresultatene på alvor, en politisk erkjennelse der vi legger opp til et handlingsorientert mønster med erkjennelsen av at det finnes menneskeskapte klimaendringer, som basis. Det er kun Fremskrittspartiet som ikke inntar denne politiske erkjennelsen.

Solvik-Olsen forsøker i dagens debatt å begrunne sin kritiske holdning, en begrunnelse som går tilbake til universitetstiden hans, hvor lærdommen var å stille kritiske spørsmål til allerede kjente hypoteser. Det Solvik-Olsen kommer med, er en sterk erkjennelse av at Fremskrittspartiet ikke vil ta stilling til fundamentet og selve begrunnelsen for å ha en aktiv tilnærming til problemstillingen, mens klimaforliket stadfester dette som den største utfordringen menneskeheten står overfor.

Når Erna Solberg avviser dette faktum som et innenrikspolitisk tema i sin tilnærming til Fremskrittspartiet, er det grunn til bekymring. Solberg sier at Fremskrittspartiets tilnærming til klimasaken er underordnet et eventuelt framtidig samarbeid mellom Høyre og Fremskrittspartiet. Jeg synes det er en grei avklaring.

Troverdighet starter med erkjennelse. Det er grunn til å tenke litt rundt Solvik-Olsens innlegg tidligere i dag, hvor han sa at Fremskrittspartiets berettigelse til å delta i klimadebatten er like stor som SVs i forholdet til NATO-debatten og Senterpartiets i forholdet til EU. Men det er en vesentlig forskjell, for SV har, så vidt jeg registrerer, ikke fornektet at NATO finnes. Heller ikke har Senterpartiet fornektet at EU finnes. Men Fremskrittspartiet fornekter at klimautfordringene er der. Det er det som er den vesentlige forskjellen. Solvik-Olsen velger å se bort fra det faktum at

det er når det gjelder den politiske erkjennelsen av at det finnes menneskeskapte klimaendringer, at Fremskrittspartiet kommer annerledes ut enn de andre partiene i denne salen. Og det er på den basis det var og er en fare dersom Fremskrittspartiet får større politisk makt enn partiet har i dag. Fremskrittspartiet er en trussel mot det arbeidet Norge skal gjøre internasjonalt for klimaet og framtidens liv på kloden.

Dette er ikke innenrikspolitikk. Det er en svekkelse av Norges internasjonale røst, noe jeg også synes kommer fram gjennom denne debatten. Troverdighet skapes ikke slik Fremskrittspartiet gjør når Per Sandberg advarer mot klimahysteri og mener Regjeringen og Erik Solheim bommer i miljø- og klimapolitikken. Det Sandberg sier, er egentlig følgende: Alle andre enn Fremskrittspartiet tar feil. Han sier egentlig at klimaforliket er en feil konklusjon. Han sier også direkte at klimapanelet tar feil.

Som et lite apropos til Thorkildsens CV er det kanskje like god grunn til å sette spørsmålsteget ved Sandbergs CV, hvis det er det som skal tone debatten. Og det er dette som er utfordringen framover. De som er ansvarlige for klimaforliket, må ta dagens debatt og slike uttalelser på største alvor. Slike politiske konklusjoner er like alvorlige for framtidens liv på kloden som selve klimagassutslippene.

Dagens stortingsbehandling er starten på og et ledd i en lang kjede av handlinger som må komme i årene framover, og hvor vår nasjonale røst må være sterk. Derfor krever klimaforliket politisk fasthet gjennom år – fasthet for å oppnå en global avtale som reduserer klimagassutslippene, slik at vi ivaretar klodens liv i framtiden. Det synes jeg Fremskrittspartiet er med på å svekke, og jeg synes også Høyres manglende avklaring er med på å svekke den framtiden.

Kåre Fostervold (FrP) [14:28:45]: I den vedvarende klimadebatten, som i stor grad kjennetegnes av en overbudspolitik, ser det ut til at det viktigste er å være best i klassen. Her er det lettvis bruk av prosenter – gjerne så høye som mulig – som er viktig. Å foreslå reelle tiltak som vil gi resultater, ser ikke ut til å ha like stor betydning, bare klimakameratene kan vise til et høyt prosenttall for kutt.

Noen sikter sikkert mot en plass i historiebøkene som den som foreslo det største kuttet. Jeg tror dessverre historiebøkene vil vise en annen historie, et annet fenomen fra den perioden vi er inne i, nemlig tiden da vi så starten på en historisk industriflukt fra landet. For det er ikke tvil om at de store aktørene innen industriproduksjon nå har fått nye argumenter for å legge nye investeringer til utlandet, til land som kanskje ikke er så rike at politikerne i de landene føler at de kan skalte og valte med næringslivet slik det til enhver tid passer dem.

Klimakameratene ser ut til å være mer opptatt av nasjonale mål enn det de er av å kutte mest mulig i CO₂-utslippene globalt. Innføring av særnorske miljøkrav har vi hatt under mange regjeringer, og nå har vi kanskje fått kron-eksemplet på hvordan politisk markering kan gå på bekostning av å sikre norske arbeidsplasser og investeringer, nemlig de særnorske tilleggene i klimavoteloven.

Dagens kvoteregime er et stort hinder for investeringer i bedrifter med CO₂-utslipp på norsk jord. I motsetning til EU tildeler ikke Norge vederlagsfrie CO₂-kvoter til nye bedrifter og økt produksjon ved eksisterende anlegg. Ny industrietablering i Norge blir dermed mindre attraktivt, og en risikerer å vri økonomisk aktivitet til land der industribyggere vil få vederlagsfrie CO₂-kvoter. I tillegg favoriserer man dagens etablerte og ofte mindre miljøvennlige aktører, siden de får tildelt vederlagsfrie CO₂-kvoter. Det er jo i seg selv et paradoks.

I denne sal har Fremskrittspartiet flere ganger tatt problemstillingen opp til debatt, men regjeringspartiene har ikke vist vilje til å sikre like rammevilkår. Tvert imot virker det som om regjeringspartiene ved neste korsvei vil redusere konkurranseevnen for hele industrien. Under stortingsdebatten 18. desember 2007 om å innlemme klimakvoteloven i EØS-avtalen uttalte SVs Inga Marte Thorkildsen:

«Vi har tatt et viktig skritt forbi EU når vi har bestemt at vi ikke skal ha gratiskvoter etter 2012.»

Hennes utsagn tegner et ganske dramatisk fremtidsbilde for norsk industri. Og det er skremmende at statsråd Solheim langt på vei har bekreftet dette i dagens debatt. En slik særnorsk restriktiv politikk vil gi norsk industri en betydelig konkurranseulempe i forhold til EU og er svært uheldig for fremtidig norsk verdiskaping og vekst. De rødgrønne legger i realiteten opp til en utflaggingspolitikk for norsk industri.

Det er ikke tvil om at industrien er i ferd med å bli ofret på klimaalteret. Med de pålegg, den utforming av kvotesystem og de avgifter som Regjeringen legger opp til, sammen med de signalene de samme partiene gir for fremtiden, er det sikkert at enhver industrisatsing i Norge vil bli et høyrisikoprojekt.

Jeg vil vise til Fremskrittspartiets konkrete tiltak, der man satser og ser globalt på problemstillingen. Da kan vi både møte utfordringene og sikre og skape nye norske industriarbeidsplasser. Det må være bedre at vi legger til rette for fortsatt industriproduksjon i Norge, slik at vi har muligheten til å påvirke produksjonsmetodene i en miljøvennlig retning. For klimakameratene tror vel ikke det hjelper med verdens strengeste miljøkrav i Norge, hvis all norsk industriproduksjon i fremtiden vil skje i andre land?

Lodve Solholm hadde her teke over presidentplassen.

Olav Akselsen (A) [14:33:10]: Alle snakkar om vêret, men ingen gjer noko med det, heiter det i eit gammalt ordtak. Dessverre tyder alt på at dette ordtaket er i ferd med å gå ut på dato, og at me alle gjennom vår livsførsel faktisk er med og gjer noko med vêret.

Stadig færre stiller spørsmål om det er ei klimaendring på gang. Målingar viser ein markert auke i global gjennomsnittstemperatur over det siste hundreåret, og jo nærmar me kjem vår tid, jo varmare blir det. Målingar av CO₂-konsentrasjonen i atmosfæren viser endå større utslag, og desse utslaga kjem samtidig med industrialiseringa og bruken av fossil energi. Alt tyder på at det er ein klar saman-

heng mellom utslepp og klima, og at klimaendringane er menneskeskapte.

Følgjene av endringane blir stadig tydelegare. Orkanar, taifunar, tørke, flaum og andre typar ekstremvær blir stadig hyppigare, ofte med svært store skadar. Skadane er størst i marginale område, og fattige blir ramma hardest. Allereie i dag har me klimaflyktingar, og me har fleire konflikhtar som kjem av forverra levekår på grunn av klimaendringar. Alt tyder på at slike konflikhtar vil bli hyppigare i framtida.

FNs klimapanel viser at konsekvensane er svært alvorlege og kan bli katastrofale. Samtidig konkluderer panelet med at det enno går an å snu utviklinga. Men dette hastar.

Klimaendringane er etter mitt syn vår tids største utfordring. Dette er ei sak som ingen kan løysa åleine. Men det er òg ei sak som vil ramma oss alle dersom ingen handlar. Det betyr at dersom me skal snu utviklinga, må me samarbeida både nasjonalt og internasjonalt.

Det er dei rike landa som har det største ansvaret for utsleppa så langt, men det er samtidig slik at det er i utviklingslanda veksten er størst. 10 pst. vekst i over 20 år har gjort at Kina i dag er det landet som har høgast totale utslepp. Eit nytt kolkraftverk kvar fjerde dag og tusen nye bilar i Beijing pr. veke er nokre eksempel på kva denne veksten har ført til.

Øg andre land har stor vekst i økonomien og utsleppa sine. Sjølv var eg i Hanoi i 1995. Då sykla alle innbyggjarane, og mitt inntrykk var at dei sykla samtidig. Eg var tilbake der i 2006. Då var alle sykklane bytta ut i mopedar, og eg trur at kjem eg til Hanoi om ti år, kjører alle bil.

På den eine sida er den økonomiske utviklinga positiv. Berre i Kina er fleire hundre millionar personar lyfta ut av total fattigdom og gjeve eit verdigare liv. På den andre sida fører denne utviklinga til auka utslepp og forverra klima, noko som igjen vil ramma dei fattigaste. Ifølgje Det internasjonale energibyrået vil bruken av energi auka med over 30 pst. i løpet av dei neste 20 åra, og mesteparten av denne energien vil koma frå fossile energikjelder. Dette vil auka utsleppa dramatisk, samtidig som utsleppa må dramatisk ned dersom me skal redda klimaet på kloden.

Etter mitt syn er det ikkje eit alternativ for oss som bur i eit av verdas rikaste land, å prøva å hindra andre folk og land i å ta del i den utviklinga og den velstanden som me har hatt. Derfor har me ei kjempeutfordring. På den eine sida ønskjer me å få til ei positiv utvikling for dei fattige i verda, men samtidig ønskjer me å redusera utsleppa. Då vil eg, som så mange andre har gjort i dag, peika på teknologien og den moglegheita dette gjev. Dei rikaste landa har det største ansvaret for utsleppa, og derfor har dei òg etter mitt syn det største ansvaret for å redusera desse. At dei rike landa viser vilje, trur eg òg er avgjerande for at utviklingslanda skal koma med i ein ny internasjonal avtale.

Me har høge utslepp pr. innbyggjar, men i den store samanhengen er dei norske utsleppa marginale. Eg meiner derfor at me må lyfta blikket og sjå utover landegrensene våre når me skal diskutera klimaet. Dersom Noreg vil utgjera ein forskjell i det internasjonale klimaarbeidet, trur eg at vår kamp for å få til lagring og fangst av CO₂ er eit av dei viktigaste verkemidla. Målet med prosjektet på

Mongstad er ikkje først og fremst å fanga den CO₂-en som vil koma ut der, men å få til ein ny teknologi som kan bli bruka internasjonalt, og på den måten vera med og bidra til å få ned dei internasjonale utsleppa.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (Frp) [14:38:29]: Det mangler ikke på høytflygende omtaler av og floskler om hvor flott dette skal bli, og i denne debatten har heller ikke de målsettingene som er satt, vært utfordret. Derimot har Fremskrittspartiet flere ganger forsøkt å få en debatt om tiltakene og nytteverdien av de enkelte tiltak. La meg henlede oppmerksomheten på klimakvoteloven. Den norske klimakvoteloven, som Stortinget har vedtatt – med Fremskrittspartiets stemmer, men med betydelige endringsforslag fra Fremskrittspartiet – tildeler ikke gratis kvoter til ny industri i Norge. Det betyr at all industri etablert etter 2002 får konkurranseregler som er dårligere enn dem en har i EU. Det betyr at en får ekstra kostnader. Samtidig selger Regjeringen de kvotene som den ikke tildeler vederlagsfritt – den selger dem ut på EU-markedet. Så CO₂-regnskapet for dette kommer ut i null, men kostnader pålegges norsk industri der de ikke pålegges europeisk industri. Synes representanten Akselsen at det er en god miljø- og næringspolitikk?

Olav Akselsen (A) [14:39:34]: Framstegspartiet si holdning i denne saka er veldig forvirrende. På den eine sida har dei i heile dag sagt at det er ingen tiltak som Framstegspartiet sjølv ikkje kan stilla seg bak i dette forliket, og på den andre sida angrip dei samtidig forliket og vedtak som er gjorde i samband med forliket. Eg vil peika på at Stortinget allereie i 1990 gjorde vedtak om å innføra tiltak for å redusera norske CO₂-utslepp, og innføring av CO₂-avgifta har bidrege til at Noreg i dag har mykje lågare utslepp enn det me elles ville hatt. Noreg var då det første landet i verda som innførte eit slikt system, og etter mitt syn har ikkje det hindra utviklinga av norsk industri. Tvert imot har det ført til at me har fått ei sunn utvikling av industrien, samtidig som me har greidd å redusera utslappa våre. Eg føler meg heilt sikker på at dei tiltaka som er skisserte i samband med klimameldinga her, vil bidra til at me framleis skal ha industriutvikling i Noreg, samtidig som me greier den målsetjinga som er viktig for fleirtalet i denne salen, nemleg å få ned dei totale CO₂-utsleppa våre.

Ketil Solvik-Olsen (Frp) [14:40:46]: Det er jo beviselig at klimakvoteloven slik den nå er nedfelt, ikke vil redusere utslippene, for de kvotene som ikke tildeles vederlagsfritt til industrien, blir jo ikke makulert, de blir bare solgt til andre, slik at staten får en inntekt, mens norske bedrifter får en utgift som deres konkurrenter i EU ikke har. Et eksempel er jo NorFraKalk, som altså er et nordisk eid selskap som etablerte seg i Norge og begynte å bygge fabrikk før klimakvoteloven ble et faktum, men som etter at klimakvoteloven ble et faktum, vil få en ekstra kostnad på rundt 50 mill. kr som de ikke ville fått om de hadde etablert seg andre steder. Og eierne har sagt tydelig at hvis

dette er rammebetingelsene som de har å forholde seg til, investerer de andre steder, utenfor de norske kvotegreiene. Så det har ingen CO₂-effekt, slik som Akselsen sier. Eller kan Akselsen påvise at jeg tar feil når det gjelder dette?

Olav Akselsen (A) [14:41:43]: Heile hensikta med å innføra eit CO₂-regime er jo at ein skal få ned utsleppa av CO₂, og når det kostar å ha CO₂-utslepp, vil industrien og dei som i dag har CO₂-utslepp, sjølv sagt gjera ein innsats for å redusera dei. Så er det samtidig slik at det totale talet på CO₂-kvotar som er tilgjengelege, vil minka, og dermed er det sjølv sagt slik at resultatet av dette er at CO₂-utsleppa vil måtta gå ned, rett og slett fordi det ikkje vil vera nok CO₂-kvotar tilgjengeleg. Derfor er dette eit opplegg for å stimulera til ny teknologi, og det som er målsetjinga, er sjølv sagt at me i framtida skal kunna produsera ting som er viktige for oss, på ein mykje meir miljøvenleg måte enn det som er tilfellet i dag, og det er det politikken på dette området legg opp til.

Så synest eg sjølv sagt at heile klimaproblematikken er eit internasjonalt problem, og derfor bør ein ha så mange land med på det regimet som blir vedteke, som mogleg.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Torgeir Micaelsen (A) [14:43:07]: Mange av talerne i dag har vært innom det vitenskapelige grunnlaget som peker på de alvorlige miljø- og klimautfordringene vi står overfor, så jeg skal ikke gå inn på det. Men jeg er enig med representanten Aasland, som meget nyttig pekte på at det klimaforliket vi nå behandler i Stortinget, er en veldig viktig erkjennelse, en anerkjennelse faktisk, i norsk politikk av det vi står overfor som vi ikke har sett tidligere.

Samtidig mener jeg at vi alle skal være så ydmyke at vi må erkjenne at dette må være startskuddet på det som skal komme, for det vi må klare å få til, er å lage en grønnere og mer bærekraftig økonomi i framtiden. For det er veldig viktig, som man gjør i klimaforliket og i norsk klimapolitikk, å gå løs på sektor for sektor for å se på hva slags virkemidler vi kan bruke for å få ned utslippene pr. sektor. Men jeg mener at vi også må tørre å snakke om hva som er de grunnleggende driverne bak den ganske omfattende utslippøkningen vi har hatt i den rike delen av verden spesielt, og hvordan den tredje verden og u-landene nå kommer etter etter hvert. Og etter min mening er det økonomiens virkemåte, gjennom økt forbruk, som kommer til uttrykk, i den rike delen som en voldsom privat velstandsutvikling i form av økt privat forbruk, mange vil kalle en god del av det til og med luksusforbruk, og i den tredje verden handler det om økt levestandard fra et veldig lavt nivå. Jeg må understreke at jeg er veldig tilhenger av økonomisk vekst, veldig tilhenger av økt velstand, som vi har fått tatt del i som en fantastisk mulighet i vår del av verden, men det skaper noen utfordringer når den veksten til de grader er så karbonintensiv, så omfattende miljøødeleggende – som vi nå dessverre ser resultatet av.

Et eksempel på dette er at fra 1990 og fram til 2006 økte den private kjøpekraften, det private velstandsforbruket, i Norge med 57 pst. Klesforbruket økte i samme periode

med 80 pst. her i Norge. Vi kjører to og en halv ganger mer med fly enn vi gjorde i 1990, hvis man måler mot 2006-tall. Det vi da ser helt tydelig, er sammenhengen mellom denne private forbruksveksten, spesielt i den rike del av verden, og de utslippene som er. Da mener jeg vi må gå til kjernen og se på hvordan man kan gjøre noe med økonomiens virkemåte for å skape en grønnere og mindre karbonintensiv økonomi.

Et annet eksempel på dette er noe jeg leste nylig, om at SINTEF og NTNU har laget en oversikt over hva norske forbrukere slipper ut av CO₂ i Kina gjennom sin etterspørsel etter forbruksvarer som vi importerer veldig billig til Norge. Det viser at hver nordmann slipper ut omtrent 3,9 millioner tonn CO₂ i Kina gjennom å etterspørre de produktene som vi importerer veldig billig til Norge. Det har ført til at veldig mange varer i Norge er billigere i dag enn de var på 1980-tallet. For eksempel er klær mye billigere enn de var tidlig på 1980-tallet, i utsalgspris. Men det sier seg selv at når vi nærmer oss et utslippsforbruk pr. nordmann i Kina som etter hvert er nesten like høyt som det den vanlige kineser slipper ut gjennom hele sin væremåte i Kina, er ikke dette bærekraftig over tid.

Derfor må vi, som jeg sier, skape en grønnere, mindre karbonintensiv økonomi i framtiden. Det kan vi gjøre på mange måter. Et godt eksempel er en grønnere skatteveksling, et arbeid som denne regjeringen er i gang med, som er tatt videre i klimaforliket gjennom økt skatt på forbruk, gjennom dieselavgift, gjennom avgift på fyringsolje, gjerne kombinert med lavere skatt på inntekt, som etter min mening må være en god løsning. Et annet spennende arbeid som er igangsatt i regjeringsapparatet, og som også foregår i forskningsinstitusjoner her i Norge, er arbeidet med klimamerking av forbruksvarer. Hvis vi får til et opplegg for det, vil det gjøres meget tydelig hva slags type varer det er. Det er nemlig forskjell på varer man kjøper i butikkene, om de er karbonintensive eller ikke. På sikt må det komme til syne gjennom utsalgsprisen, etter min mening, at man kan velge, og at varer som er klimavennlige, blir billigere, og motsatt for de varene som ikke er det.

En annen måte å gjøre det på, er standardisering. Det jobber vi mye med i Norge allerede. Det må være mulig å få til en bedre ordening for det, også på klimaområdet.

I det hele tatt tror jeg det er mulig å tro på økonomisk vekst, tro på velstandsutvikling, i både den fattige delen av verden og i Norge, men vi må gjøre det på en grønnere, smartere og mer klimavennlig måte. Det er mulig, men da må vi tørre å diskutere også driverne bak den økonomiske utviklingen, som har ført til de utslipp vi nå ser i Norge, i den rike del av verden og etter hvert også i den fattige delen av verden.

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

Eva Kristin Hansen (A) [14:48:39]: Debatten vi har her i Stortinget i dag, og den politikken det blir flertall for å føre, vil få stor betydning for Norges bidrag til å redusere de globale klimagassutslippene. Vårt internasjonale bidrag blir viktig, men klimaforliket slår fast at om lag to

tredjedeler av Norges utslipp skal tas nasjonalt. Det betyr at vi må ta i bruk sterke virkemidler for å nå det målet. Det innebærer også at det må settes i verk tiltak lokalt.

Jeg kommer fra Trondheim. Der har Arbeiderpartiet lansert en miljøpakke med en rekke tiltak for å få ned de lokale utslippene. Ambisjonen er at man skal redusere personbiltrafikken med 20 pst. innen 2018. For å få til det har man sagt at man skal innføre en miljøavgift på bensin og diesel, hvor inntektene skal øremerkes drift og investering og forbedring av kollektivtrafikken.

I tillegg vil man benytte bompenginntekter fra allerede vedtatte veiprosjekt til kollektivformål. Å satse på kollektivtrafikk ensidig er ikke nok. Man må også ha andre tiltak for å begrense privatbilismen. Å bruke parkeringspolitikken mener jeg er riktig, ikke bare gjennom restriksjoner i sentrum, men også overfor kjøpesenter i utkanten av byen, hvor det i dag er gratis å parkere. Videre er det også naturlig å legge til rette, slik at flere velger å kjøpe el-, hybrid- og hydrogenbiler.

Jeg har nevnt noen av de tiltakene som planlegges brukt i Trondheim. Jeg skal ikke legge skjul på at det har vært en ganske heftig debatt om denne miljøpakken, men det som overrasker meg, er at partiet Høyre, som var så ivrig i forbindelse med klimaforliket her på Stortinget, ikke akkurat er noen støttespiller i denne saken. Det synes jeg er trist. Hvis klimaforliket skal være noe mer verdt enn det papiret det er skrevet på, må også partiene som forpliktet seg der, være med lokalt. Vi får ikke redusert med et eneste tonn CO₂ hvis det bare blir ord. Det krever handling.

Jeg skal innrømme at det er krevende å iverksette tiltak som påvirker folks hverdag, men jeg tror til syvende og sist at en omlegging av kollektivtrafikken og en kraftig reduksjon i privatbilismen vil føre til noe godt for alle byens innbyggere, og det vil være godt for klimaet globalt. Men da må vi også ha partier som står rakrygget og er med på den politikken, som ikke bare svartmaler og trekker seg bort fra de forpliktelsene man har vært med på her på Stortinget. Nasjonal og lokal politikk må henge sammen.

Arne Sortevik (FrP) [14:51:36]: La meg starte med å peke på at den globale gjennomsnittstemperatur falt fra januar 2007 til januar i år mer enn ved noen måling de siste 100 år. Det er det farlige, ensidige innholdet i en klimadrevet miljøpolitikk som Fremskrittspartiet advarer mot, og som Fremskrittspartiet foreløpig er det eneste parti som advarer mot. Vi må altså ikke bli så «føre snar» at det kan sies om oss om noen år at aldri har så mange blitt lurt så fort av så få.

La meg også minne om at i desember 2007 skrev 100 fremtredende internasjonale forskere brev til FNs generalsekretær der de advarte mot konklusjonene til FNs klimapanel. Vi i Fremskrittspartiet i lille Norge er altså ikke alene, men det er faktisk innenfor det internasjonale vitenskapsmiljøet fremtredende forskere som advarer både mot konklusjonen og mot den retningen som FN etterpå har valgt å følge, og som jo er grunnsteinen i selve klimaforliket her i Stortinget også.

Vi må altså ikke stille oss slik at skeptikerne og tvilerne blir mistenkeliggjort. Jeg refererer til solforsker Pål

Brekke i et blad som nettopp kom fra Norges forskningsråd – nr. 1/08. Han sier:

«Det kan være at solen spiller en mer sentral rolle i oppvarmingen enn vi har trodd til nå.»

Han sier også:

«Når det blir umoralsk å tvile, da begynner dette å likne på religion.»

Litt mer om transportdelen av klimameldingen og innstillingen der. Jeg viser til sidene 22–24 i innstillingen, som gir brede kommentarer og merknader fra Fremskrittspartiet til det som er mye av en felles skyteskive for mange klimaivrige miljøpolitikere, nemlig transportsektoren. For Fremskrittspartiet er det slik at et effektivt og sikkert transportnett også er et energieffektivt og miljøvennlig transportnett. Derfor vil vi bygge, ikke stoppe. Derfor vil vi ekspandere og organisere, ikke avgrense. Vi vil ikke ha mer skatter. Vi vil ikke ha mer avgifter. Vi vil ikke ha mer offentlige inngrep. Vi vil bygge moderne, effektive, sikre og miljøvennlige veier. Vi vil, som jeg sa i et tidligere innlegg, effektivisere dagens jernbanenett. Vi vil flytte langtransport fra vei til bane og kjøel. Vi vil stimulere til et mer effektivt kollektivtilbud i befolkningstette strøk. Vi vil bygge modale knutepunktterminaler i samferdselsmessig infrastruktur der flere transportformer knyttes sammen. Et effektivt, sikkert transportnett er et miljøvennlig transportnett.

Truls Wickholm (A) [14:54:47]: Jeg vil bare, først av alt, begynne med å takke representanten Sortevik for at han bekrefter statsministerens påstand om at Fremskrittspartiet rir to hester i denne saken. Sortevik sier her at Fremskrittspartiet ikke er de eneste som advarer mot konklusjonene, mens de i innstillingen skriver at de tar konklusjonene på alvor. Det må i høyeste grad kunne sies å være to holdninger på én gang.

Men så: Klimameldingen inneholder allerede ved framleggelsen en rekke tiltak for transportsektoren, og klimaforliket forsterker dette ytterligere – man vil kutte to tredjedeler av utslippene fra veitrafikken. Derfor peker også meldingen og forliket spesielt på de store byområdene. Det er der det er mulig å redusere klimautslippene gjennom redusert trafikk. Kombinasjonen av et godt kollektivtilbud og begrensninger på privatbiltrafikken har vist seg å være effektiv i byområder. Vi kan jo nevne eksempler som London, hvor man har en makspris på 270 kr for de mest miljøfiendtlige bilene for å kjøre inn, mens det er gratis for dem som ikke har noen utslipp. Pakkeløsninger er derfor et solid virkemiddel, og det viser seg at å kombinere snille og slemme tiltak virker mye bedre enn positive og negative tiltak hver for seg.

Jeg vil derfor spesielt nevne klimaforlikets punkt om belønningsordningen for kollektivtrafikk. Belønningsordningen skal dobles, iallfall dersom det oppnås forpliktende avtaler om redusert biltrafikk med de aktuelle byene. De nye pengene i belønningsordningen skal spesielt tildeles de byområder som er villige til å begrense biltrafikken gjennom veiprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak. Jeg er glad for at dette punktet i Regjeringens klimamelding har bred støtte i

Stortinget, helt fra SV til partiet Høyre. Dermed har vi også blitt flere som aktivt kan engasjere oss i å skape forståelse for at det må brukes både gulrot og pisk i en offensiv klimapolitikk for bytrafikken. Vi må ikke glemme at gjennomføringen av de mange tiltakene i klimameldingen vil kreve mot og handlekraft fra oss som politikere. Derfor er det også gledelig at vi har fått et bredt forlik her nå.

Det er viktig å utvikle et transportsystem som bruker mindre energi, benytter fornybare energikilder og kan erstatte betydelige deler av de sterkt forurensende transportformene som baserer seg på fossile energier. Energibedriftenes landsforening har lagt fram en rapport, Grønn boks, som viser oss hvordan vi kan bruke fornybar energi i transportsektoren. Å satse på fornybar energi, som vi er rike på i Norge, og å satse på klimanøytrale energibærere er det viktigste vi kan gjøre hvis vi skal få utslippene i denne sektoren ned mot null. Derfor er det svært gledelig at forliket i Stortinget bekrefter Regjeringens satsning på Transnova, som bidrar til utprøving og utvikling av morgendagens transportformer.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:57:58]: SV er, som det er sagt mange ganger, glad for det forliket som har come fram, og ikkje minst for at det er så breitt, til og med representanten Kristiansen frå Høgre er med i dette forliket. Det synest me gjev forliket ein veldig stor styrke.

Det er to ting som dominerer denne debatten. Det eine er det me skal gjera, og det andre er framtidige regjeringsalternativ. Eg synest denne debatten beviser at det viktige er å halda nettopp representantane Kristiansen, Sponheim og Høybråten ute av regjering, for det er då dei får resultat i klimaforhandlingar, ikkje når dei er i posisjon sjølve. Då byggjer dei nemleg på gasskraftverk, på Snøhvit og andre ting som forureinar sterkt. Men når dei er ute av regjering og SV er inne, då kjem resultatata. Den viktige oppsummeringa av debatten er altså: Hald desse partia ute av regjeringskontora, slik at me får ein offensiv klimapolitikk i Noreg.

Så er det det andre elementet, og det er dei konkrete tinga. Det er veldig mange bra forslag som klimaforliket har, og som må følgjast opp nasjonalt, men ikkje minst lokalt. Som fleire har vore inne på – Trondheim er nemnd, andre byar kunne vore nemnde: Kva gjer no dei enkelte lokalpolitikarane? Eg må seia at eg er bekymra for mitt eige fylke, som no, få dagar før denne debatten, var ute og kravde 40 milliardar kr til veg, og ein del av desse er til vegar i sentrale byområde og til tunnelar. Då har det ikkje gått opp for ein at ein må gjera lokale ting for å få ned klimagassutsleppa. Då er ikkje auka biltrafikk svaret, då er auka kollektivtrafikk svaret. Nettopp derfor er det bra at klimaforliket overfor påskjøningsordninga seier at dersom ein ikkje gjer noko skikkeleg lokalt, får ein altså ikkje pengar frå påskjøningsordninga. For ein skal redusera biltrafikken *samtidig* som ein får pengar til å styrkja busstilbodet. Det er veldig bra med klimaforliket. Mitt sterke signal til dei politiske partia er: Sørg for, i storbyområda, å setja klare krav som gjer at biltrafikken, CO₂-utsleppa, støyen og den lokale forureininga går ned – så kjem staten med meir pengar til klimatiltak.

Heilt til slutt har eg lyst til å nemna på energisida at SV nok ein gong dreg opp dei grøne sertifikatata, og at det er ein del av klimaforliket. Det er me veldig glade for. Sist gong denne saka var framme, var det SV som fekk fleirtal ved hjelp av Høgre – Ivar Kristiansen sitt parti – for å starta arbeidet med grøne sertifikat. Bondevik klarte aldri å leggja dei på bordet. Dei blei oppgjevne også av oss. Men noko er altså på gang igjen, og det betyr kan henda ei offensiv satsing på vindkraft.

Irene Johansen (A) [15:01:16]: I klimapolitikken, som på andre politikkområder, er det viktig å ha et helhetsperspektiv både på de utfordringene vi står overfor, og på de tiltakene vi setter inn. For klima og klimautfordringene er jo ikke noe lokalt som vi kan løse i Norge kun ved nasjonale tiltak, slik vi av og til kan få inntrykk av i debatten om dette temaet. Klimautfordringene og årsakene til disse er globale. Derfor trengs også tiltak både nasjonalt og internasjonalt og et internasjonalt samarbeid for å få gjennomført tiltak som monner.

Denne balansen er ivaretatt av regjeringen Stoltenberg på en glimrende måte både i klimameldingen som Regjeringen har lagt fram, og i klimaforliket som er inngått.

Behovet for balanse mellom nasjonale og internasjonale tiltak viser seg innenfor alle sektorer. Jeg skal ta ett eksempel: Transport står for nær 30 pst. av klimagassutslippene i Norge og er den sektoren som har størst økning i utslippene. Etter klimaforliket er det Stortingets ambisjon at om lag to tredjedeler av reduksjonene i klimautslipp skal tas innenlands. Tiltak som prioriteres, er bl.a. utbygging av kollektivtransport med ytterligere satsing på belønningsordningen, en forsterket utbygging av jernbanenettet og vurdering av høyhastighetsbaner i NTP, utbygging av gang- og sykkelveier og etablering av Transnova som et virkemiddel for å øke bruken av alternativ drivstoff. Vi skal legge om avgiftene for kjøretøy for å påvirke veitrafikken og fremme lavutslipps- og nullutslippsalternativer – for å nevne noe.

Alle disse tiltakene er bra. Det er tiltak som både kan redusere klimagassutslippene fra transportsektoren i Norge, og som kan bedre transportsystemet i Norge om transportformene ses i sammenheng, og klimatiltakene ikke ses løsrevet fra transportpolitikken.

I tillegg vil jeg peke på kanskje det mest virkningsfulle virkemidlet i forhold til å utvikle et framtidrettet og klimavennlig transportsystem for Norge, nemlig areal- og transportplanleggingen og nasjonal transportplanlegging. Det er her vi må legge grunnlaget for en arealbruk og for et helhetlig transportsystem som bl.a. legger til rette for mindre behov for bruk av bil i lokalmiljøet og mer bruk av sykkel, gange og kollektivtransport, mer bruk av tog nasjonalt istedenfor bil og fly osv.

Alle disse tiltakene jeg har kommentert i forhold til transportsektoren, er nasjonalt rettet. Jeg vil derfor understreke det jeg innledet med å snakke om, nemlig viktigheten av internasjonalt samarbeid i det videre klimaarbeidet, også sektorvis, f.eks. i transportsektoren, tiltak og virkemidler for å få ned klimagassutslippene og det å bedre kunnskapsgrunnlaget ved økt sat-

sing på forskning og utvikling, slik klimaforliket også sier.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [15:04:05]: Gjennom det siste året er en av de kaldeste vintrene på 100 år beviselig påvist. Norge har i all vesentlighet sluppet billig unna. Men Bagdad har opplevd sin første snø og slår alle rekorder. I hele middelhavsområdet har det vært kaldt. Amerika har hatt snøfall som man ikke har opplevd på 50 år, som i Wisconsin. Det har vært rekordkaldt i Florida, Mexico, Australia, Iran, Hellas, Sør-Afrika og Grønland, for ikke å snakke om Kina, som har hatt den kaldeste vinteren på 100 år.

Jeg viser videre til at over 19 000 amerikanske forskere stiller seg skeptisk til FN's klimapanel, som fokuserer på CO₂ og lite annet. Spesialist i allmenmedisin Gunnar Saunes sier i Dagens Medisin at det er deprimerende å se hvor mange hoder som kaster vekk tid og penger på den innbilte CO₂-faren. Han sier videre at Dagens Medisin for å være seriøs bør ta avstand fra – og ikke opptre som et mikrofonstativ for – spekulative klimateorier.

CO₂ er en absolutt nødvendig gass for alt liv. Vi kan ikke leve uten. Nå vil altså klimaforskerne få oss til å tro at en gass verken mennesker eller planter kan klare seg foruten, er den største trusselen mot vår eksistens. Det er bare en økning av temperaturen i vann eller luft som kan gi høyere innhold av CO₂ i atmosfæren. En CO₂-økning er ikke årsaken til at temperaturen på jorden har gått opp med ca. 0,6 grader de siste hundre år, men en konsekvens av dette. Dette blir styrt av Henrys lov. Derimot er det slik at det finnes en del andre gasser som er farlige, både relatert til vandamp og ikke minst relatert til metan. Da er det meget trist – når vi vet at det er endringer i klimaet, når vi trenger en forståelse av hva som skjer, og forskning er meget viktig – at vi har en gjeng med politikere som ser sitt snitt til å frata folk flest friheten i hverdagen gjennom nye avgifter, skatter og reguleringer og begrunner dette med CO₂ og CO₂ alene.

Lise Christoffersen (A) [15:07:03]: For 100 år siden var Norge blant Europas fattigste land. Nå er vi blant de rikeste. For 20 år siden gjorde Gro Harlem Brundtland bærekraftbegrepet til allemannseie. Ved å skape og dele har vi bygd et velferdssamfunn som sosialt, økonomisk, kulturelt er så godt som bærekraftig, men dessverre gjelder dette ikke miljø.

Gro påpekte sammenhengen mellom fattigdom og miljø. Før trodde vi u-land måtte bruke knappe ressurser mot fattigdom framfor miljø. Nå vet vi det er motsatt. Å bevare miljøet er en betingelse for kampen mot fattigdom, slik det er nedfelt i FN's tusenårsmål. De fattigste av de fattige lider mest under klimaendringene, foreløpig. Naturkatastrofer rammer dem hardt. De lever av naturen og har få alternativer.

Vi rike har foreløpig hovedansvaret for klimatrusselen. Tallenes tale for klimautslipp pr. hode er klar. Det plasserer også ansvaret for å snu i tide. Et karbonnøytralt Norge i 2030 er ett bidrag. Men det er illevarslende tegn. Tre fjerdedeler av utslippsveksten mot 2030 vil komme fra u-land,

så raskt og så tungt at våre kutt blir for små. Derfor må vi også bidra ute. 30 kr til regnskogen gir ett tonn sparte utslipp. Tilsvarende kutt i Nordsjøen koster 1 600 kr, og EU-kvoten koster 135 kr, så tiltak ute gir størst effekt. Men fullt så enkelt er det dessverre ikke. Saken har også en politisk side. Vi har skapt en velferd som ikke er bærekraftig. Vi må vise at velferd også kan bli bærekraftig, og ikke lempe det ansvaret over på andre. Det holder ikke, verken moralsk eller i praksis. Klimaforliket forutsetter opptil to tredjedeler av våre kutt nasjonalt. Vi må bevise at velferd og bærekraft kan være to sider av samme sak.

Tenke globalt, handle lokalt, sa Gro. Forliket peker på kommunene. Drammen Arbeiderparti har invitert til lokalt klimaforlik. Det blir spennende å se om det er samsvar mellom lokale og sentrale partier her. Vi snakker om tiltak som vil merkes. CIENS forskningssenter har laget en rapport om lokale klimakonsekvenser i og for fylker og kommuner i Oslo-regionen. Klimaendringer rammer ikke bare alle andre, men oss – her og nå. Noe er utslipp som alt er skjedd, så det haster. I vårt århundre, i Drammen, stiger temperaturen med 3 grader i snitt. Høstregnet øker med 30 pst. Vi får flere flommer. I deler av sentrum består grunnen av kvikkleire, som kan rase ut i elven. Det forekommer fuktskader i hus, oversvømte kjellere og helseproblemer. Ras, ising, flom og store snøfall fører til trøbel for vei og bane og til hyppigere strømbrydd. Vi kunne fortsette å ramse opp. Økt luftforurensing rammer særlig barna våre. Stat og kommune mangler beredskap, men lyspunktene er at rapporten viser vei til bedre beredskap og tiltak mot utslipp. Men vi må handle raskt. Det triste er at Fremskrittspartiet har valgt å gå ut solo og spiller på kortsiktig populisme. Det er trist, umoralsk og farlig. Når klimaendringene er irreversible, er det for sent, også for Fremskrittspartiet.

Bjørn Jacobsen (SV) [15:10:38]: Ein har i dag sådd tvil om det å forløyse CO₂ er eit problem. Om det om 10–20 år skulle vise seg at CO₂ ikkje er eit problem, har vi likevel ikkje gjort noko gale, for det vi da har gjort, er å hushaldere ordentleg godt med ein ikkje fornybar ressurs. Så kan vi sjølvstakt ha i bakhovudet at vi har nådd ein såkalla «peak oil situation». Det som er funne av kjende olje- og gassressursar, har no begynt å gå nedover. Så det er ingen grunn til ikkje å late desse ressursane liggje der til framtidig bruk for våre barnebarn.

Så kan vi òg høyre kva andre ute i verda har å seie om dette problemet, ikkje minst i oljeimporterende land. Pentagon seier heilt klart at ein av dei fem største truslane sjølvstakt er klimaet. Eg skal sitere frå ei pressemelding frå den svenske Försvarsberedningen, som seier rett ut:

«Miljöpåverkan och klimatförändringar utgör de allvarligaste globala hoten mot människors säkerhet. Omsättningen till en mer hållbar utveckling kan inte vänta. Användningen av fossila bränslen måste minska dramatiskt genom energibesparing, ökad energieffektivitet och förnybara energiformer.»

Det er det det svenske Forsvaret ser på som trusselen, ikkje andre eventuelle invasjonar. Dette bør vi lytte til, for fleire og fleire følgjer etter. Vi skal leggje merke til at ho

som kan bli USAs neste president, seier klart og tydeleg at ein må stoppe USAs avhengigheit av olje. Ho seier med andre ord at ho kan tenkje seg å slutte med dyre krigar for billeg olje. Dette skal vi som ein føreseieleg energileverandør ta inn over oss. For vi skal vere klar over at vi i visse fall kan bli pressa til å produsere meir olje og gass i nordområda, som er sårbare område allereie før vi har starta opp der, enn det vi eigentleg ønskjer sjølve.

Så vil eg til slutt nemne lokale forhold, for dette heng også saman med lokale handlingar. Vi har i Molde fått Noregs største traktor. Det er vi ganske stolte av. Kva betyr den traktoren? Jo, han betyr at ein bonde og fleire tilsette har starta opp med flisfyringsanlegg. Denne regjeringa har lagt opp til ein politikk som gjer at vi skapar arbeidsplassar, vi ryddar vegane, får bort dei grøne tunnelane, slik at turistane kan sjå fjella og sjøen, og vi får til miljø i praksis. I tillegg til det denne bonden har gjort, har kommunen, via tilskot frå Enova, laga fjernvarmeanlegg, så denne bonden kjem til å levere til det lokale fjernvarmeanlegget, som er framtida. Vi skapar arbeidsplassar og miljø, og det er handling i praksis.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:14:02]: Denne debatten har hatt noen gjennomgangsuttrykk: Menneskeskapt klima-utslipp og utslipp av klimagasser.

Dette blir for upresist som grunnlag for handling. Når miljødebatten på 1970-tallet fikk et kraftig løft og gav grunnlag for en grønn bølge, var det basiskunnskap å skille mellom fornybar energi, f.eks. vannkraft, vind, sol, og biologisk energi og lagerenergi, olje, gass og kull. Utfordringen og parolen var: mer fornybar energi, mer kretsløpsenergi, mindre eksos.

Det er et faktum at én liter bensin ved forbrenning i en motor gir om lag tre kilo CO₂ fordi karbonet i bensinen bindes med oksygen ved forbrenning. Det er dette CO₂-utslippet som er problemet, og som må reduseres. Fotosyntesen i plantene binder CO₂ i lufta og skaper biologisk energi, med basis i sollys, vann og næringsrikt jordsmonn. Landbruk er bruk av land eller innvinning av solenergi, som professor Woodroffe ved universitetet i Missouri sa tidlig på 1970-tallet.

Driftsmåtene gir produkter: fiber eller mat. Driftsmåtene er forskjellige: dess mer industrialisert jordbruk, dess større forbruk av lagerenergi, som supplement til solenergien.

Et klimavennlig norsk landbruk øker bruken av areal og reduserer bruken av diesel og oljebasert kunstgjød-sel. I innstillinga i denne saken heter det at «landbrukets samlede utslipp av CO₂ utgjør» drøyt 8 pst. «av Norges totale CO₂-utslipp». I innstillinga kalles klimagassen metan, CH₄, «enkelte jordbruksaktiviteter». I sentrale regjeringsdokumenter kalles dette «prosessutslipp av metan». Begrepene er altså «jordbruksaktivitet» og «prosessutslipp». Hva er det praktiske ordet for dette? Jo, det er «husdyrbruk».

Gjennom fotosyntesen, som er basiskunnskap for enhver jordbruker, bindes CO₂ fra atmosfæren. Dersom det norske folk hadde klart seg med å spise vegetarmat, hadde vi ikke hatt CO₂-utslipp fra tamme husdyr, men siden

folk flest spiser og føler trang til kjøtt for å få et fullverdig kosthold, trengs husdyr.

Det er behov for litt basiskunnskap. Bare flermaga dyr, som f.eks. ku, kan leve av og vokse på gras. Det kan ikke gris, ei heller mennesket, som begge er enmaga. For at gras skal bli menneskemat, trengs altså flermaga dyr. Det er en gammel erkjennelse. Når et flermaga dyr, som f.eks. sau, spiser 100 karbonenheter fra gras, omdannes karbon til sju enheter metan og 93 enheter karbondioksid. Metan kommer fra dyrets avføring – som kalles husdyrgjødsel – mens CO₂ også kommer ut i form av pusten fra dyra samt fra produktene.

Poenget er: Husdyrbruk basert på gras er karbonnøytralt. Enten graset råtnes eller spises av ei ku, gir det samme CO₂-virkning i atmosfæren.

Steinar Gullvåg (A) [15:17:26]: Transportsektoren står for om lag 30 pst. av de norske klimagassutslippene. Prognosene sier at utslippene vil komme til å øke med ytterligere 30 pst. innen 2020. Utfordringen vi står overfor, er at sektoren i perioden fram til 2020 er nødt til å redusere sine klimagassutslipp med i størrelsesordenen 2,5–4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Jeg tror at uten en kraftig økning av jernbaneinvesteringene vil vi neppe klare å redusere utslippene så mye som det her kreves. Samtidig må vi altså redusere utslippene fra biltrafikken. Uten at vi klarer det, vil vi vanskelig kunne nå våre klimapolitiske mål, verken på kort eller på lengre sikt. Jeg er derfor glad for at flertallet i denne salen – alle unntatt Fremskrittspartiet, selvfølgelig – nå vil styrke jernbanesatsingen, og at jernbaneinvesteringene skal øke mer enn veksten i veiinvesteringene.

Dette kan bli en ganske krevende oppgave, fordi veitrafikken i dag er begunstiget av et finansieringssystem som gjør det enklere å bygge ut veier enn å bygge ut jernbane. Jernbaneinvesteringene er bundet til statsbudsjettet og er derfor mer sårbare for kostnadsøkninger og andre uregelmessigheter enn det annen infrastrukturbygging er. Dette er en utvikling som vi er nødt til å snu, om vi skal klare å sette fart i jernbaneutviklingen.

I dag ser vi at utviklingen faktisk går i motsatt retning av det vi ønsker: Veitrafikken øker mer enn kollektivtrafikken. Det skyldes selvfølgelig at vi kjører bil mer enn vi noen gang har gjort. Derfor er det tvingende nødvendig at vi nå fullt ut satses på jernbanenettet, og at vi sørger for å bygge det ut i de områdene av landet hvor effekten av en slik utbygging er størst, nemlig i Oslo-området og på begge sider av Oslofjorden.

Bård Hoksrud (FrP) [15:20:40]: Det faller saksordføreren fra SV, Inga Marte Thorkildsen, tungt for brystet at Fremskrittspartiet nok en gang er det partiet som står i fremste rekke når det må sies fra, når alle andre i sin politiske korrekthet er blinde og ingen kommer vekk fra den gjensidige hyllesten av hverandres synspunkter.

Fremskrittspartiet har foreslått over 30 kostnadseffektive, virksomme og konkrete tiltak som Norge kan iverksette for å oppfylle den Kyoto-avtalen som Norge har forpliktet seg til. For Fremskrittspartiet er det viktig at målsettinger

vi har forpliktet oss på, nås gjennom virkemidler som fungerer effektivt, at de ikke blir et verktøy som sosialistene begjærlig griper til for i enda større grad å kunne ta kontroll over våre liv og for å kunne tyne enda flere skatte- og avgiftskroner ut av den enkelte innbygger.

Thorkildsen prøvde i sitt innlegg desperat å holde liv i mytene. Hun refererte ufortrødent til klimapanelets 2 500 eksperter og forskere, som i realiteten er ca. 50 forskere samt regjeringsoppnevnte byråkrater og kontrollører.

Thorkildsens holdning til forskere som er uenige med FNs klimapanel, er skremmende. I likhet med Gro Harlem Brundtlands uttalelse om at det «er umoralsk å tvile», er slike holdninger en direkte trussel mot forskning og utvikling – ja, mot vitenskapen i seg selv. Mange seriøse forskningsmiljøer verden rundt påviser i økende grad lettvintheter og politiske påstander i den argumentasjonen som avledes fra FNs klimapanelers rapporter. Når flere av dem som står fram, er pensjonerte, understreker det bare hvor farlig det er for både karriere og forskningsmidler å utfordre den politisk korrekte konsensus.

Thorkildsen viste til lederen for CICERO, som kritiserer forskeres kompetanse og omtaler dem som «spinnvillle og gale» – for deretter å medgi at han ikke kjenner til forskeren han omtaler, ei heller til hans arbeid. Dette blir for lettvinnt.

Miljø- og utviklingsminister Solheim siteres i Dagsavisen i dag på at Fremskrittspartiet og Greenpeace har poenger i sin biodrivstoffkritikk, og videre at denne debatten må bli mer nyansert. Om dette er et uttrykk for at klimadebatten også fra SVs side framover i større grad baseres på kunnskap og vitenskap enn på nærmest religiøs overbevisning, og hvor kjetteri straffes med blået, er vi svært fornøyd med det.

Senere i dag skal vi votere over Fremskrittspartiets over 30 konkrete forslag til effektive, virksomme Kyoto-tiltak. Ved å støtte Fremskrittspartiets forslag vil representanten Thorkildsen få mulighet til å iverksette tiltak som betyr en forskjell.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [15:23:31]: Jeg registrerer at det er gjort noen fåfengte forsøk fra enkeltrepresentanter i Fremskrittspartiet på å overbevise om at Fremskrittspartiet faktisk har en klimapolitikk. Jeg tror at man skal slite lenge for å klare å overbevise folk om det, selv om Fremskrittspartiet prøver å skyldes på andres manglende evne til å forstå hva vedkommende sier, fordi man kanskje kommer fra Rogaland eller et annet sted.

Poenget er at Fremskrittspartiet opptre fullstendig forvirrende. Det er nesten helt umulig å forstå hva det partiet egentlig står for, annet enn at de har som mål å vinne neste valgkamp ved å så tvil om det de karakteriserer som et klimahysteri, nemlig den forskninga som er lagt fram av 2 500 forskere tilknyttet FNs klimapanel. Omtrent 700 forskere har stått for selve forskninga. Så er den vurdert, kritisert og gått igjennom på alle bauger og kanter av til sammen 2 500 eksperter. I stedet velger man altså å hvile seg på et antall såkalte eksperter som Dagbladet delvis har avslørt må være i lomma på amerikansk oljeindustri. Andre eksperter er avslørt som ikke-naturvitere, noen har

ikke doktorgrad osv. Poenget er at man bruker all sin tid på å så tvil om det i det hele tatt er nødvendig å gjøre dette.

Man kan f.eks. velge å lytte til representanten Jan-Henrik Fredriksen fra Finnmark som sier: CO₂ er da ikke farlig, CO₂ er vi alle avhengige av for å leve, så hvorfor er CO₂ en trussel for jordas framtid? Da vil jeg bare anbefale å sjekke ut fotosyntesen – samme anbefalingen som vi for så vidt også gav til Carl I. Hagen for et par år siden, da han heller ikke forstod at dette kunne være noe problem. Problemet er jo når de menneskeskapte CO₂-utslippene kommer på toppen av det jorda er i stand til å absorbere av seg sjøl. Det får en del konsekvenser som gjør at jorda i neste omgang får enda større problemer med å klare å ta til seg denne CO₂-en. Da varmer man gradvis opp kloden, og da har vi et problem!

«Langtidsprognoser vil jeg ikke bry hodet mitt med, uansett hva det handler om, også klima», sa Carl I. Hagen til VG 28. januar 2005. Da skyldte man på vulkanutbrudd, som jo har en kjølede effekt på klimaet, og solstråling som årsak til oppvarminga.

Man kan lete med lys og lykte for å finne en eller annen unnskyldning for ikke å gjøre noe. Poenget er at partiet setter selve livsgrunnlaget til neste generasjon i fare. De gjør det med viten og vilje for å skaffe stemmer til seg sjøl, og det kaller jeg reinspikka kynisme!

Marianne Marthinsen (A) [15:26:47]: I Ketil Solvik-Olsens svar på min replikk tidligere i dag kunne man nesten få inntrykk av at han tok avstand fra Per Sandbergs uttalelser den siste tiden. I mars 2007 sendte Ketil Solvik-Olsen et spørsmål til skriftlig besvarelse til daværende miljøvernminister Helen Bjørnøy. I det spørsmålet uttrykte representanten bekymring for at videregående skoler ble oppfordret til å vise Al Gores film «En ubehagelig sannhet». Nestleder i Fremskrittspartiet, Per Sandberg, omtaler Al Gore som en stor bløffmaker og kristenfundamentalist, til alt overmål. Han spør i et nettmøte i Adresseavisen om hvor mange som vil henges i lyktestolpene hvis skrekksenarioene ikke slår til. Ja, mon det?

Når Per Sandberg omtaler Al Gore som en bløffmaker, viser han stadig vekk til at en rekke forskere har gått til sak mot Al Gore, og at britisk høyesterett nærmest har forbudt å vise filmen. For å rydde opp i det med én gang: Forskerne som Per Sandberg viser til, er en lastebilsjåfør fra Kent, og dommen som ble avsagt, falt i High Court i London, altså i en byrett og ikke i britisk høyesterett. Så det er åpenbart mer enn klimaendringer Fremskrittspartiet bør skaffe seg mer kunnskap om. Det er egentlig ikke hovedpoenget her. Poenget er hva denne dommen faktisk sier.

Det stemmer at noen av påstandene i Al Gores film ikke blir godt nok dokumentert i filmen, men det virkelig interessante i den dommen, er de punktene som dommerne finner riktige. Det gjelder bl.a. punktet om at dagens klimaendringer hovedsakelig er forårsaket av menneskeskapte utslipp, og at det er fullt mulig for styresmakter og for individer å redusere virkningene av klimaendringer. Jeg vet ikke om jeg skal le eller gråte. Her kaller man altså Al Gore for en bløffmaker, sår tvil om konklusjonene til

FNs klimapanel og etterlyser edruelighet og sannferdighet i debatten, og så unnlater man å fortelle hele sannheten om sine egne kilder. Er det disse dommerne, som slår fast at klimaendringene er menneskeskapte, som Per Sandberg vil ha dinglende i lyktestolpene?

Jeg synes egentlig det er befriende at Fremskrittspartiet avslører hva klimaproblemene dreier seg om for dem. De skal vinne stemmer på samme måte som med innvandringsmotstanden.

Jeg synes også at det var greit å høre representanten Sortevik i denne debatten klargjøre at Fremskrittspartiet ikke legger føre var-prinsippet til grunn for sin klimapolitikk.

Så vil jeg bare si helt til slutt: Etter alle disse time-ene med debatt har vi fortsatt ikke fått svar på det enkle spørsmålet: Tror Fremskrittspartiet på menneskeskapte klimaendringer, eller tror de ikke på det?

Ann-Kristin Engstad (A) [15:29:46]: Jeg er veldig stolt over at Norge er en ledestjerne internasjonalt. Vi tok lederskap under konferansen på Bali, og vårt initiativ rundt avskoging av regnskogen, med bevilgninger på 3 milliarder kr, har satt saken på den internasjonale dagsordenen. Jeg er også stolt over at veien videre er staket klart ut. I klimaforliket ligger det ambisiøse mål etterfulgt av sektorvise klimahandlingsplaner med konkrete tiltak.

Jeg er glad for at vi fikk til forliket, og Regjeringen synes det er viktig at det ikke bare er snakk om regjeringspartiene, men at det er et bredt forlik i Stortinget. Vi må sikre at politikken ligger fast, og at den følges opp, uansett valgresultater i framtiden.

Det synes å herske full forvirring i Fremskrittspartiet, og den forvirringen søker de å viderefremme. Partiets klimapolitiske talsmann, Ketil Solvik-Olsen, og partiets formann, Siv Jensen, viser til det Dokument nr. 8-forslaget som debatteres i dag, og forsøker å vise til hvordan partiet skal oppfylle Kyoto-forpliktelsene. Samtidig forsøker partiets nestformann, Per Sandberg, å så tvil om hvorvidt det i det hele tatt er et problem å løse. Partiets formann, Siv Jensen, og den energipolitiske talsmannen, Solvik-Olsen, synes nærmest parkert på sidelinja av nestformannen, Sandberg.

Under debatten om rikets miljøtilstand for knappe tre uker siden nektet Fremskrittspartiet to ganger på direkte spørsmål å svare på om de trodde at klimaendringene var menneskeskapt. De bebudet at svaret skulle komme under denne debatten; det hørte ikke hjemme under debatten om rikets miljøtilstand. Men det står like uavklart etter debatten i dag.

På grunn av sin egen forvirring forsøker altså Fremskrittspartiet å flytte fokuseringen fra hva vi skal gjøre, og hva slags tiltak vi skal sette i gang, over til om det i det hele tatt er et problem å løse. De vil vinne stemmer på klimahysteriet, og de sammenligner det med hvordan de selv har klart å framstå i innvandringspolitikken.

Jeg deler her representanten Thorkildsens syn på at dette er kynisk.

Det er ikke uten grunn regjeringspartiene er bekymret for om dette klimaforliket vil følges opp dersom vi får

et borgerlig flertall. Vil det følges opp konkret også med bevilgninger i budsjettene, eller vil det være gjenstand for forhandlinger med Fremskrittspartiet? Hva skjer om Fremskrittspartiet får innflytelse på klimapolitikken, gitt et borgerlig flertall etter valget i 2009? Det står også uavklart etter dagens debatt.

Heikki Holmås (SV) [15:32:45]: Jeg synes at debatten her i dag viser det som et stadig større flertall av landets befolkning tar inn over seg, nemlig at klimautfordringene er vår tids største og viktigste utfordring. Men det jeg tror folk ikke helt har tatt inn over seg, er at hvis Norge og EU skal nå det som er vår felles målsetting i verdensmålestokk, nemlig å hindre at klodens samlede temperaturstigning blir mer enn 2 grader, er dette bare det første skrittet på en lengre vei.

I FNs siste rapport, som ble framlagt etter at vi la fram vår klimamelding, sies det at vi er nødt til å begynne reduseringen av klimautslippene, og det må vi ha begynt med innen 2015 – og 2015 er i morgen. Det er altså kort tid til 2015. Dette kommer det til å bli knalltøft å nå, og den eneste måten vi kan klare å nå det på, er ved å få på plass en internasjonal avtale. Hvis vi ikke klarer å samle alle verdens land om dette felles målet, har vi ingen sjanse overhodet. Derfor er det deprimerende når Kristin Halvorsen kommer hjem etter Bali-møtet og sier hun har gått en runde med de andre finansministrene, for selv om verdens miljøvernministere nok har skjønnet dette, har ikke verdens finansministere skjønnet det. Men et godt bidrag er det at flere og flere erkjenner det som ble framlagt i Stern-rapporten, nemlig at det er mye billigere å gjøre tiltak nå enn å vente med det, å skyve på tiltak til framtiden. Det kommer til å bli mye dyrere. Det kommer til å ramme oss mye hardere. Derfor er dette bare et første skritt på veien mot en total omstilling av norsk økonomi og av verdensøkonomien.

Jeg vil bare komme med noen få eksempler på hvor viktig det er å tenke langt framover når vi gjør investeringer i dag.

Når det åpnes ett kullkraftverk i Kina hver eneste uke, er det slik at 30 pst. av de kullkraftverkene ikke kan ta i bruk renseteknologi. De kommer dermed til å stå og gå i 2030, i 2040 og i 2050. Når nordmenn kjøper ny bil neste år, kommer ikke den bilen til å være parkert i garasjen før om 20 år, i snitt, for den norske bilparken er i snitt omtrent ti år. Det betyr at vi er nødt til å ta kjempegrep – ikke bare de billigste grepene her og nå, slik som Fremskrittspartiet går inn for, å gjøre de billigste tingene nå, helst i utlandet, og la oss vente med de dyrere til senere – rett og slett fordi omstillingen da ikke kommer kjapt nok.

Hvis vi f.eks. ser på Oslopakke 3, som er en kjempe-svært miljøatsing, kommer den likevel til å føre til en økning i biltrafikken på 11, 12 eller 13 pst. Det nytter ikke å tro at vi skal klare å løse klimaproblemene hvis vi ikke klarer å ta store steg med en gang.

Erling Sande (Sp) [15:36:01]: Tidlegare i debatten blei eg og andre raud-grøne politikarar kritiserte for å vere tungnæme i forhold til kva som er Framstegspartiets til-

nærming til FNs klimapanel. Då tenkte eg berre – iallfall som formildande omstende, dersom tungnæme-begrepet skal gå inn i historia som merkelapp på oss – eg ville fortelje litt om kvifor vi synest det er vanskeleg å forstå kva som er Framstegspartiets verkelege haldning.

Dei som har fått med seg debatten i dag, har bl.a. høyr representanten Fredriksen og representanten Sortevik, som seier om FNs klimapanel at «aldri har så mange blitt lurt så fort av så få». Så har dei repetert sitat som går på tvers av fråsegnene i klimapanelet, bl.a. at CO₂-utslepp er ufarleg, at det ikkje er årsaka til den oppvarminga vi er vitne til, og at det er trist at vi har politikarar som brukar klimapanelet som rettesnor for politiske vedtak, osv. Blant anna seier representanten Sortevik at Framstegpartiet ikkje er dei einaste som åtvarar mot konklusjonane til FNs klimapanel. Ja, dette er heilt på tvers av det som leiaren i partiet sa frå talarstolen her, nemleg at dei tek klimautfordringane på alvor, dei tek konklusjonane til FNs klimapanel på alvor. Då må det vere lov å stille spørsmålet: Kva er det eigentleg Framstegspartiet meiner om konklusjonane til FNs klimapanel? Vi har ikkje makta å få eit klart svar på det.

I Senterpartiet har vi eit ganske greitt prinsipp, det er føre-var-prinsippet. Eg vil kort gjenta kva vi legg i det: Biletleg sett handlar det om at vi tek sjansen på å bli latterleggjorde om 50 år dersom det viser seg at vi i dag stemde for for drastiske tiltak og for drastiske strategiar i forhold til klimautfordringane – for alternativet er verre. Alternativet er at vi om 50 år blir sett på som dei politikarane som hadde tilstrekkeleg med kunnskap, som hadde dei økonomiske ressursane, og som verkeleg hadde moglegheita til å gjere effektive tiltak då ein fekk stor effekt ut av relativt liten ressursbruk. Vi kan bli sett på som dei politikarane som hadde alle moglegheitene, men som ikkje gjorde noko – viss vi ikkje gjer noko i dag. Eg er glad for at vi har eit breitt stortingsfleirtal som er villig til å gjere dei rette tiltaka.

Karin Andersen (SV) [15:39:06]: Jeg er veldig glad for det forliket som er inngått. I likhet med Inga Marte Thorkildsen er jeg enig i at det er et godt gulv som vi kan stå på, som vi ikke kan gå under, men der vi skal forbedre tiltakene framover.

Forlik og kompromiss er bra i politikken. Men jeg tror jeg har behov for å minne om at sakens natur, det vi snakker om nå, ikke handler om litt mer eller litt mindre av noe, det handler kanskje ikke en gang om ideologi og verdier. Det handler om naturlover. Naturlover er slik at de ikke lar seg kompromisse med. Hvis vi gjør noe som utløser en eller annen reaksjon i naturlovene, kan vi ikke sette oss ned med naturen ved forhandlingsbordet og si: Hei, nå får du gi deg litt, vent litt på oss, vi er ikke ferdige ennå! Det går galt. Det går galt hvis vi ikke tar naturlovene på alvor. Det er det denne saken handler om. Derfor er det en del krav vi faktisk blir nødt til å oppfylle i framtida, enten vi vil eller ikke.

Noen mener at dette vil vi ikke, eller at noen har funnet på denne saken for å ha en god politisk sak. Hvis jeg skulle ha funnet på en sak for å ha en god politisk sak,

tror jeg virkelig jeg hadde funnet på noe annet – for dette er vanskelig, det er til dels kostbart, og det er slett ikke bare populært. Vi gjør ikke dette fordi enhver kan sitte og peke ut på en millimeter hvordan det vil gå hvis vi ikke gjør det. Men at klimaet på jorda blir ødelagt hvis vi ikke gjør det, er overveiende sannsynlig, og hvis vi skal ha noen som helst ansvarsfølelse som politikere, må vi, i likhet med det også representanten Sande sa i sitt innlegg, legge føre-var-prinsippet til grunn for all vår politikk – fordi det rett og slett ikke er mulig å stanse en klimautvikling hvis den først begynner å løpe løpsk.

En korsvei som vi kommer til ganske raskt, vil være behandlingen av ny Nasjonal transportplan for årene framover. Det er en av de korsveiene der vi er nødt til å ta noen valg, der vi må greie å begynne å investere mye kraftigere i f.eks. jernbane, slik at det blir mulig i framtida å transportere både personer og gods på en mer miljøvennlig måte enn i dag. Det vil også kreve en del valg av oss som ikke bare blir populære. Det er sterke krefter som gjerne vil ha – og det er gode grunner til det – bedre veier mange steder i landet. Men som politikere er vi faktisk nødt til å sikre at investeringene kommer først og størst på de områdene der klimagevinstene er høyest. Det er en korsvei – og et politikkområde jeg gleder meg til å jobbe videre med.

Presidenten: Arne Sortevik har hatt ordet to ganger og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Arne Sortevik (FrP) [15:42:27]: I to innlegg har jeg berørt føre-var-prinsippet. I mitt første innlegg sa jeg at man kan være «farlig snar» hvis man er føre var. Eksempelen er det som i dag kommer om biodiesel, og det vi tidligere har fått, om partikkelfiltre som faktisk er skadelige.

I mitt andre innlegg sa jeg at vi ikke skal være så «føre snar» at det i ettertid kan sies om oss at aldri har så mange blitt lurt så fort av så få. Det betyr ikke at man legger til side prinsippet om å være føre var, men det betyr at man bruker det med en solid porsjon nøkternhet og forsiktighet – spesielt forsiktighet når det viser seg at det er begrunnet tvil om en del av det vitenskapelige grunnlaget som ligger i bunnen for en svært klimahektisk og klimadrevet miljøpolitikk.

Bård Hoksrud (FrP) [15:43:30]: Jeg synes det er interessant at de partiene som har inngått klimaforliket, har vært svært opptatt av at minimum to tredjedeler av kuttene skal tas hjemme. Men når man ser på forliket som er inngått, er to tredjedeler av de midlene som er satt av, så langt satt av til å brukes i utlandet.

Jeg merker meg at representanten Inga Marte Thorkildsen later som om Fremskrittspartiet er imot alt og ikke vil ta grep. Men jeg registrerer også at representanten Thorkildsen ikke vil svare på spørsmål og utfordringer fra Fremskrittspartiet, f.eks. om hvilke av de 30 tiltakene Thorkildsen mener man bør sette i verk, og hvilke tiltak hun mener ikke er gode nok i forhold til den Kyoto-avtalen Norge har forpliktet seg til. Jeg håper at representanten vil svare på hvilke tiltak hun mener er bra, og hvilke tiltak

hun mener er mindre bra eller ønsker å gå imot. Dette er gode tiltak som det burde være bred enighet om at man må gjennomføre, og da tar man også grep når det gjelder det flertallet er opptatt av, og det som ligger i klimameldingen.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [15:44:54]: Jeg registrerer at enkelte medlemmer i SV gjør et fäfenget forsøk på å være saklige i denne debatten, men de har så langt hatt dårlig gjennomslag, for å parafrasere Inga Marte Thorkildsen.

Fremskrittspartiet har altså i utgangspunktet lagt opp til en debatt om tiltak. I Dokument nr. 8-forslaget inviterer vi til en debatt om tiltak. Så ble vi allerede i saksordførens første innlegg utfordret til å diskutere vitenskap. Det har vi også gjort for å vise at det faktisk er en debatt om vitenskap der ute. Derfor er det gjort slik representanten Sortevik sier, og derfor har representanten Fredriksen siteret innlegg fra andre. Det var ikke han som benektet CO₂- og klimaeffekt, men han viste til forskere som skriver om dette, for å vise at det faktisk pågår en debatt der ute. Så har vi også vært veldig tydelige på at til tross for at det er en debatt, legger Fremskrittspartiet til grunn føre-var-prinsippet. Vi har fremmet en rekke forslag, over 30, til hvordan man skal kutte CO₂-utslipp og innfri Kyoto-avtalen. Vi hadde jo ikke fremmet de forslagene hvis vi hadde syntes hele debatten bare var tull, slik som enkelte representanter later som Fremskrittspartiet gjør.

Når det gjelder klimaforliket, er man bekymret for at hvis Fremskrittspartiet kommer i regjering, vil forliket falle. Vi vil videreføre de tiltakene vi er for, men når de seks andre partiene har valgt ikke engang å ha en samtale med oss om forliket, vil vi selvfølgelig ikke føle oss forpliktet til å videreføre det vi er imot. Når man er så bekymret for det, får man se hvor robust barnehageforliket fra forrige periode var. Det smalt ved første anledning, og det kostet ikke én kalori for noen av partene som stod bak, å bryte det.

Så har vi forsøkt å få en del avklaringer fra disse seks partiene om hva klimaforliket konkret faktisk innebærer. Hva betyr det for Kårstø 2012 og Mongstad 2014? Hva betyr det for petroleumspolitikken? Hva betyr det for klimavoteloven i 2012 og kvotetildeling etter 2012? Hva betyr det når Stoltenberg sier at man skal gjøre tiltak der de gjør mest nytte, mens alle andre i denne sal snakker om at vi skal gjøre to tredjedeler i Norge – minst? Er det ikke da en liten avstand mellom det statsministeren sier og det partiene på Stortinget sier? Hva betyr det for småkraftverk og grønne sertifikater? Hva betyr det når man sier at man skal ha 250 mill. kr til jernbane, men ikke spesifiserer om det er brutto eller netto bevilgning?

Ingenting av dette har det kommet et tydelig svar på. SV sier én ting om petroleum, Arbeiderpartiet sier noe helt annet. Og så beskylder man Fremskrittspartiet for å dobbeltkommunisere. Alle som har fulgt denne debatten, ser jo at det er en sekspartskommunisering fra de andre, fordi man ikke helt klarer å bli enige om hva man faktisk har inngått.

Statsråd Solheim tok opp at Fremskrittspartiet bare påpeker manglene. Det er jo fordi vi er den eneste kritiske røsten som har hatt en alternativ politikk, og da ønsker vi

jo å påpeke hvilke tiltak som ikke virker, for å få en debatt rundt det.

Truls Wickholm (A) [15:48:15]: Det ble for fristende å ta ordet etter representanten Hoksrud, som snakket om de flotte klimatiltakene til Fremskrittspartiet. Vi kan jo nevne noen av dem her: bygge moderne, effektive, sikre og miljøvennlige veier. Veier i seg selv er neppe miljøvennlige, det handler jo i tilfelle om hva slags biler vi skal kjøre på dem. Der har Regjeringen gått inn for Transnova og andre ting for å utvikle en mer miljøvennlig bilpark. Når Fremskrittspartiet skriver «effektivisere og optimalisere dagens jernbanenett» i sine forslag, er det jo i tilfelle bare jernbanenettet i seg selv som skal være effektivt og godt. For vi vet jo fra tidligere debatter med Fremskrittspartiet at de har foreslått å kutte opptil hele og halve delen av det som heter statlig kjøp av kollektivtransport fra NSB, noe NSB igjen har sagt vil bety at man må legge ned hele lokaltogtrafikktilbudet i Oslo. Da hjelper det jo lite at man har et effektivt og godt jernbanenett i bunnen, når man ikke har råd til å kjøre noen tog på det.

Slik er det hele veien med Fremskrittspartiets gode tiltak. Man skal ha lavere avgifter som stimulerer til en raske utskifting av bilparken. Fra 1990 til 2005 har utslippene fra bilparken økt med 25 pst. Samtidig har bilene blitt mer moderne, mer effektive og sluppet ut mindre. Det har allikevel altså blitt mer utslipp totalt sett. Mer veier, mer biler, som Fremskrittspartiet her legger opp til, vil også til slutt gi økte utslipp, hvis Fremskrittspartiet ikke greier å tenke nytt, greier å tenke på en måte å redusere biltrafikken rundt de store byene på, og også å satse på å ha vogner som kan gå på dette effektive kollektivtransportnettet, ikke bare å investere i det.

Så vil jeg til slutt også si til representanten Sortevik at jeg finner det ganske interessant at et av Fremskrittspartiets forslag er å ha skatte- og avgiftslettelser som stimulerer til bruk av alternativt drivstoff. Hvorfor advarer da representanten Sortevik så sterkt mot biodrivstoff, som jo nettopp kan sies å være et alternativt drivstoff? Fremskrittspartiet har jo ikke her tatt avstand fra biodrivstoff, at det er noe de ikke vil satse på. Snarere tvert imot ønsker man å oppfordre til mer bruk av alternativt drivstoff. Alle er enige om at biodrivstoff er et alternativt drivstoff.

Presidenten: Ketil Solvik-Olsen har hatt ordet to ganger og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [15:51:19]: Jeg synes forrige innlegg var et typisk eksempel på hvordan man prøver å fordreie Fremskrittspartiets politikk for å svartmale det vi står for, istedenfor å ta det vi sier, på alvor.

En artikkel fra forskning.no henviser til to forskningsrapporter publisert nylig om at biodrivstoff i dagens teknologi og dagens form ikke er en klimaløsning, fordi det tar fra 17 til 420 år å få produksjonen av biodrivstoff til å bli klimanøytral i forhold til det fossile brennstoffet man erstatter. Derfor ønsker Fremskrittspartiet at ja, vi skal satse på el, hydrogen, biodrivstoff etc., men man må gjøre det

på en miljøvennlig, forsvarlig måte, der symbolikken med å innføre biodrivstoff ikke blir det viktigste, men effektene man får ut av det. Derfor har Fremskrittspartiet sagt at forskning på andregenerasjons biodrivstoff er viktig, der man bruker avfall fra f.eks. matproduksjon, og ikke slik som i dag, der Regjeringen med dette forliket faktisk går inn for å bruke maten til verdens fattige for å få bilene sine til å gå. Det synes jeg er uforutsvarlig.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [15:52:37]: Bård Hoksrud utfordret meg med hensyn til hva som er bra med Fremskrittspartiets politikk, og hva som er dårlig. Jeg har brukt mye tid i dag på å si hva som er dårlig med at Fremskrittspartiet prøver å unngå at folk flest skal mobiliseres til å kreve en offensiv politikk fra partiene i denne sal, og gi oss mot til at vi skal kunne klare å ta de grepene som er nødvendige for å redde livet på kloden.

Så til spørsmålet om Fremskrittspartiets holdning konkret til det som ligger i klimameldingen og i klimaavtalen.

Det er klart at det er et hovedproblem at Fremskrittspartiet ikke ønsker å tallfeste hvor store nasjonale kutt vi skal ta. Det er et stort problem at Fremskrittspartiet ikke ønsker at vi skal ha sektorvise klimahandlingsplaner, som går inn sektor for sektor og tallfester omtrent hvor store kutt vi skal ta, og også sier noe om hvilke virkemidler vi skal bruke. Hvis Fremskrittspartiet finner ut at det er en god idé at vi skal gjøre noe på én sektor, f.eks. på transportsektoren, er det et veldig stort problem at de i neste omgang vil si at vi skal bruke masse penger på å subsidiere f.eks. bensin, slik at norske forbrukere – i hvert fall i valgkampen – kan få kjøpt bensin til 8 kr pr. liter, som vi vet forurenser mye.

Så vil de bruke masse penger på å bygge ut veiene, også i sentrale strøk, og så vil de ikke bruke noen regulerende virkemidler, for det vet Fremskrittspartiet er et upopulært virkemiddel. Og det er Fremskrittspartiet pr. definisjon imot.

Så har Fremskrittspartiet noen ålreite forslag. De er villige til å se på elektrifisering av sokkelen, ser jeg. Det er jo interessant, og jeg håper at Fremskrittspartiet vil fortsette å stå på det.

De har forslag om at vi skal ha lavere bilavgifter når det gjelder miljøvennlige alternativer. Det er jeg helt enig i, men samtidig må vi sørge for å skru opp avgiftene på de bilene som forurenser mye, f.eks. på SUV-er og andre typer bensinlukende biler.

Fremskrittspartiet har forslag om thoriumkraftverk, som vi er helt uenig i. Dette vil dra veldig mye forskningsmidler som vi i dag trenger til ny fornybar energi til energieffektivisering og -økonomisering, over på noe som bare skaper et enda større miljøproblem.

De har forslag om å bygge ut f.eks. Vefsna. Det er vi også helt uenig i. Vi må sørge for å ivareta noe av det som virkelig er verdifull og utrydningstruet norsk natur.

Man kan gå inn og se på enkeltelementer i Fremskrittspartiets forsøksvise klima- og miljøpolitikk som er bra, men poenget er at man stiller spørsmålsteget ved hele grunnlaget for å gjøre det. Spørsmålet er hvorfor Fremskrittspartiet i det hele tatt gidder å la seg presse gjennom

dette til å prøve å utvikle noe som skal virke troverdig, når de egentlig ikke mener at vi trenger å gjøre det. Men det er selvfølgelig for å prøve å ri to hester samtidig – som vanlig – for at det skal være umulig å angripe dem. Hvis noen tør å angripe dem, så er det synd på dem!

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sakene nr. 1 og 2.

(Votering, sjå side 2338)

Den reglementsmessige tida for føremiddagsmøtet er snart over, og presidenten vil gjere framlegg om at vi avbryt møtet no, og at nytt møte blir sett kl. 18.

– Det er vedteke.

Møtet slutt kl. 15.56.

Møte tirsdag den 4. mars 2008 kl. 18

President: Carl I. Hagen

Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 56)

Sak nr. 3

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Børge Brende, Gunnar Gundersen og Olemic Thommessen om å bevare Snøheimveien på Dovrefjell (Innst. S. nr. 131 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:8 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [18:01:36] (ordfører for saken): Norge er det eneste land i Europa som har intakte høyfjellsøkosystemer med villrein. Norge har derfor et stort ansvar i internasjonal sammenheng for å ta vare på villreinen og de naturlige leveområdene den er avhengig av.

Villreinbestanden ved Snøhetta er en viktig del av en unik bestand som bl.a. bare finnes ved Snøhetta og i Rondane. Den skiller seg genetisk fra annen rein i Norge. Bestanden ved Snøhetta har siden 1970-tallet variert fra mellom 1 500 til 2 500 dyr.

Den 23. mars 1999 vedtok Stortinget å opprette et nytt skyte- og øvingsfelt for Forsvarets avdelinger på Østlandet, Regionfelt Østlandet i Åmot kommune. Stortinget vedtok samtidig at Hjerkinnskytefelt skulle nedlegges, og at området skulle tilbakeføres og inngå i det utvidede vernet av Dovrefjell.

Regjeringen Bondevik II opprettet i 2002 Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark, som omfatter området rundt Snøheim. Dette er Norges største verneområde. Bondevik II-regjeringen opprettet i 2003 også Dovre nasjonalpark, samtidig som Rondane nasjonalpark ble utvidet. Sammen med nasjonalparken Dovrefjell-Sunndalsfjella og Rondane sikret Bondevik II-regjeringen dermed et høyfjellsområde fra Sunndalsfjellene i nordvest til Ringebu-fjellet i sørøst. Dette gir det største sammenhengende verneområdet i Europa der villrein lever.

Som følge av nedleggelsen av skytefeltet hadde Forsvaret ikke lenger behov for Snøheim. Den 3. mars 2005 bestemte daværende miljøvernminister Knut Arild Hareide at Den Norske Turistforening på gitte vilkår skulle få over-

ta Snøheim og gjenåpne den som turisthytte. Et av vilkårene var at veien inn til Snøheim skal fjernes som ledd i tilbakeføringsprosjektet for skytefeltet. Etter nedleggelsen av skytefeltet er det igangsatt et stort naturrestaureringsprosjekt med mål å tilbakeføre området til mest mulig naturtilstand. Hensynet til villreinstammen og dens leveområde på Dovrefjell er et sentralt element i begrunnelsen for prosjektet.

Det er et stort lokalt engasjement i denne saken. Kommunene Dovre, Folldal og Oppdal søkte om adaptiv forvaltning av Snøheimveien den 5. mars 2007, noe Miljøverndepartementet avsto i juli 2007.

Fylkesordføreren i Sør-Trøndelag, Tore O. Sandvik fra Arbeiderpartiet, henvendte seg i august 2007 til miljøvernministeren med anmodning om å utsette vedtaket om stenging av Snøheimveien, og at NINA får i oppdrag å sette i gang et femårig forskningsprogram for villreinstamme, vei og friluftsliv i området.

Kristelig Folkeparti er opptatt av at beslutninger skal fattes på grunnlag av kunnskap og faglige vurderinger. Det foreligger mye generell kunnskap om bl.a. villrein og forstyrrelser innhentet fra andre fjellområder. Kristelig Folkeparti mener innhenting av spesifikk kunnskap fra områdene rundt Snøheim og Snøhetta vil kunne bidra til et bedre beslutningsgrunnlag, og det vil også kunne bidra til å dempe konflikter. Kristelig Folkeparti mener derfor det bør gjennomføres en kartlegging av villrein, friluftsliv og næringsutvikling basert på ulike scenarioer ved tilbakeføring av Hjerkinns-anlegget. En slik kartlegging bør bl.a. ta for seg villreinenes arealbruk, trekkveier og beite og effekter av inngrep. Det er svært viktig at kartleggingen og kunnskapsinnhenting starter raskt, slik at vi kan bruke tidsrommet fram til utgangen av 2012 til å måle effektene av tilbakeføringen av skytefeltet, inkludert effekten av veien.

Kristelig Folkeparti er glad for at det er et flertall i komiteen som har sluttet seg til Kristelig Folkepartis merknader knyttet til gjennomføring av et slikt kartleggingsprosjekt. Det er mange kollegaer i denne sal som har sagt til sine velgere at de skal jobbe for at veien skal bestå. Jeg beklager at regjeringspartiene ikke kan være med på et forslag som er likelydende med den merknaden de er med på. Men det er flertall i denne sak for å innhente kunnskap. Det regner jeg med at Regjeringen merker seg, og at en gjennomfører flertallets politikk på dette området.

Asmund Kristoffersen (A) [18:06:44]: Energi- og miljøkomiteens medlemmer har i denne perioden gjennom reiser fått innsyn i hvordan andre nasjoner, både i Afrika og i Amerika, utøver sin vernepolitikk og kombinasjonen av bruk og vern. Det har vært nyttig.

Jeg mener vi i Norge kan være stolte av den måten vi etter hvert har kombinert stadig økende vern av naturområder med en begrenset og kontrollert bruk.

Nedleggelsen av Hjerkinnskytefelt gav nye muligheter for nye naturverngevinster i området. En meget omfattende og høylydt aktivitet kunne reduseres til nærmest null, og grunnlaget var lagt for det som skulle bli Norges største verneområde.

Det hører også med i dette bildet at nettopp i dette

området kan den lokale forvaltningen av naturområdene og naturverdiene stå som eksempel på god forvaltning for andre steder, både for statens forvaltning og for lokal forvaltning. Dette henger også sammen med de historiske kjensgjerningene, nemlig at befolkningens livsgrunnlag opp gjennom tidene har vært uløselig knyttet til en balanse mellom bruk av naturen og vern av naturen. Det samme har vært lagt til grunn for en skånsom tur- og fritidsaktivitet for lokalbefolkning og tilreisende. Det er bl.a. på dette grunnlag at vi skal forstå det usedvanlig brede og sterke engasjementet for fortsatt lokal forvaltning, og i denne sammenheng ønsket om å opprettholde den omstridte Snøheimveien på 14 km inn i verneområdet.

Det er ingen grunn til å legge skjul på at vi står i et dilemma mellom lokalsamfunnet og regionens sterke ønske om å opprettholde Snøheimveien og anbefalingene fra Norsk institutt for naturforskning, NINA, om fjerning av veien.

Det er ikke tvil om de vilkår som Bondevik II-regjeringen ved miljøvernminister Knut Arild Hareide la til grunn for gjenåpning av Snøheimhytta. Et av disse vilkårene var nedleggelse av veien, gjennomført i to faser fram til utgangen av 2020. Bak dette lå åpenbart hensynet til villreinen og mulighetene for at veien vil forstyrre tilbakeføringen av området til mest mulig naturtilstand.

Det har bl.a. fra lokalt hold blitt reist innvendinger mot at veien og meget strengt regulert ferdsel der skulle ha noen uheldig innvirkning på villreinsens videre gode utvikling og tilpasning i området. En voksende villreinstamme, selv under Forsvarets bokstavelig talt støyende aktiviteter på og omkring skytefeltet, skulle tilsi at konklusjonene ikke er så åpenbare som mange hevder.

I Norge har vi fått en mer og mer kunnskapsbasert forvaltning. Jeg, og flertallet, mener at en bør foreta ytterligere kartlegging og kunnskapsinnhenting, og bruke den tiden en har før veien eventuelt skulle legges ned, til nettopp å vurdere og studere effekten av veien. Poenget må jo være villreinsens ve og vel, og ikke om det er en vei eller ikke i området.

Jeg er derfor tilfreds med at miljøvernministeren i sitt brev til Stortinget av 23. november 2007 varslet at han vil se nærmere på henvendelsen fra fylkesordføreren i Sør-Trøndelag, som ber om at vedtaket om nedleggelse av veien blir utsatt, og at det gjennomføres forskning som kan avklare eventuelle effekter på villreinstammen. Miljøvernministeren varslet så i brevet at han vil komme tilbake til dette prosjektet.

Dette synes jeg er en klok og pragmatisk holdning til en konflikt som kan få en god løsning.

Hanne Dyveke Søttar (FrP) [18:11:07]: Jeg synes det er bra at Snøheimveien blir satt på kartet igjen, men jeg hadde håpet at saken skulle bli ferdig i dag. Det tror jeg dessverre er å håpe på for mye.

Det er et stort lokalt, til dels nasjonalt, engasjement rundt bevaring av veien, og jeg tror nok ikke at dagens vedtak vil gjøre engasjementet mindre. Kommunene rundt nasjonalparken har akseptert mesteparten av de kravene

som har blitt stilt, men jeg tror likevel ingen kan si seg fornøyd med dagens resultat. Det er for lite konkret.

En ting som kan synes lite vektlagt i debatten, er det faktum at det har gått vei inn i området i mange generasjoner. Allerede i 1834 var veien inn til foten av Snøhetta avmerket på kart. Dette viser at veien i skytefeltet ikke bare er et resultat av Forsvarets virksomhet, men at veien faktisk har vært brukt i over 150 år.

Det betyr også at man ved en fjerning av Snøheimveien vil fjerne en godt innarbeidet adkomst som altså har bestått lenge.

Adkomstene går mer eller mindre parallelt, og det er nok ganske naturlig at da den nye veien kom på 1950-tallet, var det den som ble brukt, og ikke den gamle. Standarden var bedre på den nye, og den gamle har ikke blitt vedlikeholdt i det hele tatt siden den nye ble åpnet.

Dovre kommune har i et av sine notater sagt at rettighetsforholdene knyttet til veien må utredes, og da med bakgrunn i at den faktisk er så gammel som den er. Jeg synes Dovre kommune her er inne på noe vesentlig som også må sees på som en del av helheten.

Fremskrittspartiet ønsker å overlate alle delene av forvaltningen av veien til Dovrefjellrådet eller til Dovre kommune når Forsvaret ikke lenger har behov for å disponere den. Vi synes det er riktig, da Dovre kommune som lokal planmyndighet selvfølgelig vil ha respekt for området, og at kommunedelplanen for Hjerkinns skytefelt på alle måter er i tråd med Stortingets forutsetninger som ble lagt i vedtaket om nedleggelsen av Hjerkinns skytefelt i 1999.

I Adresseavisen den 8. februar i år uttalte Arbeiderpartiets fraksjonsleder, Asmund Kristoffersen, at det er liten tvil om at det er et flertall på Stortinget for å bevare veien. Men han sier også at det ikke er vanlig å gjøre stortingsvedtak som instruerer egen regjering.

Vel, hvis jeg ikke har tatt helt feil, så er det faktisk en av Stortingets oppgaver. Hvis Stortinget sier til Regjeringen at veien skal bevares, så skal veien bevares, verre er det ikke. Jeg har et håp, og jeg oppfordrer selvfølgelig alle til å votere for det de mener er riktig i denne saken, uansett partitilhørighet, slik at vi får et vedtak som dokumenterer dette flertallet.

Helt til slutt: Jeg vil med dette fremme Fremskrittspartiets forslag i saken, men vil samtidig be om at voteringen blir lagt opp slik at vi kan stemme for forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti subsidiært.

Presidenten: Representanten Hanne Dyveke Søttar har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Peter Skovholt Gitmark (H) [18:14:13]: Denne striden går tilbake til et Dokument nr. 8-forslag som er reist av Høyre, gjennom våre representanter Brende, Gundersen og Thommessen, om en over hundre år gammel vei. Det er litt pussig å se at stridens kjerne er 14 km vei som tre kommuner, nemlig Dovre, Folldal og Oppdal, har søkt om å beholde i sin varetakt fram til 2020. Like fullt har de fått et nei fra statsråden, selv om det var 15 000 underskrifter i deres nærmiljø som ønsket denne veien tilbakeført til kommunene.

La meg bare si at det ble fattet viktige vedtak her i 1999. Da et skytefelt ble lagt ned og et annet opprettet, gav det en mulighet for at Den Norske Turistforening overtok hytten på Snøheim. Det var en utmerket mulighet til å få flere mennesker til å bruke vår fantastiske natur, og det var en stor seier for både miljø og friluftsliv generelt. Ingen må være i tvil om at Den Norske Turistforening gjør en utmerket jobb med å tilrettelegge for både friluftsliv, rekreasjon og naturopplevelser. Det var også grunnen til at nettopp de overtok Snøheim.

I det hele er norsk friluftsliv en svært viktig kilde til både trivsel, helse og naturkunnskap, og det er en del av hvem vi er som nordmenn. Da er det viktig at Stortinget fatter vedtak som gjør at vi i størst mulig grad kan bruke vår natur, men på en skånsom måte. Det ble bl.a. gjort gjennom den forrige regjeringens tilrettelegging for langt flere nasjonalparker. Dovrefjell–Sunndalsfjella nasjonalpark ble opprettet i 2002, og Dovre nasjonalpark ble opprettet, samtidig som Rondane nasjonalpark ble utvidet, i 2003, som to store og viktige eksempler.

Jeg skulle ønske at dagens statsråd fulgte det opp. Man vet at det ligger flere søknader om nasjonalparkstatus på statsrådets bord, men som det ikke har skjedd noe med. Det var først under tidligere statsråd Bjørnøy at man via press, bl.a. fra Høyre, i siste del av 2006 opprettet seks nasjonalparker. La meg bare synliggjøre den store forskjellen mellom dagens regjering og den forrige regjeringen. Så langt i løpet av denne perioden, altså på tre år, er det blitt opprettet seks nye nasjonalparkområder, mens det under den forrige regjeringen ble opprettet flere titalls. Jeg mener at dagens statsråd ikke kan være bekjent av det, og ber også statsråden snarest om å komme tilbake til Stortinget med proposisjoner om opprettelse av nye nasjonalparker, slik at vi bedre legger til rette for bruk av vår natur.

I den sammenheng spiller Snøheimveien en viktig rolle for at mennesker skal kunne bruke nettopp denne naturen. Hvis vi ønsker å legge til rette for fotturisme og toppturer som dagsturer i dette området, er denne veien også helt umistelig. Spørsmålet er: Hva har man å tjene på å trumfe gjennom dette vedtaket nå uten å utrede det noe som helst videre? Forslaget som ligger her fra Høyre og Kristelig Folkeparti, er i realiteten ikke noe annet enn et utsettelsesforslag frem til 2012, når endelig beslutning kan tas og man har hatt mulighet til å få fakta på bordet.

Så spørsmålet mitt er hvorfor dagens posisjonspartier, spesielt med sine politikere fra Sør-Trøndelag, Oppland og Hedmark, nå løper bort fra sine løfter som de høytidelig gav i løpet av valgkampen, og overhodet ikke har tenkt å følge dem opp i denne sal. Det synes jeg er å føre velgerne bak lyset og å drive en dobbeltmoral som Stortinget som institusjon ikke er tjent med. Vi bør forholde oss til de vedtak som er fattet, og det bør også inkludere løfter gitt til våre velgere. Dette er utvilsomt en viktig sak i lokal-miljøet i de tre nevnte fylkene, men når vi har rød-grønne politikere som øser ut av en uuttømmelig brønn av løfter, er det klart at dette er nok et løftebrudd, dessverre. Men man har ennå et par timer til av kvelden til å komme på bedre tanker og stemme for det man faktisk har sagt man er for.

Vi har to forslag i innstillingen, både et kompromissforslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti og et forslag fra Høyre, som er vårt primærstandpunkt. La meg til slutt ta opp de to forslagene jeg har referert til.

Presidenten: Representanten Peter Skovholt Gitmark har tatt opp forslag nr. 1, fra Høyre og Kristelig Folkeparti, og forslag nr. 3, fra Høyre, som er inntatt på side 3 i innstillingen.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [18:19:51]: I 2003 oppretta Bondevik-regjeringa Dovre nasjonalpark, samtidig som Rondane nasjonalpark ble utvida. Sammen med nasjonalparkene Dovrefjell–Sunndalsfjella og Rondane sikret man dermed det største sammenhengende verneområdet i Europa der villreinen lever.

Det er igangsatt et stort naturrestaureringsprosjekt med mål å tilbakeføre området mest mulig til naturtilstand. Hensynet til villreinstammen og dens leveområde på Dovrefjell er et sentralt element i begrunnelsen for prosjektet.

Norge er det eneste landet i Europa som har intakte høyfjellsøkosystemer med bestander av villrein. Derfor er det et norsk hovedansvar i internasjonal sammenheng å ta vare på villreinen og de naturlige leveområdene den er avhengig av. På hjemmesida til Norsk institutt for naturforskning, NINA, kan vi lese:

«Norge er fjellandet, villreinen er fjelldyret. Ingen arter i norsk fauna kan som villreinen speile landets oppvåkning etter siste istid. Dessuten har villreinen og Europas befolkning en felles historie som er over 30 000 år gammel. Villreinen kan derfor sies å være en av Europas fremste kulturbærere. Det er av den grunn både spennende og skremmende at det er vi i Norge – som de eneste europeere – som kan bringe historien videre. Våre gjenværende villreinbestander i fjellområdene fra Dovre og sørover er imidlertid stort sett små og oppdelte. Mange av villreinområdene har gjennom det siste hundreåret blitt sterkt påvirket av tunge tekniske inngrep fra blant annet vannkraft-, vei- og jernbaneutbygging, og områdene er i dag utsatt for press fra en rekke ulike brukerinteresser som hytteutbygging, turisme og samferdsel. Forvaltningen av både villreinen som art og villreinens leveområder er derfor komplisert og involverer mange ulike aktører.»

Et eksempel på hvor komplisert dette er, får vi med denne saken. Vi ser at det er et stort lokalt engasjement for bevaring av Snøheimveien. Aksjonen «Bevar Snøheimveien» har samlet inn mer enn 15 500 underskrifter. Fylkesordfører Tore O. Sandvik har anmodet om å utsette vedtaket om stenging av Snøheimveien, og at NINA får i oppdrag å sette i gang et femårig forskningsprogram på villreinstammen, vei og friluftsliv i området.

Et lite tilbakeblikk: I forbindelse med planlegginga av nedleggelsen av skytefeltet ble det grundig drøftet hva som skulle skje med Snøheim og veien fra Hjerkinntil turisthytta. Etter en omfattende behandlingsrunde og en samlet vurdering bestemte Bondevik II-regjeringa – som altså Peter Skovholt Gitmarks parti var en del av – ved daværende miljøvernminister Knut Arild Hareide i brev av 3. mars

2005 at Turistforeninga på gitte vilkår skulle få overta Snøheim og gjenåpne den som turisthytte. Vilkårene var:

- Den aktuelle bygningsmasse ved Snøheim skal overdras til Den Norske Turistforening som skal istandsette anlegget til tradisjonell turisthyttedrift innenfor rammen av nasjonalparkens bestemmelser og formål. De kulturhistoriske verdiene ved anlegget skal ivaretas på best mulig måte.
- Framtidig driftskonsept for Snøheim skal legge til grunn at det kun blir sommerdrift. Dette innebærer at turisthytta skal være stengt om vinteren og våren fram til sommersesongen av hensyn til dyrelivet i området og særlig ut fra ønsket om å reetablere arealene innenfor skytefeltet som vinter- og vårbeite og kalvingsområde for villreinen. Spørsmålet om utvidet åpningstid skal senere vurderes i lys av erfaringene med og kunnskapen om villreinenens bruk av områdene omkring Snøheim, særlig innenfor det nåværende skytefeltområdet.
- Framtidig driftskonsept for Snøheim skal ikke forutsette at det etableres ytterligere turisthytter i nasjonalparken.
- Veien inn til Snøheim skal fjernes som ledd i tilbakeføringsprosjektet for skytefeltet. Den Norske Turistforenings eventuelle bruk av veien for transport av materialer mv. i forbindelse med ombygging av Snøheim må avklares direkte mellom foreninga og Forsvaret.

Samlet sett skulle disse vilkårene bidra til å redusere de negative konsekvensene som en reetablering av Snøheim som turisthytte kunne få for målsettinga om å bringe skytefeltet tilbake til naturtilstand og dermed skape et bedre grunnlag for en bærekraftig villreinstamme på Dovrefjell. Beslutninga om å nedlegge veien var dermed ett av flere viktige elementer i en samlet vurdering og en sentral del i et kompromiss mellom bruk og vern. DNT har akseptert at Snøheim kan drives som turisthytte uten Snøheimveien.

Nå skal vi likevel innhente spesifikk kunnskap fra områdene rundt Snøheim for å få et enda bedre beslutningsgrunnlag. Det skriver regjeringens partiene i innstillinga i merknads form. Forhåpentligvis kan dette også bidra til å dempe noen av de konfliktene som vi har fått høre om i løpet av debatten hittil. Det skal gjennomføres en kartlegging av villrein, friluftsliv og næringsutvikling basert på ulike scenarioer ved tilbakeføring av Hjerkin-anleggene. En slik kartlegging bør, som vi skriver i innstillinga, bl.a. ta for seg villreinenens arealbruk, trekkveier, beite og effekter av inngrep. Det er viktig at kartlegginga og kunnskapsinnhentinga starter raskt, så vi kan bruke tidsrommet fram til utgangen av 2012 til å måle effekten av tilbakeføringa av skytefeltet, inkludert effekten av veien.

Presidenten: Presidenten har gleden av å informere Stortinget om at det stadig blir mer teknikk i denne gamle bygningen. Nå har vi til og med fått talerlisten på de to store skjermene. Det har kommet i dag.

Inger S. Enger (Sp) [18:25:13]: Miljøvern er viktig. Det krever ulike ressurser og koster penger. Men å bruke

20 mill. kr på å grave vekk, eller fjerne, Snøheimvegen, er et ganske unyttig tiltak. Vi er mange som mener det. Det er nevnt her at det er 15 000 som har skrevet under på at Snøheimvegen skal bevares, og det er også mange som ikke har fått mulighet til å gjøre det. Dette strider rett og slett mot sunn fornuft. Tilbakeføring er faktisk også et nytt inngrep, og pengene, de 20 mill. kr, skal det nok ikke være vanskelig å finne nyttig bruk for.

Dagens miljøvernminister har arva denne saken fra forrige regjering, og har lojalt fulgt opp de synspunktene daværende statsråd Hareide kom med. Hareide bestemte at turisthytta Snøheim kunne bestå, men at vegen dit inn skulle fjernes.

Jeg vil minne om at denne saken har vært behandla i Stortinget en gang før. Det er riktignok lenge siden. Men i St.meld. nr. 11 for 1998-1999 om regionalt skytefelt, som også omhandler nedlegging av skytefeltet på Hjerkin, står det:

«Graden av tilbakeføring til opprinnelig tilstand må avklares i samråd med de parter som har interesser i området. En kan for eksempel anta at enkelte parter ønsker å beholde veier, installasjoner med videre til sivil bruk.»

Jeg er kjent med at Dovre kommune som lokal planmyndighet ikke har deltatt i noen prosess verken med Miljøverndepartementet eller andre statlige organer for å få til en form for «kompromiss» om arealbruken i skytefeltet og framtidig bruk av Snøheimvegen. I min forståelse er dette i strid med Stortingets intensjon ut fra det jeg nettopp siterte.

Kommunen har naturligvis som planmyndighet utarbeida en kommunedelplan for Hjerkin-området, og der angis det at det skal utarbeides en reguleringsplan for Snøheimvegen og nærliggende områder. Formålet i kommunedelplanen er å opprettholde vegen for regulert ferdsel inn til dagens nasjonalparkgrense, som går ca. 2 km fra Snøheim. Det mener jeg er veldig bra, og i parentes bemerka er det en parallell til slik det foregår på Glitterheim. For øvrig stiller kommunedelplanen svært strenge krav når det gjelder tilbakeføring av området rundt Snøheim.

Flertallsmerknadene i dagens sak er med på å underbygge dette. Jeg merker meg at flertallet understreker at det er viktig å innhente spesifikk kunnskap fra områdene rundt Snøheim, og at det vil bidra til et enda bedre beslutningsgrunnlag.

Flertallet sier videre at det bør gjennomføres en kartlegging av villrein, friluftsliv og næringsutvikling basert på ulike scenarioer ved tilbakeføring av Hjerkin-anlegga. En slik kartlegging bør bl.a. ta for seg villreinenens arealbruk, trekkveger, beite og effekter av inngrep.

I tillegg understreker flertallet i komiteen betydninga av at kartlegging og kunnskapsinnhenting må starte raskt, slik at en kan bruke tidsrommet fram til utgangen av 2012 til å måle effekten av tilbakeføring av skytefeltet, inkludert effekten av vegen.

Dette er i utgangspunktet god og betryggende lesning. Jeg må kanskje tilføye at hvis noen er i tvil om dette, har Senterpartiet arbeidet så godt de kunne for at Snøheimvegen skal bestå. Som sagt var dette god og betryggende lesning, men uttalelser i media fra politisk ledelse i stats-

rådens stab i Miljøverndepartementet har dessverre i den siste tida bidratt til å så tvil om departementets intensjon i den videre oppfølging av saken. Jeg vil derfor understreke at det er nødvendig at statsråden klargjør hva som menes. Er det sikkert at veien er åpen til utgangen av 2012? Kan vi som mener at Snøheimvegen bør bestå, være trygge på dette? Statsrådets svar her i dag vil være avgjørende for hva jeg skal stemme. Det vil nok også være retningsgivende, i hvert fall for vårt parti, og kanskje også for hvordan andre partier forholder seg i denne saken.

Gunnar Kvasheim (V) [18:30:28] (komiteens leder): La meg starte med å fremme Venstres forslag.

Dette er en merkelig sak. Den startet i snøheimen og havnet i tåkeheimen! Det er en merkelig sak fordi den startet med et krystallklart og godt begrunnet vedtak. Bondevik II-regjeringen, ved miljøvernminister Hareide fra Kristelig Folkeparti, besluttet at DNT skulle få overta Snøheim og gjenåpne den som turisthytte. Ett av vilkårene som ble satt, var at veien til Snøheim skulle fjernes. Det var et kompromiss med ja til hytte og nei til vei. Hadde det vært slik at veien skulle beholdes, er jeg temmelig sikker på at Bondevik II-regjeringen ville konkludert med at en ikke ville gjenåpne stedet som hytte.

Vedtaket var faglig godt begrunnet. Det forelå en NINA-rapport som viste at fjerning av veien vil øke andelen av kvalifisert villmark og ha betydning for reinen. Det bekreftes også av det brevet som komiteen har fått fra Miljøverndepartementet i forbindelse med behandlingen av denne saken. I tillegg understrekes det at en vellykket gjennomføring av prosjektet vil kunne bli et utstillingsvindu for norsk naturvernpolitikk.

Det er ikke slik, som f.eks. Kristelig Folkepartis representant sa, at en trenger en grundig gjennomgang av dette. Dermed indikerer hun at partiets egen statsråd ikke hadde foretatt det da denne saken ble avgjort av Bondevik II-regjeringen. Det var et kompromiss som bygde på en nøy naturfaglig vurdering som ble foretatt. Jeg synes det er helt uforståelig at en nå begrunner de forslag som foreslås i dag, med at det er behov for å innhente mer informasjon.

Dessuten understrekes det tydelig at verdien av å innhente informasjon i en tid hvor dette området er under tilbakeføring, er sterkt begrenset. Høyre, som har fremmet et forslag om at vedtaket om å fjerne veien skal omgjøres, har ikke engang tid til å vente og å innhente informasjon før de gjør kuvending i forhold til det de var med på i egen regjering.

Hva dagens regjeringspartier mener er det helt umulig å forstå av den innstilling som er lagt fram. Det spenner fra Inga Marte Thorkildsen, som i hele sitt innlegg argumenterer sterkt for at veien skal fjernes, til Senterpartiet, som sier at fjerning av veien strider mot all sunn fornuft. Slik blir det når man i regjering skal forene de to motpolene i norsk vernepolitikk, nemlig SV og Senterpartiet. Senterpartiet vil ha vernepause og var irritert på den forrige regjering som førte en offensiv vernepolitikk.

Hva mener så statsråden om dette? Det er det mulig å stille seg undrende til. Brevet som komiteen har fått fra Miljøverndepartementet, er på to sider med en tett pakket,

god begrunnelse for at veien skal fjernes. Det er to sider med god begrunnelse for det vedtaket som Bondevik II-regjeringen fattet. Det er to sider med god begrunnelse for at dette kan bli et prosjekt som blir lagt merke til utover landets grenser. Så ender det opp med to linjer til slutt hvor en sier en vil se nærmere på det innspillet som er kommet fra fylkesordføreren i Sør-Trøndelag.

Dette er meget uheldig, fordi det skaper usikkerhet rundt denne saken, hvor det forelå et klart og godt begrunnet vedtak. Jeg forstår ikke at en statsråd som har sagt at han er lei av å rydde opp etter gamle miljøsynder fra tidligere regjeringer, her nuller ut et avbalansert, godt miljøstandpunkt og skaper full usikkerhet i tiden framover. Når en hører hvordan representantene fra Senterpartiet ønsker å bruke dette og nærmest truer sin egen statsråd i dag ved å stemme imot sin egen regjering hvis de ikke får det som de ønsker, så vet en hva som er målet for dem som nå ønsker å innhente mer informasjon.

Jeg tror statsråden mener det som Venstre mener. Han har i dag en god anledning til å manne seg opp og gi uttrykk for et klart synspunkt og dermed unngå å sette i spill en viktig sak som det var tatt en avgjørelse i.

Jeg har også lyst til å understreke det negative i at en sak kan gjenåpnes på denne måten. Det betyr at en undergraver betydningen av andre vernevedtak og indikerer at det er muligheter for omkamp hvis en bare mobiliserer lokale aktører og gjør slik som en her har gjort, å spille på den splid som åpenbart er i Regjeringen i denne typen spørsmål.

Presidenten: Representanten Gunnar Kvasheim har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Erik Solheim [18:35:35]: La oss ikke i denne smule uenighet i denne saken glemme at det i utgangspunktet jo er en gladsak, at Forsvarets virksomhet på Hjerkin nedlegges. Et stort, betydelig friluftsområde, et av de aller største vi har i hele Sør-Norge, frigjøres og kan helt eller langt på vei tilbakeføres til sin naturlige tilstand. Det er en svær, flott, fin ting som, uansett den lille uenighet om faktisk en liten flik av dette, nemlig veien, må bli stående. Vi må ikke glemme det.

Den legendariske Ringebu-ordføreren Erik Winther snakket om at en må få ut småsteinen av skoene. Med det tror jeg han mente at det faktisk er ganske flott å gå innover der, og den lille irritasjonen som noen da måtte føle, er som småstein i skoene å regne i et svært og flott område. Det må være utgangspunktet.

Så har Norge – en annen del av utgangspunktet – et helt særlig ansvar for å ta vare på villreinen. Det ansvaret tar Regjeringen alvorlig. Etableringen av et villreinsenter på Hjerkin er et synlig bevis på dette. Det er en del av vårt internasjonale miljøansvar, men det er også noe av det flotteste dyrelivet som finnes i Norge. Det gir – uansett konklusjonen på selve veispørsmålet – en mye større mulighet til å ta miljøansvar.

Så er det riktig, som representanten Kvasheim sa, at det Bondevik II-regjeringen her kom fram til, åpenbart var et kompromiss. Det gikk ut på at en skulle åpne for at Den

Norske Turistforening skulle få overta Snøheim. Det var et kompromiss mellom bruk og vern. Men det hører med til historien, når man blåser seg opp til ganske betydelige høyder over andre, at det var nettopp representanter for Bondevik-regjeringen som ønsket å nulle ut det kompromisset som Bondevik-regjeringen fant, og brakte saken inn i Stortinget. Jeg sier ikke det med ironi – bare litt ironi – men det gjør i hvert fall at vi kanskje bør dempe gemyttene noe i denne saken.

Komiteens flertall mener at innhenting av spesifikk kunnskap fra områdene rundt Snøheim vil kunne bidra til et enda bedre beslutningsgrunnlag, og de mener også at det kan bidra til å dempe konflikter. Flertallet mener derfor at det bør gjennomføres en kartlegging av villrein, friluftsliv og næringsutvikling basert på ulike scenarioer ved tilbakeføringen av Hjerkin-anleggene. En slik kartlegging bør bl.a. ta for seg villreinens arealbruk, trekkveier, beite og effekter av inngrep. Det gir ingen mening å gjennomføre hele denne utredningen dersom konklusjonen er gitt på forhånd. Derfor er jeg enig i det som ligger i forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti, at man kommer tilbake til Stortinget for endelig beslutning i denne saken på basis av den informasjon som dette betydelige arbeidet med innhenting av mer kunnskap, medfører. Det forhindrer ikke at jeg personlig er meget skeptisk til varig trafikk på denne veien, og mener at det er meget sterke grunner for at den bør stenges. Men det er ikke noe galt og negativt i kompromisser, tvert imot mener jeg at det er en ganske stor og fin ting at vi evner å inngå kompromisser i Norge. At det inngås kompromisser mellom det lokale engasjement som har vist seg i denne saken, og det betydelige verneansvaret som vi har, at vi nå får dette utgreid mye, mye bedre, og at vi med mer detaljkunnskap får sett på i hvilken grad dette har innflytelse på villreinens bevegelser og liv, må bare være av det gode.

Men la meg likevel, siden noen av representantene tar litt av i motsatt retning, slik jeg ser det, bare minne om at Norsk institutt for naturforskning sier at en opprettholdelse av veinettet

«vil medføre en permanent fortsettelse av hovedskadevirkningene som Forsvarets aktiviteter har påført dyrelivet i området, og vil med stor sannsynlighet kunne forsterke denne virkningen ved overføring til almen og mer ukontrollert sivil bruk. En tilbakeføring av faste inngrep i form av veger, vil øke andelen av kvalifisert villmark i området betydelig. I tillegg vil sanering av Snøheim ha klar positiv betydning for reinen på lang sikt. Dette vil sikre tilbakeføring av reinens leveområde og tilhørende kvaliteter som tilsvarer tilstanden før etableringen av skytefeltet. Herunder vil en på lang sikt kunne påregne en økning i bæreevnen på 10–15 pst.»

For å oppsummere mener jeg at det er all mulig grunn til å være kritisk og skeptisk til åpning av dette veiområdet. Det er gode grunner til at hensynet til villreinen tilsier at veien bør stenges for trafikk, men det er også alle mulige gode grunner til å inngå det kompromisset at dette blir grundig utredet, og at man da kommer tilbake med en endelig konklusjon i 2012.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hanne Dyveke Søttar (FrP) [18:40:56]: Jeg må si at jeg ble litt mer rolig etter at jeg hørte statsråden i dag, men jeg vil bare ha en bekreftelse på det som ble sagt. I det nevnte brevet står det at de «indre 4 km av veien skal frigis i løpet av fase I og er planlagt fjernet innen utgangen av 2012».

Betyr det at de tankene blir lagt på is til den utredningen er ferdig?

Statsråd Erik Solheim [18:41:19]: Det betyr at vi må få en grundig utredning av alle disse forholdene, og at man parallelt med det ikke gjør noe som forhåndsbestemmer konklusjonen på den utredningen. Det gir ikke mening å gjøre et svært utredningsarbeid med å se på alle sider ved dette, og så trekke konklusjonen på forhånd.

Olemic Thommessen (H) [18:41:48]: Jeg takker også statsråden for et meget avklarende innlegg.

Det er en tilbakeføringsprosess, eller en oppryddingsprosess, for å si det på godt norsk, i hele området, som innebærer planmessige inngrep rundt selve veikonstruksjonen. Jeg ber om at statsråden bekrefter at han, når han nå formodentlig gir en beskjed, og jeg regner med at den kommer ganske snart, også gjør det klart at det betyr at de inngrep som dreier seg om selve denne veistrekningen, tas ut av de planene som foreligger – altså at veien skal være, skal vi si, mulig operativ dersom man skulle komme til slike konklusjoner i 2012.

Statsråd Erik Solheim [18:42:42]: Jeg har ikke nå full oversikt over alle detaljer i dette, men det gir ikke mening å be forskere og andre om å utrede og se på alle sider ved dette og se på i hvilken grad veien har en vesentlig betydning for villreinen, hvis man har bestemt på forhånd hva konklusjonen skal være. Den må være åpen. Svaret er vel da ja. Man kan ikke gjøre irreversible endringer på forhånd.

Gunnar Kvasheim (V) [18:43:25]: I det brevet som Miljøverndepartementet har sendt til komiteen, argumenter man over to sider for at veien fjernes. Så sier statsråden avslutningsvis på to linjer at man skal komme tilbake til denne saken etter at den er nærmere vurdert. Er det det statsråden i dag gjør i Stortinget? Kom han tilbake til saken etter at den er blitt nærmere vurdert, og konkluderer med at ja, det skal skapes usikkerhet om vedtaket om å fjerne veien står ved lag, fordi det nå skal startes et femårig utredningsprosjekt, hvor utfallet er helt åpent. Da har han altså beveget seg langt i forhold til det som står i brevet til komiteen, og det er en dramatisk ny vending i en viktig miljøsak – ikke en bitte liten miljøsak. Jeg stiller meg sterkt undrende til det miljøvernministeren sier i brevet til komiteen om at det har svært begrenset verdi å innhente ny informasjon i en tid da dette området er under rehabilitering, og dermed forstyrre den normale aktiviteten, når han kom til at det er en så genial løsning i en vanskelig sak for Regjeringen.

Statsråd Erik Solheim [18:44:36]: Kompromisser er nesten aldri geniale. Det har et langt liv lært meg. Veldig ofte er det slik at det å blåse i lutt og fanfarer ikke er noe man gjør etter kompromisser, men ofte er et kompromiss den mest fornuftige løsningen i en sak.

Det vi kommer fram til her i dag, er, slik jeg ser det, et kompromiss mellom mitt og Venstres ønske om et størst mulig verneområde med minst mulig inngrep, og det jeg registrerer her fra mange i Oppland, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal, og fra et bredt flertall i Stortinget, et ønske om mer kunnskap om dette, mer kunnskap om hvordan vei, biltrafikk og flere mennesker i området virker inn på villreinen. Man ønsker mer kunnskap før en endelig beslutning blir tatt. Det at man da kommer fram til et kompromiss mellom verneviljen, som Venstre og SV absolutt definitivt har, og andres interesser, ser jeg ikke på som noe negativt. Det er noe vi bare kan være stolte av.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [18:45:48]: Jeg synes statsråden har vært rimelig klar, men vi må bare få fjernet enhver tvil: Kan statsråden nå garantere at denne saken vil bli framlagt for Stortinget slik at Stortinget kan ta beslutningen, så det ikke bare blir slik at statsråden, etter å ha fått kunnskapen, tar en beslutning som blir stående uten at Stortinget får lov til å si noe mer i denne saken?

Statsråd Erik Solheim [18:46:08]: Hvis Ketil Solvik-Olsen kan garantere at jeg er miljøvernminister i 2012, skal jeg garantere tilbake at det skal skje!

Gunnar Kvasheim (V) [18:46:35]: Dette er en gledens dag, innledet statsråden innlegget sitt med. Jeg synes han var vesentlig bedre da han leste fra brevet fra Miljøverndepartementet – men det er nå så. Der står det nemlig at verdien av å tilbakeføre dette området er stor når det gjelder natur, og når det gjelder dyreliv. Det står også at dette vil være et tilbakeføringsprosjekt som vil kunne vekke internasjonal oppmerksomhet og interesse. Frykter ikke statsråden at dagens regjering skaper usikkerhet om dette området, og at det vil føre til det motsatte, nemlig at man vil undres over om denne regjeringen vil videreføre den forrige regjeringens politikk for disse viktige naturområdene?

Jeg har også lyst til å utfordre statsråden når det gjelder hvilken overføringsverdi dette kan ha for andre saker. Innebærer dette at det er fritt fram for nye omkamper og i andre vernesaker bare det tjener den store kunst å inngå gode kompromiss, noe som synes å være overordnet for miljøvernministeren?

Statsråd Erik Solheim [18:47:41]: Uten å være overdreven polemisk, men siden representanten gjentar og gjentar at vi endrer det Bondevik-regjeringen gikk inn for, så la meg minne om at det her er en saksordfører fra Kristelig Folkeparti. Det var stortingsrepresentanter fra Høyre som brakte saken inn for Stortinget. Så dem det inngås kompromisser med, er iallfall Bondevik-regjeringens representanter i saken – så det er sagt.

For øvrig er jeg enig i at det å føre dette området tilbake

til sin naturtilstand i så stor grad som overhodet mulig, er kjempeviktig. Det står og faller ikke bare med denne lille saken. Derfor startet jeg med å si at dette er en fantastisk, gledelig og flott ting, helt uavhengig av hva man mener om Snøheimvegen. Å få skytefeltet vekk og få dette området i så stor grad tilbake er strålende. Så hadde jeg gjerne sett at vi her i dag hadde avsluttet debatten om Snøheimvegen ved å stenge den, men jeg ser ikke noe stort problem ved at vi inngår dette kompromisset, som har bred tilslutning i Stortinget, og som det er et sterkt ønske om i lokalsamfunnet. Vi får nå utredet nærmere om Kvasheim og jeg har rett, eller om andre har rett.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

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

Per Roar Bredvold (FrP) [18:49:08]: Det er en litt trist dag i dag for dem som kjemper for å bevare Snøheimvegen på Dovrefjell. Fremskrittspartiets forslag om å omgjøre vedtaket om fjerning av Snøheimvegen faller dessverre, ser det ut til. Så får vi se hva som skjer i 2012.

Som tidligere yrkesaktiv offiser har jeg vært på Hjerkinns forbindelse med min jobb mange ganger, og jeg kjenner området, naturen, dyrelivet og Snøheimvegen rimelig godt. Jeg tror ikke at det å beholde denne veien på ca. 14 km, til stor glede for mange brukere som ellers hadde hatt problemer med å bruke naturen her, på noen måte vil skade dyrelivet eller naturen generelt i dette store naturområdet.

Mens Forsvaret var på Hjerkinns, var det stor militær aktivitet, ikke bare av norske, men også av utenlandske mannskaper. De brukte alle Hjerkinns som et godt sted å øve, og området gav muligheter for bl.a. skyting med store og små våpen og bruk av små og store kjøretøy. Det gav muligheter for store øvelser av forskjellig lengde. Til og med bombefly fikk øve her. Til tross for all denne aktiviteten, viste det seg at dyremengden var stor og voksende. Det så ikke ut som om dyrene lot seg nevneverdig plage av alt bråket til sine tider. Rein og moskus gikk side om side med krigende soldater. Samtidig var det ordinær jakt på den tiden av året da dette var lov.

At man etter at Forsvaret har trukket seg ut, skal bruke store økonomiske midler, kanskje 20 mill. kr, på å fjerne en vei som er der og har vært der i snart 200 år, er for meg vanskelig å forstå. Det er greit og ikke minst bra at det ryddes opp etter Forsvaret, og at mest mulig går tilbake til slik naturen en gang var. Men å fjerne denne veien og dermed også fjerne livskvaliteten for noen blir totalt feil. Når dette også er imot kommunen og lokaldemokratiets ønske, blir «feilgrep» det ordet som står igjen. Derfor må veien bestå, slik at området kan brukes av alle.

Torstein Rudihagen (A) [18:51:39]: Eg er enig med Erik Solheim i at dette er ein gladdag, fyrst og fremst i forhold til det enormt viktige vernetiltaket som ligg bak. Dessutan blei eg litt dobbelt glad da eg hørde Erik Solheim klargjorde det som ville bli oppfølginga av denne saka, etter ei noko vag innstilling.

Rett nok oppfattar eg kanskje at Erik Solheim og eg har ulike syn på kva som bør bli konklusjonen i denne saka, men vi er iallfall einige om at det no bør vere ein prøveperiode fram til 2012, der ein innhentar nødvendig kunnskap om konsekvensane for villreinen dersom Snøheimvegen består. Da understrekar eg det som Solheim sjølv sa, at da bør ikkje konklusjonen vere gitt på førehand. Da kan det like gjerne bli den eine som den andre konklusjonen.

Som det er referert til i forslaget og i innstillinga, er Dovrefjell–Sunnalsfjella nasjonalpark Noregs største verneområde. I hop med Rondane er dette det største verneområdet i Europa der villreinen lever. Med avviklinga av skytefeltet på Dovre er leveforholda for villreinen blitt betydeleg forbetra. Det er det som er det store og viktige tiltaket som vi er einige om, og som folk busette i regionen rundt òg er einige om. Det overordna er å sikre det biologiske mangfaldet og det økologiske natursystemet.

Da må eg seie at når dette blir gjort, kvifor må da Snøheimvegen, som i denne samanhengen sannsynlegvis har minimal betydning for villreinens overlevingsmoglegheter, fjernast? Eg trur eg må bruke same orda som Solheim gjorde da han refererte tidlegare oppsynsmann i Ringebu og ordførar Erik Winther: Skal vi få folk med oss og få forståing for ei sak, må vi fjerne småstein i skorne. Med det meiner ein: Når vi har fått forståing for at det er nødvendig å ta det store grepet å verne det området, kvifor da kome med forslag og tiltak av bagatellmessig art som rett og slett provoserer fram det motsette?

Fjerning av Snøheimvegen er eit slikt tiltak som skapar irritasjon. Det er faktisk 15 500 som har skrive under på at dei vil bevare Snøheimvegen. Det må da bety noko. Vi kan ikkje arrogant oversjå det og seie at den fylkeskommunen og befolkninga som her reagerer, ikkje veit. Folk i regionen har gjennom heile historia levd både av og med naturen, og dei har sjølvsagt inga interesse av å øydeleggje naturen – heller ikkje reiselivsnæringa, som ikkje har noka interesse av å sage av den grønne greina som dei sjølve sit på.

Derfor er eg veldig glad for at Solheim i denne debatten har klargjort kva som vil bli oppfølginga av Snøheimvegen-saka i tida framover, så får vi kome tilbake til det i 2012.

Thore A. Nistad (FrP) [18:55:02]: På Dovre har reinsdyra levd med riksveier, europaveier, jernbane, panservogner og lavtflyvende bombefly i alle år, og dyrestammen har bare økt. Dette er det storsamfunnet som har ordnet med. Men nå når militæret forsvinner, er det plutselig det lokale bygdemennesket som betraktes som en mulig skadevolder i fremtiden. Storsamfunnet og miljøforvaltningen fratar oss bygdefolket retten til å bestemme i vår egen bygd.

Vi sier at vi vil ha folk i bygdene. Vi vil styrke lokaldemokratiet, sier vi. Vi vil ha lys i vinduene, som det så kjekt heter i senterpartisjargongen, men hva gjør man? Jo, man overkjører lokalbefolkningen ved enhver anledning.

Bygdefolket trengs for å bevare naturen. Det bærer galt av sted hvis vi glemmer følelser og verdier, og praksisen til bygdefolket som lever i pakt med naturen og landskapet i bygda. Respekt og nyansert innsikt i lokalbefolknin-

gens potensial som naturforvaltere er i liten grad til stede i miljøforvaltningens verdigrunnlag og praksis.

Miljøforvaltningen og de såkalte miljøtilhengerne betrakter oss bygdemennesker i stor grad som skadevoldere, og de fratar oss retten til selv å bestemme over egen bygd. Slik er det dessverre i sak etter sak når det gjelder noe som er for bygda.

Til slutt kunne det være litt morsomt å komme med en liten spydighet. Det har vært snakk om småstein i skoene her. Småstein får en når en går på en grusvei, som denne veien er i dag. Kanskje vi skulle asfaltere denne veien etter valget i 2009.

Thomas Breen (A) [18:57:22]: Jeg hadde egentlig skrevet et knakende godt innlegg som jeg nå må legge til side etter å ha hørt på debatten her.

Aller først er jeg glad for presiseringen fra miljøvernministeren. Han sier nå klart at vi skal ha et forskningsprosjekt, og at veien skal bestå inntil det er klart. Det er nettopp det de tre kommunene søkte om. Det er ingen av de kommunene som søkte om varig vern av veien, slik som enkelte prøver å framholde det. Det er heller ikke slik som Fremskrittspartiet sier, at aksjonsgruppen ønsker en varig verning av veien. Tvert imot har de stått på kommunens linje og ønsket kunnskap rundt det.

Så er det også slik at veldig mye av det opprenskningsarbeidet som gjøres, må fortsette. Det kan vi ikke stoppe. Det er også slik at storparten av veiene i området skal bort. Så det er en del ting som på en måte er litt unyansert i debatten, synes jeg.

Bare for å ta en litt kort historikk som et lite svar til representanten Skovholt Gitmark: Det var de lokale som initierte utvidelsen av Rondane nasjonalpark. Det var de lokale kommunene som ønsket nasjonalpark rundt Snøhetta-området og Sunnmørsfjella. Det har da heldigvis gått i orden med lokal forvaltning. Det var ikke gitt at det skulle gå lett. Det var mye støy tilbake lokalt i alle de åtte kommunene og fire fylkeskommunene da prosjektet begynte. Men i arbeidet med å få på plass en forvaltningsplan har det gått seg til, slik at alle kommunestyrene har fått en felles forståelse av nytten av vern. Det er også slik at alle åtte kommunestyrene har sluttet fullt opp om den forvaltningsplanen som nå er vedtatt. Det er også en forvaltningsplan som Miljøverndepartementet har skrytt mye av.

Bare som en digresjon kan jeg si at Rondane nasjonalpark fortsatt ikke har noen helhetlig forvaltningsplan – det er statens ansvar – og den har stått der siden 1968. Så det er ikke alltid slik at lokal forvaltning og lokalbefolkningen ikke gjør jobben sin. Jeg tror det er derfor vi fikk det voldsomme engasjementet rundt Dovrefjellplataet med over 15 000 underskrifter. Det er flere underskrifter i den kampanjen enn det bor folk i de tre kommunene som søkte om en adaptiv forvaltning. Så det har vært et voldsomt engasjement, og det er veldig bra. Jeg tror ikke jeg har sett det samme engasjementet i det området siden det var diskusjon om nedleggelse av gruven og hva vi skulle bruke anlegget der til. Den gangen kom det 5 000 miljøvernerne og skulle marsjere opp på Snøhetta i protest mot spesiallagringsavfall. Det var midt i reinkalvingen. Så vi har

alle av og til noe å lære. Det er referert til Erik Winther. Jeg skal ikke være med på å gjøre ham til en stor profet i dag, men han har virkelig mye å fortelle alle og enhver om villreinforvaltning. Mye av den kunnskapen han har bygd opp fra midt på 1970-tallet og fram til nå, har han overført til de fire forvaltningsansvarsområdene for de fire villreinstammene i området. Det er en stor lokal stolthet over hvordan vi har forvaltet villreinstammen vår, og jeg tror ingen av disse kommunene ønsker et vedtak i denne saken som går ut over villreinen. Derfor ønsker man også et forskningsprosjekt.

Olemic Thommessen (H) [19:00:49]: Godt naturvern handler om tillit. Vi har tidligere i dag, i seks stive klokke-timer, hatt debatt om miljøvern, om klima, om de virkelig store spørsmålene som kloden står overfor.

Hva handler egentlig de om? Jo, de handler om oppslutning i befolkningen, de handler om oppslutning i demokratier som gir signaler om hvor man vil hen. Da må man ha *kunnskap om*, og man må ha *tillit til*. *Kunnskap om* skaffer vi oss ganske langsomt og sikkert, mer og mer. *Tillit til* handler om at man står overfor et politisk system der man føler man blir lyttet til, og der man føler at man er en del av en helhet.

I lokalsamfunnene, som vi snakker om nå, er det et genuint ønske om kunnskap. Det er et genuint ønske om å ta ansvar, og jeg mener også at kommunene nørdest i Gudbrandsdalen så absolutt har tatt ansvar gjennom sin medvirkning både til verneplaner, kommunedelplaner og på annen måte. Det er intet i den måten de arbeider på, som skulle tilsi at man ikke har tillit når det gjelder å styrke den lokale forvaltningen. Da er det svært positivt at statsråden ved denne korsvei velger å lytte, velger å strekke ut en hånd og gi tillit. Det vil bli lagt merke til, og det vil styrke bevisstheten rundt miljøvern på en god måte.

Vi snakker om små samfunn, noen få tusen innbyggere i hver av disse kommunene. Det er faktisk, tror jeg, pr. i dag 15 000–16 500 som har undertegnet. Det betyr at det er mennesker med friluftsinnteresser langt, langt utover disse kommunene som har engasjert seg.

I disse kommunene dreier miljøvernet seg om mye mer enn bare spørsmål om – jeg hadde nær sagt – friluftsliv, eller de fuglene eller de reinsdyrene som er der. Det dreier seg om forutsetningene og rammebetingelsene for kommunenes eksistens. Da er det viktig at vi i de planprosessene som gjennomføres, bringer inn kompetanse i en bredere horisont enn jeg mener vi gjør i dag.

Vi ser også at en diskusjon om verneplanen rundt Rondane nasjonalpark kommer til å bli neste korsvei. Så ser vi at økonomiske interesser, friluftsinnteresser i mer – hva skal jeg si – idrettslig forstand har en nokså liten basis i kompetanse i forhold til de organene som har utredet dette på forhånd. Det bør vi gjøre noe med.

Selv om jeg gjerne skulle hatt et endelig vedtak om Snøheimveien i dag, leser jeg dette som en gledens dag, idet jeg har tillit til at statsråden vil gjennomføre det han har signalisert, og at vi nå altså får en utsettelse av inngrepene på Snøheimveien frem til 2012.

Hans Frode Kielland Asmyhr hadde her overtatt presidentplassen.

Ola Borten Moe (Sp) [19:04:05]: Jeg vil begynne med å understreke tilfredshet med det svært klargjørende innlegget som miljøvernministeren kom med. Vi er selvsagt svært glade for at det kom.

Så er det viktig å si at det er veldig synd hvis dette skal gjøres til et spørsmål om man er for eller imot villrein. Jeg tror også at miljøvernministeren var veldig klok da han sa at i det store bildet er det stor grad av enighet. Det er enighet om at det skal brukes mange hundre millioner kroner på å rydde opp etter Forsvarets aktivitet. Det er enighet om at man skal tilbakeføre det aller meste av veisystemet. Det er kun denne veistubben det er snakk om. Ellers er det som sagt stor grad av enighet om at forholdene for villreinen skal forbedres betydelig.

Det kan heller ikke være noen tvil om at forholdene for villreinen må bli langt bedre i framtiden, uansett løsning for denne veistubben, når Forsvaret avvikler sin aktivitet, når man tar bort den forurensningen som har foregått gjennom tiår, og når man fjerner en stor del av veinettet. Derfor er det veldig synd at representanten Kvasheim bruker denne anledningen til å øke konfliktnivået, til å skape en større avstand mellom den følelsen man sitter med lokalt, og det behovet Kvasheim har for å markere egen politikk.

Nettopp det faktum at det var Kristelig Folkeparti og Høyre som reiste dette spørsmålet, viser at det ikke er et enkelt svar knyttet til hva som er godt miljøvern, og hva som ikke er det. Jeg har tvert imot lyst til å si at jeg tror at for veldig mange i dette området er det nettopp kjærligheten til området, kjærligheten til naturen og ikke minst til villreinen som gjør at man er interessert i tilrettelegging for at man skal kunne komme inn og kunne dra glede av området. Det er derfor, tror jeg, så mange har engasjert seg. Hvis denne veien forsvinner, vil det f.eks. bli sånn at det blir vanskelig å komme seg inn på dagstur, og det vil gjøre Snøhetta, nasjonal fjellet, utilgjengelig. Det fjellet som er nærmest myteomspunnet i norsk kultur, vil det ikke lenger være mulig å besøke for folk som ikke er spreke.

Nå skal vi inn i en utredningsjobb, og det er viktig ikke å trekke konklusjonen på forhånd. Det er jeg enig i, og jeg ønsker også at det legges til grunn for den bestillingen Miljøverndepartementet skal gjøre avtale om når de retter seg mot forskningsinstitusjoner.

Tore O. Sandvik refererer til NINA. Vedkommende som har vært sterkest involvert i villreinforskning der, Per Jordhøy, trakk seg fra et prosjekt som Børge Brende var styreleder i, «Villreinfangsten som verdensarv», i protest mot at forslaget ble fremmet. Det synes jeg det er greit å utfordre på (presidenten klubber), nettopp fordi det virker å være fagmiljø (presidenten klubber) som har tatt klart stilling til hva som skal være svaret. Jeg forventer (presidenten klubber) at vi legger et åpent sinn til grunn også der.

Presidenten: Presidenten minner om den reglementsmessige taletiden.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [19:07:54]:

Dette er en sak som engasjerer lokalt, det har vi visst. Det er også en sak som engasjerer i denne salen, det har denne debatten vist.

Representanten Kvasshheim hadde i sitt innlegg en liten visitt til meg. La meg gjøre det klart for representanten Kvasshheim: Miljøvernminister Knut Arild Hareide gjorde et godt arbeid i 2005 da han fattet sitt vedtak ut fra det faktagrunnlaget som fantes i 2005. Men vi har altså i dag i seks timer sittet og diskutert en annen sak og faktagrunnlaget der. Når det viser seg at det faktagrunnlaget vi brukte i 2005 og har brukt tidligere, er fra andre områder i Norge hvor vi har villrein, og ikke eksplisitt dette, ønsker Kristelig Folkeparti å innhente kunnskap om villreinenens levekår i dette området, for så å bruke den i det videre arbeidet.

Jeg har også lyst til å kommentere representanten Breens innlegg i forhold til opprettelse av nasjonalparker, særlig Dovre. Jeg synes det var en meget spesiell tilnærming. Det er ikke tvil om hvilken regjering som opprettet Dovre nasjonalpark. Det var Bondevik II. Men jeg synes at vi nå skal løfte blikket litt og gjøre denne saken til det den dreier seg om, at vi nå ønsker å innhente ny kunnskap for så å komme noen steg videre.

Statsråden bekrefter i sitt innlegg at han ønsker å følge flertallets merknader om å iverksette en kartlegging. Det er meget hyggelig, for jeg tror at i litt vanskelige saker er det bare gjennom kompromisser at vi kan komme videre. Derfor vil Høyre og Kristelig Folkeparti omgjøre sitt forslag til et oversendelsesforslag, med den tiltro til statsråden at han vil følge opp, og at vi vil få oss forelagt saken i høstsesjonen 2012. Forhåpentligvis vil noen av oss sitte her da, og vi skal være beredt til å ta debatten om den videre utvikling av denne veien.

Presidenten: Representanten Line Henriette Holten Hjemdal har da gjort om forslag nr. 1 til et oversendelsesforslag.

Thomas Breen (A) [19:10:42]:

Bare til det siste først: Jeg prøvde ikke å så tvil om at det var Bondevik II-regjeringen som vedtok opprettelsen av nasjonalparken. Mitt poeng var at det var et ekstremt sterkt lokalt engasjement for å få det til. Det var en ti års jobb i forkant som lå i bunnen av Bondevik II-regjeringens vedtak. Det var mitt poeng.

Det var et par ting jeg ikke rakk å si i mitt første innlegg. Det ene er at jeg vil be ministeren om at man ikke bare fokuserer på villreinen når man nå lager et mandat for et forskningsprosjekt, men at man har en større helhet i forhold til miljøaspektet med vei eller ikke. For en ting som har blitt hevdet fra kommunene, er at hvis man fjerner veien, vil det være enklere å nå Snøhetta's fire topper fra andre områder enn fra Hjerkins. Det vil bety at vi får en kanalisering av ferdsele som er annerledes enn i dag. Det er også grunn til å tro at mye av den vil komme fra Drivdalsiden eller Fokstumyrene, fordi det er enklere å gå den veien. I Drivdalen er det en stor konsentrasjon av moskus, som har en del problematikk rundt seg, spesielt fordi det er mye løvskog der. Det er ikke helt ufarlig. Bredvold

snakket om at mennesker og moskus har gått side om side. Jeg vil ikke anbefale det. Det er rett og slett veldig farlig. Men det jeg lurer på, er om en kan utforme mandatet for forskningsprosjektet litt bredere enn bare til å gjelde villreinen, at man også ser på kanalisering av ferdsel, for det har vært suksess i Rondane for forvaltning av villreinen. Det var det ene poenget.

Det andre poenget er at jeg registrerer at Venstre er storfornøyd med det kompromisset som ble inngått mellom Bondevik II-regjeringen og Den Norske Turistforening, selv om det var et klart brudd på det flertallet i Stortinget hadde vedtatt i forbindelse med St.meld. nr. 11 for 1998-99. Der stod det eksplisitt at det som kom til å skje med veien, skulle ha en lokal politisk forankring. Det skjedde ikke, og det er nok grunnlaget for det ekstreme engasjementet rundt Dovrefjellplatået da saken kom opp. Jeg registrerer at Venstre synes det er en helt all right måte å jobbe på. Det er godt å vite for velgerne ute at flertallsvedtak i Stortinget trenger vi egentlig ikke å følge.

Gunnar Kvasshheim (V) [19:13:14]: Dagen i Stortinget i dag startet med behandlingen av klimameldingen, som Fremskrittspartiet var en av de få som var fornøyd med. Der har Venstre bidratt til å videreutvikle politikken, slik at vi har en klimapolitisk plattform som Fremskrittspartiet ikke er så godt fornøyd med. Dagen avsluttes med en miljøsak hvor Bondevik II-regjeringen gjorde et vedtak som Fremskrittspartiet ikke var fornøyd med, men som får et utfall, slik miljøvernministeren i dag formulerte det, som Fremskrittspartiet er blant dem som er mest fornøyd med.

Det er et viktig poeng at det vedtaket Bondevik II-regjeringen gjorde, var godt faglig begrunnet, og at det var et kompromiss. Det var altså det statsråden sa han burde gjøre i slike saker: tillegge ulike hensyn vekt. Denne beslutningen stod alle de tidligere regjeringspartiene bak og fulgte lojalt opp mens en satt i regjering. Derfor deler jeg miljøvernministerens undring over at Kristelig Folkeparti og Høyre inntar et annet standpunkt når de ikke samarbeider så tett med Venstre og sikrer en god miljøpolitikk i regjering. Jeg ser ingen god begrunnelse for det Høyre og Kristelig Folkeparti har gjort, men jeg registrerer at de har skiftet standpunkt.

Så registrerer jeg også i dag at Senterpartiet har gjennomført en knipetangsmanøver som har satt miljøvernministeren i en vanskelig situasjon, hvor han må konkludere i strid med det som åpenbart er hans oppfatning, og han skaper full usikkerhet på et område hvor det var en viktig avklaring.

Så sier Ola Borten Moe at nå skal det utredes uten at en trekker konklusjonen på forhånd. Men det er jo ingen tvil om hvem som har regissert det vi nå er vitne til. Jo, det er de som er helt sikre på at de vet i dag at veien bør bli værende, og blant dem er Inger S. Enger, som har sagt at det å fjerne veien strider mot enhver fornuft. Og så skal altså Ola Borten Moe få oss til å tro at hans parti ikke har konkludert i denne saken.

Det ble skapt tvil om den anbefalingen som er gitt fra NINA. Jeg kan da vise til at NINAs forskningsdirektor

har gjort det klart at det råd som ble gitt i 2002, står ved lag, og det rådet er at veien bør bort, fordi å ha veinettet, inkludert den strekningen det er tale om i dag, vil være å videreføre hovedskadevirkningene av Forsvarets aktivitet i dette området.

Ola Borten Moe (Sp) [19:16:24]: Jeg synes det er svært overraskende at representanten Kvassheim ikke slutter seg til det positive som ligger i at store deler av Dovre blir tilbakeført delvis til områder som er langt bedre egnet for villrein enn det som har vært tilfellet tidligere, at aktivitet opphører, og at vi totalt sett legger mye bedre til rette for villreinen enn det vi har gjort på veldig, veldig lang tid. Så er det selsagt slik at det er en avveining mellom menneskelig aktivitet og villreinens tilstedeværelse. Nå går jo også E6 over Dovre, Dovrebanelen går over Dovre, og skal man ha en fundamental tilnærming til disse spørsmålene, burde man jo ha begynt å diskutere de faktaene.

Så har jeg lyst til å si at mens jeg satt i energi- og miljøkomiteen, var jeg med lederen på tur til utlandet og så på nasjonalparkforvaltningen der. Det som kjennetegnet alle disse turene, var at de gikk pr. buss, på veier inn i nasjonalparkene. Så det at man har transportører inn i et vernet område, trenger ikke å ødelegge verneverdiene, snarere tvert imot, og jeg vil jo tro at en av grunnene til at vi var på disse turene, faktisk var at vi skulle lære og trekke til oss kunnskap om nye måter å gjøre ting på.

Så til NINA. Det er jo allerede gjort en del når det gjelder villrein og aktivitet på Dovre og Snøheim-veien, og jeg har lyst til å trekke fram et lite sitat – det er fra en rapport som er laget til Forsvaret:

«Isolert sett er ikke selve veglegemet det store problemet for reinen, men det den måtte generere av forstyrrende ferdsel. Det må påpekes at selv en stengt veg vil ha et reelt, uforutsigbart forstyrrelsespotensiale under en sivil/lokal forvaltning enn en sanert veg.»

Altså, det man er redd fra NINAs side, er ikke at veien er der, men det et eventuelt lokalt forvaltningsregime måtte finne på med hensyn til ferdsel inn i området. Det understreker ytterligere mitt poeng om at det er behov for å innhente kunnskap og på bakgrunn av den kunnskapen legge fram et forvaltningsregime som gjør at man også ivaretar villreinens interesser. Det ville i hvert fall ha vært mitt utgangspunkt. Men det er ikke jeg som skal skrive denne villreinrapporten, og det er jo Stortinget, har miljøvernministeren sagt, som skal trekke den endelige konklusjonen. Så jeg vil jo tro at den nye kunnskapen som da blir innhentet, kommer til å komme hele denne salen til gode, og så får man ta en endelig beslutning i 2012.

Statsråd Erik Solheim [19:19:37]: Bare for å kvittere ut et par av de tingene som er framkommet i slutten av debatten: Jeg skal selvfølgelig gå grundig inn på hvem som skal bes om å lage ulike rapporter om dette, som Borten Moe og Breen var opptatt av. Det er all grunn til å se på det større bildet, for det er jo det totale vern av naturverdier som vi er opptatt av.

Så har jeg lyst til på slutten av debatten kanskje å være lite grann filosofisk, eller hva man nå skal kalle det. Vi har en serie med saker som ulike kretser i Norge forsøker å bringe til en konfrontasjon mellom det en kan kalle miljøinteresser og mer tradisjonelle bygdeinteresser. Det dreier seg om rovdyr, det dreier seg om Trillemarka, denne saken – vi har mange slike saker. Jeg tror at vi alle er tjent med å forsøke å finne måter å dempe konfliktene i disse sakene på. Jeg er i hvert fall helt overbevist om at vi får gjort mye, mye mer vern hvis vi gjør det på en måte som gjør at det store flertallet av folk i Distrikts-Norge er med på dette, ser fordelene med det og ikke ulempe.

Og vi må ikke glemme hovedbildet i denne saken, trass i den lille uenigheten her. Hovedbildet er at et stort område nå på en helt annen måte er vernet. Uansett hva man mener om veien, vei er jo ikke skytefelt. Det er altså en helt fundamental forskjell på det, og det er det positive i denne saken. Dovrefjell vil på en helt annen måte være et naturområde. Men jeg føler at vi er litt i tenkeboksen, og vi bør tenke noen og hver på ikke å maksimere disse konfliktene, og vi bør tenke på hva vi kan gjøre for at en større del av Distrikts-Norge skal se fordelene med vern. Vi går inn i en situasjon hvor vi ganske sikkert må regne med reduksjoner i en del av de tradisjonelle formene for distriktsstøtte som man har drevet med i Norge, som landbruksstøtte, som følge av Verdens Handelsorganisasjon og andre tiltak. Ulike former for vern gir en stor potensiell inntektsstrøm til Distrikts-Norge framover. Det er veldig viktig for mange andre steder i Europa, og det vil nesten sikkert bli viktigere i Norge også. Og ulike former for vern er jo noe som mange er stolte av etter hvert, det gir turistinntekter og mange andre ting. Vi har nå nærmest en konkurranse gående mellom kommuner som ønsker å bli erklært som nasjonalparkkommune. Det er jo et eksempel på at vern har endt opp som noe som er positivt, noe man er stolt av, noe som kan gi inntekter, og noe som er fint og flott. Jeg er ute etter å se på hvordan vi kan få redusert disse konfliktene, som til sjuende og sist gjør både at Distrikts-Norge kommer dårligere ut økonomisk, og at vi får drevet mindre vern i Norge. Så la oss ha en idédugnad på hvordan vi kan finne fram til bedre løsninger for dette i framtiden.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 2338)

Sak nr. 4

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om endring i statsbudsjettet for 2008 under kap. 1441 Statens forurensningstilsyn post 73. Tilskudd til biloppsamlingsystemet (Innst. S. nr. 146 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 37 (2007-2008))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 2339)

Sak nr. 5

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borg-hild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen (Innst. S. nr. 123 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:24 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegg fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Første taler er Arne Sortevik, som får ordet på vegne av sakens ordfører, Per Sandberg, som har sykdomsforfall.

Arne Sortevik (FrP) [19:24:27]: På vegne av saksordføreren, Per Sandberg, skal jeg legge frem saken som gjelder representantforslag fra stortingsrepresentantene Borg-hild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen. Forslagsstillerne fremmer følgende forslag:

- «1. Stortinget ber Regjeringen pålegge drosjesentralene å lagre alle skift- og kjøredata i 10 år og gjøre disse tilgjengelig for offentlige kontrollmyndigheter.
2. Stortinget ber Regjeringen innføre en plikt for løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
3. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre forsøk med flerbilseiere.»

Komiteen har gjennomført åpen høring i sin behandling av forslaget.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, registrerer at forslagsstillerne lanserer tre tiltak for gjennomføring, uavhengig av det arbeid som er igangsatt i et samarbeid mellom flere departementer.

Samferdselsdepartementet har hatt saken til uttalelse. Departementet viser til, vedrørende lagrings- og rapporteringsplikt, at sentralene ofte eies av løyvehaverne, og at dette kan reise habilitetskonflikter som tilsier at også mer eksterne tilsyn med sentralenes virksomhet etableres. Når det gjelder tilknytningsplikt til sentral, viser departementet til at det er løyvemyndigheten, altså fylkene og Oslo kommune, som i dag bestemmer dette, og ikke minst til at slik plikt til tilknytning allerede er bestemt for de fleste byer og tettsteder. Når det gjelder igangsetting av forsøk med flerbilseiere, viser departementet til at dette allerede er tillatt innenfor gjeldende regelverk, og at flere løyvemyndigheter har praktisert dette uten at departementet har holdepunkter for at praksis har gitt brukerne av taxitjenester et bedre tilbud.

Fremskrittspartiet viser til klart uttrykt ønske om og

vilje fra drosjenæringen selv til opprydding overfor utøvere som ikke overholder lovbestemte krav eller regler og normer i den enkelte sentral.

Fremskrittspartiet understreker at næringen har et påtrengende behov for å vise både publikum og offentlige myndigheter at næringen driver god og trygg transport, gir god og trygg service og holder seg trygt og godt innenfor gjeldende lover og forskrifter.

Fremskrittspartiet understreker viktigheten av at en samlet virkemiddelpakke mot de påpekte forhold virkelig kommer, og at denne minimum omfatter bestemmelser som setter sentralene og bransjen selv i stand til å rydde opp i sine egne forhold. Fremskrittspartiet forutsetter at dette kan skje raskt.

Fremskrittspartiet viser til gjentatte påpekninger av behovet for en modernisering og total gjennomgang av de rammebetingelser drosjenæringen har. Næringen er etter vårt syn underlagt gammeldagse bestemmelser, er lite tilpasset fri næringsutøvelse og fleksibel drift i tråd med lokal etterspørsel og lokale markedsbehov. Manglende modernisering medvirker til å vanskeliggjøre en effektiv og lovlig utøvelse av yrket og rekrutteringen.

Fremskrittspartiet viser til at dette er omtalt i statsbudsjettet for 2007, av departementet selv i St.prp. nr. 1 for 2006–2007, kap. 5.10 Regulering av drosjenæringen. Den omtalen i budsjettet for 2007 viser og tydeliggjør behovet for en modernisering av yrkestransportloven, og det opplyses i dette budsjettet at departementet kontinuerlig vil vurdere tiltak.

Med henvisning til at ingen tiltak er iverksatt for å imøtekomme behovene og utfordringene bransjen selv har påpekt, tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen:

- «Stortinget ber Regjeringen iverksette en total gjennomgang av rammebetingelsene i drosjenæringen og legge frem for Stortinget på egnet måte tiltak som
- a) sikrer betryggende drift innenfor lovverket
 - b) ivaretar den fleksibilitet og markedstilpasning en fri og moderne næringsutøvelse vil ha behov for
 - c) sørger for en modernisert yrkestransportlov.»

La meg til slutt vise til at det både i høring og utenom høring har kommet en del innsigelser og kommentarer fra bransjen selv til de tre punktene i forslaget som denne saken omhandler.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte.

Truls Wickholm (A) [19:29:22]: Regjeringen har nå på bakgrunn av problemet med skatteunndragelse i drosjenæringen satt i gang et arbeid med flere av departementene for å styrke og samordne innsatsen mot lovbrudd i løyvepliktig transportvirksomhet, herunder også drosjenæringen. Det er arbeid med tiltak for å øke oppdagelsesrisikoen og gjøre muligheten for rask respons bedre, f.eks. i form av tilbakekalling av løyve eller kjøreseddel.

Regjeringen arbeider også med å bedre informasjonsutvekslingen mellom de ulike myndigheter, slik at håndhevelsen av regelverket blir mer effektiv. Ved å pålegge

skatte- og avgiftsmyndighetene opplysningsplikt overfor løyvemyndighetene dersom de får kjennskap til forhold som har betydning for det å drive drosjevirkksomhet, vil også løyvemyndighetene lettere kunne reagere med tilbakekalling av løyve. Konsekvensene av skatte- og avgiftsunndragelser for drosjeeierne vil dermed også øke når de risikerer å få løyvet tilbakekalt.

Det er politiet som forvalter retten til å kjøre drosje gjennom kjøreseddelordningen. Regjeringen arbeider også med opprettelsen av et sentralt kjøreseddelregister. Dette vil effektivisere politiets arbeid ved inndragingen og beslagleggingen av kjøreseddel. Øvrige tiltak Regjeringen arbeider med, er å samordne kontrollarbeidet når det gjelder drosjevirkksomhet, å bevisstgjøre næringen om gjeldende regelverk for tilbakekalling av løyve eller kjøreseddel og å innføre krav til taksameteret. Mange av disse tiltakene er også etterspurt av næringen selv.

Det er grunn til å være bekymret for utviklingen i drosjenæringen i noen av storbyområdene våre. Det er derfor positivt at det settes fokus på dette, også gjennom dette representantforslaget. Det er selvsagt uakseptabelt at det begås underslag, og at det unndras skatt. Men det er også viktig å huske at drosjenæringen er mangfoldig. De problemene man har i storbyene, er svært annerledes enn de problemene man har i distriktene. Det må derfor etter undertegnede mening utøves lokal styring.

Jeg mener nå at byrådet i Oslo og andre lokale løyvemyndigheter som ser denne typen utfordringer, i framtiden er seg sitt ansvar bevisst og skaper en god drosjenæring i sine områder. Det å kjøre drosje må igjen bli attraktivt – drosja må være et godt tilbud til lokalbefolkningen.

Et eksempel på en negativ utvikling er det som ble gjort i bystyret i Oslo på 1990-tallet, da byrådet foreslo å utvide antall løyver med mer enn 400. Dette ble ikke vedtatt. Det som derimot ble vedtatt, var et forslag fra Trine Skei Grande om å øke antallet drosjeløyver i Oslo med 300. Dette skjedde også i en situasjon hvor hovedflyplassen flyttet fra Fornebu til Gardermoen, og drosje ikke lenger skulle være førstevalget for reisende med fly. Så Oslo har nå over dobbelt så mange løyver pr. 1 000 innbygger som andre storbyer i Europa det er naturlig å sammenligne seg med. Dette har ført til en situasjon med dårlig inntjening for eiere og for ansatte. I tillegg har kvaliteten for kundene blitt redusert. En situasjon der drosjesjåfører ikke kan regne med å ha en normal inntekt uten å jobbe store deler av døgnet, gjør det svært vanskelig å bygge en sunn næring. Det er derfor nødvendig at Oslo kommune som løyvemyndighet gjør mer for å rydde opp i næringen i Oslo. Gjennom å være unnfallem overfor denne utviklingen mener jeg man har bidratt til at en ukultur har kunnet utvikle seg.

Oslo Transportarbeiderforening gjorde i høringen komiteen kjent med at det var gjort et arbeid for å lage et felles drosjereglement for alle drosjesentralene i Oslo. Det ble fortalt i høringen at dette kunne vært brukt for å trekke inn løyver ved brudd, og skape en ny og felles standard. Vi kan bare registrere at dette arbeidet har stått stille siden august 2007. Jeg vil komme med en innstendig oppfordring om at alle gode krefter nå bidrar til å rydde opp i den

situasjonen. Jeg tror, i motsetning til Sortevik, at løsningen på problemet ikke er mer frislipp og en friere næringsutøvelse, men at vi må ha mer kontroll og mer oppfølging for å kunne bygge en god og sunn drosjenæring i hovedstaden og i resten av landet.

Trond Helleland (H) [19:34:34]: Jeg trodde et øyeblikk at jeg hadde havnet i feil sal, nemlig i bystyresalen i Oslo, etter å ha hørt representanten Wickholms innlegg, som oste litt av frustrasjon over nok en gang å sitte i mindretall i Oslo bystyre – men jeg skal la det passere. Jeg skjønner at representanten Wickholms løsning er reguleringer, innstramminger av den liberaliseringen som har vært, og å gjøre taxi til et knapphetsgode igjen, med lange køer – med de problemer det medfører.

Høyre er i hvert fall glad for det fokuset som nå har blitt satt på fusk, juks og kriminelle forhold i drosjenæringen. Gjennom høringen knyttet til dette representantforslaget har det også kommet klart fram at næringen innser alvoret i saken, at de er innstilt på å rydde i egne rekker, men også at det er behov for klarere lover og regler for å få gjenopprettet drosjenæringens omdømme. Drosjenæringen selv ønsker endringer for å kunne ha full kontroll på taksametrene, og endringer som kan bidra til mer oversiktighet og større innsynsmuligheter. I siste nummer av fagbladet TAXI – som lå i hylla mi i dag – er det med et lite vedlegg: Etske retningslinjer for Norges Taxiforbund – det er så lite at det går an å ha i brystlomma. Det viser at næringen nå er villig til å utøve selvjustis, og at det nå er et sterkt fokus nettopp på å hindre lignende situasjoner som de vi har sett i Oslo.

Samtidig varsler Regjeringen en gjennomgang av regelverk og lover knyttet til drosjenæringen. Et bredt flertall i komiteen viser til at Samferdselsdepartementet understreker hensiktsmessigheten ved at de virkemidler som er aktuelle for å lette kontrolloppgavene til ulike myndighetsorganer i forhold til næringen, nå blir vurdert i sammenheng og blir gjennomført som en samlet pakke.

Dette er en tragisk sak fordi det rammer en hel næring. Det er selvsagt mange seriøse utøvere innenfor drosjenæringen. Mye tyder på at alvoret har begynt å sige inn over hele næringen, at en vil ha slutt på ukulturen, og at en vil gjenopprette bransjens renommé. Det betyr i korthet at en må følge norske lover og regler. Det er det viktigste. Derfor er jeg positiv til at de reglene og de spesielle forholdene som preger taxinæringen, nå blir gjennomgått. Men først og fremst må vi rette en moralsk appell til den delen av bransjen som er useriøs, om å skjerpe seg, om å følge norske lover og regler – og også håpe at politiet har ressurser til å iredteføre de sakene som nå er avdekket. For det er tragisk at så omfattende lovbrudd som de som ble avdekket i Oslo, kunne pågå i mange år før det ble avslørt. Tragikomisk blir det når politiet i Oslo nærmest offentlig varsler at de mangler ressurser til å etterforske nye saker som eventuelt måtte dukke opp innen drosjenæringen.

Høyre har sympati for Venstres forslag i denne saken, men på bakgrunn av at Regjeringen varsler en bred gjennomgang av lover og regelverk, velger vi å vedlegge saken protokollen.

Når det er sagt, ble jeg litt urolig etter å ha hørt representanten Wickholm – som riktignok snakket i jeg-form i store deler av innlegget – for det høstes jo ut som om den varslede gjennomgangen av lover og regelverk nærmest skulle kunne ut i at en går tilbake til gamle tilstander med taximonopol – til det å gjøre, som jeg sa i stad, taxi til et knapphetsgode.

Jeg er veldig fornøyd med den liberaliseringen som har vært av taxinæringen, ved at en som kunde – og det er faktisk kunden som er det viktigste for taxinæringen – har mulighet til å få en drosje når en har behov for det. Det at det har blitt konkurranse innen næringen, er i utgangspunktet positivt. Men det at noen velger å jukse, det at noen velger å unndra skatt, det at noen velger å begå kriminelle handlinger, er noe som kan skje innenfor mange bransjer. Det kan ikke tillegges at den enkelte har dårlig inntekt osv. Hvis det skulle vært slik at folk med dårlig inntekt valgte å begå kriminelle handlinger for å få smør på brødet, ville vi jo vært i en håpløs situasjon. Derfor håper jeg at den gjennomgangen som nå er varslet, ikke innebærer en innstramming i forhold til den liberale holdningen som har vært i forbindelse med etablering av taxisentraler i det siste, men heller varsler en klar og tydelig markering av at det er et regelverk som skal følges, at det er behov for endringer i regelverket for å gjøre innsynsretten lettere, og at taksametrene blir underlagt en strengere kontroll.

Jan Sahl (KrF) [19:39:23]: Kristelig Folkeparti vil gi ros til forslagsstillerne for hurtig reaksjon på de omfattende problemer som drosjenæringen i Oslo har med å følge lover og regelverk for utøvelse av virksomheten.

Det er gjennom flere år avdekket svært uheldige forhold innenfor drosjenæringen i hovedstaden. Skatteunndragelse, trygdemisbruk og brudd på regnskapslovgivningen er noen av de ulovligheter som er avdekket, men som ser ut til å fortsette uten tilfredsstillende sanksjoner fra myndighetenes side. Dette skader drosjenæringen, og det skader innbyggernes rettsfølelse.

Her er det behov for både kortsiktige og langsiktige tiltak. På kort sikt er det behov for raskere og konsekvente reaksjoner overfor åpenbart misbruk av løyvet, og på lengre sikt må hele regelverket knyttet til drosjeløyver vurderes.

Det er tiltak på lengre sikt som foreslås i dette representantforslaget.

Kristelig Folkeparti er opptatt av at yrkestransportloven, som er svært generell, bør strammes inn, slik at det gis klarere føringer og stilles strengere krav til de lokale løyvemyndighetene. Videre må kravene til drosjesentralene skjerpes, noe næringen er opptatt av. Videre bør det også være strengere kriterier for å få løyve til å kjøre drosje. Både kontrollrutiner og sanksjonssystemet må bli bedre. Det spørres nok om man ikke i større grad også bør stille sterkere krav til sjåførene, f.eks. obligatoriske kurs i ulike sider ved det å ha en kjøreseddel, og hva det innebærer av plikter og rettigheter. Og særlig viktig er økt oppdagelsesrisiko ved lovbrudd. Kanskje bør vi vurdere å innføre et eget kontrollorgan for næringen? På den måten kan man mer effektivt avdekke regelbrudd og sjekke hvordan løyvene utøves i realiteten.

For øvrig vil jeg gi min fulle støtte til å speilvende prinsippet om taushetsplikt, slik at NAV og ligningsvesenet kan bli pålagt å informere løyvemyndigheten i alvorlige saker. Jeg regner også med at Regjeringen vurderer muligheten til å kunne inndra drosjeløyve uten at det foreligger dom mot innehaver av løyvet.

Så må også jeg kommentere en svært overraskende merknad fra regjeringspartiene, hvor de kritiserer Oslo bystyre for økningen av antall løyver i Oslo og etter mitt skjønn bruker det som unnskyldning for de lovbrudd som er begått. Jeg siterer:

«Dette flertallet mener at en situasjon der drosjesjåfører ikke kan ha en normal inntekt uten å jobbe store deler av døgnet, gjør det vanskelig å bygge en sunn næring.»

Det er ikke antallet drosjer i Oslo som er årsaken til den avdekte usunnheten i næringen. Det må aldri være tvil om at det er den enkelte løyvehaver som har ansvaret for å følge lovverket, og det er her det svikter enten det er mange eller få drosjer i markedet. Jeg håper at denne merknaden fra regjeringspartiene er en glipp og ikke et uttrykk for hva de mener er hovedårsaken til de påviste lovbruddene i drosjenæringen i Oslo.

Kristelig Folkeparti har stor sans for de forslag som lanseres i representantforslaget, men samtidig er det svært viktig at vi nå får en samlet vurdering til Stortinget av ulike tiltak som kan iverksettes for å skape ryddige kjøregler og styrke kontrollen med drosjenæringen. Dette er ifølge ministerens svar til komiteen svært komplisert og involverer flere departementer. Kristelig Folkeparti er derfor glad for at det er satt i gang et arbeid i Regjeringen hvor flere departementer samarbeider med sikte på tiltak som kan lette kontrollen av drosjenæringen. Etter Kristelig Folkepartis syn er det hensiktsmessig at de virkemidler som er aktuelle for å lette kontrolloppgavene til ulike myndighetsorganer for næringen, blir vurdert i sammenheng og gjennomføres som en samlet pakke. Vi stemmer derfor for innstillingen om at representantforslaget fra Venstre vedlegges protokollen.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [19:44:19]: Drosjenæringa i Oslo slit med tillitsproblem etter avsløringar om skattesvindel og fleire kriminelle gjerningar. Drosjenæringa har kome i eit dårleg lys. Som alltid i slike situasjonar er det nokre få som dessverre øydelegg for det store fleirtalet som driv si næring på lovleg vis. Drosjenæringa tek ansvar sjølve og viser stor vilje til å rydde opp. Det er òg svært positivt at det er sett i gang eit arbeid mellom fleire departement for å styrkje og samordne ein innsats mot lovbrøt i løyvepliktig transportnæring, med særskild fokusering på drosjenæringa.

Det er med ei viss undring ein registrerer at dette representantframlegget har utforma spesifikke tiltak, uavhengig av kva tiltak departementa saman med Oslo kommune og drosjenæringa sjølv kjem fram til.

Venstre vil m.a. innføre pliktig tilknytning til ein drosjesentral. Det vil vere å trekkje tilbake det delegerte myndet som dei einskilde fylkeskommunane og Oslo kommune i

dag har til å bestemme om løyvehavar skal vere tilknytt ein sentral eller ikkje.

Når det gjeld forsøk med fleirbilsengarar, er det allereie tillate innanfor dagens regelverk. Slike forsøk har også vore praktiserte utan at ein har haldepunkt for å kunne seie at det har gjeve brukarane av drosjetenester eit betre tilbod.

Senterpartiet ønskjer å avvente departementet sitt arbeid før ein konkluderer.

Senterpartiet ser at utfordringane for næringa er mangfaldige. Utfordringane i byane er ikkje nødvendigvis identiske med utfordringane i distrikta.

Det vil alltid vere viktig å sjå på årsakene til at ukultur og kriminalitet veks fram. Ofte vil det vere fleire og samansette årsaker. Når ein har kjennskap til eventuelle årsaker, er det svært viktig å setje inn tiltak for å motverke den negative utviklinga.

Det er eit faktum at Oslo kommune, etter framlegg frå partiet Venstre, vedtok å auke talet på drosjeløyve med 31 pst. – i ei tid då det kanskje ikkje var naturleg med ein auke av di ein flytta hovudflyplassen frå Fornebu til Gardermoen og fekk mindre trong for drosjetransport. Resultatet av denne auken i talet på løyve er dårlegare inntening for eigarane og dei tilsette i drosjenæringa, og diverre har vel også kvaliteten for brukarane vorte redusert.

Ja, det er den enkelte sitt ansvar å overhalde lover og regelverk. Men i ein marknad der tilbodet er klart større enn etterspørselen, vil nokre lettare kunne freistast til ulovlege handlingar. I Oslo har en no over dobbelt så mange løyve pr. tusen innbyggjarar som byar som det er naturleg å samanlikne med. Det fortel om ei utvikling som det kanskje kan gjerast noko med. Under høyringa i denne saka sa Norsk Transportarbeiderforbund at ein må ha 590 innbyggjarar pr. drosje for å få lønnsemd, og i Oslo er dette talet 258 innbyggjarar pr. drosje.

Når dette er sagt, vil eg igjen understreke at lovbrøt er uakseptabelt, uavhengig av årsaksforhold. Spørsmålet er om Oslo kommune som løyvemynde i dette tilfellet vil nytte eit verktøy for betring av denne situasjonen. Det er heilt klart at det verktøyet kan nyttast utan at ein skal gå tilbake til ein monopolsituasjon.

Senterpartiet er svært positiv til at det er sett i gang arbeid mellom fleire departement, og at det er etablert kontakt med Oslo kommune for å styrkje og samordne innsatsen mot lovbrøt i løyvepliktig transportnæring, med særleg fokus på drosjenæringa.

Senterpartiet støttar fleirtalstilrådinga om at framlegget vert vedlagt protokollen.

Borghild Tenden (V) [19:49:09]: Bakgrunnen for dette representantforslaget er at vi, forslagsstillerne fra Venstre, ønsker å bidra til å få slutt på ukulturen i drosjenæringen, en ukultur som gjør at noen enkeltpersoner ødelegger for hele bransjen. Jeg har på mine drosjeturer møtt mange sjåførere som ber oss politikere ta noen grep som gjør at ærlige sjåførere kan gjenvinne stoltheten over yrket sitt. Slike henvendelser gjør inntrykk på meg.

Drosjenæringen sliter med et tillitsproblem etter avsløringer om skattesvindel, og etter at drosjesjåførere har vært

innblandet i våpenomsetning for kriminelle gjenger i Oslo. Dette går ut over det klare flertallet som driver på ærlig vis, og kundene som kan oppleve utrygghet og ubehagelige situasjoner. Det er også uheldig ut fra den alminnelige rettsfølelsen at svindel og kriminalitet innen en næring ikke blir slått ned på. Derfor må det snarest på plass tiltak for å bekjempe denne delen av drosjenæringen samt skattesvindel og juks i næringen.

Det er yrkestransportlovgivningen som regulerer drosjenæringen, og det er fylkeskommunene og Oslo kommune som tildeler drosjeløyver. Vi registrerer med glede at det er satt i gang et arbeid mellom flere departement for å styrke og samordne innsatsen mot lovbrudd i drosjenæringen. Vi mener imidlertid at enkelte endringer kan iverksettes uansett. Det er viktig med et regelverk som belønner den som driver på ærlig vis.

Drosjesentralene fører i dag en viss kontroll med næringen. Vi mener imidlertid at sentralenes ansvar bør styrkes, at det bør stilles strengere kvalitetskrav til sentralene, og at de bør pålegges en plikt til å lagre taksameterdata og rapportere til offentlige myndigheter. Blant annet bør sentralene pålegges plikt til å rapportere til ligningskontoret om innkjøring og skiftdata. Dette vil sikre en kontroll av næringen, og det vil gjøre det enklere for ligningskontorene å kunne innhente nødvendig informasjon hos sentralene i stedet for hos den enkelte løyvehaver.

Skal en lagrings- og rapporteringsplikt være hensiktsmessig, må løyvehaver være pliktig til å være tilsluttet en drosjesentral. I dag har løyvemyndighetene mulighet til å bestemme om løyvehaveren skal være tilsluttet en sentral, men det er ingen absolutt plikt. En tilknytningsplikt til sentral vil øke profesjonaliteten i næringen ved at sentralen tar imot klager, oppbevarer hittegods, tar imot telefonbestillinger m.m. Vi mener en obligatorisk tilknytningsplikt til sentral vil være en måte å gi sentralene en større kontroll med næringen på.

I dag er utgangspunktet ett løyve pr. løyvehaver. Vi mener det er grunn til å gjennomføre forsøksordninger med flerbilseiere, dvs. at den som får løyve til å drive drosjevirkosomhet, kan disponere flere biler gjennom flere løyver. En slik ordning har man i København, der de som har størst omsetning pr. bil, får flere løyver. Dette har vist seg å fungere veldig bra. Erfaring har vist at flerbilseiere ofte driver seriøst. Videre vil en ordning med flerbilseiere forenkle ligningsmyndighetenes kontroll. Derfor bør det være anledning til å dispensere fra yrkestransportforskriftens § 43, slik at det kan gjennomføres forsøk med flerbilseiere i Oslo. Jeg har merket meg at administrerende direktør Wiggo Korsnes i Norges Taxiforbund er enig i forslaget til Venstre, men at han ønsker å gå enda lenger.

I innstillingen viser medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet til et forslag som ble støttet av Trine Skei Grande i Oslo bystyre, om å øke antall drosjeløyver i Oslo, og hevder at dette har ført til en situasjon med dårlig inntjening for eiere og ansatte, at kvaliteten for kundene er blitt redusert, og at dette gjør det vanskelig å bygge en sunn næring. Hva slags logikk er dette? At dersom det er konkurranse i markedet, så skaper

det juks og fanteri? Her må det være en logisk brist, og jeg synes det er synd at slikt skrives i en innstilling.

Avslutningsvis vil jeg si at jeg er skuffet over at ikke flere ønsker å støtte forslaget til Venstre for på den måten å vise at vi som politikere tar dette viktige arbeidet på alvor.

Med dette tar jeg opp forslaget til Venstre i innstillingen.

Presidenten: Representanten Borghild Tenden har tatt opp det forslag hun refererte til.

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:54:03]: Det er eit viktig tema som er sett på dagsordenen i Stortinget i dag. Eg skal gje nokre kommentarar frå mi side til saka.

Det krevst i dag løyve etter yrkestransportlova for å kunne drive yrkesmessig gods- eller persontransport på veg. Etter yrkestransportlova § 4 er det stilt opp tre generelle krav for å kunne få løyve: god vandel, tilfredsstillande økonomisk evne og tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

For å kunne vurdere vandelen til søkjarane, er det sett krav om å leggje fram ein fersk politiattest. Seinast fem år etter at politiattest sist har vore lagt fram for løyvestyresmakta, må politiattest framvisast på ny.

Løyvestyresmakt for drosjer er fylkeskommunane, i Oslo er det kommunen som har denne oppgåva.

Løyve kan kallast tilbake dersom dei nemnde føresetnadene for tildelinga ikkje lenger er til stades. Det same gjeld ved brot på yrkestransportlova eller brot mot regelverk som gjeld for utøving av næringsverksemd generelt.

I Oslo har likningsstyresmakta funne at rundt 340 drosjeeigarar har halde unna i gjennomsnitt 1 mill. kr frå skattlegging. 20 eigarar er førebels melde for brot på rekneskapslovgjevinga. Dette talet er venta å kunne stige til over 300. Dei fem fyrste sakene har no vorte førte for retten, med fellande dom som resultat.

I tilknytning til dei nemnde sakene har rundt 600 drosjesjåførar gjeve opp over 100 mill. kr for lite i løn. I kjølvatnet av desse sakene har det òg synt seg at det har vorte svindla med trygd.

Det store omfanget denne saka har fått, har samanheng med svikt i kontrollsystemet, ved at ein rekneskapsfører som seinare har vorte dømd til lang fengselsstraff, har medverka til lovbrota.

Med utgangspunkt i desse drosjesakene frå Oslo er det sett i gang eit arbeid mellom fleire departement for å kunne styrkje og samordne innsatsen mot lovbrota i løyvepliktig transportnæring etter yrkestransportlova, med spesielt fokus på drosjenæringa.

Formålet med å ta med fleire departement er at det er eit klårt behov for å koordinere ressursane for å kunne få eit breiast mogleg grunnlag for ein samla innsats mot drosjejukset på fleire område som ligg under ulike offentlege ansvarsområde. Ein vil såleis få eit grunnlag for å sjå ulike tiltak i samanheng, framfor å greie ut fragmentariske ordningar.

Når det gjeld innhaldet i Dokument nr. 8-forslaget, vil eg kort nemne at spørsmål knytte til sikring av elektronisk informasjon i taksameter som dokumentasjon for inntekter frå drosjeverksemd er ei sak som primært høyrer under

skatte- og avgiftsstyresmaktene, og som vil bli vurdert i arbeidet. Det er nettopp i slike tilfelle ein kan få nytte av ei samla vurdering av ulike tiltak som ligg under offentleg ansvarsområde som nemnt ovanfor. Det er t.d. ikkje opplagt at offentlege styresmakter som skatte- og avgiftsstyresmaktene bør leggje opp til at sentralen som eit privat rettssubjekt oftast eigd av løyvehavarane skal ha ansvaret for å innhente og oppbevare sensitiv informasjon på vegner av offentleg styresmakt.

Når det gjeld forslaget om å påleggje plikt til sentraltilknytning, vil det i så fall bety at ein sentralt skal overstyre den fridomen dei lokale styresmaktene har i dag til å organisere drosjetjenestene slik dei meiner er best. Eg kan ikkje sjå at denne fridomen har medført noko problem for publikum, og er usikker på kva ein skulle oppnå med eit slikt tvangspålegg.

Drosjeløyva er behovsprøvde, og avgrensinga i talet på tilgjengelege løyve medfører derfor at det er til dels lange søkjarlister til løyve som vert ledige. Eg kan heller ikkje sjå at det er gode argument for at ein skal lovfeste ei ordning som medfører at løyvehavarar får høve til å samle opp eit større tal løyve på ei hand, til ulempe for sjåførar som står på vent for løyve. Det ville dessutan bryte med likkapsprinsippet.

Lovgjevinga gjev alt i dag høve til å gje ytterlegare løyve til eksisterande løyvehavar i særskilde tilfelle.

Eg viser til det eg har nemnt ovanfor, og ser det som føremålstenleg og naudsynt at alle verkemiddel som kan vere aktuelle for å lette kontrolloppgåvene til ulike offentlege styresmakter i høve til drosjenæringa, og generelt i høve til andre løyve etter lova, vert vurderte i samanheng og presenterte i ei samla pakke. Den samla gjennomgangen skal likevel ikkje vere til hinder for at tiltak kan gjennomførast enkeltvis dersom dei står på eigne bein og elles vil bidra vesentleg til å oppnå dei måla ein ynskjer å oppnå.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [19:58:55]: Jeg takker statsråden for redegjørelsen.

Høsten 2004 var Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i opposisjon. De ville da ha rammevilkår som la til rette for seriøse aktører og kvalifiserte sjåførar. Høsten 2006 var de samme partiene kommet i regjeringsposisjon, og da het det i budsjettet for 2007 at departementet kontinuerlig ville vurdere tiltak som kan bedre drosjetjenestene, og eventuelt komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Vil man komme til Stortinget? På hvilken måte vil man komme til Stortinget? Vil en sak til Stortinget om bl.a. seriøse aktører og kvalifiserte sjåførar innenfor taxinæring og gode kontrolltiltak også omfatte en modernisering, eventuelt en revidering, av gjeldende yrkestransportlov?

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:59:51]: Me er no i gang med eit arbeid som vedkjem fleire departement, der me ser på mange område kring drosjenæringa, ikkje minst korleis ein enklare skal kunne kontrollere næringa. Me –

det er altså fleire statsrådar involvert i dette – vil kome tilbake til Stortinget når arbeidet er avslutta.

Dette er eit arbeid som har høg prioritet. Eg har hatt møte med justisministeren – og skal ha det igjen. Om det i dette arbeidet òg vil liggje ei modernisering av yrkestransportlova, har me ikkje teke stilling til pr. i dag. Me må fyrst få vurdert dei konkrete forslaga som ligg på bordet, og så får me sjå om det òg vil liggje føre eit slikt tiltak. Det må eg få lov å kome tilbake til.

Trond Helleland (H) [20:00:54]: Statsråden var veldig klar i sin gjennomgang av hva som måtte til for eventuelt å miste et løyve, og hva som skulle til for å få et løyve.

Samtidig skriver regjeringspartiene – Senterpartiet altså inkludert – i innstillingen:

«Oslo kommune som løyvemyndighet, har gjort for lite for å rydde opp i næringen i Oslo. Gjennom å være unnfalende overfor utviklingen har man bidratt til at ukulturen har kunnet utvikle seg.»

Statsråden hørte også innlegget fra representanten Wickholm, som pekte på at det å gi flere løyver bidrog til at det var lettere å bli kriminell – for å si det slik – eller å få en usunn næring.

Er statsråden enig i at Oslo kommune har gjort for lite? Og hva kunne de ha gjort dersom det er slik som statsråden sier, at for å miste et løyve må man enten begå en kriminell handling eller bryte yrkestrafikkloven?

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:01:51]: Det er ikkje nokon tvil om at Oslo kommune òg innafor dagens regelverk hadde hatt moglegheit til å kunne gå lenger inn i denne næringa enn dei har gjort. Når det er sagt, ynskjer me no å utvikle eit godt samarbeid med Oslo kommune og andre fylkeskommunar, slik at me saman kan kome til livs det eg vil kalle «uvesenet». Me må aldri gløyme at fleirtalet av drosjesjåførane er heiderlege og skikkelege folk som står på og gjer ein viktig samfunnsinnsats.

Så til dette med løyve. Det å auke talet på drosjeløyve til eit så stort omfang har ført til – det har òg drosjeeigarar sjølve sagt til meg med fleire – at det er vanskeleg å skaffe seg eit levebrød av å køyre drosje i Oslo. Om det er hovudårsaka til at enkelte har utvikla ei kriminell løpebane, er ikkje eg i stand til å svare direkte på. Men når ein ikkje greier å skaffe seg ei god nok inntekt, kan det vere freistande å prøve å auke inntekta på uheiderleg vis.

Jan Sahl (KrF) [20:03:18]: Jeg vil først gi ros til ministeren for å ha tatt fatt i denne saken på et så bredt grunnlag, og for at vi skal få dette tilbake til tinget som en hel pakke. Det ser vi i Kristelig Folkeparti fram til.

Jeg er overrasket over at ministeren forsvarer flertallets merknader når det gjelder hva som er årsaken til at vi har fått dette jukset. Etter Kristelig Folkepartis syn kan det ikke være antallet drosjer som etter denne debatten skal bli stående som årsaken til det jukset som vi har opplevd i Oslo. Jeg håper at ministeren vil avklare det i sitt svar til meg.

Til slutt: Jeg var i innlegget mitt inne på at det kanskje er behov for et eget kontrollorgan som følger med drosje-

næringen framover. Er ministeren innstilt på å vurdere om vi skal ha et slikt kontrollorgan?

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:04:24]: For å ta det siste fyrst: Statsråden er ikkje innstilt på det i denne omgangen. Eg meiner at fylkeskommunane og Oslo kommune – som òg er fylkeskommune i denne samanhengen – må ta det ansvaret dei har for å føre kontroll med næringa. Så får me i dialogen med dei fylkeskommunane det gjeld – og det gjeld alle – få avklart om dei òg ser behovet for eit kontrollorgan, dvs. at dei ikkje føler seg i stand til å gjere den jobben.

Eg meiner at det ligg til fylkeskommunane å gjere den jobben og kanskje gjere han endå betre enn det dei har gjort hittil, i og med at me har kome i denne situasjonen.

Når det gjeld merknaden frå fleirtalet, har statsråden ikkje noko behov for korkje å sanne eller avsanne han. Merknaden står på eigne bein og er uttrykk for dei tre partia sitt syn.

Eg meiner at det har vore ei overetablering i Oslo kommune, men som eg sa i mitt førre svar: Eg har ikkje nok innsikt til å kunne seie at det er det åleine som er årsaka til dette.

Carl I. Hagen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Borghild Tenden (V) [20:05:40]: Takk for gjennomgangen!

Jeg har merket meg at flertallet her i dag forventer at byrådet i Oslo selv rydder opp. Jeg er selvsagt enig i det, men samtidig ber jo næringen selv om drahjelp fra sentralt hold. Jeg skjønner at det jobbes med dette, men det haster. Kan statsråden tidfeste når denne drahjelpen kan komme?

Jeg syntes jeg hørte statsråden si i innlegget sitt noe om at det kan komme noen tiltak underveis. Er det rett, eller hørte jeg feil?

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:06:19]: Igjen for å ta det siste fyrst: Me legg ikkje opp til å kome med enkelttiltak, me legg opp til å kome med ei pakke med tiltak. Eg ville berre stadfeste at det sjølv sagt går an å kome med enkelttiltak, dersom dei står på eigne bein og slik tener saka.

Så til tidfesting, som det andre spørsmålet galdt. Eg kan ikkje tidfeste dette. Det gjer eg eigentleg aldri i saker som er under utgreiing. Men at dette er eit arbeid som har stor merksemd, kan eg streke under. Dei departementa det gjeld, jobbar veldig godt – vil eg påstå – for å finne fram til dei gode tiltaka, men det krevst ein del utgreiingsarbeid, og det krevst konsekvensvurderingar av dei tiltaka ein legg inn, slik at me er sikre på at dei er treffsikre i forhold til målet med tiltaka. Eg ber om respekt for at det tek litt tid, men ambisjonane er å leggje dette fram så snart som mogleg.

Bård Hoksrud (FrP) [20:07:31]: Jeg må få følge opp spørsmålet fra Arne Sortevisk – som for så vidt også er tatt opp av Borghild Tenden. Det er altså de samme parti-

ene som sitter i regjering nå, som i opposisjon i 2004 var veldig klare på at noe måtte gjøres her. Det er de samme partiene som høsten 2006 i statsbudsjettet skrev at dette var noe man ville gjøre noe med, og noe man måtte gjøre noe med.

Jeg registrerer også at statsråden ofte når man stiller spørsmål, bl.a. når det gjelder barn i skolebuss, sier at det fortsatt skal utredes og fortsatt vurderes. Og når det gjelder 70-års aldersgrense, skal det fortsatt vurderes og utredes videre. Når det da sies at denne saken blir høyt prioritert av statsråden og i de andre departementene, forventer jeg at man kanskje har en viss formening om når man forventer at saken kan legges fram for Stortinget.

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:08:19]: Statsråden har tidlegare brent fingrane på å vere presis på tidspunkt og veit at ei sak som dette, som er kompleks, der fleire partar og fleire forvaltningsnivå er involverte – for me må òg ha ein dialog med fylkeskommunane om dette – kan ta noka tid. Då vel eg å seie at me kjem tilbake så snart som mogleg, men saka har høg prioritet. Det gjenspeglar seg i at me har hatt møte på statsrådsnivå, og at me skal ha fleire møte på statsrådsnivå. Det har me ikkje i saker som ikkje har særdeles høg prioritet. Og me har desse møta for å gjere avklaringar undervegs og for å få fortgang i saka.

Eg kan berre gjenta det eg har sagt: Eg kjem tilbake med denne saka så snart som mogleg.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Truls Wickholm (A) [20:09:22]: Jeg synes først av alt det er godt å høre at statsråden har høyt fokus på denne saken, og at dette er noe som det jobbes seriøst og iherdig med i departementet. Det setter undertegnede pris på.

Så må jeg få lov til å kommentere noen påstander, noen retoriske spørsmål eller hva man skal kalle det, som har kommet her.

Representanten Helleland spør om det er slik at undertegnede vil tilbake til en situasjon der taxi er et knapphetsgode, og der vi har monopol på taxi. Nei, det ønsker ikke undertegnede. Men hvorvidt taxi er et knapphetsgode eller ikke, har ikke nødvendigvis alltid å gjøre med hvor mange løyver som til enhver tid er utdelt i en region. Det har også å gjøre med hvordan disse løyvene blir brukt, når man velger å kjøre taxiene, på hvilken tid av døgnet man finner det mest lønnsomt, og om man i det hele tatt finner det lønnsomt å kjøre taxi på alle tider av døgnet.

Som til tider storforbruker av taxi i Oslo sentrum, vil jeg si at taxi handler også om kvalitet. Når man til stadighet kan oppleve situasjoner der man står på Bussterminalen i Schweigaardsgate og oppgir adressen til sitt eget bosted lenger opp i Schweigaardsgate, og man får spørsmål om hvor Schweigaardsgate er, må man si at det er en ganske lav kvalitet på det tilbudet man som kunde får. Og som representanten Helleland helt riktig sa: Det er kundene som står i fokus. Derfor er det viktig at vi ikke bare leverer

kundene et produkt som er så billig som mulig, men også et produkt som er så godt som mulig.

Men jeg er også opptatt av en annen ting. Når jeg betaler for en tjeneste, eller når jeg skal ha ansatte hos meg, skal det være til en rimelig pris. Høyre er jo et parti som til vanlig er opptatt av å ha et godt marked og gjøre en god handel, og en god handel blir ofte betegnet som en handling som begge parter tjener på, og der én part ikke utnytter den andre. Det synes jeg også det er viktig å ha med seg her. Drosjenæringen skal være et stolt yrke, og vi må derfor også sørge for at de som er ansatt der, får skikkelig betalt for den tjenesten de gjør, og at de også setter pris på arbeidet slik at de ønsker å gjøre en så god jobb som mulig, og ikke bare vil bli ferdige med skiftet og komme seg hjem. Så nei, jeg ønsker meg ikke tilbake til gode, gamle dager – jeg er ofte litt usikker på om de noen gang har eksistert – men jeg ønsker meg en tilstand der vi har en god kvalitet på tjenesten, gjerne med flere selskaper, men med en god regulering.

Bård Hoksrud (FrP) [20:12:42]: Det er ikke tvil om at dette er en viktig sak å følge opp. Jeg synes det initiativet som er tatt av forslagsstillerne, er bra. Jeg synes også det er veldig bra at det nå blir gjort en jobb av flere departementer for å se på innsatsen mot lovbrudd i løyvepliktige transportnæringer, med spesielt fokus på drosjenæringen.

Jeg må likevel svare litt på representanten Wickholms innlegg, hvor han så klart slår fast at det er antallet løyver som avgjør hvorvidt det er juks eller ikke innenfor denne bransjen. Jeg synes det er en altfor enkel framstilling. Enten det er få eller mange som driver innenfor et område, er det dessverre slik at det er noen som av og til ødelegger for alle de andre. Jeg synes det er veldig bra at drosjenæringen i Oslo ønsker å rydde opp i dette, slik at alle de som er lovlidige og opptret innenfor de rammer og det regelverk som er satt, nå sørger for å rydde opp i dette og sørger for at man ikke kan fortsette å misbruke dette systemet.

Jeg vil bare få komme med et eksempel som viser hvor håpløs iallfall jeg synes at Wickholms framstilling av saken er. Jeg vet faktisk at innenfor transportbransjen er det svært hard konkurranse om å få levere varer og tjenester for forskjellige selskaper, men jeg tror ingen her i denne sal kan si at det av den grunn foregår utstrakt misbruk og juks innenfor den bransjen.

Jeg synes faktisk at det viktigste er å sikre at det nå blir ryddet opp. Det ser man at både Oslo kommune, drosjenæringen selv og departementene er i ferd med å gjøre. Derfor håper jeg – selv om statsråden ikke ville svare, fordi hun ikke ville love noe hun ikke kunne holde med hensyn til tidsfrister – at denne saken fort kommer tilbake til Stortinget, så vi også får diskutert de andre forholdene, slik at man får en moderne løyveordning og en yrkestransportlov.

Torstein Rudihagen (A) [20:15:15]: Eg skal ikkje dra ut debatten, men når representanten Hoksrud og andre her gong etter gong tillegg fleirtalsmerknadene at vi har sagt at det er talet på løyve i Oslo eller andre stader som er årsaka til at nokre driv med juks og kriminalitet, er det direkte feil. Det står i vår merknad som er peika på her:

«Dette flertallet mener at en situasjon der drosjesjåfører ikke kan ha en normal inntekt uten å jobbe store deler av døgnet, gjør det vanskelig å bygge en sunn næring.»

Sjølvsagt gjer det det. Når det er så mange om beinet at det blir vanskeleg å skaffe seg ei normal inntekt, er det vanskeleg òg å bygge opp ei sunn næring. Men det har ei rekkje årsaker, og ein må i så fall gå på kvar enkelt og spørje kvifor han har juksa, og kva som er bakgrunnen for den kriminelle aktiviteten.

Det er ei forvrenging av det som er fleirtalsmerkna- den her, og ei forvrenging av det som komitefleirtalet har stått for, når ein skal tillegge denne merknaden eit slikt innhald.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [20:16:42]: Jeg la merke til hvordan debatten utartet. Når man snakker om at det er for mange løyver, slik at det blir for mange sjåfør- rer og man ikke tjener penger, kan man tenke seg å sam- menlikne med andre bransjer. Er det for mange butikker innenfor en bransje, er det kanskje ikke markeds for så mange butikker innenfor den bransjen. Da må noen slutte i den bransjen, slutte å selge de varene, for det er ikke stort nok kundegrunnlag. Hvis det er for mange løyver, altså for mange sjåførere, og de ikke kan tjene nok pen- ger, må de finne seg noe annet å gjøre. Det er knapphet på arbeidskraft, og det kan ikke være så vanskelig å om- skolere seg fra å være drosjesjåfør og ikke bruke det løy- vet hvis det ikke gir grunnlag for å tjene penger til livets opphold. Da må en gjøre noe annet. Sunn konkurranse presser prisen ned. De som ikke kan tjene nok penger til livets opphold, må finne noe annet å gjøre. Så enkelt er det i den bransjen og i alle andre bransjer der markedet styrer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til ideolo- gisk debatt. Debatten i sak nr. 5 er avsluttet.
(Votering, se side 2339)

Sak nr. 6

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge (Innst. S. nr. 136 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:27 (2007-2008))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommuni- kasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden be- grenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innleg- get fra statsråden innenfor den fordelte taletid. Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlis-

ten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [20:19:02] (ordfører for saka): Det kan vere moglegheiter for ideologisk debatt òg i denne saka, viss nokon skulle ønskja det. Saka gjeld eit forslag frå framstegspartirepresentantar om å gjera Jern- baneverket om til eit selskap og samtidig sørge for at det blir meir jernbaneutbygging i Noreg og betre vedlikehald, etter forslagsstillarane si tekst.

Forslaget reiser elles ein del interessante problemstil- lingar som Regjeringa alt jobbar med, og eg vil koma inn på nokre av dei. Men lat meg først slå fast at under den raud-grøne regjeringa har ein fått ei heilt anna satsing på jernbane enn det ein hadde med den førre regjeringa. Ein har òg sett på kva ein kan gjera med omsyn til eigarstruk- turen for å få meir effektivitet ut av dette. Det arbeidet er me no i gang med. Den oppsplittinga som Framstegspartiet og Høgre har stått for – kanskje av ideologiske grunnar – slik at ein no har ei rekkje selskap som driv med jernbane, har òg sine svakheiter. Ein har no NSB, CargoNet, ROM Eiendom, BaneTele, Terminaldrift. Ein har i det heile ei rekkje selskap som skal driva med jernbane. Det gjer at det av og til blir litt mange kokkar og ein del søl. Det er sannsynlegvis ut frå eit prinsipp om at konkurranse fremjar effektivitet. Det ein ser m.a. no i samband med den saka som no har vore i Oslo, er nettopp at det er mange kokkar og ingen som eigentleg vil ta ansvar.

Dette driv Regjeringa no og ryddar opp i. Me vurderer no eigarskapsida. Men eg har inga tru på at thatcherismen som Framstegspartiet ønskjer seg, AS- ifisering, er ei god løysing. Men eg er einig i at me må, som Regjeringa no gjer, gå inn og sjå på kva me kan gjera for å få meir ut av jernbanen. Det eine viktige poenget for meg er det me har diskutert i seks timar før i dag, klima. Me må få ein heilt annan «drive» når det gjeld knutepunkttenking. Å få folk til å bu i nærleiken av stasjonen, oppå jernbanen eller ved jernbanen og sørge for at transportbehovet med andre for- ureinande kjelder blir mindre, er noko me ikkje er gode nok til i Noreg. Ein kan dra utanlands og sjå. Berlin er eit ekstremt eksempel, der er det 5 000 som jobbar berre på stasjonen. Oslo S har òg enormt mange arbeidsplassar på stasjonen. Det betyr at ein tar vekk ein del av transportbe- hovet. No byggjer me ut jernbanen til over 2 milliardar kr på Nord-Jæren. Der er det eit stort potensial dersom ROM Eiendom, Jernbanverket, NSB og andre samarbeider om å driva med eigedomsutvikling ved jernbanen, og gjerne over jernbanen. Her er det mykje bra me kan få til, om me klarar å rydda opp i problemstillingar knytte til eigarskap.

Ei problemstilling som òg blir teken opp, gjeld finan- siering. Som eg sa, har denne regjeringa auka jernbane- løyvingane med 50 pst. Forhåpentleg skal me fortsetja å halda løfta våre og følgja stortingsfleirtalet når det gjeld Nasjonal transportplan og jernbane.

Det er interessant, synest eg, når Halleraker frå Høgre og andre ser til andre land, t.d. til Sverige. Der har ein jo andre finansieringsformer. Der har ein Botniabanen, som ein altså bruker mindre pengar på enn me bruker på tilsva-

rande i Noreg, som ein byggjer raskare, som ein byggjer som eit prosjekt, og som gjer at ein får meir ut av pengane i jernbanesatsinga. Eg trur at me ville vera tente med å sjå nærare på kva ein faktisk gjer i Sverige, og det ein no får til med Botniabanen. Det trur eg Regjeringa er i gang med, i alle fall er me veldig opptekne av det i fleirtalsfraksjonen i transportkomiteen.

I tillegg, sidan eg nemnde Sverige, har svenskane det slik at om dei satsar ei krone på veg, satsar dei to kroner på jernbane. Det er jo òg eit kraftig signal i forhold til klima.

Dei problemstillingane som er tekne opp av forslagsstillarane, blir no i hovudsak varetekne – det gjeld eigarskap, knutepunkttanking og finansiering. Konklusjonen er ikkje gjeven, men eg er heilt sikker på at det ikkje blir det Framstegspartiet foreslår.

Irene Johansen (A) [20:24:11]: Jernbaneverket er en statlig forvaltningsvirksomhet som har utbygging, drift og vedlikehold av jernbanenettet i Norge og trafikkstyringen på dette nettet som sitt ansvarsområde. Virksomheten er finansiert over statsbudsjettet.

Saken vi skal behandle i dag, omhandler et forslag fra Fremskrittspartiet om omorganisering av Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprustning og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge.

Regjeringen Stoltenberg har ambisjoner på vegne av jernbanen. Det gjenspeiler ikke minst investeringsbudsjettene, som er økt med over 50 pst. siden 2005, og økte midler til vedlikehold i perioden utover det behovet som ble framlagt av etaten i NTP – noe som er en betydelig satsing i forhold til den forrige Regjeringen.

Og styrkingen av jernbanen skal fortsette, spesielt i befolkningstette områder og på strekninger med mye godstransport. Det har Regjeringen forpliktet seg til i Soria Moria-erklæringen, og i klimaforliket fastslår alle partiene unntatt Fremskrittspartiet at jernbaneinvesteringene skal øke mer enn veksten i veiinvesteringene i 2009. I tillegg skal høyhastighetsbaner utredes og omtales i NTP 2010–2019.

Likevel, etter mange år med nedprioritering av jernbanen, er det fortsatt et betydelig etterslep i investeringer, fornyelse og vedlikehold, som må tas igjen før jernbanen framstår som en moderne og konkurransedyktig transportform. Dette er spesielt viktig for intercitystrekningene på Østlandet, hvor utbygging av dobbeltspor for høyere hastigheter er viktig og nødvendig sett i forhold til den store trafikkveksten for både person- og godstransport som har vært på jernbanen de siste årene.

Dette har Jernbaneverket understreket i NTP-forslaget for neste periode, der etaten har lagt fram behovene for investeringer, vedlikehold og fornyelse av dagens jernbanenett de neste ti årene. Forslaget er krevende og bekrefter det som dagens NTP sier, at det fortsatt er stort behov for økt satsing på jernbanen, ikke minst på vedlikeholdssiden.

Til tross for Regjeringens historiske samferdselsatsing i denne perioden når det gjelder nivå, og det faktum at det er første gang en regjering følger opp et stortingsvedtak om prioriteringene i dagens NTP, har etterslepet etter

mange års nedprioritering av jernbanen, økt trafikkvekst og økte anleggskostnader medført at Regjeringens økte satsing langt på vei spises opp. Det medfører at mange prosjekter i NTP ikke blir gjennomført som forutsatt. Forventningene fra samfunnet og innbyggerne til utbyggingstakt og gjennomføringsevne har også forsterket seg de siste årene. Utålmodigheten er stor for å få bygd ut vei- og jernbanenettet nå.

I dette bildet er det spørsmålet Fremskrittspartiet indikerer reiser i saken, hvordan sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprustning og utbygging av eksisterende jernbanenett, viktig.

Jeg er helt enig i intensjonen i forslaget, om å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til opprustning og utbygging av jernbanenettet. Det har jeg jobbet for i hele denne perioden. I tillegg er jeg opptatt av å få til en sammenhengende utbygging av jernbanenettet over lengre strekninger, istedenfor den parsellvise utbyggingen vi har i dag. Om det er riktig å omdanne Jernbaneverket til et statlig selskap for å få dette til, er jeg imidlertid usikker på. Men jeg vil understreke at det er viktig at Regjeringen til enhver tid vurderer om organiseringen og finansieringen er optimal for å kunne ivareta disse oppgavene.

Regjeringen har også sagt at de vil utrede hvordan vi kan få til en forutsigbar og langsiktig finansiering av infrastrukturprosjektet innenfor dagens budsjettssystem. Dette jobber vi aktivt med å få avklart.

Det lover imidlertid godt for jernbanen at vi er mange som er utålmodige og ser behovet for en kraftig utbygging av jernbanen for å styrke dens konkurransekraft, om enn på noe ulike måter.

Bård Hoksrud (FrP) [20:28:23]: Jernbanen i Norge står overfor svære utfordringer. Stamnettutredningen slår fast at det mangler 80–100 milliarder kr dersom vi ønsker å ha en moderne jernbane for både dagens behov og framtidens behov. Da hjelper det svært lite om denne regjeringen skryter av at den har økt bevilgningene til investering i jernbane med 50 pst., når dette kun utgjør mindre enn 1 milliard kr, og liksom oppfattes som et vedtak med historisk sus over. Med de enorme behovene som stamnettutredningen slår fast, blir 1 milliard kr som lommerusk å regne.

I debatten vil vi i dag fra denne talerstol høre argumenter om at Fremskrittspartiet har kuttet i bevilgningene til jernbanen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet. Ja, det stemmer at vi har kuttet noe i budsjettene til Jernbaneverket og NSB, men det er bare en bitte, bitte liten del av det totale bildet. For det er ikke tvil om at Fremskrittspartiet har en langt sterkere satsing på kollektivtransport, herunder jernbane, spesielt i befolkningstette områder på Østlandet som jeg skal vise ved flere elementer.

Vi har foreslått å etablere et fond for varig og forutsigbar finansiering som kunne sikret opptil 3 milliarder kr i året til jernbane og kollektivløsninger. Dette har alle de øvrige partiene dessverre sagt nei til. Vi har foreslått midler til kryssningsspor for å styrke kapasiteten til godstransport og derved fjerne mange av lastebilene som i dag kjører på veiene våre. Vi har foreslått høy grad av konkurranse

for å styrke både selskapene og tjenestene. Hvor i samfunnet er det køer igjen i det hele tatt i dag? Jo, det er der det offentlige har tviholdt på eget monopol. Med det forslaget som nå ligger her, tar vi det organisatoriske grepet å modernisere jernbaneetaten til et tidsmessig selskap som kan øke landets utbyggingstakt og kvalitetsnivå på jernbanen. Jernbanen trenger ikke lenger forbindes med forrige århundre.

Fremskrittspartiet vil derfor arbeide for at Norge skal ha verdens beste infrastruktur, og at det er den og de transportformene som er best egnet på de forskjellige strekningene, som skal prioriteres. Det betyr at på en del steder skal jernbanen rustes kraftig opp, både fordi den har konkurransekraft, og fordi den er en viktig del av det totale kollektivtilbudet. Dessverre mener vi at med de enorme behovene vi står overfor, og med den lille viljen det politiske flertallet har til å øke bevilgningene til veg- og jernbaneførmål, er det avgjørende å se på andre mulige måter å løfte finansieringen av utbygging og opprusting av bl.a. jernbanen på. Det er på bakgrunn av dette Fremskrittspartiet mener at en omgjøring av Jernbaneverket fra en etat til et statlig selskap vil kunne bidra til å gi selskapet rom for selv å kunne foreta helt nødvendige investeringer i jernbanenettet – dette fordi selskapet selv sitter på store verdier som i seg selv kan være en garanti for eventuelle låneopptak i private finansinstitusjoner – eller, som ville være enda bedre, selskapet kunne låne midler fra staten, på samme måte som i Sverige, hvor staten låner ut statlige midler til investering i infrastruktur.

Fremskrittspartiet er også overbevist om at dette vil være med på å styrke jernbanens konkurransekraft, samtidig som store og helt nødvendige jernbaneutbygginger kan forseres og det kan sikres forutsigbar framdrift i utbygging, uavhengig av de årlige statsbudsjettene.

Fremskrittspartiet vil også peke på situasjonen de siste ukene, spesielt i Oslo og Akershus, hvor flere hendelser har medført full stopp i togtrafikken i store deler av landet, eller store deler av Østlandet, fordi jernbaneinfrastrukturen flere steder er av en slik forfatning at den burde vært skiftet ut for lenge siden. Vi har også fått erfare at man ikke har backup-løsninger når kommunikasjon eller signalanlegg blir slått ut. Dette får tilnærmedesvis katastrofale følger og viser med all tydelighet at dette er forhold som må rettes opp for å sikre at man har et linjnett som er driftsstabilt, og som har tillit hos brukerne.

Fremskrittspartiet foreslår derfor i dag at det bevilges inntil 100 mill. kr ekstra til nødvendige strakstiltak for å sikre driftsstabiliteten på jernbanenettet. Vi mener også at det er viktig å få gjennomført en analyse av jernbanenettet i Oslo-området, og på bakgrunn av dette få fram en oversikt over hvilke tiltak som er nødvendige å gjennomføre for å sikre driftsstabiliteten på nettet. Vi ber også om at det på bakgrunn av denne utredningen fremmes en sak til Stortinget med forslag til utbedringstiltak og finansiering av disse.

Jeg vil til slutt ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslag han har referert til.

Øyvind Halleraker (H) [20:33:03]: Først en replikk til Irene Johansen: Nei, man har ikke fulgt opp NTP ennå. Regjeringen ligger fortsatt 1,1 milliard kr etter.

Høyre har langt på vei de samme intensjoner som det gis uttrykk for i Fremskrittspartiets forslag. Slik sett er Fremskrittspartiet på sporet. Men Høyre støtter likevel ikke alle forslagene, og det skal jeg komme tilbake til.

Vi er også misfornøyd med Regjeringens prioritering av jernbanen. Høyre i regjering gjennomførte en satsing på jernbane som var historisk. Aldri tidligere ble det satset så offensivt på jernbane, hvis man ser bort fra den helt ekstraordinære satsingen som gjeldssaneringen på Gardermobanen innebar.

Satsing på jernbane er ikke bare penger. Forrige regjering gjennomførte en rekke strukturtiltak som gav både person- og godstransport på jernbane en fantastisk framgang. Jeg vil nevne tilrettelegging for kombinerte transportere på jernbanen og omdanning av NSB Gods til CargoNet. Vi åpnet for konkurranse om godstransport, vi åpnet for konkurranse om persontransport, og resultatet er suksessen med Gjøvikbanen. Jernbaneverkets oppgaver innen tyngre vedlikehold ble skilt ut i en egen virksomhet.

Det første Stoltenberg II-regjeringen gjorde etter at den kom i posisjon, var å sette Jernbaneverket på et sidespor. Ytterligere utskillelse og konkurranseutsetting av vedlikeholds- og produksjonsvirksomheten, som vi var i gang med, fikk rødt signal. Siden har det gått utforbakke. Regjeringen har ikke levert som lovet, og det er full stopp for reformer. Regjeringen har ikke snudd noen skute, som de selv liker å uttrykke det – et uttrykk som for øvrig er like upresist som kanskje denne saken er. Det tror jeg alle som reiser med tog er enig i.

Fra Høyres side har vi etter regjeringsskiftet fortsatt å satse offensivt på jernbane. Vi har prioritert mer til jernbane i våre alternative budsjett, og vi har fremmet en rekke forslag som ville endret den kurs som de rød-grønne har lagt for jernbanen. Den svært positive utviklingen for både persontransport og gods som forrige regjering kursendring og storsatsing har gitt, er nå truet av manglende kapasitet og stadig hyppigere driftsavvik. Hvorfor har f.eks. ikke statsråden sørget for at Jernbaneverket har prioritert innsats i de mest sårbare delene av sin virksomhet? Hvorfor svikter man når det gjelder kundefokuset? Jeg vil våge den påstand at om drifts- og vedlikeholdsoppgavene hadde blitt konkurranseutsatt, som vi var i gang med, hadde vi sluppet mye av den senere tids problemer.

Statsråden skal imidlertid ha ros for at hun nå krever endringer, selv om det er lovlig sent. Vi kommer til å følge godt med på det som skjer framover, og forventer rapportering til Stortinget om framdriften i dette arbeidet. Lakmestesten på når jernbanen kan være friskmeldt, får vi først til høsten når statsråden framlegger først sitt statsbudsjett og deretter Nasjonal transportplan. Karakteren er det imidlertid velgerne som setter neste høst.

Prosjektfinansiering var Soria Moria-erklæringens mantra for fornyelse. Det ble skrinlagt ved første korsveg. Trylleordets innhold forble uten substans. Regjeringen står nå uten nye løsninger og nytenkning, og nå venter vi spent. Høyre håper virkelig Regjeringen nå snart blir ferdig med

interne stridigheter og åpner for en alternativ organisering og finansiering av store infrastrukturprosjekter, også på jernbane. I en tid der prisen på innsatsfaktorer som stål og betong går i været, og Regjeringen henger etter sine egne løfter til velgerne med 1 milliard kr til jernbanen, så trengs det nye grep – mer enn noen gang.

Hvorfor støtter så Høyre ikke Fremskrittspartiets forslag her i dag? Det er fordi vi anser statsforetaksmodellen som suboptimal. Fremskrittspartiet har med forslaget om en statsforetaksmodell antakelig også blant sine intensjoner å oppnå forutsigbar finansiering og rasjonell anleggsdrift, og kan derfor oppnå mye av fordelene med OPS. Men OPS-organisering er så mye bedre, fordi den forutsetter private OPS-selskaper som får ansvar også for vedlikehold. For øvrig er jeg overrasket over at Fremskrittspartiet ønsker statsforetaksformen, når man isteden kan skille ut virksomhet som ikke er forvaltning, på annen måte.

Høyre kan tenke seg å støtte punktene 2 og 3 i forslag nr. 3 som Fremskrittspartiet har lagt fram. Vi synes det er unaturlig først å bevilge pengene og så få utredningen.

Jan Sahl (KrF) [20:38:31]: Kristelig Folkepartis hjerte banker for jernbanen. Toget har store fortrinn i konkurranse med andre transportmidler. Kristelig Folkeparti mener flest mulig skal ha mulighet til å reise med toget, og ikke minst må vi få mer gods over fra vei til bane. Da må storting og regjering sørge for at nettopp det er mulig, og staten må bruke nødvendige styringsmekanismer for å styrke jernbanen.

I representantforslaget foreslås det å omorganisere Jernbaneverket til et statlig selskap. La meg først gjøre det klinkende klart at vi i Kristelig Folkeparti deler forslagsstillernes ønske om en offensiv satsing på jernbanen i Norge. Derfor prioriterte vi jernbanen da vi satt i regjering, selv om Stoltenberg-regjeringen prøver å skape et bilde av det motsatte. Jeg er glad for at Stoltenberg-regjeringen viderefører den økningen i jernbanebevilgningene som Bondevik-regjeringen startet. Kristelig Folkeparti har stemt for alle forslag til økt satsing på jernbane, men når det gjelder forslaget vi behandler her i dag, mener vi i Kristelig Folkeparti at det er feil svar på riktig utfordring. Ja, vi må være villig til å se på hvordan vi organiserer utbygging av jernbane og infrastruktur her til lands. For eksempel har OPS-organisering vist seg å være formålstjenlig når det gjelder veibygging, og vi mener at det er en god løsning også innenfor større jernbaneprosjekter.

Vi i Kristelig Folkeparti ønsker et løft for jernbanen, men løsningen er ikke å omorganisere Jernbaneverket til et statlig aksjeselskap. Vi politikere har ansvar for å sikre god jernbane. Vi som er folkevalgte, skal stå til ansvar for de prioriteringer vi gjør. Slik bør det være. Jernbaneverket er i dag et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Det sikrer et sterkt statlig engasjement i sentrale deler av Jernbaneverkets områder. Det er et middel for å sikre gode jernbanetjenester her til lands. Som forvaltningsorgan finansieres Jernbaneverket i dag ved direkte bevilgninger av brutto utgifter og inntekter over statsbudsjettet. Jernbaneverket har ikke, og skal heller ikke ha, noen betydelig kommersiell inntektsside. Jernbaneverket

skal være det offentliges redskap for å sikre gode jernbanetjenester, og et sterkt statlig engasjement er nødvendig for å sikre togets posisjon i konkurranse med andre transportmidler. Styringsmekanismer må brukes slik at jernbanen styrkes. Kristelig Folkeparti støtter derfor ikke forslagsstillernes ønske om å omorganisere Jernbaneverket til et statlig aksjeselskap.

Kristelig Folkeparti er bekymret for at en stadig større andel av godstrafikken går over på vei. Jernbanen har en konkurransekraft når store godsmengder skal fraktes over lange avstander. Vi må få en større del av godstransporten over fra vei til bane. For å lykkes med det må utbygging av dobbeltspor, kryssingsspor og godsterminaler intensiveres. Skal folk ta toget, må vi ha et tilbud som kundene oppfatter som godt og stabilt. Kundene må være fornøyd med punktlighet, informasjonen som blir gitt, avgangstider, reisetider og komforten som tilbys. Her er det et betydelig forbedringspotensial. Det har vi bl.a. sett når det gjelder det sentrale østlandsområdet den siste tiden. Situasjonen er helt uholdbar og må bli bedre, spesielt når det gjelder lokaltogene. Løsningen er ikke å løsrive Jernbaneverket fra statlig styring, tvert imot. Her trengs politikere som tar ansvar og bruker de virkemidlene som trengs.

Til slutt: Representanten Arne Sortevik har fått det svært travelt på vegne av Fremskrittspartiet. Et nytt, offensivt forslag ligger på bordet: 100 mill. kr i revidert til strakstiltak på jernbanenettet i Oslo-området. Kristelig Folkeparti skal gjerne være med på en offensiv satsing i det sentrale østlandsområdet, men 100 mill. kr tas ikke rett over bordet – det er i så fall kun i Fremskrittspartiet det går an. Dette må tas i en større sammenheng i forbindelse med en budsjettbehandling, enten det nå er i det reviderte budsjettet når det kommer, eller ved den endelige budsjettbehandling. Da skal Kristelig Folkeparti ta stilling til det.

Jeg lyttet med interesse til Bård Hoksrudds innlegg. Likevel har jeg en viss følelse av at Fremskrittspartiet har fått dårlig samvittighet, og derfor nå kompenserer med 100 mill. kr i full fart.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [20:44:02]: Spørsmålet fra forslagsstillarane er om ein skal omorganisere Jernbaneverket til statleg selskap. Jernbaneverket har utbygging og vedlikehald av nasjonal jernbaneinfrastruktur som si mest sentrale oppgåve. Det viktige spørsmålet i denne saka er om det å opprette statleg selskap er det rette svaret på utfordringane, eller om det finst andre og betre løysingar for nettopp å sikre vedlikehald og utbygging av det eksisterande jernbanenettet på kort og lang sikt.

Senterpartiet meiner saman med fleirtalet at Regjeringa skal vurdere om omorganisering og finansiering av Jernbaneverket er det optimale. I dette arbeidet må ein gjerne gjere fleire vurderingar. Utfordringa er at trass i auka økonomiske rammer frå denne regjeringa er det framleis stor trong for både vedlikehald og utbygging av infrastruktur. Eg er open for å vurdere konsekvensane av ei løysing der staten låner ut pengar til seg sjølv, for så å realisere eit større både veg- og jernbaneprosjekt. Staten vil då vere den som låner ut av sin eigenkapital. Ei slik ordning vil

nok ikkje gje nokon større økonomisk gevinst i høve bygginga, men det vil truleg kunne sikre ei raskare realisering av større veg- og baneprosjekt.

Senterpartiet ser ein samanheng mellom tildelt økonomisk ramme og kva ein kan forvente levert av tenester. Det er derfor svært positivt at Regjeringa har auka investeringsramma med meir enn 50 pst. sidan 2006. Framstegspartiet har i same perioden føreslege betydelege kutt i løyvingane til norsk jernbane. Ja, då kan det kanskje vere grunn til å undrast over kva satsing Framstegspartiet ynskjer på norsk jernbane utover å omorganisere til statleg selskap og såleis kunne medverke til ei avdemokratisering av styringa.

Senterpartiet er oppteke av å gje innbyggjarane i dette landet gode tenester i både eit langsiktig og eit kortsiktig perspektiv. Ei direkte folkevald styring vil ha eit ansvar for det heilskaplege samfunnet, og dermed ikkje berre styre etter reine bedriftsøkonomiske prinsipp.

Dei grepa som skal gjerast, må sikre ei heilskapleg, føreseieleg og langsiktig samfunnsbygging.

Borghild Tenden (V) [20:47:06]: Folk er mer enn noen gang villig til å legge om i miljøvennlig retning. Vi er nå inne i en fase hvor det er tidskrittisk at vi politikere følger opp og utløser dette potensialet. Tiden er inne for å satse på miljøriktige løsninger innen samferdselssektoren. Det var bl.a. derfor Venstre i sitt alternative statsbudsjett for 2008 foreslo nesten 800 mill. kr i økt satsing på jernbanen og en betydelig økt satsing også på øvrig kollektivtrafikk i byområdene.

Venstre er åpen for å diskutere hvordan vi på en best mulig måte bør finansiere de ulike jernbaneprosjektene. Vi mener imidlertid at det bør fokuseres på andre tiltak enn det forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet kommer med i sitt forslag, slik at vi får mer igjen for de pengene vi bruker på jernbanen. Innenfor vegsektoren gjennomførte Bondevik II-regjeringen en svært vellykket omstilling av Statens vegvesen gjennom bl.a. utskillelsen av Mesta AS. Ved at det nå er konkurranse om arbeidet på vegnettet i Norge har det offentlige spart milliardbeløp, beløp vi igjen kan bruke på vedlikehold og investeringer.

Venstre ønsker en styrking av jernbanen både gjennom økte offentlige bidrag og gjennom mer effektiv bruk av de pengene som bevilges. Det er viktig at de ressursene fellesskapet stiller til rådighet, blir brukt på en effektiv og hensiktsmessig måte.

Venstre mener at bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen på jernbanen skal være et offentlig ansvar. Drift og vedlikehold har vært et prioritert område for skiftende regjeringer over tid. Til tross for dette opplever kundene til stadighet innstillinger på grunn av feil og mangler ved jernbaneanleggene. I dag har Jernbaneverket både rollen som bestiller og utførende part innenfor drift og vedlikehold av store deler av jernbanen. At samme organisasjon har ansvar for både økonomi, framdrift og kvalitet på det arbeidet som utføres, kan føre til en uheldig sammenblanding av roller. Venstre ønsker å profesjonalisere Jernbaneverket som bestiller av tjenester. Parallelt vil Venstre øke bruken av anbud innen drifts- og vedlikeholdsoppavene

på jernbanen. Vi mener dette er en god løsning for å sørge for at fellesskapets ressurser tas i bruk mest mulig effektivt, og at kvaliteten på det som utføres, målstyres bedre og er mer effektivt. Innenfor jernbaneanrådet er dette miljøarbeid i praksis.

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:50:23]: Eg har merka meg at forslaget er grunngeve med behovet for langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterande jernbanenett i Noreg. Eg er ikkje usamd i at det er behov for betydelege ressursar både til fornying og til utbygging av jernbanenettet, men ser ikkje at det er nødvendig å omorganisere Jernbaneverket til selskap for å få dette til.

Ser ein på Framstegspartiet sine forslag til løyvingar til Jernbaneverket dei seinare åra, er det grunn til å spekulere i om det ligg eit anna motiv bak dette forslaget. Eg er uroa om det neste steget Framstegspartiet vil ta når ein har gjort Jernbaneverket om til eit statleg selskap, er å foreslå ei privatisering av selskapet i samsvar med Framstegspartiet sin ideologi og sterke tru på privatisering og marknadsstyring. Dette vil i tilfelle vere klart i strid med den sitjande regjeringa sin politikk på dette området.

Eg finn det lite troverdig at forslagsstillerane har så stor omtanke for jernbanedrift som transportmiddel når ein ser på kva Framstegspartiet har foreslått av løyvingar til Jernbaneverket berre i dei åra eg har vore samferdslemnister. I 2006 foreslo Framstegspartiet å kutte løyvinga til Jernbaneverket med om lag 1,4 milliardar kr i forhold til Regjeringa sitt forslag. I 2007 var kuttforslaget på om lag 1,5 milliardar kr, medan kuttforslaget i 2008 også var på 1,5 milliardar kr. Dette tyder ikkje på at Framstegspartiet er særleg oppteke av

«å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge».

Eg er heilt overtydd om at uavhengig av korleis ein organiserer Jernbaneverket, vil det framleis vere avhengig av store statlege bidrag. Eg meiner at det er staten sitt ansvar å ta på seg den store risikoen det er å byggje og drifte eit nasjonalt jernbanesystem. Eg reknar med at dette òg er hovudårsaka til at jernbaneinfrastrukturen i andre land i Europa vert driven i statleg regi.

Å endre tilknytingsforma til Jernbaneverket må i tilfelle grunngevast ut frå andre forhold enn spørsmålet om finansiering av jernbaneutbygging i form av statlege lån, slik forslagsstillerane legg opp til. Sjølv om Jernbaneverket vert omgjort til selskap, må statlege lån til jernbaneutbygging løyvast over statsbudsjettet. Slik situasjonen er i dag, har ikkje staten behov for å låne pengar til seg sjølv.

Uansett organisasjonsform vil det viktigaste likevel vere kor mykje pengar den sitjande regjeringa og Stortinget til kvar tid er villige til å stille til rådvelde til jernbaneinvesteringar. Eg vil i denne samanhengen vise til at den sitjande regjeringa har auka investeringane til jernbaneutbygging med over 50 pst. samanlikna med Bondevik II-regjeringa sitt budsjett for 2006.

Når det gjeld spørsmålet om finansiering av veg- og jernbaneutbygging i samband med forslag til Nasjonal

transportplan for 2010–2019, vil eg elles vise til mitt svar på spørsmål frå representanten Sortevik i spørjetimen den 6. februar i år, der eg viste til at ymse former for prosjektfinansiering tidlegare er drøfta i samband med behandlinga av St.prp. nr. 1, Gul bok for 2007, men at eg er villig til å sjå på nye synspunkt som måtte kome fram i samband med arbeidet med ny nasjonal transportplan i departementet.

Når det gjeld organisasjonsform for Jernbaneverket, må dette etter mi meining vurderast ut frå kva oppgåver og ansvar som i dag er lagt til etaten. Gjeldande organisering må sjåast ut frå at Jernbaneverket er aleine om sine oppgåver, og at det er knytt store samfunnsinteresser til dei oppgåvene som Jernbaneverket driv. Denne verksemda krev difor politisk styring i ei eller anna form. Samanlikna med t.d. Avinor AS, som i hovudsak er sjølvfinansiert, har ikkje Jernbaneverket eigenfinansiering i nokon særleg grad utover ordinære statlege løyvingar, eller driv med kommersiell verksemd i eit omfang som er viktig for etatens samla inntekter, som tilseier at verksemda bør organiserast som eit selskap. I samsvar med Soria Moria-erklæringa er Regjeringa oppteken av å ha ei direkte politisk styring av dei viktigaste delane av Jernbaneverket si verksemd, som omfattar drift, vedlikehald og bygging av jernbaneinfrastruktur, kvaliteten på dei tenestene som Jernbaneverket tilbyr togoperatørene og publikum, og prioriteringar av nye investeringsprosjekt.

På grunn av manglande eigenfinansiering og ynske om direkte politisk styring er det lite aktuelt å vurdere Jernbaneverket som aksjeselskap, og eg har i dag heller ingen konkrete planar om å fremje forslag om å endre Jernbaneverkets organisatoriske tilknytingsform.

Til Hallerakers innlegg må eg seie at på grunn av økonomisk svelteføring i den førre perioden og eit arbeid med konkurranseutsetjing, som skremde 250 dyktige medarbeidarar bort frå Jernbaneverket, slit me no med infrastrukturen i Oslo-området. Konkurranseutsetjinga løyste ikkje problema. Det trengst pengar, og det bidreg denne regjeringa med i motsetnad til Bondevik II-regjeringa. Eg minner òg om at nivået i Nasjonal transportplan, som me no gjennomfører, ligg 1 milliard kr over det nivået som dei førre regjeringspartnarane kunne stemme for. Det var å kaste blå i auga på veljarane, vart det sagt. Me har med andre ord i to år oppfylt ei ramme som Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre såg på som uoppnåeleg i regjering, men som dei no i opposisjon prøver å redusere til ingenting. Ei slik omskriving av røyndomen skal ein ha frekkehitas nådegåve for å framføre frå denne talarstolen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [20:55:48]: Dette var et noe selvsomt innlegg fra statsråden, men man havnet til slutt på en slags vurdering av det materielle innholdet i forslaget etter at man hadde spekulert i de dystreste og verste politiske motiver hos forslagsstillerne. De er faktisk ærlige og oppriktige, bl.a. for å supplere Regjeringens ganske tomme verktøykasse. Prosjektfinansiering er avlyst. Dette forslaget kan gi en forutsigbar og langsiktig finansiering for å bygge ut norsk jernbane raskere enn det Regjeringen

klarer. Ser ikke statsråden at dette kan være en modell som kan gi raskere utbygging, som kan gi avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering? Ser ikke statsråden at dette faktisk er en modell vi allerede bruker? Hvis vi tar et sideblikk på Avinor, er det i prinsippet det samme. Man lager et heleid statlig selskap som kan operere i finansmarkedet og med finansiering av prosjekter på en friere måte enn det man kan ved å være bundet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:56:58]: Det er ein stor og vesentleg skilnad mellom Avinor og Jernbaneverket, nemleg at Avinor har vesentlege inntekter og stort sett finansierer heila drifta gjennom inntekter frå eiga verksemd, medan Jernbaneverket er avhengig av å få tilført statlege midlar. Det gjer det heilt umogleg å samanlikne arbeidsoppgåvene deira på ein god måte.

Uansett korleis ein snur og vender på det, vil staten måtte finansiere jernbaneutbygginga. Ein kan gjere mange slags krumspring – ein kan lage OPS, som gjer at private selskap kan tene pengar på det i tillegg, ein kan lage prosjektfinansiering, som gjer at staten legg inn midlar f.eks. i eit utlånselskap, som ein har gjort i Sverige – men ein kjem ikkje bort frå, uansett korleis ein snur og vender på det, at det er staten som til sjuande og sist skal betale gildet. Då må ein ha løyvingar over statsbudsjettet. Det kjem ein tilbake til. Så at finansieringa vert så mykje enklare gjennom å lage eit selskap, greier eg ikkje å sjå, rett og slett fordi det ikkje finst vesentlege inntekter å tilføre Jernbaneverket utanom dei som statsbudsjettet gjev.

Presidenten: Presidenten beklager at han ikke fikk trykket på knappen, og dermed forvirret statsråden, som fikk mer enn 1 minutt.

Øyvind Halleraker (H) [20:58:32]: Senterpartiet, av alle, burde vite forskjellen på uår og gode år. Vi måtte rette opp forutsetningen for i det hele tatt å kunne drive eksporttrettet virksomhet i dette landet. Denne regjeringen har 130 milliarder kr mer å rutte med. Det er det saken dreier seg om, og det er forskjellen.

NTP er oppfylt, får vi høre fra regjeringspartiene i nesten hvert eneste innlegg de holder i samferdselsdebattene – så nådegavene er visst rimelig godt fordelt. Spørsmålet mitt til statsråden er kort og greit: Ligger denne regjeringen 1,1 milliarder kr etter egne lovnader når det gjelder oppfyllingen av NTP på jernbane, eller gjør den ikke?

Statsråd Liv Signe Navarsete [20:59:27]: Denne regjeringa har oppfylt NTP, som eg har sagt frå talarstolen mange gonger, for to år. Og det er rett at det er eit etterslep frå det elendige budsjettet som denne regjeringa overtok frå Bondevik II-regjeringa, som vi greidde å rette opp litt av. Dette etterslepet arbeider me no med å ta inn resten av, og me har sjølv sagt håp om det, men det gjenstår å få avslutta budsjett-drøftingane før me kan kome tilbake med resultatet av det. Men at me har oppfylt for to år, står eg og Regjeringa fast på.

Borghild Tenden (V) [21:00:08]: Det bevilges nå – og det har vært bevilget – mye penger til jernbanen, og selv sagt kunne det vært bevilget mye mer penger til denne sektoren som til de fleste andre sektorer.

I mitt innlegg tok jeg til orde for at det må være mulig å se på ordninger der man kan få mer jernbane for pengene, og jeg nevnte utskillelsen av Mesta innenfor veisektoren. Er samferdselsministeren enig i at utskillelsen av Mesta var klokt, og at man har fått mer vei for pengene? Og er dette noe hun kunne ønske å gjøre også innenfor jernbanesektoren?

Statsråd Liv Signe Navarsete [21:00:47]: Eg høyrer at representantar for den førre regjeringa gjentek sitt mantra om utskiljing av Mesta og alle midlane som er frigjorde. Eg har gjort mange forsøk på å prøve å få hand om dei midlane, få vite kor dei er hen. Men det er umogleg å spore kor ein finn igjen dei midlane i systemet. Eg synest det er ganske problematisk at det er vanskeleg å sjå kor dei midlane finst. Det er òg veldig vanskeleg å få dokumentert at dei ikkje finst. Dei flyt truleg rundt ein eller annan plass, berre at ingen greier å få tak på dei.

Senterpartiet var den gongen ikkje positiv til å skilje ut Mesta. Det har gjeve nokre positive effektar, men det har òg gjeve nokre negative, som tida ikkje tillèt at me går inn på. Eg har ikkje noko ynske om å gå same vegen med Jernbaneverket.

Arne Sortevik (FrP) [21:01:44]: For å følge opp min forrige replikk: Svaret kunne jo etterlate det inntrykk at man rett og slett ikke skjønner effekten av å etablere et statlig selskap. Jeg tror at statsråden som svarer, gjør det, men at statsråden som sitter bak meg, ikke er glad i den ordningen.

Poenget er jo at man ved et statlig selskap som kan låne penger, kommer forbi kontantprinsippets begrensninger. Det gjør altså at man kan få bygd raskere, gjennomført investeringene raskere, og skrive dem av over 20–30 år gjennom de bevilgningene som kommer over det årlige statsbudsjettet. Jeg tror mange ser at det er en måte å få fart på investeringene i Jernbaneverket på. Det er helt parallelt til et forslag vi har hatt på veisektoren, og som også Stortinget har avvist. Dette er en del av Fremskrittspartiets modernisering av norsk samferdselspolitikk, og jeg er overbevist om at det kommer, og at det er god effekt av dette og lignende tiltak.

Statsråd Liv Signe Navarsete [21:02:58]: Dersom ein går den vegen som representanten Sortevik går inn for i stor stil, vil ein om nokre år ikkje ha handlefridom i det heile når det gjeld å prioritere nye prosjekt. Då ville heile budsjetttramma gå til å nedskrive og betale tilbake allereie utførte prosjekt. Det ser me når det gjeld OPS. Når dei tre prosjekta er ferdigstilte som kan vere samanliknbare med dette, vil 600 mill. kr av ramma årleg gå til å betale tilbake.

Det er ingen gratis lunsj, det var mitt poeng. Pengane må uansett skaffast fram. Men det er sjølvsagt ein positiv effekt, som òg vart nemnd av Sortevik, nemleg at ein får framskunda prosjekta. Det er den einaste effekten. Men

midlane me skaffar, kan få akkurat den same effekten gjennom å auke ramma på statsbudsjettet. Ein får nøyaktig same effekt viss ein aukar ramma tilstrekkeleg.

Øyvind Halleraker (H) [21:03:59]: Siden jeg var litt retorisk forrige gang, har jeg lyst til å være litt konstruktiv nå og prøve å bidra med litt støtte til Sortevik.

Det er slik at under den forrige svenske regjeringen, som var ledet av en sosialdemokrat, Göran Persson, etablerte man organisasjonen rundt Botniabanen, som altså er et suksessprosjekt på østkysten av Sverige. Her er det nettopp det som har skjedd, som Langeland påpekte tidligere i debatten, at man har opprettet et eget selskap som låner inn i statsfinansene for å finansiere et statlig anliggende. Syns ikke denne regjeringen at det også kunne være en god idé å se nærmere på?

Statsråd Liv Signe Navarsete [21:04:59]: Det er alltid interessant å sjå på suksesshistorier, og eg skal gjerne ta ein kikk på Botniabanen, utan at eg dermed kan seie kva som vil kome ut av det.

Når det gjeld alternativ finansiering, har Regjeringa sagt sitt om det så langt i det som ligg i Gul bok for 2007. Eg har òg sagt at i den grad det kjem opp nye moment når det gjeld dette, vurderer eg sjølvsagt dei inn mot Nasjonal transportplan. Botniabanen kan sikkert vere eit aktuelt prosjekt å kikke på i den samanhengen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Arne Sortevik (FrP) [21:05:38]: Et par ting på 3 minutter – først som en oppfølging av replikkordskiftet: Tids-effekten kan jo da være mellom 15 og 20 år. For dem som er interessert i å få ting raskere gjort og ikke vil vente i 15–20 år ekstra, bør dette være en modell å prøve ut. Her understreker Regjeringen at det er et spørsmål om finansiering, en forutsigbar og langsiktig finansiering. Da kan man selvfølgelig operativt velge hvilken modell man vil – det er med adresse til Høyre. Man kan også velge en OPS-operativ løsning innenfor rammen av en forutsigbar og langsiktig finansiering.

Men først og fremst er jeg her for å ta opp forslag nr. 3 på vegne av Fremskrittspartiet, som er omdelt i salen.

Vi har en spesiell og krisepreget situasjon knyttet til sårbarhet og kvalitet på jernbanenettet i Oslo-området. Tog stopper. 50 000 passasjerer venter: store forsinkelser, store ekstrakostnader og stor irritasjon, først og fremst for de reisende, og stor frustrasjon for transportør. Fremskrittspartiet mener det er naturlig å ta inn forslag om dette i denne viktige saken om jernbanen. Det er slik at det har vi en viss tradisjon for å gjøre. Da vi hadde problemene i Hanekleivtunnelen, satt pengene løst, de kom fort på plass. Vi hadde «Server»-forliset. Da var ulykken ute. Det var en krise, og vi fikk pengene fort på plass. Det er en krisepreget situasjon knyttet til sårbarhet og kvalitet på jernbanenettet i Oslo-området. Jeg viser til oppslag i Aftenposten sist torsdag, hvor infrastrukturdirektøren i Jernbaneverket

innrømmer at han kunne gjøre mer hvis han hadde mer penger.

Vi vil gjøre tre ting. I punkt 1 i forslaget, men i en totalpakke som henger sammen, som vi ber om å få samlet avstemning over, foreslår vi å bevilge 100 mill. kr til ekstraordinære krisetiltak. I punkt 2 foreslår vi å bruke internasjonale konsulenter til å se på jernbanenettet i Oslo-området med nye, friske øyne. Vi tror miljøet er lite. Vi tror de samme øynene har sett for lenge, og at de kanskje ikke ser de gode og glupe tingene som kan gjøres. Vi vil gjerne ha noen utenfra til å se på dette med nye, friske øyne. På den basis foreslår vi i punkt 3 at det fremmes en ny sak for Stortinget med forslag om tiltak og også de bevilgninger som skal til for å gjennomføre tiltakene.

Målet er å redusere sårbarheten og øke kvaliteten på jernbanenettet i Oslo-området. Vi har ingen skumle hensikter med dette, men tvert imot et ønske om å få bedre regularitet og sørge for at 50 000 passasjerer ikke risikerer å vente.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslag han refererte til.

Torstein Rudihagen (A) [21:09:11]: Tidlegare i dag hadde vi ein debatt om klimaforliket. Og så vidt eg observerte, dreidde mykje av debatten seg om om Framstegspartiet har forstått kva for store klimaendringar vi står overfor. Desto meir gledeleg er det da om ein skal ta Framstegspartiet alvorleg med omsyn til at det no verkeleg har blitt eit jernbaneparti. Det er ikkje mange år sidan leiande framstegspartirepresentantar stod fram og sa at jernbanen høyrde fortida til. Dess fleire parti som no engasjerer seg for å få ein betre jernbane i dette landet, dess betre er det – så det ønskjer eg absolutt velkommen.

Når representanten Bård Hoksrud begynner å skryte av kva Framstegspartiet har gjort for jernbanen dei siste åra, fell truverdet i heile bodskapen. Det er lett å gå inn i dei årlege budsjetta, og talas tale er klar. I budsjettet for 2007 foreslo Framstegspartiet m.a. eit kutt i kjøp av togtenester, og NSB konkluderte med at det ville medføre at ein måtte leggje ned lokaltoga som går ut av og inn til Oslo, og som ville medføre over 100 000 fleire personbilar ut av og inn til Oslo om dagen. Det er så mange personbilar at sjølv Framstegspartiet ikkje hadde hatt moglegheit til å vere i nærleiken av å bevege seg ut av den situasjonen.

Organiseringa av Jernbaneverket må vi heile tida vurdere. Vi har auka løyvingane til jernbanen, slik statsråden og andre har gjort greie for, ganske mykje dei siste åra. Vi er alle saman ute etter å få mest mogleg effekt ut av dei pengane som blir sette inn i dette systemet.

Eg skal ikkje gå inn på det politiske spelet, men Høgre og Halleraker pratar om at i førre periode var det eit historisk lyft, ei historisk satsing på jernbanen. Da høyrst det veldig underleg ut at Halleraker er misfornøgd med den satsinga vi har no, når vi har auka satsinga på jernbanen formidabelt i forhold til førre periode. Så viser ein til dei andre grepa som blei gjorde. Det er det som er dagens situasjon for Jernbaneverket. Jernbanedrifta har blitt komplisert med all elektronikken og signalsystema og alt som ligg

i dette. Det Jernbaneverket seier sjølv at dei manglar, er kompetanse. Kvifor manglar dei så kompetanse? Jo, fordi Bondevik-regjeringa bestemte, og dei bad Steinar Killi og kompani om å sørje for å seie opp ein stor del av dei som verkeleg skulle drive med dette. Så skulle dei kjøpe att dei tenestene i ein marknad. Det er det faktiske forholdet. Den marknaden fanst ikkje. Det er det som Jernbaneverket slit med i dag – mangel på kompetanse.

Irene Johansen (A) [21:12:39]: Etter å ha hørt på representanten Hallerakers spenstige opprømsing av Bondevik-regjeringens såkalte satsing på jernbane må jeg kommentere det.

Tallenes tale er klar om vi sammenligner budsjettene. Det er ingen tvil om at regjeringen Stoltenberg har en langt mer offensiv satsing på jernbane enn Bondevik-regjeringen. Det er jeg sikker på at også representanten Halleraker ser, selv om han ikke vil innrømme det.

Derfor blir det merkelig å høre representanten Halleraker hevde at det etter Bondevik-regjeringen har gått utforbakke med jernbanen, og at Jernbaneverket har blitt satt på et sidespor, og at dette er noe som alle som reiser med jernbanen, er enig i. Representanten Halleraker hevder sågar at hadde konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene blitt gjennomført, hadde vi sluppet den senere tids problemer – påstander som det ikke er dekning for.

Kapasiteten på jernbanen er jo sprengt. Økningen i persontransporten og godstransporten på jernbanen har vært enorm de siste årene, og spesielt etter at Stoltenberg-regjeringen økte satsingen på jernbane. Det er derfor ikke noe som tyder på at det går utforbakke med jernbanen – tvert imot. Jernbaneverket er med økte bevilgninger og stopp av konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene satt i stand til å øke innsatsen på utbygging, drift og vedlikehold fra det sidesporet de stod på etter Bondeviks nedprioritering. Det er en kjensgjerning at den situasjonen vi ser nå, spesielt i østlandsområdet med driftsforstyrrelser og stans, er et resultat av mange års nedprioritering av jernbanen. Altså – dette er ikke noe som er kommet de siste to og et halvt årene.

I tillegg er det en kjensgjerning at forsøket på konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgavene som Bondevik-regjeringen igangsatte til tross for dårlige erfaringer fra andre land, har medført at Jernbaneverket har mistet viktig kompetanse bl.a. på signalområdet, som er en utfordring i dag. Det holder de på å bygge opp igjen, men det tar tid. Jeg vil derfor hevde at den situasjonen Jernbaneverket er i nå, og de problemene som vi har med driften, er et resultat av flere års etterslep når det gjelder investeringer, drift og vedlikehold, noe som flere regjeringer må ta ansvar for. Når det gjelder Bondevik-regjeringens eksperimentering med konkurranseutsetting av kjernekompetansen i Jernbaneverket, vil jeg hevde at det var direkte uansvarlig å kaste ut en slik unik kompetanse som det tar tid å bygge opp igjen, uten at det var et marked til å ta imot.

Men om vi ikke er enige om det historiske bildet, håper jeg i hvert fall vi er enige om at innsatsen for jernbanen må fortsette.

Øyvind Halleraker (H) [21:15:51]: Jeg skjønner at jeg har bidratt til å forlenge debatten en smule, og at det kanskje var på grunn av min påpeking av at også regjeringspartiene bør forholde seg til de faktiske forhold når de omtaler den satsingen de hele tiden feilbeskriver med at de har oppfylt Nasjonal transportplan.

Nå er det altså slik at Bondevik II-regjeringen økte jernbanebevilgningene med over 50 pst. sett i forhold til det som Stoltenberg I leverte. Derfor har jeg absolutt belegg for å kalle det en historisk satsing. Når vi i tillegg foretok en rekke strukturgrep som brukerne av jernbanen, trafikantene, er svært fornøyd med, som godsdistributørene er svært fornøyd med, ja, så syns jeg vi kan tillate oss å kalle det en suksess. Men de rød-grønne er misfornøyd med alle strukturgrep som går i retning av privatisering eller konkurranse. Det Irene Johansen glemmer å si, er at samtidig som at noen ble overflødige i Jernbaneverket, ble det opprettet et nytt selskap for å ta seg av de samme oppgavene, nemlig Baneservice. Da blir det jo litt pussig nærmest å bli belært om at hvis kompetansen forsvinner fra det offentlige og over i privat sektor, ja, så forsvinner kompetansen! Det er et merkelig resonnement. Det høres ut for meg som om posisjonen er fornøyd med det vi ser nå om dagen, og da er faktisk de de eneste som er avhengig av jernbanen, som har den oppfatningen, tror jeg. Vi ser at det er store mangler, og å skyldte det på at vi forsøker å konkurransutsette og få en mer effektiv drift av både vedlikehold og andre oppgaver for jernbanen, er et bomskudd i natten.

Bård Hoksrud (FrP) [21:18:42]: Det var vel ikke så veldig rart at representanten Rudihagen skulle ta opp akkurat det jeg sa i innledningen av innlegget mitt, at vi fra denne talerstolen sikkert ville oppleve argumenter om at Fremskrittspartiet har kuttet bevilgningene til jernbanen i forbindelse med behandling av statsbudsjettene. Jeg var ærlig og sa at det har vi faktisk gjort. Men vi har også sett på å gi Regjeringen nye verktøy i verktøykassen sin som kan brukes på jernbane og infrastrukturbygging, og som i hvert fall vi mener er viktige verktøy for å sikre en skikkelig god utbygging og infrastruktur.

Fremskrittspartiet foreslo både i 2006 og i 2007 å etablere et infrastrukturfond på 300 milliarder kr som ville gitt en avkastning til vei, bredbånd og jernbane på ca. 10–12 milliarder kr, altså ca. 3 milliarder kr til jernbanen og kollektivtrafikken, noe som betyr 1,8 milliarder kr mer enn den milliarden som denne Regjeringen plusset på i forbindelse med statsbudsjettet for 2008.

I forbindelse med revidert budsjett har vi også foreslått å øke bevilgningen til kryssningsspor, nettopp for å øke kapasiteten på godstrafikken for å sikre det skrikende behovet som næringslivet har. Fordi kapasiteten nå er sprengt på flere av jernbanestrekningene, ønsker vi altså å sette i verk strakstiltak i forbindelse med revidert budsjett for å bygge ut nye kryssningsspor for godstrafikken. Det handler altså om å ha verktøy i verktøykassen. Dessverre ser det ikke ut som om Regjeringen er villig til å ta i bruk alle disse gode verktøyene som vi nå gir Regjeringen mulighet til å ta i bruk. Dette forslaget som vi har til behandling i

dag, er et av verktøyene. Det andre er et skikkelig infrastrukturfond som vil sikre en skikkelig utbygging av infrastrukturen med over 10–12 milliarder kr til vei, jernbane, kollektivtransport og bredbånd.

Hallgeir H. Langeland (SV) [21:20:55]: Denne debatten har etter kvart utvikla seg litt rart i forhold til utgangspunktet, synest eg. Lat oss stilla spørsmålet: Hadde det blitt meir jernbanesatsing dersom Bondevik II-regjeringa og Framstegspartiet hadde styrt? Om ein svarar på det spørsmålet med utgangspunkt i det som skjedde då Nasjonal transportplan blei vedteken, veit alle svaret på det. Det hadde blitt ei dårlegare satsing på jernbane. Så det er viktig å få sagt nok ein gong at eit godt råd til veljarane er å halda desse partia ute av kontora om ein skal få meir satsing på jernbane, akkurat som det er viktig for klimapolitikken totalt sett. Det beste klimapolitiske resultatet får ein når Høgre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet er ute av regjeringskontora. Sjå for dykk Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti i satsinga på klima! Kva blir resultatet? Eg synest dei som sat i Bondevik II-regjeringa skal roa seg litt ned når sigaren sit laust. Det er nemleg slik at ein ikkje har nokon veldig god rekneskap å vise til for jernbane. Me har eit etterslep i denne regjeringa på grunn av eit dårleg budsjett som blei lagt fram av Bondevik II-regjeringa, og det jobbar me med å retta opp. Me skal altså få til ei endå betre jernbanesatsing enn me har i dag.

Som saksordførar synest eg det òg er litt rart at ein berre kimsar av at når det har kome ei rekkje selskap innanfor jernbanen, BaneTele, Terminaldrift, NSB osv., som på ein måte ikkje vil ta ansvar når det oppstår eit problem, f.eks. i Oslo, at ein ikkje då klarar å sjå litt kritisk på privatisering i det heile. Det synest eg er veldig rart. Denne regjeringa ser altså på korleis ein skal organisera dette, fordi ho trur ho kan gjera meir ut av jernbanen bl.a. i forhold til knutepunktsutvikling, for å få folk til å bu og jobba slik at det blir mindre transport og meir til klima. Mange slike ting jobbar me med no, inklusiv korleis eigarskapen kan bli betre.

For dei som er opptekne av jernbanen og opptekne av klimapolitikken, er konklusjonen min: Sørg for at denne regjeringa fortset! Sørg for å halda Høgre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet ute av regjeringskontora! Det er bra for jernbanen, og det er bra for klimaet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [21:23:48]: Øyvind Halleraker meiner at regjeringspartia stiller spørsmål ved kompetansen, og at han forsvinn ved overføring til private. Nei, me trur ikkje det. Men kvifor tappe det offentlege, fellesskapet, for gode ressursar? Når me høyrer opposisjonen snakke, ligg det heile tida under ei djup mistillit til det offentlege, til fellesskapets tilsette. Det er ingen tillit til kompetanse. Det er ingen tillit til gjennomføringsevne. Det er ingen tillit til organisering av det som er styrt av fellesskapet. Eg håper at tilsette i offentleg sektor høyrer kva som vert sagt, at alt vert så mykje betre dersom ein får inn private. Nokre av oss trur at det går an å organisere

gode tenester innanfor fellesskapets rammer. Nokre av oss har tru på at alle dei tusen tilsette i offentlig sektor faktisk er dyktige, har god kompetanse, og at det finst leiarar der som kan styre dei til å gjere eit effektivt og godt arbeid.

Fleire har vore innom tilstanden på jernbanen i Oslo-området. Er det verkeleg nokon som trur at denne tilstanden har oppstått fordi me har auka jernbanebudsjettet med 1 milliard kr? Er det nokon som trur det er fordi me har samla størstedelen av desse midlane nettopp i Oslo-området, med klare tilvisingar og klare direktiv om å satse på intercitytriangel og på utbetring og fornying i dette området? Tilstanden har oppstått på grunn av manglande løyvingar over mange år, inkludert den førre fireårsperioden då Bondevik II-regjeringa sat ved roret – ikkje på grunn av auka løyvingar dei to siste åra. Eg meiner det rett og slett vert litt for dumt ikkje å innsjå at det her finst ei skulddeling. Jernbanen har ikkje vore prioritert høgt nok. Denne regjeringa har starta på ein snuoperasjon og har ambisjonar om å fortsetja satsinga, fordi me ser at jernbanen er viktig. Jernbanen står rett nok berre for 5 pst. av persontransporten. Veggen står for resten. Men nettopp fordi jernbanen er så viktig i dei folkerike områda i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim, satsar me framfor alt på persontransporten i desse områda, og me satsar òg på godstransport på dei lange strekningane. Det er ei framtidsretta satsing, og den skal Regjeringa halde fram med.

Jan Sahl (KrF) [21:26:49]: Denne debatten har hardnet betydelig til. Jeg vil minne om at det ikke var opposisjonspartiene som tok begrepet «frekkekhetens nådegave» i sin munn. Det gjorde ministeren. Da må man regne med at man får svar med samme lut.

Fra opposisjonens side har vi over lang tid lyttet til en minister som skylder på den forrige regjeringen når hun kommer i en trengt posisjon. Det gjør også ministerens stab, gang etter gang. Her ble det påpekt at det er et etterlep på i overkant av 1 milliard kr. Kristelig Folkeparti har skrytt av Regjeringen for offensiv satsing på samferdsel, men man må være villig til å innrømme at man på jernbanesiden ikke har oppfylt de løftene man gav. Det holder ikke å skylde på Bondevik-regjeringens elendige budsjett. Vi gav ikke de samme løftene. Det må vi innrømme. Vi gav ikke de samme løftene som de partiene som nå sitter i regjering, gjorde. Det gav seg også utslag i Bondevik-regjeringens siste budsjett. Vi måtte jo forvente at de som tok over, holdt løftene sine og plagget på det som skulle på i forhold til løfter, og det var det etterslepet vi har i dag. Det har ingenting med frekkekhetens nådegave å gjøre når man påpeker det.

Så til Fremskrittspartiet og deres forslag. Jeg gav uttrykk for at det kanskje har noe med dårlig samvittighet å gjøre. Jeg ser jo at det ikke har det. Det er etter mitt skjønn et rent demonstrasjonsforslag. Hvorfor sier jeg det? Jo, Høyre bad om muligheten til å få lov til å stemme for deler av forslaget. Svaret fra Fremskrittspartiet var: Nei, dette er en pakke. Vi vil at man stemmer over hele pakken. Det er noe som vi som av og til forsøker å komme i dialog med Fremskrittspartiet, opplever gang etter gang. Når vi tilbyr støtte, går de et steg videre med forslaget sitt,

og så kan vi ikke støtte det. Når man samtidig etterlyser et ønske om å få til en samlet opposisjon, etterlyser jeg vilje fra Fremskrittspartiet til å være åpen for samarbeid der samarbeid er mulig.

Torstein Rudihagen (A) [21:29:55]: Jernbanen er til for brukarane, og skal vi skal setje forbrukarane i sentrum, er det i alle fall ein veldig uinteressant debatt kven som har gjort kva, og kven som har skulda og ansvaret for det eine eller det andre. Men når Framstegspartiet og Høgre starta med å skryte så enormt av sin eigen innsats i førre periode og samtidig er så misfornøgde med og kritiske til det som denne regjeringa har gjort, kunne ein ikkje unngå å dra opp ein debatt om det som har skjedd både i førre periode og no.

Når det blir spurt om vi er fornøgde med dagens situasjon, er mitt svar at vi i det heile slett ikkje er fornøgde med dagens situasjon. Det er nokon som har sagt før meg at me skal vere stolte, men ikkje fornøgde. Vi er så absolutt stolte av det som er skjedd med jernbanen, både når det gjeld løyvingar og den enorme trafikkauken som har vore, spesielt på godstransport. Når det gjeld lange avstandar, f.eks. mellom Oslo og Bodø, går faktisk 80 pst. av godset på jernbane, Oslo–Bergen 60 pst. og Oslo–Trondheim 50 pst. Det er sikkert mange som skal ha æra for det, men i alle fall er det noko vi har grunn til å vere stolte av i denne salen.

Når ein ser på dagens driftsproblem og det som det medfører for passasjerane, er det ingen grunn til å vere fornøgd – det skulle berre mangle. Og når ein ser at kapasiteten på jernbanenettet er sprengd både på godstransport og etter kvart begynner å bli det på persontransport, ser ein at ein ikkje kan vere fornøgd med det. Det er gedigne utfordringar, utfordringar som gjer at vi må bygge dobbeltspor, kryssingsspor og godsterminalar i tida framover for å løyse dei.

Da er vi litt over på det som på ein måte var tema for heile debatten: Korleis skal vi organisere oss for å få gjort dette på ein best mogleg og mest effektiv måte? Det er jo Jernbaneverket som fyrst og fremst er vårt verktøy for å få det til. Da peikte eg på eit klart forhold, og det er at Jernbaneverket må få styrkt kompetansen sin. Det er i alle fall den beskjeden vi får frå Jernbaneverket sjølv. Ein av grunnane er så klart at i dagens pressa marknad er det ikkje lett for Jernbaneverket å kjøpe og få inn den kompetansen, for dei som eventuelt kan dette, har tilbod om heilt andre jobbar og har allereie forsvunne inn i andre jobbar.

Det andre punktet vi skal sjå på, er: Skal Jernbaneverket halde fram som forvaltningsorgan, eller skal vi gjere det om til eit statleg aksjeselskap – eit føretak?

Så er det slik, som også mange har peikt på her, at i ei slik omorganisering mister vi verdifull politisk styring. Men éin ting går det an å gjere innanfor dagens system, og det er å opne for at Jernbaneverket på lik linje med Statens vegvesen kan få anledning til forskottering.

Så skulle eg gjerne sagt lite grann om prosjektfinansiering, men det rekk eg altså ikkje.

Presidenten: Irene Johansen har hatt ordet to ganger

og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Irene Johansen (A) [21:33:24]: Fakta er viktig, og det var det jeg prøvde å få fram. Det blir feil når representanten Halleraker prøver å framstille det som om det ikke skjer noen utbygging av jernbanen i dag, og at situasjonen i forhold til vedlikehold av jernbanen og det etterslepet som har forårsaket driftsforstyrrelsene i dag, kun skyldes dagens regjering. Jernbaneverket selv påpeker at dette skyldes flere års nedprioritering av jernbanen. Jernbaneverket og NSB sier de er glade for de økte ressursene til jernbanen som de får med denne regjeringen. De som bruker jernbanen, er fornøyd. Det så vi av kundetilfredshetsundersøkelsen da vi var på besøk hos NSB. Ingen er selvfølgelig fornøyd med driftsforstyrrelsene som vi opplever nå, men det faller på sin egen urimelighet når vi hører representanten Halleraker kun skyldes på dagens regjering og ikke tar noe ansvar for forrige regjeringens feilgrep, at det er en medvirkende årsak til dagens situasjon.

Presidenten: Øyvind Halleraker har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øyvind Halleraker (H) [21:34:34]: Jeg kunne bedt om ordet til en åpenbar misforståelse, for statsråden fikk det nærmest til å høres ut som at fellesskap var synonymt med offentlig ansatte. Det er ikke slik. Fellesskap er det vi sammen greier å skape, både private og offentlig ansatte. Fellesskap er også det som bl.a. ansatte i NSB, slik de selv beskriver det, nå føler når de er konkurransedyktige, når de etter en omstrukturering nå er i en posisjon hvor de appellerer til kundene, og kundene strømmer til det tilbudet de har å gi.

Så til Irene Johansen. Vi vedkjenner oss alt vi har vært med på, også innenfor jernbane. Men vi kan ikke komme bort fra at hadde vi greid å organisere oss på en annen måte som også hadde gitt oss konkurransesituasjon knyttet til drift og vedlikeholdsoppgaver, og som også hadde gitt spisskompetanse for de oppgavene, hadde vi antagelig vært i en annen situasjon i dag.

Lars Sponheim (V) [21:35:57]: Jeg hadde et ærend inn i salen i påvente av nye saker, og jeg må si at det var en debatt det ble fristende å knytte noen synspunkter til, siden jeg hadde gleden av å være partileder for samferdselsministeren i den forrige regjeringen, som jeg forstår det vil være meget frekt å stå her og forsvare innsatsen til. Jeg har lyst til å peke på noen viktige forhold.

De problemene som er i Jernbaneverket i dag, tror jeg mange regjeringer skal ta på seg ansvaret for. Det er generasjoner med forsømmelser når det gjelder investering i jernbanens infrastruktur som gjør at man kommer til et punkt da denne er så utslitt at det begynner å bli store problemer. Det administrerer dagens samferdselsminister, det er rett. Det faller i tid sammen med at

arbeidsmarkedet for dyktige ingeniører og teknikere som Jernbaneverket er fullt av, er meget krevende. Og da er det tøft innenfor en tradisjonell organisasjon å holde på arbeidskraften.

Når vi snakker om jernbanesektoren, vil jeg peke på at det som det kanskje skinner mest av fra forrige periode, er en omorganisering som gjør at NSB nå er en bedrift som går med store overskudd, som har fleksibilitet og er i stand til å satse på, investere i og fornye jernbanemateriell. Det har med organisering å gjøre. Det er ganske avgjørende for å kunne lykkes med å lage organisasjoner som tør satse og får det til. En har så vidt i denne debatten også vært innom den omorganiseringen som skjedde i Vegvesenet og Mesta, for øvrig en omorganisering som dagens statsminister, Jens Stoltenberg, her fra denne talerstol nå har støttet veldig, og sagt at det gav stor suksess nettopp fordi man skilte ut produksjonsdelen, og fordi de som tidligere arbeidet i en monopolbedrift, måtte konkurrere i en mye mer fleksibel bedrift. Alle som har fulgt denne utviklingen, ser at det gamle Statens vegvesen, i dag under navnet Mesta, har moderne, flott utstyr, entusiasme og vinner entreprenørskap. Det ble av Finansdepartementet sagt at en fikk vei, vedlikehold og nyproduksjon for 850 mill. kr mer ved den omorganiseringen.

Spørsmålet vi her står overfor, er: Skal man drive Jernbaneverket videre på den gamle måten bare fordi vi har en regjering som ikke vil tenke nytt på noen områder, men høste gevinsten av den fornyingen som skjedde i Vegvesenet, gjennom Mesta, ved omorganisering, ved at en fikk mer vei for pengene, og høste gevinsten av at vi har et NSB som er i stand til å investere og tjene penger og sågar gi utbytte til sine eiere?

Det store spørsmålet er: Hva skjer med Jernbaneverket? Hvis det ikke skjer noe, kommer disse fire årene med dagens samferdselsminister til å være perioden da det var kjempestore problemer i Jernbaneverket. Det er det som kommer til å være historien. Punktum.

Presidenten: Ingen flere lot seg utfordre. Flere har ikke bedt om ordet, og debatten i sak nr. 6 er avsluttet.

(Votering, se side 2339)

Sak nr. 7

Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2007 av 28. september 2007 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/16/EF av 19. mars 2007 om samordning av lover og forskrifter om visse foretak for kollektiv investering i verdipapirer (UCITS-fond) (Innst. S. nr. 152 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 31 (2007-2008))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2340)

Sak nr. 8

Innstilling fra finanskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 20/2007 av 27. april 2007 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2006/46/EF av 14. juni 2006 om årsregnskaper og konsoliderte regnskaper for visse selskapsformer, banker og andre finansinstitusjoner og forsikringselskaper (Innst. S. nr. 153 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 32 (2007-2008))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. Stortinget takker finansministeren for å ha kommet til salen.
(Votering, se side 2340)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Da er Stortinget klar til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

St.meld. nr. 34 (2006-2007) - norsk klimapolitikk - vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Ketil Solvik-Olsen satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme Kyoto-tiltak i tråd med forslaget i Dokument nr. 8:97 (2006-2007) – for å sikre en miljøpolitikk basert på kostnadseffektivitet og nytte for miljøet.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:97 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Arne Sortevik, Harald T. Nesvik og Ketil Solvik-Olsen om Kyoto-tiltak med vekt på kostnadseffektivitet og nytte for miljøet - bifalles ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.47.53)

Votering i sak nr. 3

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

- forslag nr. 1, fra Peter Skovholt Gitmark på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 2, fra Hanne Dyveke Søttar på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Peter Skovholt Gitmark på vegne av Høyre
- forslag nr. 4, fra Gunnar Kvasheim på vegne av Venstre

Forslag nr. 1, fra Høyre og Kristelig Folkeparti, er under debatten gjort om til et oversendelsesforslag og lyder i endret form:

«Det henstilles til Regjeringen å iverksette en kartlegging av villrein, friluftsliv og næringsutvikling basert på ulike scenarier ved tilbakeføringen av Hjerkinanleggene. Det henstilles til Regjeringen å orientere Stortinget på en egnet måte om resultatet av kartleggingen samt fremtidig status for Snøheimveien i løpet av høstsesjonen 2012.»

Presidenten vil foreslå at forslaget oversendes Regjeringen uten realitetsvotering. – Det anses vedtatt.

Det votes over forslag nr. 4, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre den planlagte fjerningen av Snøheimveien.»

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 99 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.48.52)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 3, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest omgjøre vedtaket om å fjerne den mer enn 100 år gamle Snøheimveien som går fra Hjerkin til Snøheim på Dovrefjell.»

Voteringstavlene viste at det var avgitt 87 stemmer for og 16 imot forslaget fra Høyre.

(Voteringsutskrift kl. 21.49.15)

Presidenten: Det skal være 88 stemmer for forslaget. Presidenten var for sent ute med å stemme.

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

«Stortinget ber Regjeringen omgjøre vedtaket om fjerning av Snøheimveien, og overlate alle deler av forvaltningen av veien til Dovrefjellrådet eller Dovre kommune, når Forsvaret ikke lenger har behov for å disponere veien til oppryddings-/tilbakeføringsformål.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.49.41)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:8 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Børge Brende, Gunnar Gundersen og Olemic Thommessen om å bevare Snøheimveien på Dovrefjell - vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2008 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
1441 (NY)	73	Utgifter Statens forurensningstilsyn Tilskudd til biloppsamlingssystemet, <i>overslagsbevilgning</i> , bevilges med	5 000 000

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

- b) ivaretar den fleksibilitet og markedstilpasning en fri og moderne næringsutøvelse vil ha behov for
c) sørger for en modernisert yrkestransportlov.»

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Borghild Tenden på vegne av Venstre

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

- «1. Stortinget ber Regjeringen pålegge drosjesentrene å lagre alle skift- og kjøredata i 10 år og gjøre disse tilgjengelig for offentlige kontrollmyndigheter.
2. Stortinget ber Regjeringen innføre en plikt for løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
3. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre forsøk med flerbilseiere.»

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 99 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.50.51)

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

- «Stortinget ber Regjeringen iverksette en total gjennomgang av rammebetingelsene i drosjenæringen og legge frem for Stortinget på egnet måte tiltak som
- a) sikrer betryggende drift innenfor lovverket

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.51.05)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:24 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen - vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 1 lyder:

- «Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap for å

legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig jernbanenett i Norge, basert på dagens jernbanekonsept. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjettene.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omgående legge frem egen sak til Stortinget med informasjon og vurdering av de faglig begrunnede innspill fra fagetatene knyttet til forslag til NTP 2010-2019 om anbefalt økonomisk ramme til hhv. investeringer og vedlikehold. Stortinget understreker at dette gjelder Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor og Kystverket.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre ekstraordinære tiltak for å redusere sårbarheten og øke kvaliteten på jernbanenettet i Oslo-området. Følgende tiltak gjennomføres;

1. På Kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold Jernbaneverket bevilges 100 mill. kr. til nødvendige strakstiltak. Beløpet dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett for 2008.
2. Med bruk av internasjonale konsulenter gjennomføres analyse av jernbanenettet i Oslo-området med tilhørende forslag om nødvendige tiltak.
3. Med basis i slik konsulentutredning fremmes egen sak til Stortinget med forslag til tiltak og tilhørende ekstrabevilgninger.»

Det vil bli votert alternativt mellom disse forslagene og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:27 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge - vert ikke vedteke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 81 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.52.23)

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 114/2007 av 28. september 2007 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/16/EF av 19. mars 2007 om samordning av lover og forskrifter om visse foretak for kollektiv investering i verdipapirer (UCITS-fond).

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 8

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 20/2007 av 27. april 2007 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2006/46/EF av 14. juni 2006 om årsregnskaper og konsoliderte regnskaper for visse selskapsformer, banker og andre finansinstitusjoner og forsikringselskaper.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 9

Referat

1. (161) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Laila Dævøy og Åse Gunhild Woie Duesund om tiltak for å redusere antallet som blir uføre i ung alder på grunn av psykiske lidelser (Dokument nr. 8:66 (2007-2008))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
2. (162) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Sponheim, Linda C. Hofstad Helleland, Hanne Dyveke Søttar og Hans Olav Syversen om å innføre skattefritak for forskningsinstitutter som mottar basisbevilgning fra staten (Dokument nr. 8:64 (2007-2008))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
3. (163) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åse Gunhild Woie Duesund, Laila Dævøy og Ola T. Lånke om å forenkle ordningen for frikort for medisiner og helsetjenester (Dokument nr. 8:67 (2007-2008))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordenens § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 21.54.
