

Møte tirsdag den 9. juni 2009 kl. 10

President: Thorbjørn Jagland

Dagsorden (nr. 97):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 17/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/35/EF om ansvar for miljøskade (miljøansvarsdirektivet) (Innst. S. nr. 302 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 62 (2008–2009))
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Gundersen, Martin Engeset, Peter Skovholt Gitmark, Sonja Irene Sjøli og Torbjørn Røe Isaksen om å styrke grunneieres rettigheter til erstatning og i saksbehandlingen ved vern og ekspropriasjon (Innst. S. nr. 290 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:34 (2008–2009))
3. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Gjermund Hagesæter og Kåre Fostervold om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre (Innst. S. nr. 271 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:46 (2008–2009))
4. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Peter Skovholt Gitmark om å etablere en ordning som fremmer en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene (Innst. S. nr. 281 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:49 (2008–2009))
5. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Jan Tore Sanner, Olemic Thomassen, Gunnar Gundersen, Ivar Kristiansen og Elisabeth Aspaker om tilpasninger i lov om motorferdsel i utmark som bidrar til å styrke det lokale selvstyret (Innst. S. nr. 283 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:63 (2008–2009))
6. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Ketil Solvik-Olsen og Tord Lien om å tillate oljeomlastning av russisk olje og gassprodukter i Bøkfjorden ved Kirkenes (Innst. S. nr. 284 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:68 (2008–2009))
7. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Holten Hjemdal, Hans Olav Syversen og Ingebrigt S. Sørfonn om masterplan for reduksjon av nasjonale klimagassutslipp og oppfølging av klimaforliket (Innst. S. nr. 280 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:60 (2008–2009))
8. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt

Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport (Innst. S. nr. 286 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:71 (2008–2009))

9. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Kvassheim, Trine Skei Grande, Borghild Tenden og Lars Sponheim om å klimavaske norsk lovverk og administrative ordninger (Innst. S. nr. 285 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:86 (2008–2009))
10. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Tord Lien og Torbjørn Andersen om å inkludere småkraftverk i et grønt sertifikatmarked (Innst. S. nr. 282 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:51 (2008–2009))
11. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Verneplan for vassdrag - avsluttende supplering (Innst. S. nr. 289 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 53 (2008–2009))
12. Referat

Presidenten: Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at kveldsmøtet settes kl. 17. – Ingen innvendinger er kommet mot presidentens forslag, og det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:01:38]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 17/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/35/EF om ansvar for miljøskade (miljøansvarsdirektivet) (Innst. S. nr. 302 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 62 (2008–2009))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 3465)

Sak nr. 2 [10:02:10]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Gundersen, Martin Engeset, Peter Skovholt Gitmark, Sonja Irene Sjøli og Torbjørn Røe Isaksen om å styrke grunneieres rettigheter til erstatning og i saksbehandlingen ved vern og ekspropriasjon (Innst. S. nr. 290 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:34 (2008–2009))

Tord Lien (FrP) [10:02:55] (ordfører for saken): Til tross for at det står i komiteens innstilling, har jeg lyst til, for referatets del, bare kort å redegjøre for at de spørsmålene som tas opp av forslagsstillerne, har Regjeringen adressert i forbindelse med forslaget til ny naturmangfold-

lov. Energi- og miljøkomiteen har på det grunnlag konkludert med at det er mest naturlig å ta debatten om dette temaet i Odelstingets møte senere i dag ved behandlingen av Innst. O. nr. 100 for 2008–2009.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 3465)

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 3 og 4 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

Sak nr. 3 [10:03:55]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Gjermund Hagesæter og Kåre Fostervold om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre (Innst. S. nr. 271 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:46 (2008–2009))

Sak nr. 4 [10:04:16]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Peter Skovholt Gitmark om å etablere en ordning som fremmer en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene (Innst. S. nr. 281 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:49 (2008–2009))

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

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

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

– Dette anses vedtatt.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [10:05:15] (ordfører for sakene): Forslagene i Dokument nr. 8:46 for 2008–2009 og Dokument nr. 8:49 for 2008–2009 omhandler begge spørsmål om økt vrakpant for å stimulere til utskifting av bilparken.

Utslippene fra veitrafikken utgjør 19 pst. av norske klimagassutslipp. Det er derfor åpenbart at utslipp fra bilparken må ha stor oppmerksomhet i arbeidet med å oppfylle klimaforlikets mål.

Som kjent ligger det i klimaforliket et mål om nasjonale utslippsskutt innen 2020 på 15–17 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til referansebanen når skog er inkludert. Dette krever tydelige grep på flere sektorer. Jeg

forventer at regjeringspartiene vil redegjøre for sitt syn på saken.

Miljøvernministeren har også bevisst satt fristen for etatsutredningen Klimakur 2020 til etter valget. Dette ser vi som en dårlig oppfølging av klimaforliket.

I denne saken ser vi nok et eksempel på at regjeringspartiene er mest opptatt av å forklare hvilke tiltak de mener ikke er effektive nok, framfor å støtte nye tiltak som kan bringe oss nærmere målet.

Flertallet viser i sine merknader til at det er et mer målrettet klimatiltak å påvirke sammensetningen av de bilene folk kjøper nå og framover, ettersom disse skal være på veiene i rundt 20 år i gjennomsnitt, framfor å forkorte levetiden på dagens biler.

Ja, det er stor enighet i salen om at avgifter skal brukes for å stimulere folk til å kjøpe miljøvennlige biler. Det er imidlertid vanskelig å se en motsetning mellom dette og å gå inn for en midlertidig økning av vrakpanten på de eldste bilene.

Norge har blant Europas eldste bilparker med en gjennomsnittsalder på mer enn 10 år. Statistikk fra Opplysningsrådet for Veitrafikken viser at det pr. 31. desember 2007 var nesten 200 000 personbiler som var eldre enn 21 år.

Stadig flere EU-land øker vrakpanten i et forsøk på å redde bilbransjen. Tyskland har gått lengst med 2 500 euro i vrakpant for biler som er eldre enn ni år. Felles for de landene som nå øker vrakpanten som virkemiddel til å styrke bilbransjen, er at en utbetaling forutsetter at det kjøpes en ny bil med lavt utslipp.

Det er Kristelig Folkepartis klare oppfatning at finanskrisen må brukes på en konstruktiv måte til å forme framtidens lavutslippssamfunn og en mer bærekraftig utvikling. Det er en utfordring at miljøspørsmål lett kommer i skyggen av finanskrisen. Det er viktig at det skal lønne seg for forbrukerne å velge miljøvennlige løsninger.

I tillegg til å øke vrakpanten er det viktig å satse på tiltak som kan legge til rette for lavere utslipp fra veitrafikken i fremtiden.

Det er grunn til å peke på at Regjeringen i statsbudsjettet for 2008 økte vrakpanten midlertidig til 5 000 kr for om lag 30 000 eldre dieseldrevne kjøretøy som hadde særlig store partikkelutslipp.

Jeg vil også vise til at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har gått inn for en miljøbilpremie på 25 000 kr for bilkjøpere som kjøper miljøvennlig bil i Norge. Det er nettopp kombinasjonen av høyere vrakpant, lavere avgifter for miljøvennlige biler og miljøbilpremie som til sammen vil øke andelen lavutslippsbiler på norske veier. Dette vil derfor i sum gi en betydelig effekt for å oppnå klimaforlikets mål for 2020, og derfor støtter Kristelig Folkeparti disse to representantforslagene.

Torny Pedersen (A) [10:09:33]: Jeg vil forholde meg mest til representantforslaget fra Høyre, Dokument nr. 8:49 for 2008–2009, selv om også Fremskrittspartiet har et representantforslag, Dokument nr. 8:46 for 2008–2009, som stort sett inneholder samme sak, men det er mer konkret i forhold til summen på vrakpanten. Vi rød-

grønne finner ikke å kunne støtte noen av disse forslagene, da man har prøvd dette før, og resultatene ble ikke som forventet.

Norge økte vrakpanten fra 1 000 kr til 6 000 kr i 1996. Det hjalp noe, men evalueringen som Transportøkonomisk institutt utførte, konkluderte med at miljøeffekten var forbigående og liten, slik at dette ikke var samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Vi hadde også en midlertidig økning i vrakpanten i 2008 for eldre dieseldrevne kjøretøy med særlig store partikkelutslipp. Bare 10 pst. ble vraket i perioden. Det er bra, men ikke godt nok. Vi får se hva evalueringen av dette sier.

Det er viktig at vi i etterkant av en vrakpantperiode kan si at dette var et godt miljøtiltak, og at det ikke bare er en hjelp til bilforhandlerne for å få solgt flere biler. Det er viktig, men i disse finanskrisetider må vi hjelpe disse på en annen og mer hensiktsmessig måte.

Det er nå engang slik at selger vi flere biler, produserer vi også nye biler, og det gjøres ikke uten at vi får klimagassutslipp. Vi er nødt til å legge inn i klimaregnskapet den prosenten CO₂ som stammer fra produksjonen, og ikke bare regne ut forskjellen på drivstofforbruket mellom gamle og nye biler.

Jeg mener at det viktigste nå er å tenke framover. Teknologien og utviklingen går fort, og flere og flere vil i framtiden kjøre med utslippsfrie biler. Men vi er ikke i det store rusket enda, og da mener jeg det er tid til å vente med de store tiltakene til vi har det meste på plass med hensyn til utslippsfrie kjøretøy. Da trenger vi å legge ut gulrøtter. Det hjelper ikke klimaet så veldig mye om man bytter til litt mer miljøvennlige biler i dag.

Jeg mener det er riktig at Norge avventer den utviklingen som skjer i mange land på dette feltet, og ikke lager ordninger som man ikke er sikker på virker optimalt. Skal vi gå for vrakpantløsninger utover de 1 500 kr det er i dag, må det i alle fall være midlertidige økninger som gir oss pluss i klimaregnskapet. Med en permanent økning, selv med store summer, vil nok mange utsette vrakingen av den bilen de har.

Denne regjeringen har bl.a. startet en omlegging av bilavgiftene i mer miljøvennlig retning. Engangsavgiften for førstegangsregistrering av kjøretøy er lagt om, og vi har fått differensiert engangsavgiften ut fra kjøretøyets miljøegenskaper.

Vi rød-grønne vil alltid jobbe for en miljøvennlig bilpark, men virkningene av tiltak må kunne måles i form av bedre miljø og klima. Derfor mener jeg det er viktig å se over landegrensene og lære av det andre land etter hvert vil lykkes med.

Tord Lien (FrP) [10:13:55]: Jeg kjenner meg selv så godt at jeg vet jeg kan komme til å glemme å fremme forslaget vårt på slutten av innlegget, og derfor gjør jeg det med en gang.

Dette handler om flere ting. Det handler om miljø, det handler om sikkerhet og det handler om bilsalg. Jeg skal nevne kort en del andre ting også. Vi har statistikk som viser at vi i Norge har 200 000 biler som er eldre enn 21

år, og 400 000 biler som er eldre enn 16 år. Dette, sammen med den øvrige bilparken, gjør at vi i verdens rikeste land har en av Vest-Europas eldste bilparker.

Til tross for at debatten i denne salen noen ganger tyder på det motsatte, handler miljødebatten om mer enn klima. Det handler også om luftkvaliteten i norske storbyer, og det er altså der en stor del av disse 400 000 bilene som er eldre enn 16 år, faktisk kjører i dag. Jeg reagerer da litt på det som representanten Torny Pedersen fra Arbeiderpartiet sa. Vi har innført avgifter. Fra Arbeiderpartiet og Regjeringens side er ofte svaret på alle miljøutfordringer å legge på avgifter. Når andre partier prøver å si at det kanskje er lurt å kombinere avgifter og pisk med gulrot og avgiftslettelse, er det liten respons å hente fra den kanten.

Så snakket representanten Pedersen om at vi må vente til det kommer enda mer miljøvennlige biler før vi kan sette i verk et slikt tiltak. Da tenker jeg at man helt bevisst velger å gjøre det beste til det godes fiende. Her kunne man altså tatt grep som hadde forbedret situasjonen kraftig, ikke bare når det gjelder utslipp av CO₂, men også når det gjelder utslipp av stoffer som faktisk medfører sykdom og til dels alvorlige helsetilstander hos dem som fra før har astmatiske utfordringer, f.eks. i storbyer.

Jeg reagerer også på at Arbeiderpartiets representant snakker om utslipp utenfor Norge, at det er utslipp forbundet med å produsere biler. Det kommer altså fra et regjeringsparti som er veldig opptatt av å snakke om at kuttene må komme i Norge. Hva som skjer utenfor Norge, er ikke så interessant når Fremskrittspartiet ellers fremmer miljø- og klimatiltak som har effekt utenfor landet.

Dette handler også om sikkerheten til dem som kjører disse bilene. Jeg noterer meg at statsråden i sitt brev til komiteen datert 30. april mener at dette forslaget på grunn av EØS-kontrollen bare vil ha begrenset sikkerhetseffekt. Jeg er ikke enig i det. Jeg tror at vi alle sammen må kunne være enige om at en bil som er 21–22–23–24 år gammel har et helt annet utgangspunkt når det gjelder sikkerhetskrav og sikkerhetsstandard enn en bil som er av nyere dato. Det kan det ikke være tvil om. Så skal man selvfølgelig aldri argumentere med kostnad og pris i forbindelse med tap av liv, men det er slik at Transportøkonomisk institutt har regnet kostnadene ved tap av et liv til 25–30 mill. kr.

Så har vi fremmet et forslag som er ganske spesifikt. Vi gikk inn i denne debatten med åpne øyne. Vi ønsket en debatt. Vi kunne ha diskutert hvor gamle disse bilene skulle være, om det skulle gjelde bensin- eller dieslbiler. Vi kunne for så vidt også ha diskutert summen. Dessverre ble det ikke anledning til å ta den debatten, fordi Regjeringen umiddelbart bare ville avvise hele greia. Derfor konkluderte vi med at vi ønsket å vise handlekraft og fremmet et konkret forslag.

Til slutt i denne debatten vil jeg bare oppfordre statsråden til nok en gang å ta en titt på vrakhåndteringen her i Norge. Etter min oppfatning kan mye tyde på at den er i ferd med å skli litt ut av kontroll.

Presidenten: Representanten Tord Lien har tatt opp det forslaget han refererte til.

Peter Skovholt Gitmark (H) [10:19:04]: Økningen av vrakpanten i 1996 fikk det resultat at gjennomsnittsalderen til den norske bilparken ble redusert med et halvt år, fra 10,4 til 9,9 år. 211 000 biler ble skrotet. Likevel nekter Regjeringen å heve vrakpanten, til tross for at statsråden har uttalt følgende:

«Forsert vraking av biler kan gi slike miljøgevinster, særlig hvis den kan rettes mot eldre kjøretøy med et svært høyt utslipp av partikler og NO_x.»

Norge har en av Europas eldste bilparker, med en gjennomsnittsalder på i overkant av ti år. Vi har 400 000 biler som er eldre enn 16 år, og vi har omtrent 250 000 biler uten katalysator. Det er et stort problem, ikke bare for miljøperspektivet, luftkvaliteten, i våre største byer, men det er også et sikkerhetsproblem at vi har så mange eldre biler. Det var også grunnen til at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ut fra miljøkriterier stod sammen om en miljøbilpremie på 25 000 kr for alle bilkjøpere som kjøpte en ny miljøvennlig bil i Norge. Men det er kombinasjonen av høyere vrakpant, lave avgifter for miljøvennlige biler og miljøbilpremie som kan bidra til større andel av lavutslippsbiler på norske veier.

Norske klimautslipp er for høye, og veitrafikken står for en stor andel av de totale utslippene. Dersom vi skal gjøre noe på dette området, må vi ikke bare legge til rette for økt kollektivbruk, men vi må se til at de som faktisk har behov for bil, får muligheten til å bruke den så miljøvennlig som mulig.

I Tyskland har man gått så langt at man har fått 2 500 euro i vrakpant for biler eldre enn ni år, så lenge man kjøper en ny bil som tilfredsstiller utslippsstandarden Euro 4, eller dersom man kjøper en bil som er yngre enn ett år. Likevel viser representanten Torny Pedersen til andre land og ønsker å skyve Norge lenger bak og åpenbart ut av synsfeltet. Men la meg bare henvise representantens oppmerksomhet til Storbritannia, til Østerrike, til Frankrike og til Italia, som alle er land som har en vrakpant vesentlig høyere enn den norske, nettopp fordi de ser en verdi i å få eldre biler bort fra veiene, vraket og gjerne aller helst gjenvunnet. Det er mulig også for representanten Pedersen å lære av det som skjer internasjonalt. Kanskje vi også kan få en statsråd som ser det samme, og dermed ønsker å bygge opp under sitt eget sitat fra tidligere.

Finanskrisen kan og må brukes i miljøets tjeneste. Vi har en unik mulighet til å handle nå og redusere klimagassutslippene fra biltrafikken. Men det er slik som representanten Tord Lien også var inne på, at vi har et sikkerhetsaspekt her som vi aldri må glemme og aldri må kvantifisere i kroner og øre. Summen av bedre veier og nyere biler betyr at flere liv i tillegg blir spart i trafikken. Så her er det et potensial til å gjøre noe både for miljøet og sikkerheten. Dermed burde det bli bedre.

Jeg tar opp forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Peter Skovholt Gitmark har tatt opp det forslaget han refererte til.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [10:22:52]: Representanten Torny Pedersen har redegjort for flertallets syn, og vi har fått et grundig brev fra departementet som sier noe om hvorfor dette ikke er et treffsikkert virkemiddel i et miljø- og klimaperspektiv.

Jeg har lyst til å problematisere ett forhold, og det dreier seg om hva som er miljøvennlige løsninger. Representanten Holten Hjemdal fra Kristelig Folkeparti, som er saksordfører for disse representantforslagene, har jo hatt ordet i denne saken, og representanten Gitmark fra Høyre har også hatt ordet. De to partiene har stått sammen om et forslag om å gi en såkalt kontantstøtte til folk som ønsker å kjøpe seg miljøvennlige biler. Da vil jeg gjerne problematisere hva det er. Hva er en miljøvennlig bil? Kristelig Folkeparti og Høyre har definert det sånn at det er biler som slipper ut under 120 gram CO₂ pr. kilometer.

Kristelig Folkeparti har i hvert fall sagt at de ønsker at disse såkalt miljøvennlige bilene også skal ha muligheten til å kjøre i kollektivfelt, parkere gratis og kjøre gratis i bomringen. Dette er i dag goder som bare elbil og hydrogenbil har, og det er det en god grunn til. Et sånt forslag vil heller ikke ta hensyn til spørsmål som energieffektivitet, som kommer til å bli viktigere og viktigere i debattene framover. For vi er nødt til å spare på energi.

Det som også er helt spesielt, særlig med elbil, er at den er ekstremt energieffektiv i forhold til alle andre alternativer. Den er helt uovertruffen – opptil 90 pst. av den energien som vi putter på en elbil, kan brukes til å frakte oss rundt, mens for en bensin- eller dieselbil er tilsvarende tall mellom 18 og 25 pst.

Bensin- eller dieselbil er forferdelig gammeldags og ineffektiv i forhold til f.eks. elbil. Derfor er det så viktig å sikre at vi har noen ekstra gulrøtter nettopp til de alternativene som er aller best med tanke på energieffektivitet, men også med tanke på utslipp direkte fra bilen. Vi klarer jo ikke å rense utslippene fra hver enkelt bil, men vi kan f.eks. rense utslipp fra et kraftverk, eller vi kan sikre at elektrisitet kommer fra fornybare og miljøvennlige kilder. Så elbil i en eller annen variant – enten det er elbil eller plug-in hybridbil – kommer til å være en del av løsningen framover også på grunn av energieffektivitet.

Også vrakpantforslaget er et spørsmål om treffsikkerhet, og det er et spørsmål om hvordan vi skal bruke av fellesskapets ressurser. Er dette et forslag som det er verdt å bruke f.eks. én milliard kr på – et beløp som er nevnt i svaret fra departementet? Vel, hvis det da ikke fungerer etter hensikten, vil jeg si at det er sløsing. Det kan til og med virke mot sin hensikt, fordi det kan være bedre å bruke en bil i en lengre periode enn å stimulere til at vi stadig lager nye biler, noe som også krever ekstremt mye energi, særlig hvis det ikke er elbiler eller andre typer biler som er veldig energieffektive og ikke har noen lokale utslipp og heller ikke nødvendigvis har CO₂-utslipp.

Fremskrittspartiets Tord Lien er forutsigbar. Han harselerer med avgifter. Det gjør jo Fremskrittspartiet alltid. Jeg mener at det ikke er særlig klokt. Differensierte avgifter som er utformet på en fornuftig og gjennomtenkt måte, kan være veldig effektive for å styre folks valg i en retning som gagnar fellesskapet. Det som kan være irriterende

rende avgiftspolitikker for hver enkelt av oss, kan være viktig for å oppnå mål som er større enn oss sjøl, som handler om at fellesskapet, eller kommende generasjoner, har noen behov som vi er nødt til å ta hensyn til. Å fjerne alle avgifter og alle bomringer fratrukker oss virkemidler som kan sette ekstra fart på f.eks. å få innført elbiler, plug-in hybridbiler, hydrogenbiler og andre biler som er uovertrufne når det gjelder utslipp og f.eks. energieffektivitet.

Erling Sande (Sp) [10:27:50]: Fossil energi brukt til transport utgjør en betydeleg del av dei norske klimagassutslappa. Skal vi nå dei klimamåla som vi har sett oss, er det heilt naudsynt med ambisiøse og sterke verkemiddel i transportsektoren.

Dagens utvikling kan ikkje fortsetje. Dei årlege rapportane frå Statistisk sentralbyrå viser framleis ei jamn stigning i utslappa frå transportsektoren, sjølv om nye bilar blir meir og meir gjerrige på drivstofforbruket. I åra 1990–2007 auka utslappa frå vegtrafikk med ca. 2 pst. kvart einaste år. Frå 2007 til 2008 var det berre 0,4 pst. auke i veksten, men den reduserte veksten er det nok i hovudsak finanskrise som har æra for. Det er venta at utslappa vil fortsetje å auke. Det skjer sjølv om dei gjennomsnittlege utslappa frå personbilar stadig går ned. Forklaringa ligg i at sjølv om kvar bil slepper ut mindre, så køyrer vi stadig meir, og vi eig stadig fleire bilar.

Vi treng kraftige verkemiddel for å snu denne utviklinga. Å innføre høgare vrakpant på gamle og forureinande bilar utan å ha nokon ambisjon om kva type bilar som skal erstatte dei på vegane, er ikkje rette medisiner. Vi må ha to tankar i hovudet samtidig: Dels må vi få til gode løysingar for å redusere personbiltrafikken og få fram gode kollektivalternativ. Å produsere ein bil fører til nesten like store utslipp som bilen slepper ut under tre års køyring.

No står vi overfor eit teknologiskifte. Ein treng ikkje ei krystallkule for å sjå at løysinga for framtida ikkje er bilar som går på bensin og diesel – sjølv om dei er aldri så gjerrige – men bilar som kan køyre på utslppsfrie alternativ.

Neste generasjons miljøbilar er på veg. Derfor meiner Senterpartiet at det vil vere heilt feil å stimulere til ei stor utskifting av bilar og dermed til meir kjøp av nye bilar med dagens teknologi. Nye bilar som blir kjøpte no, vil i gjennomsnitt vere på vegane våre i 15 år framover. Dermed vil ei stor bilutskifting no, før eit gjennombrøt av nullutslpps bilar og hybridar, sjølv om intensjonen er god, kunne bidra til å dempe etterspurnaden etter dagens elbilar eller framtidens plug-in hybridbilar når dei kjem på marknaden for fullt om kort tid.

For klimaet sin del må vi syte for at flest mogleg av framtida sine bilar kan køyre utslppsfritt. Om vi får opp salet av bilar utan CO₂-utslipp, vil det gje umiddelbar klimaeffekt.

Senterpartiet trur ikkje løysinga er berre å auke vrakpanten for dei eldste og mest forureinande bilane. Vi er einige i at miljøbombene må vekk frå vegane våre, men dei må erstattast med bilar som kan køyre på elektrisitet eller andre utslppsfrie alternativ. Plug-in bilane kjem allereie i 2010 eller 2011. Elbilar har vi allereie. Det er slike alternativ dei forureinande bilane må skiftast ut med. Derfor

gjekk Senterpartiet sitt landsmøte inn for å gje ein vrakpant på heile 40 000 kr viss ein kjøper ein miljøbil i staden for ein bil med gammal teknologi. Skal vi lukkast i å få utslappa frå personbiltrafikken langt nok ned, har vi ikkje råd til å gå omvegar.

Nær 80 pst. av personbilbruken vår er korte turar, som allereie med dagens teknologi kan vere utførte med bilar drivne med elektrisk kraft. Vi har store ambisjonar for produksjon av ny fornybar kraft, energisparing og energieffektivisering i Noreg, samtidig som vi ynskjer å redusere utslipp frå personbiltrafikken. Derfor bør det liggje til rette for ei storstilla elektrifisering av personbiltrafikken, og dei verkemidla vi som politikarar set inn, må nettopp vere retta mot dette.

Elektrifisering av personbiltrafikken vil ikkje berre vere ressurseffektivt, det vil òg vere langt meir treffsikkert som tiltak enn ei stadig større innblanding av biodrivstoff, som i verste fall bidreg til å fortrenge livsviktig matproduksjon og føre til auka matprisar i ei verd der allereie altfor mange menneske ikkje får ete seg mette.

Statsråd Erik Solheim [10:32:33]: Jeg skal være direkte og rett fra levra om dette forslaget. Når et tema er viktig i samtida, som klimaet er, er det en tendens til at det fremmes en serie forslag, som folk har hatt lenge, om ulike skatteendringer på ulike samfunnsområder, og så gis det plutselig en ny klimabegrunnelse. Dette er forslag som gir mening for et land med en stor bilindustri, det er forslag som gir mening i Tyskland, som har Audi og Volkswagen og mange andre, og som ønsker å få hjulene i gang i bilindustrien. Men som klimaforslag er det en ufattelig sløsing med pengene. Skulle man lykkes med denne kampanjen, og f.eks. få halvparten av bilene vraket i henhold til dette, vil det koste 2 milliarder norske kroner. Det er ingen tilfeldighet at ingen av opposisjonspartiene har inkludert dette i sine budsjetter opp til nå, med alle forbehold om at det kan være en eller annen bisetning jeg ikke har studert. Men slik jeg ser det, har ingen fremmet det, fordi kostnadene ved det ikke står noe i forhold til den mulige miljøgevinsten. Så forslaget i seg selv er å bruke utrolig mye penger for minimal miljøgevinst. Det er også dokumentert gjennom den undersøkelsen som Transportøkonomisk institutt gjorde om et tilsvarende forslag i 1996, hvor det kom tydelig fram at det er snakk om mye penger, veldig liten påviselig gevinst, og det er samfunnsøkonomisk veldig ulønnsomt.

På toppen av det kommer at tidspunktet jo er det dårligst tenkelige, fordi de bilene som nå eventuelt ville bli kjøpt nye, skal gå på norske veier iallfall i 15 år. Hvis de går så lenge som de som blir vraket, går de på norske veier i 20 år. Det betyr altså at man i år 2009 binder opp bilparken fram til 2025, kanskje opp mot 2030. Man binder seg da til biler som ikke er elektriske, og ikke er plug-in hybridbiler, rett før disse kommer på det norske markedet. Så skal man gjøre dette, må det være på det tidspunktet hvor det er alminnelige familie biler som er elektriske, og som folk lett kan gå over til. Det kan være tidspunktet for å vurdere denne typen ordninger, for da vil det ha stor miljøeffekt i forhold til kostnaden.

En må også huske på, som Erling Sande og flere andre har vært inne på, også saksordføreren, at 15–20 pst. av klimautslippene fra en bil kommer fra selve prosessen med å lage den. Også det må tas inn i regnestykket. Så la oss vurdere dette forslaget igjen om to–tre år, når miljøbilene, de elektriske bilene hvor du kan ha tre barn i baksetet og fullt bagasjerom med koffert, er på markedet. Da kan tidspunktet være inne.

Så spør opposisjonen: Hva skal vi isteden gjøre? Jo, la meg si tre ting. Vi skal redusere behovet for transport. Et strålende eksempel, som jeg har vært inne på i Stortinget før, er NorgesGruppen, Norges største kjede, med Kiwi og andre merkevarer, hvis jeg ikke husker feil. De sier at de skal kunne redusere sine utslipp fra en gigantisk bilflåte på hundrevis av biler med 40 pst., bare ved hjelp av bedre logistikk, bedre pakking og overgang til annet drivstoff.

Så skal vi ha en overgang til kollektivtrafikk, og det er et område hvor jeg også vil gi deler av opposisjonen honnør. Vi får nå bybane i Bergen, jeg håper vi kan samle oss om å få til en bybane i Stavanger, og i Oslo har man klart å få opp andelen kollektivreisende. Alle disse tre er kommuner hvor Høyre har en stor andel av styret. De har trent press fra opposisjonen alle disse steder for å få det til, men har dog kunnet samarbeide om å gjøre det.

Det tredje er selvsagt at vi må få en overgang til en bedre bilpark. Men vi må ikke foregripe den store miljørevolusjonen som kommer med elektriske biler og plug-in hybridbiler, kanskje også med hydrogen og andre drivstoffer.

Så hvordan får man de elektriske bilene raskt nok inn, når bare fabrikkene lager dem? Husk at Norge er jo et foregangsland på dette området. Think, Buddy, Miljøbil Grenland, alle tre er viktige produsenter. En av grunnene til at internasjonal bilindustri er interessert i Norge som foregangsland, er jo nettopp at kollektivfeltene er reservert for elektriske biler, som Inga Marte Thorkildsen var inne på. Hvis vi reserverer kollektivfeltene for alle andre biler også, er det ikke lenger et kollektivfelt hvor busser kommer raskt fram, og for elektriske biler. Da kommer bussene saktere fram, fordelene ved elektrisk bil blir mye mindre, og realiteten er at den gevinsten man hadde, blir borte. Det som var to felt på motorvei, blir plutselig tre, nokså like. Så det vi må gjøre, er få rask innføring av ladestasjoner for elektriske biler, og når massebilproduksjonen kommer, må vi få lagt om avgiftssystemet, slik at vi raskest mulig kommer inn.

La meg også til slutt kommentere Tord Liens tanker om mer dialog med bransjen om hvordan vi skal få til en bedre avfallshåndtering og skrotning i bilbransjen. Jeg vil veldig gjerne ha en dialog både med Lien og med bransjen om dette. Den dialogen er i gang, men vi kan gjøre mer på det området.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tord Lien (FrP) [10:37:45]: La meg gi uttrykk for at jeg satte pris på statsrådens helt korte konstruktive innspill på slutten.

Han snakket om de gode eksemplene fra Oslo og Bergen, som er Høyre- og Fremskrittsparti-styrt. Eksemplene fra Trondheim, som er styrt av Arbeiderpartiet og SV, er jo ikke like gode. Men la oss håpe at Høyre og Fremskrittspartiet for klimaets skyld også får tatt over der i 2011.

Statsråden kaller dette tiltaket dyrt og dårlig. Det var ikke Helen Bjørnøy enig i. Hun gav flere ganger uttrykk for at om det ikke nødvendigvis var tallfestet, så kunne dette være en god idé nettopp for å få skiftet ut bilparken raskere.

Statsråden er opptatt av kostnadene. Da kunne det jo være betimelig å spørre om statsråden har regnet på kostnadene ved et bensinbilforbud, som han vil innføre i 2015, for det har altså SV og flere av de andre partiene sagt at de ønsker. Jeg har rett og slett lyst til å spørre statsråden: Når skal vi innføre noe i tråd med det forslaget som Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer i dag?

Statsråd Erik Solheim [10:38:53]: La meg bare først si at i et plutselig anfall av vennlighet forsøkte jeg å rose også noen områder i Norge som er styrt av opposisjonen. Trondheim er selvsagt enda mer effektiv på dette området. Der er det nettopp lagt fram en omfattende plan, som Regjeringen også er inne i, for hvordan man skal kunne få til en rask omlegging av hele trafikken gjennom ulike former for avgiftssystemer, som sikkert Fremskrittspartiet er imot, men som vil ha en enda bedre virkning enn det jeg nevnte. Men det er fint at det også kan skje bra ting i Høyre-styrte og borgerlig styrte byer. Det har vel heller ikke alltid vært Fremskrittspartiet som har vært drivkraften på disse stedene.

Når det gjelder skrotning av biler: Det nye problemet som er kommet opp, og som ikke er tatt nok tak i, er jo bl.a. det store datainnholdet i nye biler. Hvis man skroter en 20 år gammel bil og en ett år gammel bil som har vært i en ulykke, så er det to helt forskjellige verdener. Det vi trenger en ny dialog med bransjen om, og nye virkemidler for, er hva vi gjør med alle datakomponentene i nye biler, som ofte inneholder miljøgifter, men som det i dag ikke er et effektivt system for å håndtere.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [10:40:08]: Kristelig Folkeparti ønsker at det skal bli enklere å velge miljøvennlige biler. Det er viktig når vi skal gå mot lavutslippssamfunnet. Derfor har vi en pakke for lavere avgifter på miljøvennlige biler, vi har miljøbilpremie, og vi har også en midlertidig økt vrakpant.

Statsråden hadde tre eksempler i sitt innlegg, der det ene går på dette med privatbilisme, og det er der vi har fokus i dag. Statsråden sier at vi skal ha en overgang til en bedre bilpark, men at vi ikke må foregripe dette. Jeg synes det er litt passivt, så jeg vil utfordre statsråden på følgende i replikkordskiftet: Hvilken pakke har statsråden og Regjeringen når det gjelder å legge til rette for miljøvennlige biler i dag, når folk i dag skal velge hvilken bil de skal kjøre i morgen?

Statsråd Erik Solheim [10:41:08]: Som spøreren er vel kjent med, har avgiftssystemet blitt lagt om systematisk i denne fireårsperioden for å premiere de mer miljøvennlige alternativene som er i dag, på bekostning av de mindre miljøvennlige alternativene som er i dag.

Jeg merker meg også at spøreren helt går rundt det som var mitt hovedanliggende: Når man skal gjøre tiltak for å få folk til å kjøpe nye biler som de skal sitte med i 15–20 år framover, er det ikke da dumt å gjøre det ett eller to år før de virkelig miljøvennlige bilene kommer på markedet? Det betyr at fru Hansen eller herr Solheim kjøper en bil som man skal ha til 2025, og fortsetter å kjøre på fossile brenslere. Hvis fru Hansen venter i to år, kan man altså få en elektrisk bil som man sitter med til 2027, og som det er en helt annen miljøgevinst av.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:42:14]: Ved en inkurie svarte ikke statsråden på representanten Liens egentlige spørsmål, som gikk litt på hva statsråden selv tror vil være et tidspunkt for eventuelt å kunne innføre en ordning i tråd med det Høyre har foreslått. Argumentasjonen til statsråden går jo på at det vil være feil å låse folk fast til gammel teknologi i stedet for å la dem gå over til hybrid elbiler. Betyr det at statsråden da er åpen for en slik virkemiddelbruk en gang i framtiden? Og når vil i så fall SV støtte en slik virkemiddelbruk?

Jeg viser til at SV på sitt landsmøte sa at det fra 2015 skulle være forbud mot salg av biler som kun bruker bensin og diesel som drivstoff. I dagens debatt nevner ikke statsråden dette årstallet, han sier at det vil skje når markedet gjør dette mulig. Ingen i bilbransjen tror på 2015. Mange tror på noen år senere. Betyr det at statsråden er villig til ikke å innføre et bensinforbud i 2015, men la det komme når markedet faktisk kan tilby slike biler, til priser som forbrukerne har råd til å betale? For det går alltid an å innføre forbud, og si at alle må kjøpe ett eller to produkter som er på markedet, men de kan fort bli veldig dyre. Jeg vil gjerne høre statsrådets kommentar på det.

Statsråd Erik Solheim [10:43:31]: Jeg har framført to vektige argumenter mot å gjøre dette nå som ingen egentlig har motsagt i debatten. Det ene er at det er samfunnsmessig ekstremt ulønnsomt. Man vil altså kunne kaste bort flere milliarder kroner som burde vært brukt på andre klimatiltak, på et tiltak som ikke har noen reell klimapolitisk begrunnelse. Det andre er at det er veldig dumt å gjøre dette nå, når man kanskje om et par år får de virkelig miljøvennlige bilene.

Jeg er vidåpen for å diskutere dette spørsmålet på nytt da, for da er det jo en helt annen situasjon. Da er det en drastisk miljøgevinst ved å gå fra de gamle bilene som man sitter med i dag, til helt nye elektriske biler. Da kan det til og med godt tenkes at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt fordi det reduserte utslippet er en drastisk forskjell, og ikke på samme måte som i dag, hvor det er en liten samfunnsøkonomisk gevinst.

Så la oss diskutere dette igjen i 2011–2012, når det kanskje er samfunnsøkonomisk lønnsomt. La oss ikke gjøre

det på galt tidspunkt, og på et tidspunkt hvor vi bare kaster en masse penger ut av vinduet.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [10:44:32]: Jeg skal ikke forlenge denne debatten, men jeg vil vise til at det er riktig at Kristelig Folkeparti har fremmet forslag om miljøbilpremie, en premie på 25 000 kr for kjøp av miljøvennlige biler. Vi har foreløpig satt et tak for utslipp på 120 g CO₂ pr. kjørt kilometer. Vi har også sagt at når vi nå ser at bilene blir mer og mer miljøvennlige, må vi hele tiden se på hvor vi skal sette dette taket, for vi skal premiere de miljøvennlige bilene og få bransjen til å gå den veien.

Men for oss har det også vært viktig å legge fram en litt større helhetlig pakke, fordi vi har vært pådrivere for dette med avgiftsendringer for miljøvennlige biler, med tanke på at vi også nå ønsker å øke vrakpanten midlertidig.

Som representanten Thorkildsen tok opp, er elbil et bra alternativ. Det er ingen uenighet mellom SV og Kristelig Folkeparti om elbil. Derfor har vi også vært utålmodige og utfordret Regjeringen når det gjelder dette med ladestasjoner, som nå kom i krisepakken.

Vi har også utfordret Regjeringen på dette med å gi støtte til ombygging av både biler og busser som kan gå på biogass, som vi har produksjon av rundt omkring i landet. Vi vet at denne ombyggingen koster 500 000 kr for en buss, og det er en økonomisk byrde for mange busselskap som de ikke klarer å bære. Dette har Kristelig Folkeparti tatt opp tidligere i denne salen.

Det er slik at i dag, denne tirsdagen, diskuteres det i mange hjem om de skal skifte bil. Da tror jeg det er miljø, det er sikkerhet, og det er plass med tanke på hvor mange de er i familien, som er avgjørende. Og så vet vi at det er en del luksusting. Men jeg tror det er disse tre tingene jeg nevnte, som er avgjørende for mange. Vi ser også på statistikken at de færreste bilene som kjøpes i dag, eller i morgen, vil være i bruk hos den samme i over 15 år. Det er en mye kortere horisont for når man skal skifte bil, og derfor tror jeg det er viktig å ha et litt mer nyansert syn på den delen av debatten.

Jeg registrerer også at Senterpartiet vil stemme imot sitt eget landsmøteforslag, som var å øke vrakpanten til 40 000 kr, fordi de vil vente og se, vente til et senere tidspunkt da de mener det er mer treffsikkert. Men det er bare å registrere at det er program for ny periode som gjelder, og ikke føringer for denne debatten som Senterpartiet tar med seg fra landsmøtet.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 3 og 4.

(Votering, se side 3465)

Sak nr. 5 [10:47:43]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Jan Tore Sanner, Olemic Thommessen, Gunnar Gundersen, Ivar Kristiansen og Elisabeth Aspaker om tilpasninger i lov om motorferdsel i utmark som bidrar til å styrke det lokale selvstyret (Innst. S. nr. 283 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:63 (2008–2009))

Torny Pedersen (A) [10:48:28] (ordfører for saken): Vi skal behandle en lignende sak i Odelstinget senere i dag. Innholdet i disse sakene er såpass likt at komiteen faktisk har valgt å ta én debatt, og da tar vi den debatten i Odelstinget utpå dagen.

Gunnar Gundersen (H) [10:49:03]: Siden jeg sitter i Lagtinget, har jeg ikke anledning til å si hva jeg mener om motorisert ferdsel i utmark i Odelstinget, så derfor tenkte jeg at jeg kunne holde innlegget nå i Stortinget, siden saken behandles.

Fra tid til annen behandler Stortinget en type saker som er meget velegnet til å produsere motsetninger mellom det sentrale byråkrati og maktapparat og Distrikts-Norge. Motorisert ferdsel i utmark er en av de beste. Her får man inntrykk av at man sentralt tror at enhver beboer ute i Distrikts-Norge elsker hestekrefter, bråkete motorer og vil slippe dette helt fritt, om ikke en eller annen fredselskende sentralt plassert byråkrat holder sin beskyttende hånd over utviklingen og beskytter Distrikts-Norge mot seg selv.

Motorisert ferdsel må være en av de mest utredede og omtalte sakene denne regjeringen har håndtert. Det sier mest om Regjeringens handlingslammelse i saken og lite om sakens betydning og størrelse. Saken er viktig for mange i Distrikts-Norge, men den kan neppe sies å være av vital karakter for landet.

Det har vært mange merkverdigheter. Det krever god, sentral byråkratisk fantasi for å forby at bonden kjører traktor på snødekket jorde, slik et utkast til lov ville ha medført. Nå skal alt utsettes til etter valget, til tross for at flere distriktsforankrede politikere i alle regjeringspartier har kommet med klare synspunkter på at her må myndighet delegeres ut lokalt. Eller kanskje det er nettopp derfor?

Med respekt å melde, her er man på sentralt nivå svært langt unna virkeligheten. Dette er en type forvaltning og ansvar som det lokale demokrati vil klare å forvalte på en utmerket måte. Forsøksprosjektene som ble lansert i forrige regjeringssperiode, viser nettopp det. Ved å få ansvar lokalt får man også legitimitet lokalt. Uten legitimitet lokalt vil ikke en politikk og et lovverk ha mulighet til å lykkes.

De lokale forsøkene viser jo nettopp at man gjennom å delegerer myndighet lokalt får mindre ulovlig kjøring. Det blir en selvdisiplin også i motormiljøene. Man får en aktiv debatt lokalt om hvor man skal åpne for dette, og hvor man skal prioritere andre verdier som ro, miljø og fred. Gjør man hele motormiljøet i Norge til en pariakaste, vil man også fremmedgjøre en stor del av befolkningen for

det de fleste forstår godt: Motorisert ferdsel i utmark skal skje innenfor forsvarlige rammer.

La meg også minne om at salget av snøscootere og firehjulinger øker ganske kraftig. Et eller annet sted kjører de.

At ikke Senterpartiet har klart å løse opp i denne saken i løpet av perioden, må være flaut for partiet. Det å kunne forvalte sin egen utmark og sine egne verdier står mye av Distrikts-Norge nært. Senterpartiet har vel ikke helt forlatt det. Det å skyve avgjørelsen til etter valget er bare en skinmanøver for ikke å tydeliggjøre hvilke motsetninger som regjeringssamarbeidet har innebygd i seg på dette punkt.

Til slutt en liten påminnelse om hva slags forvaltning av motorisert ferdsel i utmark vi ikke skal ha i Norge. Det er det sentrale byråkrati og fylkesmannens vurderingsevne som her kommer i fokus. Det bør ikke være helt ukjent for regjeringspartiene at vi har hatt et par runder med rally-VM i Norge – presidenten vet det i hvert fall veldig godt. Statsministeren er en av dets største sponsorer og støttepillere. Under den første runden av rally-VM ønsket flere aktører å få tillatelse til å bruke snøscooter for å kjøre ut forsyninger til kundearrangement de skulle ha langs løypa. Det fikk tilslutning lokalt, men ble straks stoppet av fylkesmannen. Her skulle altså rallybiler frese rundt i norske skoger, mens en næringsdrivende ikke kunne bruke en scooter for å forsøke å tjene noen kroner i tilknytning til arrangementet. Enda verre ble det av at statsministeren fikk lov til å lande med helikopter midt i naturreservatet i Åkersvika i Hamar. Det var jo viktig at statsministeren kunne delta ved å finne plass til åpningsarrangementet i en travel kalender. Det tror jeg alle forstår. Men det bidrog til å sette disse spørsmålene i et merkelig lys. Man vil klare forvaltningen av dette godt lokalt. Ved å kreve at det skal skje innenfor noen nasjonale rammer og stimulere til lokal debatt vil dette skje på en god måte som skaper legitimitet.

Statsråden snakket i forrige sak om kost-nytte-forhold med tiltak rundt bil og miljø. Han bør overføre argumentene til dette temaet. Her skapes sentralisering, ingen gevinster, bare avmakt i og distanse til mange lokalsamfunn som berøres.

Presidenten: Skal representanten Gundersen ta opp forslaget fra Høyre?

Gunnar Gundersen (H) (fra salen): Ja, da tar jeg opp forslaget.

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

Tord Lien (FrP) [10:54:17]: Som saksordføreren redegjorde for, hadde energi- og miljøkomiteen en intensjon om å ta denne debatten i Odelstinget. Når Høyre likevel velger å holde sitt innlegg i Stortinget, vil jeg bare kort si at jeg skal argumentere for vårt forslag, som vi fremmer i Odelstinget, i debatten i Odelstinget. Men jeg må si, også for referatet sin del, at uansett om Høyres forslag

i dag hadde fått 169 stemmer i denne salen, noe jeg ikke tror det er veldig sannsynlig at det får, hadde det ikke ført til noen endring i loven om motorferdsel. Rettstilstanden hadde vært akkurat den samme.

Jeg er selvfølgelig skuffet over at Høyre har kommunisert tidligere at de ikke støtter vårt forslag til ny lov om motorferdsel som vi fremmer i Odelstinget. Så skal jeg i Odelstinget komme tilbake til vår argumentasjon for vårt forslag overfor Høyre og regjeringspartiene.

Erling Sande (Sp) [10:55:37]: Saksordføreren har sagt at vi skal kome tilbake til denne saka i debatten i Odelstinget. No blei det likevel sånn at representanten Gundersen og Høgre valde å lyfte debatten her, og då synest eg det er riktig at eg på vegner av Senterpartiet tek ordet i og med at angrepa i fyrste rekkje var retta mot Senterpartiet.

Denne debatten har det til felles med rovdyrdebatten at representanten Gundersen er høgt på bana både i angrep på Senterpartiet og også ved å kommunisere ein politikk og retorikk som andre i Høgre ikkje til kvar tid stiller seg bak.

Eg skal kome tilbake til Senterpartiet sin posisjon i samband med debatten i Odelstinget og også vise til at dette er ei sak som Regjeringa no jobbar med. Så får konklusjonen på debatten i Odelstinget og også konklusjonen på Regjeringa sitt arbeid vere det som ligg til grunn for den vidare debatten knytt til motorferdsel.

Peter Skovholt Gitmark (H) [10:56:53]: Representanten Lien tar feil hvis han sier at det ikke har betydning om Høyres forslag i denne saken blir vedtatt eller ei. Selvsagt har det det. Dersom Høyres forslag får flertall, pålegges Regjeringen å legge fram et lovforslag i tråd med de politiske prinsipper vi legger til grunn her.

Det er problematisk at Fremskrittspartiet i denne saken, uten høring og uten en grundig gjennomgang i forkant, legger fram nærmest et helhetlig forslag til lov og ønsker at Stortinget med bind for øynene skal stemme for eller imot forslaget.

Norge har heldigvis en demokratisk oppbygging som gjør at det er regjeringen som har det politiske initiativet til å gjøre store lovendringer. Det prinsippet bør man ikke gå bort fra i denne saken.

Gunnar Gundersen (H) [10:57:56]: Det er en yndet øvelse fra representanten Sande å prøve å påstå at jeg fremmer forslag som ikke er støttet av Høyre. Så vidt jeg vet, er alle de forslag som Høyre fremsetter i Stortinget, godkjent i gruppestyret i Høyre. Det er Høyre som står bak dem.

I lys av egen dårlig samvittighet behøver man ikke å prøve å insinuere at jeg driver med noe som Høyre ikke står bak. Det er Høyre som har fremmet dette Dokument nr. 8-forslaget, og det bør også representanten Sande forholde seg til.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5

(Votering, se side 3466)

Sak nr. 6 [10:58:30]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Ketil Solvik-Olsen og Tord Lien om å tillate oljeomlastning av russisk olje og gassprodukter i Bøkfjorden ved Kirkenes (Innst. S. nr. 284 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:68 (2008–2009))

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

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

Videre foreslår presidenten 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) [10:59:39] (ordfører for saken): I Dokument nr. 8:68 bes Regjeringen omgjøre avslag på søknad om å tillate helårig drift for oljeomlastning i Bøkfjorden/Korsfjorden.

Et viktig premiss i denne saken er at Stortinget har opprettet Bøkfjorden som nasjonal laksefjord. Vedtaket innebærer et særskilt beskyttelsesregime for de vassdrag og fjorder som omfattes av ordningen, og det skal ikke være tillatt virksomhet med risiko for alvorlig forurensning som kan skade villaksen.

Stortinget har gitt nærmere føringer for myndighetsutøvelsen og oppdatert beskyttelsesregimet gjennom behandlingen av St.prp. nr. 32 for 2006–2007 Om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder.

Når det gjelder omlasting av petroleumsprodukter, må det på bakgrunn av risikoanalyser vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle om virksomheten utgjør en risiko for alvorlig forurensning som kan skade villaksen. Laksen vil være spesielt sårbar som smolt i perioden juni til september, og beskyttende tiltak er særlig viktig i denne perioden.

Når SFT eller departementet skal vurdere om en virksomhet skal gis tillatelse etter forurensningsloven, skal det legges vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre.

I denne sammenheng er risikoen for skade på villaksen og andre naturverdier i området en sentral ulempe, som altså må vurderes opp mot næringsutvikling og verdiskaping. Denne vurdering er nå til behandling i Miljøverndepartementet, og det er derfor ikke naturlig at Stortinget tar endelig stilling i denne saken på det nåværende tidspunkt.

Miljøverndepartementet gav i mai 2006 Kirkenes Transit en midlertidig tillatelse ut året til skip til skip-omlastinger av russisk gasskondensat i Bøkfjorden/Korsfjorden i Sør-Varanger kommune. Omlasting mellom 1. juni og 1. september ble ikke tillatt av hensyn til laksesmolt i fjorden. Departementet sa samtidig at alternative steder måtte vurderes ved framtidige omlastinger.

SFT av slo 6. desember 2006 Kirkenes Transits søknad om videre tillatelse til omlasting i Bøkfjorden, samtidig som det ble gitt tillatelse til omlasting fra skip til skip i Sarnesfjorden/Kåfjorden i Nordkapp kommune.

Miljøverndepartementet vedtok 29. juni 2007 å omgjøre SFTs vedtak om å avslå omlasting i Bøkfjorden, og Kirkenes Transit ble gitt en midlertidig tillatelse til omlasting fra 15. oktober til 1. juni. Tidsbegrensningen var i samsvar med søknaden fra Kirkenes Transit, og det er derfor ikke riktig å si at selskapet fikk avslag på søknaden om helårig omlasting.

SFT gav 31. juli 2008 Ship Cargo AS tillatelse til omlasting av petroleumsprodukter i Bøkfjorden i Sør-Varanger kommune ved hjelp av lagerskip og skip til skip. Tillatelsen ble begrenset til vintersesongen – fra 15. oktober til 1. mai, for tyngre oljeprodukter, og fra 15. oktober til 1. juni for lette oljeprodukter – for å beskytte laksen i den mest sårbare perioden som smolt. Vedtaket er påklaget av selskapet og Naturvernforbundet, og klagen er nå til behandling i Miljøverndepartementet.

Jeg viser videre til statsrådens understreking av at det derfor ikke er riktig at Miljøverndepartementet har avslått søknaden om helårig virksomhet, siden vedtaket ennå ikke er fattet.

På denne bakgrunn foreslår flertallet i komiteen at forslaget vedlegges protokollen.

Torny Pedersen (A) [11:04:01]: Representantforslaget fra Fremskrittspartiet om oljelasting av russisk olje i Bøkfjorden ved Kirkenes er ikke en ny problemstilling. Dette ble iherdig drøftet da komiteen hadde saken om ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder til behandling i 2007. Konklusjonen var at dette ble for risikabelt i forhold til at Bøkfjorden er en nasjonal laksefjord, vedtatt i Stortinget allerede i 2003 gjennom Innst. S. nr. 134 for 2002–2003.

I 2007 sa komiteens flertall, alle utenom Høyre, i forbindelse med ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder, Innst. S. nr. 183 for 2006–2007, at hensynet til villaksen alltid skal veie tyngst i laksefjordene, men at ulike næringsaktiviteter som ikke er til hinder for villaksens utvikling, må kunne foregå i nasjonale laksefjorder.

Vi kan nok si at en omlasting av olje fra skip til skip kan være en fare for miljøet generelt dersom det skulle skje en ulykke, særlig for villaksen fra dette området, da laksebestanden i Neidenelva er i influensområdet til Bøkfjorden.

Jeg er glad for at et stort flertall i Stortinget er enig i denne saken, og at det dreier seg om et føre var-prinsipp. Her er både de rød-grønne, Kristelig Folkeparti og Venstre samlet, og man er enige om at omlasting er vanskelig i forhold til laks.

Det har vært mange runder hos både Statens forurensningstilsyn – SFT – og Miljøverndepartementet i denne saken, og saken er ennå ikke avsluttet. Men jeg mener man uansett i saker skal holde seg til fakta, og det er ikke riktig at saken har vært til behandling i Miljøverndepartementet i tre og et halvt år, som Fremskrittspartiet og Høyre sier i en merknad. Spørsmålet til daværende statsråd Helen Bjørn-

øy gjaldt en annen sak, nemlig Kirkenes Transit. Den tok SFT seg av, og av slo, men man fikk tillatelse til omlasting i Sarnesfjorden i Nordkapp kommune. Miljøverndepartementet omgjorde for øvrig dette avslaget i juni i 2007. Det avslaget Høyre og Fremskrittspartiet skriver om i innstillingen, er avslaget fra SFT – ikke fra Miljøverndepartementet. Det som er riktig, er at det nå ligger en klage i Miljøverndepartementet angående foreliggende sak sendt over fra SFT henholdsvis 22. august og 30. september 2008, men den er fra Ship Cargo AS. I dette huset er det lov å være redelig i sine påstander.

Men hva historien sier, er egentlig uvesentlig. Det som nå er viktig, er at det ligger en klage i Miljøverndepartementet fra selskapet på den ene siden, og fra Naturvernforbundet på den andre siden. Jeg tar det som en selvfølge at i arbeidet med klagen blir både villaksen og naturverdiene veid opp mot næringsutvikling og verdiskaping.

Egentlig burde vel denne saken ikke vært i Stortinget i det hele tatt, for det sier seg selv at Stortinget ikke bør ta en avgjørelse i en klagesak som er til behandling i departementet. Dette vet også de som er forslagsstillere.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:08:21]: Det er forunderlig at man ønsker å snakke om saksgang og saksbehandling i stedet for å forholde seg til en konkret sak.

Man skulle tro at de fleste forstår viktigheten av robuste lokalsamfunn i Finnmark, men dessverre erfarer vi at dagens regjering ikke tar sin oppgave med å bygge ut arbeidsplasser og lokalsamfunn alvorlig. Det er langt flere argumenter som taler for en oljeomlastning ved Kirkenes, enn det finnes argumenter imot.

Grunnen til at fjordsystemet i Sør-Varanger kommune etter grundige, faglige vurderinger ble valgt for oljeomlastning, var nettopp at dette er regionens smuleste og sikreste farvann. Statslosene regner Korsfjorden, Bøkfjorden og videre Varangerfjorden som isfrie. Båter på opptil 350 000 dødvekttonn kan anløpe uten problemer. Kirkenes har den nødvendige infrastruktur, og avstanden mellom Norge og Russland er kort.

Miljøgevinstene er helt åpenbare. Oljetanker trekkes inn i smult farvann under kontrollerte forhold. Behovet for omlasting i åpent hav/rom sjø begrenses. Kystnær trafikkmengde av olje- og gasstankere langs kysten av Finnmark reduseres med 40 pst. Beredskapen i hele regionen ville blitt økt. Berlevåg, Båtsfjord og Varangerfjorden – Grense Jakobselv spesielt og Finnmark generelt – ville blitt tilført økt kapasitet med det mest moderne innen utstyr, teknologi og taubåtberedskap.

Saken er ikke den at olje- og gasstransporten opphører langs Finnmarkskysten om Stortinget gir avslag på helårig oljeomlastning i Bøkfjorden. Tvert imot vil den isolert sett øke med 40 pst. med bakgrunn i avslaget. Behovet for å frakte olje og gass fra russiske oljefelt vil ikke avta med det første. Det vil tvert imot intensiveres. Og da har jeg ikke tatt med den økte beredskapen vi trenger, f.eks. taubåt- og lensekapasitet relatert til skipstrafikk i Nordøstpassasjen, som vil forkorte avstanden fra Kina, Japan og Korea til Europa, USA og Canada med 40 pst.

Slik jeg ser det, har ikke Regjeringen evnet å tenke helhet og forutsigbarhet i behandlingen av denne saken. Det virker som om beredskap er noe vi skal tenke på mange år etter at kravet til økt beredskap faktisk er til stede. Regjeringen begrunner avslaget med hensynet til nasjonale laksefjorder. Nasjonale laksefjorder ble vedtatt av Stortinget for å hindre blanding av oppdrettslaks og villaks, ikke for å stanse oljeomlastning eller skipstrafikk. Har ingen fra de rød-grønne fattet dette? Hvorfor skal det aksepteres at fjorder som Trondheimsfjorden og andre nasjonale laksefjorder får tillatelse til trafikk og omlasting av olje og diesel, mens fjordsystemet i Sør-Varanger ikke blir gitt tillatelse? Da må vi huske på at både Trondheimsfjorden og Bøkfjorden som sådanne er nasjonale laksefjorder. Vi må ikke bli så teoretiske at vi tror at oljeomlastning teknisk sett er en meget komplisert sak. Oljeomlastning foregår hver eneste dag over hele verden, også i Norge.

Nordområdene er viktige, og samarbeidet med Russland er av den største viktighet, hevder dagens regjering. Fremskrittspartiet er enig, men da er det umulig å forstå grunnlaget for avslaget. Dette ene pilotprosjektet mellom russiske, amerikanske og norske aktører, hvor rammekontrakten var på 6,4 milliarder kr, kunne ha blitt den tredje største industriavtalen i Finnmark. Forstår Regjeringen omfanget av det? Vedtaket om et nei til oljeomlastning gir ikke befolkningen i nord positive tilbakemeldinger fra Regjeringen. Det bygger heller ikke gode relasjoner til russiske og amerikanske næringsinteresser. Det vi derimot erfarer, er inkonsekvens, amatørskap og en fraværende satsing – de rød-grønne politikerne fortsetter den stemoderlige behandlingen som landsdelen i nord har opplevd de siste 50 årene, hvor fraflytting og vern er hovedingrediensene. Kanskje er det maktpolitisk bedre å dele ut krisepakker enn det er å etablere industri?

Jeg tar opp vårt forslag.

Presidenten: Representanten Jan-Henrik Fredriksen har tatt opp det forslag han refererte til.

Ivar Kristiansen (H) [11:13:41]: Det er ingen tvil om at forvaltningsplanen for Barentshavet, inkludert Lofoten og Vesterålen og tilhørende havområder, skal baseres på kunnskap. Det er ikke godtgjort at oljeomlastning i dette tilfellet, når vi snakker om Kirkenes og Bøkfjorden, vil medføre en belastning for villaksen i Neidenelva. Det er det som må være kjernepunktet.

Det har hele tiden vært klart at når det gjelder vern av nasjonale laksefjorder, har intensjonen selvfølgelig vært å styrke villaksbestanden. Ved å gi en fjord status som nasjonal laksefjord har man ikke ment å legge hindringer i veien for annen næringsvirksomhet i fjordområdet dersom det ikke vil være til ulempe for villaksen. Tvert imot har det ved gjentatte anledninger fra Miljøverndepartementets side blitt slått fast at skipsfart uhindret skal kunne drives i nasjonale laksefjorder. Dette ser vi jo praktisert daglig i noen av Norges nasjonale laksefjorder – som også foregående taler var inne på – f.eks. i Trondheimsfjorden, i Sognefjorden eller i Vefsnfjorden, for å nevne den som sådan, som håndteres annerledes enn hva tilfellet er i Kirkenes.

Bakgrunnen for at Kirkenes er valgt – i og med oljeaktivitet på russisk sokkel sør for Novaja Semlja – er nettopp ut fra at man har de beste klimatiske forhold der, og at mangel på isfri havn i Russland har gjort det nødvendig med omlasting på norsk side. Avslaget på omlasting i Bøkfjorden har ført til at deler av omlastingen av kondensat er blitt flyttet til Honningsvåg, med de økonomiske belastninger og andre ulemper dette måtte medføre. Som tidligere talere har vært inne på, er altså transporten – i og med flyttingen – til havn på finnmarkskysten økt med rundt 40 pst.

Dette er ingen ny sak. Jeg registrerte også at det ble sagt at man skulle forholde seg til fakta og opptre redelig i denne saken. Det tror jeg ikke er noe problem. Faktum er at det er et sterkt behov for at man får ens praksis for hvordan man skal håndtere næringsvirksomhet i og rundt laksefjorder. Det er også et faktum at man har utredet disse spørsmålene – man er nå på fjerde året – og ennå foreligger det ikke en form for avklaring. Om dette er en normal standard for saksbehandling, skal jeg ikke kommentere så veldig mye når det gjelder denne saken, men det er et sterkt behov for avklaring.

Det vi vil komme til å registrere, er økt aktivitet. Vi vil få økt skipstrafikk og omlastingsaktivitet på steder som ligger nærmest, og der risikoen er minst. Klimagassutslipp vil være på et langt mindre nivå enn i dag. Aktiviteten vil også kunne bidra til at en får oppbygging av depoter og beredskap, noe som vil kunne redusere ulempene og risikoen i betydelig grad.

Så jeg vil bare oppfordre departementet og statsråden til å komme med en sak – og ikke vente i nye fire år – om en felles praksis for håndtering av næringsvirksomhet i nasjonale laksefjorder.

Statsråd Erik Solheim [11:18:03]: I politikken er noen saker enkle. Normalt er det saker hvor rett står mot galt, eller hvor alle argumenter taler i én retning. Så har man saker som er vanskelige, fordi gode hensyn må veies mot hverandre. Dette er en slik sak, etter min oppfatning.

Det er ingen tvil om at mange av de argumentene som framføres her – både av Fremskrittspartiet og av Høyre – er høyst relevante og deles av regjeringspartiene. Det er viktig å skaffe næringsvirksomhet til Sør-Varanger og Øst-Finnmark, som er et i utgangspunktet næringsfattig område, og som trenger mer næringsvirksomhet. Som et ledd i den norske nordområdesatsingen er det viktig å ha næringsvirksomhet i dette området. Det kan med gode grunner også anføres at det miljømessig er mer forsvarlig og bedre at omlastingen skjer i Norge, med et veldig strengt regelverk, enn alternativ omlasting. Det er altså ingen tvil om at det finnes mange gode argumenter for å tillate oljeomlastning.

Jeg ber om at det også aksepteres at det finnes gode argumenter for ikke å tillate det. Det er Stortinget som har fattet plenarvedtak om å opprette Bøkfjorden som nasjonal laksefjord. Stortinget har sagt at alminnelig skipstrafikk ikke medfører noen uakseptabel risiko, men har også bedt om at risikoen må vurderes, særlig i tilfeller som

dette – noe også saksordføreren og andre har vært inne på. Jeg tror det er all grunn til å anta at risikoen for vesentlige ulykker er relativt liten. På den annen side: Hvis en ulykke av noe omfang skulle inntreffe, kan det få store konsekvenser for villaksen.

Igjen: Det er gode argumenter for begge syn i denne saken, både bedriftenes, som ønsker en slik tillatelse, og Naturvernforbundets, som har lagt inn en klage i saken.

Dersom Regjeringens konklusjon skulle være at vi alt i alt bør tillate omlasting i Bøkfjorden, er det også enkelte spørsmål som melder seg: Er dette forenlig med statusen som laksefjord, eller må Regjeringen komme tilbake til Stortinget og be om at Bøkfjorden opphører å være en nasjonal laksefjord? Og selvsagt, under enhver omstendighet må man spørre: Hvilke er de maksimale sikkerhetsiltak som kan iverksettes for å hindre at omlasting sommerstid, i smoltsesongen, får negativ virkning på laksen? Kan man tenke seg at det iverksettes ekstraordinære tiltak med hensyn til hvor i fjorden omlasting foregår, etc.?

Alle disse forholdene er grunnen til at det har tatt litt tid å ta denne beslutningen, om enn ikke på langt nær så lang tid som det hevdes av Fremskrittspartiet – det er, som saksordføreren var inne på, helt galt.

Dette er altså en sak hvor – slik jeg ser det – veldig gode argumenter står mot hverandre, og vi må veie dem mot hverandre. Også om vi skulle komme til den konklusjon at omlasting bør tillates, må ytterligere tiltak ses på.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:21:21]: Jeg har to spørsmål.

Det ene spørsmålet er: Hva er årsaken til at fjordsystemet i Sør-Varanger, med Bøkfjorden, blir behandlet annerledes enn andre nasjonale laksefjorder i Norge?

Så snakker Regjeringen om at den ønsker å følge et føre var-prinsipp. Er det i samsvar med et føre var-prinsipp at man i dag har lagt oljeomlastingen til Honningsvåg, noe som medfører at vi får 40 pst. økning av transport av olje og gass til kystnære områder i Finnmark – istedenfor å foreta en oljeomlastning i Bøkfjorden?

Statsråd Erik Solheim [11:22:09]: De spørsmål som ble anført her – også av Ivar Kristiansen – er nettopp noe det er viktig å se på.

Det er ikke slik at det samme kan gjelde for alle laksefjorder. Det er ikke mulig å ha nasjonale laksefjorder – og så skal alt være tillatt. Det er også grunnen til at vi må se grundigere på dette. Hvis man skulle komme til den konklusjonen at man skal tillate denne oljeomlastingen, hva vil det ha å si for det nasjonale beskyttelsesregimet for laksefjorder? Kan det forenes med at Bøkfjorden er en laksefjord, eller må den i så fall miste status som laksefjord? Det er ikke identisk det som foregår der, og det som foregår andre steder. Det er viktig å diskutere hvor beskyttelsesregimet nå skal ligge. Jeg ser ikke bort fra at vi bør komme tilbake til Stortinget og se mer på helheten i dette. Det må eventuelt bli i neste periode.

Når det gjelder føre var-prinsippet, merket jeg meg med betydelig interesse at lederen av Fremskrittspartiet – det eneste norske partiet, og et av veldig få partier internasjonalt – tok avstand fra dette prinsippet på Bellonas konferanse i forrige uke, med en uttalelse som vi skal få rikelig anledning til å komme tilbake til i valgkampen, for det er virkelig å trække på norsk miljøbevegelse.

Tord Lien (FrP) [11:23:30]: Det med føre var-prinsippet skal jeg komme tilbake til senere.

At det må være sikkerhetskrav for enhver virksomhet av denne typen, er helt åpenbart. Det mener jeg det må være uavhengig av om det er en nasjonal laksefjord eller ikke. Det håper jeg at statsråden er enig i. Men Stortingets plenarvedtak om vern av nasjonale laksefjorder har en formulering om at tiltak som ikke truer villaksen, skal være tillatt i nasjonale laksefjorder. Så snakket statsråden om føre var-prinsippet. Det er veldig bra, men et enstemmig storting har gitt tilslutning til at forvaltningsplanen for Barentshavet skal baseres på kunnskapsbasert forvaltning. Hvis man setter de forholdene opp mot hverandre – altså at tiltak som ikke truer villaksen, skal være tillatt, og at kunnskapsbasert forvaltning skal legges til grunn for forvaltningen av disse havområdene – hvilken kunnskap er det statsråden har som indikerer at oljeomlastning kan true villaksen?

Statsråd Erik Solheim [11:24:44]: Som jeg var inne på i innlegget mitt – og det gjelder ikke bare denne situasjonen, det gjelder mange situasjoner – er det ofte slik at det er en relativt liten risiko for en ulykke, men hvis en ulykke skjer i stort omfang, vil konsekvensene bli veldig store. Uten at jeg er ekspert på dette, tror jeg det er det man står overfor her. Jeg tror ikke risikoen for store utslipp er stor, men skulle det skje, kan det få meget alvorlige konsekvenser for villaksen. Det er den avveiningen som her må gjøres.

Føre var-prinsippet innebærer jo ikke at man skal legge enhver hypotetisk, teoretisk, minimal trussel til grunn for handling. Da ville man ikke kunne gjøre noen verdens ting. Føre var-prinsippet betyr at man skal ha en maksimal tilgjengelig kunnskap, man skal ha alle eventualiteter på bordet og så forsøke å vurdere risikoen for at noe galt kan skje, i kombinasjon med vurderingen av hvor stor den negative virkningen blir hvis det gale i verste fall skjer.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:26:08]: Til ministerens underretning: Jeg kan informere om at når det gjaldt utslipp i Bøkfjorden, var det faktisk Fremskrittspartiet og SV som dannet flertall mot Arbeiderpartiet. Det er derfor ikke slik å forstå at ikke vi har en miljøpolitikk.

Jeg vil tilbake til spørsmålet om frakt av olje og gass langs finnmarkskysten. Vi må alle være enige om at det er en potensiell risiko. Når man har en mulighet til å foreta en oljeomlastning i smult farvann, i hundre prosent kontrollerte former, velger Regjeringen heller å påføre den øvrige kysten i Finnmark en potensiell risiko. Hvordan henger dette sammen, hvis man tenker ut fra et miljøperspektiv?

9. juni – 1) Representantforslag fra repr. Holten Hjemdal, Syversen og Sørfonn om masterplan for reduksjon av nasjonale klimagassutslipp mv. 2) Representantforslag fra repr. Skovholt Gitmark, Hofstad Helleland, Oktay Dahl og Halleraker om 3442 tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport 3) Representantforslag fra repr. Kvassheim, 2009 Skei Grande, Tenden og Sponheim om å klimavaske norsk lovverk mv.

Statsråd Erik Solheim [11:27:13]: Jeg ble litt overrasket over et element i innlegget. Det er at det tas utgangspunkt i at denne beslutningen er tatt. Beslutningen er ikke tatt. Jeg framførte her veldig gode argumenter både for hvorfor omlasting bør tillates, og for hvorfor det ikke bør tillates. Jeg sa også at hvis Regjeringen skulle komme til den konklusjon at en omlasting bør tillates, må man også se på avbøtende tiltak. Så det er ikke tatt noen konklusjon. Vi kan derfor ikke diskutere på det grunnlaget. Som jeg sa: Det kan godt tenkes at konklusjonen blir at vi tillater denne omlastingen.

Når det gjelder Fremskrittspartiet, vil jeg si at de på ingen måte har noen miljøpolitikk. Det Fremskrittspartiet har – og det skal de ha ære for – er en del stortingsrepresentanter med et engasjement for villaksen, og det er positivt. Men partiet er ikke i nærheten av å ha noen miljøpolitikk. Når partiets leder kan gå ut og si at føre var-prinsippet bare er tøys og tull, er det å trække på det norske miljøbevegelse har brukt tiår på å bygge opp.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Tord Lien (FrP) [11:28:26]: Jeg syntes vi var i ferd med å få en konstruktiv debatt om flere saker i denne salen. Så kom statsråden trekkende med VG som sannhetsvitne når det gjaldt et sitat fra Fremskrittspartiets parlamentariske leder, Siv Jensen. Hvis vi skal ha debatter i denne salen om det vi har lest i mer eller mindre seriøse norske dagsaviser, er det greit for meg. Siv Jensen sa faktisk at vi nå er kommet forbi diskusjonen om vi skal handle, men vi må diskutere hvilke tiltak som er fornuftige. Den debatten har vi forsøkt å ta med Erik Solheim og andre medlemmer av regjeringspartiene, men vi blir dessverre ofte møtt med usakligheter.

Hvis Erik Solheim i stedet for å lese VG og andre morsomheter hadde lest innstillingen om naturmangfoldloven, som vi skal diskutere senere i dag, hadde han sett at det partiet – Fremskrittspartiet – som stortingsrepresentanten Siv Jensen både er medlem av og parlamentarisk leder for, støtter innføringen av § 9 i naturmangfoldloven, altså føre var-prinsippet. Jeg håper at man i den debatten kommer tilbake med en litt mer saklig tilnærming og med sitater fra mer treffsikre kilder enn det statsråden la på bordet i denne omgangen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 3466)

Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 7, 8 og 9 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

Sak nr. 7 [11:30:39]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette

Holten Hjemdal, Hans Olav Syversen og Ingebrigt S. Sørfonn om masterplan for reduksjon av nasjonale klimagassutslipp og oppfølging av klimaforliket (Innst. S. nr. 280 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:60 (2008–2009))

Sak nr. 8 [11:31:05]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport (Innst. S. nr. 286 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:71 (2008–2009))

Sak nr. 9 [11:31:33]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Kvassheim, Trine Skei Grande, Borghild Tenden og Lars Sponheim om å klimavaske norsk lovverk og administrative ordninger (Innst. S. nr. 285 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:86 (2008–2009))

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

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre 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.

Marianne Marthinsen (A) [11:32:43] (ordfører for sak nr. 9): Da vi inngikk klimaforliket vinteren 2008, var det en del som var bekymret for at den norske klimadebatten ville bli lagt død. Vi sa den gangen at det var utrolig viktig at enighet om felles målsettinger og tiltak ikke måtte bli en sovepute. Så jeg er glad for enhver anledning vi får til å diskutere klimapolitikk i denne salen – og det er i og for seg en honnør til alle forslagsstillerne bak de tre forslagene som vi har til debatt nå. Vi hadde en god anledning til det i forbindelse med den klimapolitiske redegjørelsen, og jeg mener det er svært bra at vi nå får årlige rapporteringer om status for klimaarbeidet i Norge, og jeg håper at det vil bli en veletablert institusjon i Stortinget.

Klimaforliket skal revideres, og det skal skje i lys av ny kunnskap om klimaendringene, at ny teknologi blir tilgjengelig. Det vil skje i lys av hva slags forpliktelser vi vil få i forbindelse med implementeringen av fornybardirektivet, og ikke minst hvordan en ny global klimaavtale vil bli sendt ut.

Den jobben som er satt i gang i SFT i samarbeid med SSB, Statens vegvesen, Oljedirektoratet og NVE, med Klimakur, kommer til å bli uhyre viktig. Det skal gi et ut-

gangspunkt for de nye drøftingene om klima, som et nytt storting vil måtte gjøre. De har fått frist på seg til november, og meningen med Klimakur er at man skal snu alle steiner, se på alle tenkelige og utenkelige virkemidler, regne ut hvor effektive de er, og hvor mye de koster. Det er nesten så jeg blir litt misunnelig på dem som skal gjøre den jobben.

I 2010 skal vi vurdere klimaforliket på nytt. Da er vi midtveis i Kyoto-perioden, og slik sett er det en veldig naturlig mellomstasjon.

Dette gjør at vi har en plan, og det er selvfølgelig en plan som forplikter. Det er en plan som dekker alle utslippssektorer og alle underliggende etater, og de følger selvfølgelig opp de klimaforpliktelsene som Norge har, de målene som vi har satt for oss selv. Det skjer gjennom tildelingsbrev, og det skjer gjennom styringsdialog. Om man velger å kalle det en plan eller en masterplan, har ikke jeg ser det, annet enn språklig interesse. Når det er sagt, er det jo avgjørende viktig at vi klarer å holde liv i diskusjonen om hva det er som skal revideres, hvordan eventuelt nye mål skal se ut, og ikke minst hva slags tiltak vi skal satse på. Jeg tror det blir viktig å se på balansen mellom bruken av markedsbaserte virkemidler og mer direkte styring, mellom hva vi skal gjøre ute, og hva vi skal gjøre hjemme, og hvor raskt vi skal bevege Norge i retning av et lavutslippssamfunn.

Det skjer mye på transportsektoren – med hydrogen, bio og el. Vi har en historisk jernbanesatsing. Det skjer ting på bygg, med innskjerping av byggeforskrifter, utvikling i retning av passivhus, bruk av fjernvarme, energieffektivisering. Vi bruker mer penger på fornybar energi enn noensinne. Men så vil det jo alltid være slik at man kan gjøre mer, bevege seg raskere enn vi gjør i dag.

Ett av de forslagene som vi har til debatt i dag, handler om kollektivtrafikk og utslippsnøytrale drivstoff. Det er selvfølgelig slik at vi skal gjøre mye for å stimulere til at det tas i bruk mest mulig alternativt drivstoff f.eks. i busser. Det finnes veldig mange gode prosjekter på det rundt i Norge. Ett av dem skjer her i Oslo, hvor man etter hvert har fått en ganske stor bussflåte som går på biodrivstoff. I forhold til personbiler er det relativt enkelt å fase inn alternativt drivstoff f.eks. på en bussflåte, fordi man ikke trenger den samme infrastrukturen. Det holder å sette opp en hydrogen- eller biopumpe i forbindelse med en bussgarasje.

Men det er også viktig å ta med seg at noe av det mest effektive vi kan gjøre for å få utslippene fra transportsektoren ned, er at flere kjører buss og bane og færre kjører bil. Da må vi være forsiktige med å stille krav til kollektivtrafikken som ikke står i samsvar med de kravene som vi stiller til privatbiler, at vi ikke påfører kollektivtrafikken veldig høye kostnader, som gjør at kollektivtilbudet blir dårligere og dyrere. Det er en balansegang vi er nødt til å finne, for et kollektivtilbud som svekkes, med færre avganger og med høyere priser, vil ikke bidra til å ta oss i riktig retning. Det vil ta oss i feil retning.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:37:34]: Forslagene åpner litt for en klimadebatt, men jeg tror heller vi skal gå

inn i de enkelte temaene. Overordnet representerer, eller reflekterer, forslagene en aldri så liten misnøye fra forslagsstillerne med Regjeringens oppfølging av klimaforliket. For en som ikke var med på klimaforliket, er i hvert fall det en nøytral observasjon. Hvis en hører på folk som Jørgen Randers, f.eks., som leder Lavutslippsutvalget, er det en berettiget kritikk. Hans gjennomgang for noen måneder siden av Regjeringens klimapolitikk viser at en i liten grad når de målene en har satt seg. Jeg håper likevel at disse forslagene som nå er fremmet, viser at det vil være mer fokus på debatt om hvilke tiltak som virker, og at en i mindre grad vil ha en debatt om å konkurrere om store målsettinger.

Miljøvernministeren begynner å feilsitere og prøver å svartmale Siv Jensen. Det Siv Jensen sa på CC9-konferansen, var at debatten om føre var, om behovet for å være føre var, er vi ferdige med. Alle er enige om at vi skal være føre var, derfor trenger vi ikke diskutere det. Det vi skal diskutere, er tiltak. Jeg har ingen tro på at miljøvernministeren kommer til å ta den forklaringen og la være å mistolke Fremskrittspartiets påstand i framtiden. Det ser vi øg i forhold til den ssvovelpredikantdebatten som har vært. Statsråden synes det er en ære å bli kalt ssvovelpredikant. Det viser hva slags innstilling han har til saklighet i klimadebatten, dessverre.

Jeg blir øg litt oppgitt over en debatt om hvem som har de beste politiske målsettingene i 2020, all den tid vi har en Kyoto-forpliktelse som en i Norge ikke vil være i stand til å innfri uten store kvotekjøp i utlandet. Det burde være mer interessant å diskutere hvordan vi faktisk kan innfri de forpliktelsene vi har, framfor hele veien å ignorere dem og løse dem med kvotehandel, og så ta på seg enda større forpliktelser i 2020, og ikke minst i 2050.

Jeg tror det er viktig at vi sørger for at vi i klimadebatten framover diskuterer hvilke tiltak som kan stimulere husholdninger og næringslivet til å gjøre miljøvennlige prioriteringer. Vi må i liten grad bruke pekefingeren og tro at det hjelper. Jeg er veldig glad for at statsråden selv i debatten om stimulans til kjøp av miljøvennlige biler, fokuserte på kost-nytte-verdi. Det gjør jo øg at tilnærmingen til CO₂-rensing på Kårstø og en del andre slike prosjekt må evalueres, slik at vi faktisk bruker pengene på de klimatiltakene som gir mest nytte. Så langt har man ikke lagt fram en eneste kost-nytte-vurdering fra Regjeringen når det gjelder Kårstø. Men jeg er glad for at Regjeringen selv har sett galskapen i prosjektet og skrinlagt det i sin nåværende form.

Jeg håper øg at vi i større grad kan få en debatt om hva slags markedsbaserte ordninger som virker. Alle på Stortinget var enige om at grønne sertifikat var en ordning som vi ønsket, men vi har altså endt opp med en byråkratstyrt subsidieordning. Jeg håper at vi kan få en debatt om hvordan en kan bruke skattesystemet til å stimulere folk til å gjøre miljøvennlige investeringer i huset sitt, istedenfor at en må være søknadsberettiget i Enova og kunne fylle ut en masse skjema. Slik vi har vært inne på i debatter før, og som øg et av forslagene her går på, tror jeg det er viktig med utslippsfri transport. Her går en på offentlig transport. Jeg mener en må se helheten i dette, og derfor vil det

være feil å vedta Høyres forslag. Men en burde satt det i en større sammenheng for å få med den miljøvennlige delen av privatbilismen.

Men jeg blir litt overrasket – og egentlig litt begeistret – for den måten jeg ser at SV avviser forslagene til Høyre på. De argumenterer akkurat som Fremskrittspartiet har gjort i alle andre saker, men vi har fått kritikk nettopp fra SV når vi spør om det er nok biodrivstoff til å innfri de målsettingene Regjeringen setter seg. Tidligere har Fremskrittspartiet alltid blitt avvist med at vi er miljøbøller som i det hele tatt tenker den tanken. Nå brukes den mot Høyres forslag for å slippe å forholde seg til det. En argumenterer òg fra SV med at et slikt forslag ville ha påført kollektivsektoren store kostnader. Men hva slags kostnader en påfører industri, næringsliv, private husholdninger og privatbilister med sine andre forslag, det har aldri SV tatt opp noen gang. Da synes jeg at argumentasjonen fra SV egentlig er helt korrekt. Men når SV bruker den i akkurat denne saken her, vitner det likevel om at de ikke ønsker at eksterne forslag egentlig skal bli en del av en klimapolitikk fra Regjeringens side. Jeg håper at SV nå følger denne linjen, når de en gang gjerne forsøker å sette ut i livet forslaget om å forby salg av bensin- og dieslbiler fra 2015.

Helt avslutningsvis vil jeg vise til at elbiler ikke nødvendigvis er utslippsfrie. Det er avhengig av hvordan elektrisiteten er produsert. En vet at med den måten Regjeringen regner på, vil en elbil i Norge ha et utslipp på 60 g pr. km, mens en ny bensinbil har 90 g. En får ikke den dramatiske reduksjonen som miljøvernministeren har antydnet.

Peter Skovholt Gitmark (H) [11:43:06] (ordfører for sak nr. 7): Det er tre gode forslag som regjeringsspartiene nå planlegger å stemme ned. Det beklager jeg. Det er heldigvis et offensivt EU som også bidrar til en mer offensiv norsk klimapolitikk. Med klimaforliket er vi på rett vei. Vi ser f.eks. at EUs klimapolitikk nå er med på å pålegge Norge innen kort tid ganske betydelige utslippskutt som vi også vil se innen transportsektoren. Det gjør at jeg har tenkt å bruke min tid her til å snakke om Høyres eget forslag knyttet til mer miljøvennlig offentlig transport.

Fra 1995 til 2004 har man en biltrafikk for personbiler hvor man går ned 10 pst. i utslipp av CO₂ pr. kjørte km, og samtidig ser man at utslippene fra totalen av biltrafikken øker. Det gjør igjen at det er lett å trekke slutningen at man har kommet svært kort når det gjelder å introdusere nye mer miljøvennlige og ikke minst nullutslippsløsninger innenfor privatbilismen. Det forslaget Høyre nå fremmer i Dokument nr. 8:71 for 2008–2009, er nettopp å se på det offentlige ansvaret knyttet til f.eks. bussflåten, som i dag stort sett er en offentlig kjerneoppgave i de aller fleste byer og fylker. Det forslaget tar opp i seg, er å få på plass så raskt som mulig en infrastruktur og ikke minst et tidspunkt for når alle nye busser bl.a. skal måtte kjøpes som kjøretøy som ikke utelukkende går på fossil energi.

Dette er ikke et dyrt forslag – man snakker om en infrastruktur som uansett vil komme på plass. Forskjellen i dag mellom en buss som går på f.eks. våtorganisk avfall – planen i Oslo er å få 250 stykker i løpet av et år eller to

– eller for den saks skyld på elektrisitet eller hydrogen, og en buss som i dag går på diesel, er ikke spesielt stor. Miljøkvalitetene i en by som Oslo vil få dramatiske forbedringer dersom vi hadde sett dette forslaget vinne gjennom. Det er ytterst spesielt at statsrådets eget parti så til de grader går på banen i forhold til å stille krav til privatbilisme, men ikke ser at det offentlige har et minst like sterkt ansvar i forhold til sin transportflåte.

Dette hadde jeg forventet at et parti som ynder å kalle seg et miljøparti – som SV – faktisk hadde støttet, og at det hadde fått Regjeringens fulle tilslutning. Det er ikke dramatisk å si at i løpet av 2011 vil alle nye kollektivløsninger gå på andre enn 100 pst. fossile drivstoffkilder. Vi vet likevel, slik som også oppfølgingen av klimaforliket viser, at man bygger opp f.eks. ladestasjoner for privatbiler. Jeg mener det burde være en selvfølge at man hadde de samme mulighetene innenfor offentlig transport i tillegg.

Hvis vi har et internasjonalt perspektiv på dette, er dette forslaget ikke blant de mest offensive i det hele tatt. Vi ser at i New York har borgermester Bloomberg sagt at i løpet av 2010–2011 skal samtlige av byens taxier, som – hvis jeg ikke husker feil – er om lag 13 000, gå utelukkende på andre drivstoffkilder enn de fossile. Med andre ord: Det er politisk vilje som bør ligge til grunn når det er politisk styrte rammevilkår kollektivbransjen forholder seg til. Det gjør at hele SVs argumentasjon knyttet til deres offensive og også interessante forslag om privatbilisme settes i et beksvart lys når det gjelder deres avvisning av dette forslaget nå.

La meg avslutningsvis ta opp alle forslag i alle de tre sakene hvor Høyre er medforlagsstiller eller stiller forslag alene.

Presidenten: Representanten Peter Skovholt Gitmark har tatt opp de forslag han refererte til.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [11:48:22] (ordfører for sak nr. 8): Det blir noen repetisjoner underveis her, og det er jo litt variasjoner over samme tema. Men det er bra at det er en aktiv opposisjon som ønsker at vi skal få en omlegging i retning av en mer miljøvennlig veitrafikk. For det er jo som vi skriver, alle unntatt Fremskrittspartiet: Veitrafikken utgjør en betydelig del av den økningen som er av klimagassutslipp og for så vidt også andre nasjonale og internasjonale utslipp som vi har å slite med. Så vi er nødt til å sette i verk drastiske tiltak.

Nå har vi satt i gang et arbeid fra regjeringshold for å se på hvordan vi kan følge opp målsettingene i klimaforliket om at vi skal redusere utslippene våre i Norge med mellom 15 og 17 millioner tonn, og at minst to tredjedeler skal tas nasjonalt. Det er klart at vi vil få en del utfordringer framover i forhold til disse målsettingene, fordi FNs klimapanel påpeker at alle land er nødt til å gjøre drastisk mye mer enn det som egentlig ligger for oss i det norske klimaforliket, og som ligger andre steder, sjøl om det er rimelig ambisiøst i forhold til mye annet internasjonalt.

Vi vil også se endringer i transportpolitikken som følge av EUs klimapolitikk, og en del av det som skjer der, er

veldig bra – ikke minst i forhold til å få opp ny fornybar energi. Det beste vi kan få til, er å få elektrifisert størstedelen av bilparken, og etter hvert kan vi kanskje se hybridvarianter i kollektivtrafikken også, ikke minst i tungtrafikken. Der er det jo allerede i gang med å skje ting som er veldig spennende.

Flertallet, bestående av regjeringspartiene, viser allikevel til en del innvendinger mot det forslaget som ligger fra Høyres representanter. Blant annet frykter vi at den korte tidshorisonen som det legges opp til her, kommer til å svekke kollektivtilbudet og redusere andelen kollektivreisere. Det vil jo virke negativt, det er det motsatte av det vi ønsker å oppnå hvis vi vil få ned klimagassutslippene fra veisektoren. Vi sier at hvis det settes krav som ikke er mulig å nå, eller som vil påføre kollektivtrafikken betydelig økte kostnader uten å ha en plan for å kompensere det, vil det redusere tilbudet, og det vil svekke klimapolitikken. Nå kommer vi i de rød-grønne partiene til å jobbe for at vi skal få en fortsatt sterk økning i bevilgningene til kollektivtrafikken. Mitt håp er jo at også de borgerlige partiene, minus Fremskrittspartiet, vil jeg tro, vil ha en offensiv politikk for det. Men det kan vi jo ikke vite, og det vil være år til år-budsjetter som gjelder.

Vi frykter at et generelt krav om at nye kjøretøy i kollektivtrafikken skal være utslippsfrie fra 2011, ikke vil fungere etter hensikten. På kort sikt vil dette i hovedsak kreve storstilt bruk av biodrivstoff. Det er usikkert om det vil være tilstrekkelige mengder tilgjengelig biodrivstoff som tilfredsstillende bærekraftskriteriene – det er også noe som vi jobber med. Det er jo ikke slik at vi har en defensiv holdning til det. Vi ønsker å ha en offensiv holdning til akkurat det å få på plass bærekraftskriterier.

Det er også nødvendig, sier vi, med en overordnet vurdering av hvor de begrensede mengdene tilgjengelig biodrivstoff skal prioriteres brukt. Men – og det er et viktig men – vi mener at det er riktig og viktig at offentlige myndigheter skal lede an i utviklinga av en mest mulig klimavennlig transport til lands og til sjøs, som jo er en annen veldig stor kilde til klimagassutslipp. Da har vi styrket, og vi vil styrke, bevilgningene til kollektivtrafikken. Vi ønsker å legge til rette for f.eks. biogassanlegg rundt omkring i landet. I mitt eget fylke, Vestfold, har de planer om et biogassanlegg, hvor de ønsker å få faset ut vanlig fossil diesel fra bl.a. busser og komme over på biometan-gass. Også fagforbundene har vært veldig pågående for å få til denne type løsninger, at man kjøper inn miljøvennlige busser i regi av det offentlige. Det er også i tråd med den politikken som Regjeringa legger seg på.

Det er viktig å få til en skikkelig infrastruktur og også tilrettelegge for at kollektivtrafikken kan komme fram. Dette diskuterte vi jo i stad, hvor statsråden påpekte veldig korrekt at vi kan få store problemer med kollektivtrafikken, i hvert fall hvis man legger opp til en politikk i tråd med Kristelig Folkepartis forslag, at såkalte miljøvennlige biler, fossilbiler med litt lavere utslipp, kan få lov til å bruke kollektivfeltet.

Sigvald Oppebøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [11:53:43]:

Vi behandler et forslag fra Kristelig Folkeparti om at det bør utarbeides en egen energi- og klimahandlingsplan som har klimaforliket som en premiss.

Klimaforliket er et rammeverk, men det er få steg når det gjelder politiske virkemidler. Virkemidlene er dessverre ikke i samsvar med målsettingen, men det var så langt vi klarte å komme med Regjeringen i 2008. Derfor fremmer Kristelig Folkeparti dette forslaget, som i dag støttes av Venstre og Høyre.

Regjeringspartiene vil stemme dette forslaget ned, til tross for at statsråden skriver til komiteen at rapporten som Regjeringen vil gi Stortinget midtveis i den første Kyoto-perioden, vil «bli en fullgod energi- og klimahandlingsplan». Klimakur 2020 skal danne grunnlaget for halvveisrapporteringen i Kyoto-perioden, som også skal være en fullgod energi- og klimahandlingsplan. Det er mange navn på et stykke arbeid.

Brevet fra statsråden kan ikke leses på noen annen måte enn at Stortinget vil få seg forelagt en energi- og klimahandlingsplan om ett års tid, hvis velgerne vil, og hvis også Regjeringen holder det den har lovet. Dessverre vet vi på det siste området at den varslede energimeldingen er et eksempel på at alle de utfordringene som opposisjonen kom med i lang tid, skulle man komme tilbake til i den varslede energimeldingen. Nå ble aldri energimeldingen lagt fram. Til tross for at grunnlagsmaterieell fra ulike faggrupper var bestilt og var under produksjon, ble aldri denne meldingen skrevet. Som vi husker, sa statsråd Terje Riis-Johansen at det var viktigere å ha en ryddig pult enn å ha overordnede nasjonale føringer fra Stortinget.

Kristelig Folkeparti mener at klimakrisen er vår tids største utfordring, og vi krever derfor at Stortinget både tar de overordnede diskusjonene, og at vi behandler de konkrete enkeltforslagene som må til.

Kristelig Folkeparti er ikke enig i at klimaforliket er fulgt godt nok opp i alle underliggende etater, til tross for eksemplene som statsråden har skrevet om i brevet til komiteen. Hvis vi ser på klimaforliket § 6-4, som går på Nasjonal transportplan, som vi skal behandle senere denne uken, sier vi i forliket at det skal legges fram et karbonbudsjett knyttet opp til større prosjekter som synliggjør de effektene prosjektene og planen som helhet vil ha for nasjonale klimagassutslipp. Da Nasjonal transportplan kom, var ikke det mulig å få til, var svaret fra statsråden – også med henvisning til det arbeidet som var gjort nedover i systemet.

Vi diskuterer mange saker nå, men jeg har lyst til å vise til et oppslag om Røkke i Dagens Næringsliv den 6. juni, der overskriften er: «Tjener to mrd. på flopp». Det er Kjell Inge Røkkes ambisjon å bygge seg opp på større oljevirk-somhet. Denne saken er et godt eksempel på at vi trenger en klimavask, fordi, som det står:

«Men for at Røkkes oljesatsing skal bli en økonomisk suksess, trenger ikke Aker Exploration å finne olje i det hele tatt. Det sørger oljeskattereglene for.»

Det er bl.a. her – og sikkert en del andre steder – vi trenger en klimavask. Til tross for at SFT ikke mener det, er i

alle fall dette et dagsaktuelt eksempel på at en klimavask hadde vært på sin plass.

Det forslaget som Høyre har fremmet om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport, er et forslag som Kristelig Folkeparti støtter. Dette er et forslag som er i tråd med forslag vi har fremmet tidligere, bl.a. om at biogassbusser bør få en bedre støtteordning når det koster 500 000 kr å bygge om disse motorene. Slike busser har vi allerede i drift i Fredrikstad. Det har vi hatt fra 2001. Nå kommer Oslo etter, og vi hørte at det også er på trappene i Vestfold. Men det krever at vi også legger til rette med økonomiske ordninger, slik at det er lønnsomt for busselskapene å legge om til miljøvennlig drivstoff.

Erling Sande (Sp) [11:59:02]: Det er ikkje utan grunn at komiteen får så mange saker om klima og klimapolitikk til behandling. Rapportane frå IPCC er ikkje lysteleg lesing. FN sitt klimapanel skisserer ganske dystre framtidssikter om vi ikkje gjer dei tiltaka som må til for å redusere utsleppa.

Men i Noreg har vi eit særst godt utgangspunkt for å møte dei krava som vi blir stilte overfor. Vi har tent oss rike på ureinande fossil energi. Vi har både økonomiske musklar og moralsk plikt til å brette opp ermene og ta tak i det arbeidet som skal gjer ein forskjell i den globale klimadugnaden. Samtidig har vi lagt ei solid felles plattform her i dette huset gjennom klimaforliket. Det er eit forlik som nær alle dei politiske partia i Stortinget har stilt seg bak, og det gjer oss også godt rusta til å nå måla våre.

Sjølv om vi har eit sterkt utgangspunkt, skal vi ikkje ta lett på oppgåva. Jobben som står framfor oss, er formidabel, og vi må lukkast. Derfor må vi vere særst nøye med kor og korleis vi brukar energien vår.

Senterpartiet meiner at det er viktig å ha ein god kontroll med at dei nasjonale klimamåla blir nådde, for å sjå om vi må revurdere verkemidla. Denne oppgåva har Statens forureiningstilsyn allereie fått, og vi meiner at deira rapport vil bli eit viktig og godt nasjonalt energi- og klimaplanverktøy.

Derfor meiner vi at å utarbeide endå ein plan som i praksis viser det same som SFTs arbeid gjer, er bortkastet energi. Det same gjeld forslaget om å klimavask norsk lovverk og administrative ordningar. Arbeidsgruppa Klimakur 2020 har allereie fått jobben med å gjennomgå tiltak og verkemiddel som kan redusere utsleppa. Statens forureiningstilsyn meiner at det ikkje er grunn til å setje ned eit utval som skal klimavask lovverket no. Det er eit standpunkt som vi støttar.

I debatten om vrakpant tidlegare i dag har vi snakka om klimagassutslipp frå personbiltrafikken. I transportsektoren er det langt meir å ta tak i enn det. Utsleppa frå heile sektoren må ned, både frå offentleg og privat transport. Ingen former for køyretøy er freda frå kritiske klimablikk, anten dei går på land, i luft eller på sjø.

Ein auke i kollektivtrafikken på kostnad av personbiltrafikken er sentralt for å nå klimamåla. Ein meir klimavenleg kollektivtrafikk gjev endå betre resultat.

For å få dette til må kollektivtrafikken vere mest mogleg konkurransedyktig. Det er mange gode døme på det

som blir gjort på dette feltet. Oslo kommune har sett av 10 millionar kr til bruk til hydrogenbussar i 2009. I løpet av eitt til tre år skal 100 bussar gå på biogass frå kloakkslam og matavfall. Fleire stader er det sett i gang endra drivstoffbruk i ferjesektoren.

Når det gjeld arbeidet med å få ned utsleppa frå offentleg transport, må prinsippet vere at vi søker å bruke den energien vi har, riktig – og at det blir brukt riktig energi på riktig plass. Skal ein krevje utsleppsfrie køyretøy i all offentleg transport i t.d. 2011, vil det mest truleg medføre at ein treng store mengder biodrivstoff. Dette er ikkje uproblematisk. Biodrivstoff kan, avhengig av kor det blir produsert, vere med på å fortrenge matproduksjonen, eller bidra til auka matprisar. Det er ikkje noko vi vil i ei verd der nær 1 milliard menneske svelt. Skal vi bruke biodrivstoff, er det naudsynt at det er produsert etter strenge berekraftkriterium. Slikt biodrivstoff er det ikkje uavgrensa mengder av. Derfor er vi nøyde til å tenkje oss grundig om kor vi skal bruke det biodrivstoffet som er tilgjengeleg, kor det har størst effekt, og kor det er størst ressurseffektivitet i bruken av det. Nokre typar framkomstmiddel er meir kresne enn andre.

Lat det ikkje vere nokon tvil. Senterpartiet meiner òg at den offentlege transporten må gjerast meir miljøvennleg. Vi trur berre ikkje at eit generelt krav er vegen å gå, så lenge vi ikkje veit at vi har dei nødvendige mengdene sertifisert biodrivstoff, og så lenge vi kan påføre kollektivtransporten utgifter som gjer han mindre konkurransedyktig. Dette er problem som må løysast med andre verkemiddel. Utnytting av avfall, og etter kvart kanskje i større grad kloakk og gjødsel, kan vere alternativ. På sikt kan hydrogen bli framtida sitt drivstoff, òg for denne typen framkomstmiddel.

Gunnar Kvasheim (V) [12:04:10] (komiteens leder): Vi har til behandling tre forslag som kan bidra til å nå de målene som vi har satt oss i klimaforliket. Det er forslag som vil konkretisere og skjerpe virkemiddelbruken i arbeidet med å nå de overordnede målene vi har satt oss.

Jeg registrerer at flertallet, dvs. regjeringspartiene, tviholder på eget opplegg og egen framdriftsplan. Resultatet er mindre trykk i klimaarbeidet, og det brukes lang tid på å nå målene. Samme respons har vi fått når Venstre har foreslått at vi skal ha et klimaforlik, og gå sammen de som var avtalepartnere i fjor. Det har Regjeringen sagt ja til, men først i 2010. Når regjeringspartiene skygger unna, vises det til klimaredegjørelsen som statsråden holdt for Stortinget. Jeg vil minne om at det var en lang og grundig redegjørelse, men helt uten ny politikk.

Den andre referansen er den gjennomgangen av virkemiddelbruken som SFT skal foreta. Regjeringen har bestilt den gjennomgangen fra SFT, og de skal levere sitt opplegg i høst. Dette innebærer at en har kastet bort verdifull tid òg på dette området. SFTs gjennomgang burde vært iverksatt umiddelbart etter at klimaforliket forelå. Vi har altså nok et område hvor det er dårlig tid, og hvor en nå bruker for lang tid.

Venstre vil stemme for forslagene, fordi de vil sette fart i klimaarbeidet og gjøre det mer konkret. Det er nå viktig å

få statens underliggende etater til å forplikte seg til å være med på å nå de målene vi har satt oss for klimaarbeidet.

Det er viktig å få ned utslippene i transportsektoren. Jeg synes det er et godt tiltak å få alle nye busser fra 2011 til å benytte mer miljøvennlig drivstoff, og det kan være et bidrag til å nå de målsettinger vi har for å redusere utslippene i transportsektoren. Innen 2011 bør det ikke være noe problem å ha på plass det en trenger av sertifisert drivstoff, slik at en kan ta dette i bruk. Jeg synes i det hele tatt at regjeringspartiene er overdrevent opptatt av problemer og motforestillinger når disse forslagene belyses, i stedet for å sette trykk på å skape det rom som trengs for å ta det som framgår av disse forslagene, i bruk, og ha de tilgjengelige virkemidlene på plass.

Jeg synes òg det er viktig å få satt fart i arbeidet med å redusere utslippene fra ferje- og rutebåttrafikken. Bruk av mer miljøvennlig drivstoff her kan bidra til det.

I 2006 uttalte daværende miljøvernminister Helen Bjørnøy at en var i gang med klimavask av lovverket for å avdekke om det var regler som hindrer gode beslutninger. Det er åpenbart ikke fulgt opp og gjennomført, og vi hører av foregående taler at nå skal en starte på den gjennomgangen som Helen Bjørnøy fortalte en var i full gang med i 2006. Bakgrunnen for at Venstre nå fremmer dette, er nettopp at Regjeringen ikke har fulgt opp det tiltaket hvor Helen Bjørnøy var offensiv. Vi mener det er viktig å få en gjennomgang av norsk lovverk, og foreslår endringer som gjør at klimahensyn kan ivaretas på en bedre måte. Jeg synes det er positivt at dette forslaget støttes av Høyre og Kristelig Folkeparti. Men også her viser Regjeringen til arbeidsgruppen Klimakur 2020. Det er for defensivt og bidrar til at viktig arbeid stopper opp. Jeg registrerer av disse forslagene at Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti framstår som mer utålmodige og mer offensive enn regjeringspartiene.

Jeg vil beklage at Miljøverndepartementet og flertallet har tatt så lettvtint på forslaget om klimavask av regelverket. Opprinnelig nøyde en seg i sine merknader med å vise til miljøvernministerens klimaredegjørelse. Der ble ikke dette forslaget nevnt med ett ord. Da dette ble påpekt, kom det et nytt brev fra Miljøverndepartementet, hvor det het at saken ble, så vidt jeg husker, nevnt i et replikkordskifte. Det synes jeg er ganske oppsiktsvekkende og for tynt til å kunne kalles et halmstrå. Vi opplever altså at miljøvernministeren, når han skal kommentere dette forslaget som ligger til behandling i komiteen, viser til en klimaredegjørelse som han skal holde. Når dette da ikke blir omtalt der, viser han til at det tilfeldigvis dukket opp i et replikkordskifte, noe han på ingen måte kunne vite og forutse da han sendte sitt første brev til komiteen.

Dette er lettvtint og arrogant, og det viser manglende respekt for både forslagsstiller og komiteen. Enda verre er det at det viser at han tar lettvtint på det som kunne ha vært et godt klimatiltak.

Statsråd Erik Solheim [12:09:12]: Den rød-grønne regjeringen har representert en fullstendig revolusjon i norsk miljøpolitikk, et taktskifte – eller hvilket ord man måtte velge å bruke. Etter mange års stillstand har vi be-

gynt å løpe, og vi løper fort. Dette anerkjennes av hele verden, unntatt noen opposisjonspartier i Norge. La meg gi som eksempel: For en uke siden var jeg invitert til Den afrikanske unionens miljøvernministermøte. Jeg var den eneste ikke-afrikaner som var invitert dit, bortsett fra det danske vertskapet for København-møtet. Grunnen var selvsagt at afrikanerne oppfatter at Norge står for en helt særskilt offensiv miljøpolitikk som det er interessant å høre om.

La meg nevne et annet eksempel: I Washington for en måned siden holdt Robert Zoellick, Verdensbankens sjef – han kan ikke karakteriseres som noen rød-grønn eller venstreorientert politiker, han var en av Bushs gutter i det republikanske partiet og har tjent alle republikanske administrasjoner i USAs moderne historie – en «Bali Brunch». Tre ganger i løpet av sitt innlegg henviste han til et land eller en regjering. Alle tre gangene var det til Norge, ingen andre var nevnt.

Når jeg sier dette, er det fordi dette selvfølgelig har tatt opposisjonen litt på bakbeina – ikke Fremskrittspartiet, for Fremskrittspartiet står for en fundamentalt annerledes miljøpolitikk og vil egentlig ikke gjøre noe, og er derfor i en frontal opposisjon til den rød-grønne regjeringen. Men det har tatt Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti litt på bakbeina, fordi disse tre partiene ønsker mye av det samme som oss, men får det bare ikke helt til. Når Regjeringen setter utfor i hoppbakken, skal jeg ikke påstå at vi setter verdensrekord, men vi lander langt nede i bakken, mens opposisjonspartiene blir stående på tribunen og spør hvorfor vi ikke hoppet én meter lenger – istedenfor å være med på svevet og få til noe.

De forslagene som er lagt fram her, er veldig gode eksempler på det. Tre måneder før vi skal legge fram en veldig grundig gjennomgang av hele klimapolitikken, slik at Stortinget får et grundig materiale å vurdere dette på, skal vi gjøre akkurat det samme, med harelabb, uten å ha materialet, uten å ha det vitenskapelige belegget, uten å ha alle etatenes innspill. Det gir jo ikke mening. Forslaget om en masterplan som kommer her er jo det samme som Klimakur, det er bare et annet navn på det. Det er et forslag om å gjøre dette overflatisk tre måneder for tidlig, istedenfor å gjøre det grundig når Klimakur, dvs. masterplanen, kommer.

Forslaget om klimavasking av lovverket tok jeg opp med Miljøverndepartementet for mange måneder siden, og bad om en vurdering av det. Den klare vurderingen er den som er framlagt for Stortinget, nemlig at det ikke ligger en masse bomber i lovverket, men det er spørsmål om politisk vilje til å ta tak i de politiske utfordringene vi har. Det er med andre ord det Klimakur skal gjøre: få på bordet hva vi kan gjøre, hva kostnadene er ved det, og hvor store utslippsgevinstene er, slik at vi får en reell debatt om hva det er mest fornuftig å gjøre, altså hvor vi kan få gjort mest. Så både masterplan og klimavasking er i realiteten å be om å få Klimakur tre måneder før det kommer. Jeg foreslår at vi har tålmodighet til å vente på den grundige utredningen, istedenfor å ta den overflatiske.

Jeg har betydelig mer sympati for Høyres forslag om tiltak for kollektivtrafikken. Jeg vil bare si at når regjeringspartiene har vært skeptiske til dette forslaget, er det

ikke fordi vi mener at det offentlige og det private ikke skal behandles likt. Tvert imot er vi enig i Høyres syn, at det må stilles større krav til offentlig virksomhet enn til private. Stat, fylkeskommune og kommune skal gå foran, og det må stilles større krav til oss enn det vi kan stille til den alminnelige borger. Staten skal bruke sin innkjøpsmakt, og staten skal være et forbilde. Vi er langt fra det på alle områder i dag. Det vi dog er redd for med forslaget, er å komme i en situasjon hvor man pålegger kollektivtrafikken formelle krav som gjør at de kan stilles i en dårlig konkurransesituasjon i forhold til biltrafikk, for det aller viktigste vi gjør, er å få flere mennesker over på kollektivtrafikk. Jo bedre vi lykkes med det, jo bedre lykkes vi med å redusere utslippene.

Men jeg deler Høyres ønske om at mest mulig av det som ligger i forslaget, altså overgang til nye og mer moderne drivstoff, kan skje. Vi skal være veldig påpasselige med å forsøke å tilskynde det på alle mulige måter, dog ikke ved å støtte dette forslaget, men ved å prøve å få til det samme i praksis. Vi deler ambisjonen.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sakene nr. 7, 8 og 9.

(Votering, sjå sidene 3466 og 3467)

Sak nr. 10 [12:14:18]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Tord Lien og Torbjørn Andersen om å inkludere småkraftverk i et grønt sertifikatmarked (Innst. S. nr. 282 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:51 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske frå energi- og miljøkomiteen vil presidenten føreslå at taletida blir avgrensa til 5 minutt til kvar gruppe og 5 minutt til statsråden.

Vidare vi presidenten føreslå at det blir gjeve høve til tre replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innanfor den fordelte taletida.

Vidare føreslår presidenten at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

Terje Aasland (A) [12:15:22] (ordfører for saken): I Dokument nr. 8:51 er det et forslag om å inkludere småkraftverk i et grønt sertifikatmarked. Det å få etablert et grønt sertifikatmarked har vært mye diskutert i denne sal de siste årene, og jeg mener oppriktig, og tror faktisk, at forslagsstillerne har – skal vi si – et godt utgangspunkt og en vennlig tanke om å få et godt resultat for Norge når det gjelder grønne sertifikater. Men det må også være sånn at det resultatet som skal oppnås, sammen med Sverige, må være et balansert resultat for begge nasjoner. Det vil hjelpe lite dersom vi av Stortinget blir påtvunget en ordning eller et system som forskyver balansepunktet – balanse er helt nødvendig for å nå fram i forhandlinger mellom de to nasjonene.

I prinsippet er det – etter min mening i hvert fall – sånn at egentlig burde all vannkraft og all kraftproduksjon vært inkludert i et sertifikatmarked. Hvis ikke vi hadde lagt opp til det som et utgangspunkt, kunne vi fått flytting av investeringer fra én teknologi, eller mellom ulike størrelser innenfor én teknologi, hvor en flytter investeringene ut fra noe som ikke er ønskelig. Derfor er utgangspunktet det som statsråden skriver i sitt brev til Stortinget i forbindelse med behandlingen av denne saken, at foreløpig er det ikke tatt stilling til hvilket teknologiomfang et grønt sertifikatmarked skal representere. Det er jo ikke noen særlig stor fordel å være bundet på hendene i en forhandlingsposisjon, en må vurdere de ulike forholdene. Målet om at vi skal få et godt fungerende sertifikatmarked der Norge skal få sin andel av investeringene, og Sverige sin andel, er det helt avgjørende.

Målet er å ha de sentrale prinsippene for hvordan dette sertifikatmarkedet skal utformes, ferdig til 1. oktober, altså er det nært forestående. Jeg er da litt forundret over at både forslagsstillerne og nå en samlet opposisjon ønsker å binde opp Norge i forhandlingene med Sverige. Jeg tror det er lite klokt å gjøre det på den måten. Vi er i en forhandlingsposisjon, og det bør være det beste utgangspunktet at en inngår i forhandlingene med de mulighetene og de forholdene som foreligger. Nå kunne en jo lest forslaget sånn at en skulle tro at en hadde ekskludert småkraft fra forhandlingene. Men jeg må understreke at det ikke er tilfellet. Det eneste man oppnår med å gå for det forslaget som opposisjonen fremmer i denne saken, er å binde oss i de forhandlingene vi nå står oppe i, og som et samlet storting mener det er svært viktig at vi lykkes i.

En kan også være litt forundret over at ett av partiene i denne salen er med på en merknad som er veldig tydelig på at det ikke er riktig å slå fast teknologivalget nå, men at man skal avvente det til forhandlingene, samtidig som man er med på forslaget om at småkraftverk skal inkluderes. Jeg tror at hvis Stortinget hadde gått for forslaget fra mindretallet, hadde vi i utgangspunktet begynt å distansere oss fra mulighetene for å få til en løsning. Jeg lurer litt på om det kan være et utgangspunkt. For det er sånn nå at en i saken også sier at det er forbrukerne som skal betale sertifikatordningen. Ja, selvfølgelig skal de det. Det er også sånn at vårt utgangspunkt, og Regjeringens utgangspunkt, er at en skal ha en bred tilnærming når det gjelder teknologivalgene og den løsningen som skal ligge der. Så jeg håper – og jeg velger å tro fremdeles – at ønsket er at vi skal lykkes i forhandlingene med Sverige, få på plass et sertifikatmarked. Da er det særdeles uklokt å binde hendene til forhandlerne våre bakpå ryggen, for det er det en oppnår dersom en vedtar det som er mindretallets forslag i denne saken.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:20:12]: Saksordførerens innlegg synes jeg var svært misvisende i forhold til hva forslaget går på, og en kan i det hele tatt lure på om saksordføreren forstår hva dette handler om. Det er åpenbart at saksordføreren har en så dårlig sak at han mer ønsker å skape misforståelse enn å opplyse saken.

Bakgrunnen for at forslaget blir en realitet er rett og

slett at opposisjonen kan lese. Opposisjonen har lest Soria Moria-erklæringen, og opposisjonen har sett at i Soria Moria-erklæringen står det at et grønt sertifikat-marked ikke skal inneholde småkraftverk. Det skal inneholde mini- og mikrokraftverk. Småkraft står ikke nevnt. Så har flere fra opposisjonen gjennom tre og et halvt år forsøkt å få Regjeringen til å bekrefte om man allikevel kan inkludere småkraftverk i en grønn sertifikatordning. Regjeringen har ikke evnet å gi et svar. Regjeringen, nå ved statsråd Riis-Johansen – to foregående statsråder har det også vært – sier at nei, de vil jobbe for vannkraft, i tråd med Soria Moria-erklæringen. Og Soria Moria-erklæringen er tydelig: Her skal ikke småkraft inn i en grønn sertifikatordning. Det er den uklarheten fra Regjeringens side som gjør at opposisjonen nå har fremmet dette forslaget. Det burde jo saksordføreren ha fått med seg. Eller har ikke saksordføreren lest Soria Moria-erklæringen selv? Det virker jo nesten sånn.

Alle er enige om at vi skal satse på fornybar energi. Det er systemvalget, virkemidlene her som vi ønsker å diskutere. Det blir helt kunstig å lage dette til en debatt om at vi ikke ønsker grønne sertifikater – og lykkes. Selvsagt ønsker en det. Spørsmålet er: Hvordan skal en få det til? Det er jo det vi må begynne å diskutere istedenfor å skape mistillit om hva de andre mener. Hvis denne debatten viser at Regjeringen inkluderer småkraft på lik linje med all annen teknologi, er jeg kjempefornøyd. Men da må Regjeringen våge å si det, og da må de våge å si det med SV til stede, sånn at SV forstår at den kampen som de trodde de vant på Soria Moria, vant de ikke likevel. Det viktigste her er å få et grønt sertifikatmarked som er robust, og som kommer i gang.

Fremskrittspartiet mener det skal være teknologinøytrale ordninger, nettopp fordi det er markedet som skal bringe fram de beste prosjektene, uavhengig av teknologi, og så får vi luke ut de dårlige miljøsidene gjennom konsesjonsbehandlingen og sørge for at markedet investerer kapitalen sin der det tror det får mest nytte av den. Det argumentet har vi hørt fra statsråd Riis-Johansen når han forklarer hvorfor vi har prioritert enøk framfor vindkraft. Det burde han også ta med seg når han diskuterer småkraft. Det vi har hørt fra Regjeringens side i tre år, er at småkraft er så lønnsomt at de trenger ikke støtteordninger. Faktum er at det finnes mange småkraftverk som er like marginalt lønnsomme som vindkraft er. Derfor burde en inkludere småkraft på samme måte som en inkluderer de andre.

Så vil gjerne noen si at det at Soria Moria-erklæringen er formulert som den er, betyr ikke at småkraft er ekskludert. La oss se på faktum i den politikken som har blitt ført. Småkraft er ekskludert fra samtlige av virkemidlene til Enova. Hadde de vært inkludert hos Enova, kunne jeg vært med på at her er det en tolkningsgreie der opposisjonen gjerne tolker det for strengt. Når en ser på faktum, er småkraftverk ekskludert fra de virkemidlene en også bruker nå. Det er med på å begrunne ytterligere vår tolkning av at en ikke ønsker å ha med småkraft i ordningen med grønne sertifikater.

Derfor ber Fremskrittspartiet og opposisjonen «Regjeringen inkludere småkraftverk i forhandlingene med Sverige om en felles ordning med grønne sertifikater.» Her står ikke de forutsetningene som Terje Aasland legger i

dette, at det skal være den eneste virkelige forutsetningen og så får vi forhandle om de andre. Dette skal være en del av forhandlingspakken. Jeg håper statsråden kan bekrefte at Regjeringen beveger seg, slik at også småkraftverk inkluderes.

Grunnen til at en bør gjøre det, er i to punkter. Det ene punktet er at småkraftverk er gode prosjekter i seg selv. Det er gode prosjekter ut fra distriktpolitiske perspektiv, ut fra et energipolitisk perspektiv, ut fra lokal sysselsetting og lokal verdiskaping og ikke minst er dette generelt sett de prosjektene som trenger minst støtte for å bli realisert. Det er dermed de tiltakene som vil koste skattebetalerne og strømkundene minst å få på plass i forhold til mye av det andre som Regjeringen jobber veldig hardt for og som koster skjorta.

Punkt 2: Småkraft må med for å få et robust grønt sertifikatsystem. Svenskene har inkludert all vannkraft over 1,5 MW. Den norske regjering skal bare inkludere dem under 1 MW. Det sier seg selv at Norge ekskluderer brorparten av de gode fornybarprosjektene fra en grønn sertifikat-ordning. Skal du få et robust system i Norge, må en inkludere svært kostbar fornybar energi som erstatning for den småkraften som en ikke politisk vil ta med. Da får man en kostnad i Norge som man ikke får i Sverige, og som gjør at man får denne skjeve byrdefordelingen, som Regjeringen har brukt som forklaring på hvorfor en ikke fikk til et grønt sertifikatsystem før. Vår påstand er derfor at får man ikke med småkraft i forhandlingene, får man heller ikke et grønt sertifikatsystem. Derfor bør forslaget vedtas! – Det er herved tatt opp.

Presidenten: Da har representanten Ketil Solvik-Olsen tatt opp det forslaget han refererte til.

Ivar Kristiansen (H) [12:25:42]: Det var ganske tydelig å høre på saksordføreren at dette forslaget virker forstyrrende inn i en lys hverdag på tampen av stortingsperioden! Det har jeg veldig stor forståelse for, for når vi skrur klokken tilbake nær fire år, må vi kunne tillate oss å stille spørsmålet: Hvordan har progresjonen, produksjonen og utviklingen vært på dette området? Inntil nå, før de siste tre ukene, hadde vi vel så vidt jeg husker én sak tidligere hvor det ble lovt fra Regjeringen at vi – etter at man valgte å vrake sertifikatforhandlingene med Sverige – skulle få på plass støtteordninger i Norge som var å anse som minst like gode som dem man hadde utenfor landets grenser. Vi vet alle sammen at dette har vi ikke fått på plass. Det er ingen ting som tyder på at vi får det på plass, heller – i hvert fall ikke i denne stortingsperioden.

Det andre er at når vi ser på fremdriften innenfor småkraftproduksjonen i Norge, viser tallene dessverre at denne går ned. Det er rett, som representanten Solvik-Olsen var inne på, at det ligger og hviler noe halvhjertet – for å si det mildt – over Regjeringens holdning til småkraftproduksjon.

Det er rett, som Solvik-Olsen også var inne på, at dette er ikke innordnet og underordnet de støttevilkår som Enova har til disposisjon, som liksom har er blitt svaret på alle politiske utfordringer for dagens regjering – et hvil-

ket som helst energi- eller miljøpolitisk spørsmål besvares med Enova.

Faktum er at hvis man vil, må man velge. Hvis man vil følge opp klimaforliket, må man velge. Da må man velge på øverste hylle de prosjektene som ligger nærmest, som er mest realiserbare, som kan gi mest energi for minst investerte kroner osv. Derfor er det all grunn til å støtte det fremlagte forslaget vi har på bordet i dag. Som flere har vært inne på tidligere, har vi allerede tapt tid. Vi har tapt flere år i utvikling. Vi har ikke fått på plass støtteordninger som skulle stimulere ikke bare til småkraft, men også annen type fornybar energi. Det er også viktig å understreke at tilnærmingen i en forhandling med Sverige må ha teknologinøytralitet som et overordnet mål, og en sertifikatordning skal ha som utgangspunkt at denne skal være markedsorientert. Hvis man glemmer det og ikke har det som siktemål, når man for det første ikke de resultater og de målsettinger som Stortinget har satt. For det andre lar man da forbrukeren få en totalt unødvendig ekstraregning.

Jeg har også merket meg svaret fra statsråden til komiteen der han skriver:

«Det er naturlig at vannkraften får en plass i systemet, og jeg vil jobbe for dette i tråd med regjeringens politikk for småkraftverk i Norge.»

Vel, jeg tror han helst skal jobbe for å få småkraft inn som en del av et kommende sertifikatsystem i mye større grad enn å følge Regjeringens politikk hittil på dette området. Hvis det er det som skal være rettesnoren, tviler jeg på at vi når det ønskede resultat.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [12:29:40]: Prosessen med utredning og etablering av et sertifikatmarked for fornybar energiproduksjon i Norge har pågått i om lag ti år. I 2003 ble det tatt et viktig prinsippvedtak her i Stortinget om å starte forhandlinger med Sverige om et felles sertifikatmarked.

Den rød-grønne regjeringens forhandlingsbrudd med svenske myndigheter i februar 2006 tror jeg vil vise seg å være et historisk feiltrinn. Dette bruddet førte til at vi har fått en stor forsinkelse i utbyggingen av fornybar energi her til lands. Også det alternative støttesystemet som Regjeringen fikk på plass senere i 2006, viste seg ikke å holde mål, og for utbyggerne, men først og fremst for den norske klima- og energipolitikken, har dette vært en feilslått strategi. Det er, for å si det forsiktig, lite heldig med en så lang periode med uavklarte virkemidler som vi har hatt, og derfor er det viktig at Regjeringen nå sikrer framdrift og kommer fram til en rask avklaring i forhandlingene med Sverige om det grønne sertifikatmarkedet. Vi er blitt lovt en tilbakemelding 1. oktober 2009. Da det skal være klart et rammeverk. I forrige uke fikk vi presentert tall fra TNS Gallup som sier at det er et flertall av den norske befolkning som er villig til å betale 500 kr – det er ca. det samme som svenskene betaler i dag – for å få økt fornybar energi gjennom et markedsstyrt system.

Det er også viktig å understreke at småkraftbransjen i mange år har hatt forventninger om å bli inkludert i sertifikatmarkedet. Det er altså positive signaler som er gitt, med unntak av når vi leser Soria Moria-erklæringen, som

tilsier at småkraftverkene bør ha en forutsigbar politikk på dette området, og da får man innpass i sertifikatmarkedet. Derfor støtter Kristelig Folkeparti forslaget som ligger til behandling. Vi legger likevel til grunn at i en forhandlingsprosess av denne karakter mellom de to lands myndigheter er det lite hensiktsmessig med stadige diskusjoner i Stortinget om hvilke løsninger og rammer et slikt marked bør ende opp med, men at vi nå snart får en løsning og kommer fram til et forhandlingsresultat.

På bakgrunn av dette innlegget vil jeg også for referatets del si at Kristelig Folkeparti ved en feil står oppført i en merknad i Innst. S. nr. 282 for 2008–2009. Vi skal ikke være med på flertallsmerknaden, fordi vi ønsker at grønne sertifikater skal inneholde småkraft og regjeringspartiene står da alene når Kristelig Folkeparti går ut av den merknaden.

Erling Sande (Sp) [12:33:04]: I dei fire åra den raud-grønne regjeringa har sete ved makta, har klimaspørsmålet kome høgare og høgare på dagsordenen. Alvoret er blitt stadig større etter kvart som IPCC sine rapportar har kome.

Ulukker kjem som kjent sjeldan aleine. Det er utfordrande nok å møte klimautfordringane. Parallelt har vi ei alvorleg matvarekrise, og vi har ei finanskrisa gåande. Klimakrisa og finanskrisa påverkar kvarandre. Ei av våre viktigaste oppgåver i tida som kjem, er å syte for at denne samanhengjen blir snudd til ein positiv påverknad.

I Senterpartiet er vi særst opptekne av å skape eit grønt næringsliv i Noreg. Grønne arbeidsplassar er framtida, og utvikling av ny fornybar energi er ein av nøklane for å skape eit framtidig grønt arbeidsliv. Noreg skal inn i ein grøn tidsalder. Vi trur at ei grøn næringsutvikling vil skape tusenvis av nye, grønne arbeidsplassar i åra som kjem. No blei det mykje grønt her, men vi er jo òg eit grønt parti, så det passar bra. Langsiktige og berekraftige løysingar blir viktigare enn på lenge i næringspolitikken.

Senterpartiet har heile tida meint at ei ordning med grønne sertifikat vil vere ein viktig stimulans for å auke produksjonen av fornybar energi. Derfor tok Regjeringa initiativ til å ta opp igjen samtalanene med Sverige. Dagens støtteordning for fornybar elektrisitet-produksjon er ikkje god nok til å utløyse heile det store potensialet vi har på området. Samstundes har utviklinga i prisar og kostnader både i Noreg og i Sverige samt nytt og sterkare fokus på å utløyse fornybar energi-produksjon gjort eit samarbeid meir aktuelt. EUs fornybardirektiv, kor EU legg opp til ei kraftig satsing på fornybar energi, har òg bidrege til å aktualisere eit samarbeid om elsertifikat med svenskane.

Grønne sertifikat vil kunne gje stabile og føreseielege rammeføresetnader som fremmer lønsame investeringar i fornybar energi. Forsking og utvikling på ny energiteknologi vil bli stimulert. Dei distriktpolitiske verknadene vil òg vere store. Samstundes er det gledeleg at ei undersøking nyleg viste at det òg er eit fleirtal i befolkninga som er villig til å betale noko meir for fornybar energi, for rein energi.

Forslagsstillarane er langt frå aleine om å vere opptekne av småkraftproduksjon. For Senterpartiet er det heilt sentralt at òg småkraft kjem endå sterkare med i energipros-

duksjonen i tida framover. Stabile og gode nok rammevilkår for småkrafta er viktig, og vi når ikkje klimamåla våre om det ikkje blir stimulert til meir småkraftproduksjon. Derfor har Senterpartiet sett seg som mål å auke produksjonen av småkraft med minst 10 TWh fram mot 2020. Auka sakshandsamingskapasitet og stabile og føreseielege rammevilkår er viktige element for å få til ei utbygging.

Samtalane med svenskane går føre seg no. Målet er at dei sentrale prinsippa for korleis marknaden skal utformast, skal vere på plass innan 1. oktober i år. Kva teknologiar som skal med i ein elsertifikatmarknad, vil bli avklart så fort som råd er. Senterpartiet har eit klart ynske om å få med småkrafta i ordninga. Men ein grønt sertifikatmarknad med Sverige blir ikkje skapt gjennom representantforslag her i Stortinget, men gjennom seriøse forhandlingar og samtalar mellom norske og svenske styresmakter om korleis ein kan bygge opp ein slik sertifikatmarknad, slik at det blir til nytte for begge partar. Det er nemlig den fremste føresetnaden for å få på plass ein sertifikatmarknad og dermed ha ein nyttig reiskap i arbeidet for å nå det offensive mål som både Senterpartiet og sikkert andre har sett seg føre å få til, ein auke i fornybar elektrisitetsproduksjon.

Gunnar Kvasheim (V) [12:37:35] (komiteens leder): Det framstår stadig tydeligere som en fatal feil at Regjeringen valgte vekk et opplegg med grønne sertifikater i et samarbeid med Sverige. Resultatet er blitt stillstand, ikke fortgang, i fornybar energi-produksjon. Det er positivt at et opplegg med grønne sertifikater i samarbeid med Sverige kom med som en viktig del av klimaforliket, og det er bra at det nå arbeides med sikte på å få en løsning. Den løsningen må vi ha på plass i høst.

Jeg har en uro som baserer seg på den prioriteringen Regjeringen foretok forrige gang spørsmålet om grønne sertifikater i samarbeid med Sverige var oppe. Da valgte en det vekk. Jeg synes det kommer signaler fra Sverige som tyder på at Regjeringen ikke har en klar ambisjon og nok trøkk i dette arbeidet. Jeg håper jeg tar feil, og at vi får på plass en løsning snart.

Venstre ønsker et slagkraftig opplegg som kan utløse gode prosjekter. Vi må få fram de beste og de mest lønnsomme prosjektene. Venstre mener det er naturlig å inkludere småkraftprosjekt i ordningen. Jeg registrerer at noen synes å være skeptiske til dette fordi de frykter en massiv småkraftutbygging som kan true miljøverdier i viktige vassdrag. En slik utvikling ønsker heller ikke Venstre. Vi ønsker å sortere mellom ønskede og uønskede prosjekter gjennom å utarbeide fylkesvise småkraftplaner og gjennom behandlingen av den enkelte sak. Hva Regjeringen mener om småkraft og inkludering i grønne sertifikater, synes noe uklart. Jeg har inntrykk av at den uenigheten som er den reelle årsak til at en ikke toner flagg her, ikke er at en ønsker å holde kortene tett til brystet på grunn av forhandlingene med Sverige. Jeg registrerer at Senterpartiet ved representanten Sande gjør det helt klart at de deler forslagsstillernes synspunkt. De ønsker at småkraft skal inkluderes i et opplegg med grønne sertifikater. Da synes jeg det er forunderlig at Senterpartiet ikke kan stem-

me for forslaget, som jo er en oppfordring til Regjeringen om å inkludere dette i forhandlingsopplegget. Om en lykkes overfor Sverige, er en annen sak. Det kan en aldri forsuttere. Men om et samlet storting hadde stått bak denne intensjonen, ville det vært en klar styrke. Jeg forstår ikke hvorfor regjeringspartiene ikke kan være med på det.

Statsråd Terje Riis-Johansen [12:40:28]: Det er bred enighet i denne sal om at man ønsker å få på plass et sertifikatmarked med Sverige. Jeg jobber mye og intenst for å sørge for at Stortingets ønske og vilje i denne saken blir gjennomført. Vi er nok alle enige om at det er en krevende prosess, fordi den i større grad skal integrere to lands energimarkeder gjennom et system som skal virke bra for begge land. Jeg ser veldig klart, og synes at det også er helt ryddig, at svenskene selv vurderer sitt nasjonale system som å ha vært en suksess. Sett med svenske øyne er de opptatt av at et utvidet sertifikatmarked skal fungere like bra som det systemet de har i dag.

Jeg tror at nøkkelen til en løsning rundt et norsk/svensk sertifikatmarked går på balansen, det å finne et opplegg som bidrar til at forventede investeringer fordeler seg jevnt i de ulike landene. Det betyr at det i omfanget av sertifikatmarkedet blir et spørsmål der vi ser at matematikk blir en vesentlig del av veien til målet. Vi må finne en balanse innen teknologi som gjør at kostnaden pr. produsert enhet innenfor sertifikatmarkedet forventes å bli den samme i Norge som i Sverige. Hvis vi ikke får til det, vil vi se at investeringene forskyves mellom landene på en måte som jeg tror et slikt felles sertifikatmarked ikke vil være tjent med, og som også vil gjøre det mer komplisert å få det på plass. Derfor mener jeg at rammen rundt forhandlingene som vi nå er oppe i, er mer basert på den problemstillinga enn i og for seg politisering rundt i hvilken grad en er for enkelte teknologier. Jeg mener slik sett at den konklusjonen som Stortingets flertall har kommet til her i dag, er den eneste riktige for å kunne forhandle fram en god løsning med Sverige.

Når det gjelder prosessen, har vi hatt møter. Vi har brukt tid på fakta, på basis og på felles forståelse av energimarkedene i de ulike landene. Vi har også hatt politiske møter, der vi konkret har jobbet sammen når det gjelder vurderinger knyttet til dette sertifikatmarkedet. Jeg ser også for meg at vi skal komme videre på det nå før ferien, i form av flere møter.

Det jeg har sagt om denne saken tidligere i Stortinget, gjelder også nå. Det betyr at det er en sak med stort engasjement fra min side, og vi jobber for at frister som ikke ligger veldig langt fram i tid, skal bli overholdt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:44:01]: Hvis vi legger vekk all tåkepraten og bare ser konkret på småkraftverk i Soria Moria-erklæringen, skal grønne sertifikater inneholde mini- og mikrokraftverk og alt dette andre, mens småkraftverk ikke er inkludert. Vi hører fra Senterpartiets talsmann på Stortinget at han gjerne skulle hatt med småkraftverk også. Skal en forstå statsråden dit hen at små-

kraftverk skal behandles på linje med alle de andre? Eller skal en forstå det slik at en forholder seg til Soria Moria-erklæringen og ikke diskuterer småkraft med Sverige, fordi Soria Moria-erklæringen ikke åpner for det siden SV vant det slaget på Soria Moria?

Statsråd Terje Riis-Johansen [12:44:41]: Jeg har ikke noe mer å tilføye enn det jeg nettopp sa fra talerstolen, at jeg er opptatt av å finne en balansert løsning sammen med Sverige som gjør at det er både i norsk og svensk interesse å innføre et norsk-svensk sertifikatmarked. Det vi da vil se, er at vind- og biokraft vil være de teknologiene som ligger nærmest opp til det som er kostnadsnivået på svensk side i dag. Så vil vannkraft måtte være den teknologien som en bruker for å komme fram til en enhetskostnad som er på samme nivå i Sverige som i Norge. Det er den prosessen jeg kjører, og som jeg er helt sikker på er den riktige prosessen når det gjelder å finne en løsning som både Sverige og Norge er interessert i, og som gjør at vi skal få en avtale sammen.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [12:45:33]: Statsråden sier at han arbeider hardt for å få til et svensk-grønt sertifikatmarked, og det er bra.

Det er lovt en rammeavtale 1. oktober 2009, det er ikke så mange måneder til. Men hvis velgerne vil at den rød-grønne regjeringen, eller noe rødt, eller noe grønt, skal fortsette, når vil Stortinget få seg dette forelagt, og når vil et slikt marked kunne fungere, slik at vi får opp utbyggingen av fornybar energi, altså hvis de rød-grønne får fortsette etter valget?

Statsråd Terje Riis-Johansen [12:46:22]: Jeg er helt enig med representanten Holten Hjemdal i at det viktige her er når en får iverksatt et sertifikatmarked. Det er av de spørsmålene som er i diskusjonen mellom Norge og Sverige nå, og det er en diskusjon som også innbefatter implementering av fornybardirektivet i EU, som er en del av et hele her, som jeg ikke skal si nødvendigvis gjør forhandlingene ekstremt kompliserte av den grunn, men som er faktorer som tross alt skal gjennomgås og vurderes.

Den eksakte datoen kan ikke jeg gi nå, men jeg er innstilt på at den skal komme så raskt som mulig, og at Stortinget selvsagt blir informert så raskt som mulig når det er noe nytt fra forhandlingene av konkret karakter å orientere om.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:47:14]: Vi prøver egentlig bare å få et klart ja- eller nei-svar, der Regjeringen sier hva som er deres politikk. Statsråden snakket om hva som var i Norges interesse. La meg prøve å formulere spørsmålet sånn: Er det i Norges interesse å prøve å få småkraftverk med inn i et grønt sertifikat-marked med Sverige?

Statsråd Terje Riis-Johansen [12:47:40]: Det som er i Norges interesse, er å finne en løsning som er så god at både Norge og Sverige ser seg tjent med at avtalen blir inngått. Det bør kunne inkludere vannkraft. Det er jeg rimelig sikker på. Omfanget av vannkraft vil vi måtte komme tilbake til.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Terje Aasland (A) [12:48:14]: Jeg skulle kanskje ikke tatt ordet nå, på noe som kan bli tampen av debatten, men fristelsen ble for stor, siden jeg fikk så mye oppmerksomhet i starten.

Jeg har lyst til å starte med å si at jeg har merket én ting i livet, og det er at når barn forstår at gråt vekker en viss oppmerksomhet, blir gråten ofte brukt som et virkemiddel for å få oppmerksomhet, og ofte så mye etter hvert at virkningen uteblir. Så mener jeg også er tilfellet med opposisjonen når det gjelder denne saken. Nå har de nok en gang felt sine modige tårer, og de har gjort det nå i fire år, over det som de mener er en fatal feil: å avslå det grønne sertifikatmarkedet, som i utgangspunktet heller ikke var ferdigforhandlet med svenskene sist. Det er jeg litt forundret over. Jeg er litt forundret over at de er så bastante i sin mening om hva det grønne sertifikatmarkedet faktisk inneholdt – om det inneholdt det balansepunktet som jeg tror denne sal egentlig er veldig opptatt av å oppnå, og som statsråden på en glimrende måte har illustrert. Han har også gitt uttrykk for hvorfor han er litt varsom med å si akkurat hva som skal være sluttresultatet i et sertifikatsystem mellom Sverige og Norge.

Det er ingen tvil om at et stort flertall, unntatt Fremskrittspartiet, gjennom klimaforliket har forpliktet seg til å forsøke å få til et sertifikatsystem sammen med Sverige. Det er et uomtvistelig faktum. Så blir spørsmålet: Skal vi vedta et sertifikatmarked som – som ett mulig scenario – flytter naturlige investeringer fra Norge til Sverige? Eller skal vi, på motsatt måte, håpe på at svenskene vil være med på et system som flytter investeringer fra Sverige til Norge? Selvfølgelig ikke. Det må være et balansepunkt, som statsråden nettopp sa. Det må altså være en balansert løsning, hvor investeringene kan antas å være i balanse mellom Sverige og Norge. Hvis ikke tror jeg hele sertifikatordningen vil falle sammen.

Jeg tror at skal vi oppnå balanse – nå er det sikkert bedre analyser av det enn det er i mitt hode – er jeg overbevist om at vannkraften må være en del av det sertifikatsystemet. Jeg tror faktisk at en stor del av vannkraften som vi ser foran oss nå, må være inkludert i systemet. Men det er også en viktig tredje forutsetning, tror jeg, og det er at Norge har et høyt ambisjonsnivå på akkurat det området.

Så har jeg lyst til å avslutte med at selv om jeg på grunn av at jeg egentlig ønsker all vannkraft inn i systemet, og selv om jeg har hørt mye barnegråt, vil jeg ikke forlate prinsippet om at det er dumt å binde forhandlingenes hender på ryggen. Jeg kjenner utmerket godt Soria Moria, men jeg har også lest svaret fra statsråden, som jeg synes underbygger det som er viktig i denne saken.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [12:51:44]: Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet i denne saken, nettopp fordi vi har gått så mange runder på dette tidlige. Samtidig har

jeg lyst til å si at dette er en fryktelig viktig sak, og sånn sett syns jeg det på en måte er greit at vi tar enda en runde på den, for da holdes det oppe et trykk, som også synes i Sverige, som legger merke til at det er stort engasjement i det norske parlamentet for å få et grønt sertifikatmarked på plass. For det skal ikke stikkes under stol at i SV er vi lei oss for at dette ikke lyktes i første omgang. Men vi er desto gladere for at vi nå er i gang med runde 2, og vi har sterke forhåpninger og forventninger til at vi skal komme i havn.

Så spres det usikkerhet knyttet til SVs posisjoner i forhold til småkraftverk. Jeg har vært tydelig i media, og jeg kan godt være tydelig også fra talerstolen her ved å si at vi har ikke noe imot at småkraftverk inkluderes. Jeg kan til og med si at vi er for at det inkluderes hvis det viser seg at det er fornuftig i forhold til forhandlingene, noe vi er nødt til å ha tillit til at statsråden er den nærmeste til å vurdere, når han sitter i de forhandlingene. Men det som er viktig for oss å sikre, er det som representanten Kvassheim, komiteens leder, også påpekte, nemlig at vi er nødt til å se utbyggingene i sammenheng, og det krever fylkesvise planer. Det har vi vært pådrivere for, det har Venstre også vært pådrivere for, og det er viktig for at vi ikke skal få en stykkevis og delt nedbygging av norsk natur.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:53:36]: Se der, nå fikk vi et lite gjennombrudd. For nå har SV skiftet standpunkt i forhold til det standpunktet de hadde på Soria Moria, og det er kjempegledelig. Hallgeir H. Langeland, daværende energipolitisk talsmann i SV, var ute i media i oktober 2005 og sa at SV vant på Soria Moria, grønne sertifikater skulle ikke inneholde småkraftverk, for nå måtte vi redde storlomen. Det var en klar seier. Magnhild Meltveit Kleppa sa: Ja, den saken tapte dessverre Senterpartiet på Soria Moria. Nå viser SV vilje til å si: Ok, vi kan godt ta med småkraftverk i forhandlinger hvis det hjelper forhandlingene. Kan ikke da Regjeringen si: Greit, da tar vi med den kofferten også? Da tar vi med den kofferten det står vindkraft på, vi tar med kofferten der det står bioenergi, vi tar med kofferten der det står mini- og mikrokraftverk, og så tar vi med kofferten med småkraftverk også, og så ser vi hva vi klarer å få til. Det som hele denne diskusjonen handler om, er jo at en ikke skal ende opp med å legge beskrankninger på seg selv ut fra en Soria Moria-forhandling som ekskluderte en teknologi fordi det da passet ett parti. La oss reise og treffe svenskene med hele bredden av våre teknologier, med hele bredden av våre ressurser, og så får vi se hva vi får til der. Så skal jeg være med og kjempe konstruktivt i forhold til hva en får til, og hvilke restriksjoner en eventuelt får, for å kunne få systemet på plass. Men la oss ikke reise uten å ta med en av de viktigste koffertene vi har i norsk energipolitikk. Den må vi få med. Jeg håper nå at statsråden eller saksordføreren kan komme opp og si at denne innrømmelsen fra SV er nok til at vi nå sier: Greit, denne saken legger vi død, vi er alle enige om at småkraftverk også skal være med i forhandlingene. Så går vi videre, og så slipper vi å ta flere runder på dette.

For øvrig vil jeg replisere til saksordføreren at det er

ikke bare opposisjonen som griner over måten energipolitikken har vært håndtert på de siste fire årene, inkludert spesielt grønne sertifikater. Uansett hvilken kraftkonferanse/energikonferanse jeg har vært på de siste tre og et halvt årene, har alle sagt det samme: En mangler en plan for det som skjer, en mangler helhet, en mangler rammebetingelser, en mangler strategien som gjør at bransjen vet hvor en går, og inntil bransjen vet hvor en går, våger ikke bransjen å utløse investeringer. Det er jo nettopp derfor en ikke har fått den veksten i utbygging av småkraftverk som Regjeringen har gitt inntrykk av, og som Senterpartiet sa de hadde som mål. Det er derfor en ikke har en eneste vindmølle som en kan si er rød-grønn i løpet av tre og et halvt år, for selv om det er gitt konsesjon, er det ingen som har våget å investere i konsesjonene sine, og det er derfor det ene gasskraftprosjektet etter det andre blir skrinlagt.

Så er det også litt tåkeprat når det sies fra saksordføreren: Ja da, vi skal ha med vannkraft i systemet. Ja, det vet vi, mini- og mikrokraftverk er vannkraft, men denne debatten går jo på hvor en definerer grensen. Det har vært feil å definere grensen ved småkraft. SV sier nå at det er helt greit for dem å ta det med. Jeg håper å få et siste innlegg, kort gjerne, der det blir presisert at det er ok for Arbeiderpartiet og Senterpartiet også.

Ivar Kristiansen (H) [12:56:49]: Det var saksordføreren som fikk meg til å be om ordet, for jeg tror ærlig talt at han ikke kan ha tatt seg bryderiet med å lese forslaget grundig nok. Det som står i forslaget, er at man «ber Regjeringen inkludere småkraftverk i forhandlingene med Sverige». Det tror jeg neppe man har tatt seg bryderiet med å registrere. Jeg tror alle i Stortinget er innforstått med hva slags fullmakter Regjeringen har på dette området, derfor burde det fremsatte forslaget blitt vedtatt i dag. Det blir det ikke. Som vi også hører i debatten, er det jo en viss bevegelse, men den er preget av så mye hvis, og så stor frykt for hvor fordelene kan ramle ned, på hva slags side av grensen, at dette i seg selv gjør at man står fast, og det er mangel på fremdrift.

Jeg tror at med et litt større engasjement og større tro på at man kan lykkes i Norge, ville man ha maktet å få dette til. Jeg er overbevist om at det norske energimarkedet, det norske fornybarmarkedet og potensialet er mer likvid enn det svenske. Derfor bør ikke denne fremrykningen bære preg av frykt og så mange hvis som det står, og som blir fremsatt i debatten. Vi trenger jo ikke etter fire år noe mer dokumentasjon. Tallenes tale viser jo hvor akutt behovet er for å få fremdrift på dette området, bl.a. for dem som sitter med planer for investeringer osv, alle dem som står i kø hos NVE, som venter i årevis på konsesjon. Og så burde man også kanskje skjele litt til de mange store, gode krefter med kunnskap og med kapital som dessverre hittil er nødt til å foreta sine investeringer, sin fornybarsatsing, utenfor landets grenser. Derfor blir det kanskje litt meningsløst når saksordføreren viser til skrik og gråt, og til at man feller tårer. Jeg er ikke sikker på om det er det som er det beste utgangspunktet for denne debatten. Jeg tror at hvis det skal felles en tåre i denne debatten, må det jo være over de rød-grønnes handlingslammelse på dette området.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10. (Votering, se side 3467)

Sak nr. 11 [12:59:21]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Verneplan for vassdrag - avsluttende supplering (Innst. S. nr. 289 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 53 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 20 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter og Venstre 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på 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.

Ivar Kristiansen (H) [13:00:27] (ordfører for saken): Vi behandler i dag den avsluttende suppleringen av Verneplan for vassdrag. Det er egentlig en stor sak, som jeg nok tror komiteen totalt sett gjerne skulle hatt litt bedre tid på å behandle, ikke minst av hensyn til befaringer og møter i de berørte områdene som denne planen omfatter. For selv om konklusjonene på mange måter var forutsigbare, jf. regjeringserklæringen osv., har debatten og oppmerksomheten rundt saken økt etter hvert som vi har jobbet med den. Derfor tror jeg det har vært et ønske fra hele komiteen at man skulle hatt litt bedre tid på behandlingen.

Selv om det er Vefsnavassdraget som er den store biten i denne saken, har komiteen på mange måter gått hver sin vei i behandlingen av de omtalte vassdragene. I noen tilfeller slår man seg sammen og får inn vassdrag i tråd med Regjeringens anbefalinger. Når det gjelder andre, har vi sett at komiteen til en viss grad har endret innstilling i forhold til Regjeringens forslag. Men det er ingen store endringer som finner sted.

Norge er selvfølgelig en energistormakt, og vi er en stormakt innenfor fornybar energi. Vi burde ha store ambisjoner på dette området. Vi er Europas energistormakt, med det sannsynligvis største potensialet, og vi burde hatt en ambisjon om å forbli en fremtidig stor leverandør av fornybar energi til Europa.

I denne supplerende planen foreslår Regjeringen vern av vassdrag på ca. 2,15 TWh. Komiteen går totalt sett litt lenger, i og med at man tar Langvella i Sør-Trøndelag inn i verneplanen. Så kan man slå fast at når det gjelder Tovdals-

vassdraget, Langvella og det som går på samtykke til konsesjonsbehandling av sikrings- og vasskraftutbyggingsprosjekt i Aurland kommune, er det en samstemt komité som står bak denne fremdriften.

La meg bare understreke at når det gjelder Aurland kommune, og i særdeleshet behovet for fjellskredsikring for å unngå risikoen for flodbølge i Sognefjorden, så tar komiteen dette på stort alvor, og vi ber selvfølgelig om at det må iverksettes tiltak som kan redusere denne skredfaren. At dette også kan bidra til å få fraføring av vann fra sidevassdraget Gudmedøla inn i behandlingen av flomvassdraget, er en del av saken som Stortinget er nødt til å komme tilbake til. Samfunnsnyttens er selvfølgelig stor hvis vi kan redusere skredfaren til å bli bortimot ubetydelig, samtidig som vi kan få på plass et nytt krafttilskudd på rundt 60 GWh pr. år. Dette vil bli en sak som Stortinget får anledning til å komme tilbake til.

Komiteen skiller også lag når det gjelder Øystesevassdraget, der regjeringspartiene og Fremskrittspartiet ikke vil ha øvre del av Øystesevassdraget, altså ovenfor Fitjaldalsvatnet, inn i verneplanen. Det foreslår nemlig Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Men jeg går ut fra at de enkelte parti vil redegjøre for sine standpunkt.

Jeg vil bruke litt tid på også å understreke at vi har vært flinke til å få vassdrag inn i verneplanen. 391 vassdrag var før dagens behandling inne i verneplanen, og ca. 45 TWh energi er varig vernet allerede. Vi har et betydelig potensial i Norge, teoretisk 600 TWh, nedjustert til teknisk/økonomisk potensial for vannkraft i Norge på totalt sett 205 TWh, og av disse er 120 allerede utbygd. Det betyr samtidig at vi har et betydelig potensial for vannkraftutbygging i Norge.

Når det gjelder Vefsnavassdraget, som er den store delen av saken, tar jeg på meg Høyre-hatten i resten av mitt innlegg. Selv om konklusjonene fra regjeringspartiene ikke var overraskende, velger man altså å overkjøre et helt lokalsamfunn. Man velger å overkjøre det behov vi har i Norge for å få på plass ny fornybar energi. Man ser bort fra det forholdet at hele lokalsamfunnet ønsker en konsekvensutredning av Vefsnavassdraget, som det er et sterkt behov for å få på plass. Man velger å se bort fra det forholdet at ved en utbygging av Vefsnavassdraget kunne man unngått klimagassutslipp på opp mot 1,5 mill. tonn CO₂-utslipp pr. år. Og det er en slags fornem tilnærming til saken: Når man velger å flytte Vefsnavassdraget inn i verneplanen, tar man samtidig en beslutning om at det å nå de mål man har satt i klimaforliket, nå de mål vi kommer til å bli påtredd gjennom EUs fornybardirektiv, nesten blir umulig.

Styringen av energipolitikken og utbyggingen av fornybar energi så langt i denne perioden viser jo at vi nesten står fast, vi kommer ikke ut av startblokken på dette området. Derfor er det særdeles ulykkelig at man har valgt å gå til det skritt ikke engang å konsekvensutrede Vefsnavassdraget. Jeg skjønner godt de berørte kommunestyrene og ordførerne i disse kommunene som bruker sterke ord mot Regjeringen i dette spørsmålet.

Bare et lite sitat fra Grane kommunestyre, som sier:

«Muligheter Helgeland passer inn i det som står skrevet i Soria Moria vedrørende energi og miljø. Hva har regjeringen å tape på å utrede dette på en forsvarlig måte? Vi mener vår klode er mer verdt enn politisk spill.»

Ja, jeg tror de rød-grønne partiene burde tatt seg bryderiet med å lytte til hva man mener lokalt om dette spørsmålet.

Jeg tror vi er inne i en tid da det er behov for større politisk vilje og ny vekting av argumentene for og imot vannkraft, i lys av dens klimamessige fortrinn.

Vi kan jo i dag når det gjelder Helgeland, som virkelig får ofre mye for fellesskapets interesser, for fellesskapets behov for vern av vassdrag, vern av landarealer gjennom skogvern, landskapsvern, nasjonalparker osv., diskutere hva slags pris man skal sette på dette. Jeg registrerer at regjeringspartiene foreslår å gi en engangskompensasjon på 150 mill. kr til de berørte kommunene. Det tilsvarer omtrent det man går glipp av i rene inntekter i ett år. I tillegg går man altså glipp av verdiskaping over flere tiår som kunne ha gitt investeringer i ny industri – i ny industri som på klima- og på miljøområdet er best i hele verden. Så velger man altså i form av symbolpolitikk å se bort fra dette forholdet.

Det er ingen tvil om at når det gjelder muligheten til å kunne erstatte Vefsna i form av energi, enten man velger å bygge 200–300 vindturbiner eller hva det måtte være, tror jeg vi må se mange år frem i tid for å kunne være i stand til å kompensere dette. Men man velger ikke engang å konsekvensutrede dette vassdraget.

Til slutt: Man kan jo i denne sammenhengen lure på hva slags ambisjoner regjeringspartiene har for Nordland og den nordlige landsdelen. Man tar Vefsna inn i Verneplan for vassdrag. Man tar ikke standpunkt når det gjelder olje og gass, og man har en forsiktig tilnærming til alle de spørsmål som skal kunne gi aktivitet i denne delen av landet. Det må sannelig selges mange jakt- og fiskekort for å veie opp for varig vern av Vefsna.

Jeg tar opp det forslaget som er referert i innstillingen.

Presidenten: Representanten Ivar Kristiansen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Terje Aasland (A) [13:10:41]: Aller først vil jeg starte med å takke saksordføreren for en vel utført jobb, selv om han på slutten av sitt innlegg tok på seg Høyre-hatten – det skulle egentlig bare mangle. Jeg deler saksordføreren oppfatning, at det kunne vært en fordel med noe mer tid til behandlingen av saken, slik at man ikke minst hadde fått et større innblikk i hva det er saken faktisk handler om. Men jeg håper allikevel, og tror faktisk, at vi har lagt til grunn en forsvarlig behandling, ikke minst med bakgrunn i det arbeid som komiteen og saksordføreren har nedlagt i saken.

Som det ble sagt, er dette en avsluttende supplering av Verneplan for vassdrag. 391 vassdrag er nå vernet – det blir vel kanskje 392 med Langvella, hvis en teller med den også. Dette tilsvarer et utbyggingspotensial på om lag 45 TWh, som det ble nevnt, eller – for å ta den andre

vinklingen – $\frac{1}{3}$ av dagens produksjonskapasitet i Norge.

Det slås nå også fast – og det er jeg glad for – at en må være varsom med å redusere potensialet for fornybar energi gjennom ytterligere vern. En viktig forutsetning tror jeg er å opprettholde balansepunktet. Dette synet deler regjeringsfraksjonen, og jeg tror vi kan analysere nåsituasjonen med å starte med å si at vi har vært heldig stilt med utgangspunkt i god tilgang på ren og miljøvennlig vannkraft, og at vi også har potensial i tiden framover.

Vannkraften er en grunnleggende faktor for vår velstand. Det er all grunn til å reflektere over det vernet som nå blir foretatt gjennom denne saken. På den ene siden står natur og estetikk helt sentralt i den norske identiteten. Fri-luftsliv og flott natur er et varemerke vår generasjon har et ansvar for å overbringe til neste generasjon.

Vernemotstanderne taler for mulig fortjeneste ved å foreta ytterligere store vannkraftutbygginger. Verneforkjemperne snakker om allerede nedbygd natur. De som allerede har foretatt stor grad av vannkraftutbygging i sin kommune, sier at de tar belastningen ved storsamfunnets behov for kraft – på samme måte som saksordføreren mente at man tok belastningen i Vefsna og området rundt der. Ja, belastningen er, enten en velger kraftutbygging eller en velger vern, for lokalbefolkningen kanskje nokså identisk. Det er også viktig å ta med seg det hensynet.

Jeg tror som sagt at vi befinner oss på et balansepunkt. Tar vi utgangspunkt i dagens produksjonskapasitet i Norge og det behovet for strøm vi ser i tiden framover, mener jeg at utviklingen går i retning av en produksjonskapasitet som er større enn forbruket. Mye tilsier det. Ikke minst i den siste perioden, 2005–2008, har vi produsert 35 TWh mer enn det vi har brukt i Norge. Det betyr altså at det vi samlet sett har i Verneplan for vassdrag, nesten er på det nivået som vi har eksportert ut av landet. Det forteller litt om dimensjonene vi snakker om. Det er kanskje ikke nødvendig å ekspandere den ene virkningen kontra den andre.

Når det gjelder omtalen av skredfaren i proposisjonen, deler jeg saksordføreren vurderinger, og slutter meg helt og holdent til dem.

Når det gjelder de fire vassdragene som nå er vurdert i planen, er det, som saksordføreren også sa, Vefsna som er mest omdiskutert. Men det er faktisk slik at alle vassdragene er betydelig omdiskutert, med unntak av Tovdalsvassdraget, som jeg føler en nå innlemmer i verneplanen litt i stillhet. Men det er et betydelig engasjement knyttet til Langvella, det er et betydelig engasjement knyttet til Øystese, og det er et betydelig engasjement knyttet til Vefsna.

Når det gjelder Vefsna konkret, slutter vi oss til den vurdering at Vefsna har store verne kvaliteter. Flertallet i komiteen er også svært positivt til Regjeringens forslag om å etablere et næringsfond på 150 mill. kr.

Jeg tror framtiden vil vise oss at det er et meget spennende prøveprosjekt for en samlet vassdragsforvaltning som settes i gang i Vefsna. Utgangspunktet for det er at verneverdiene i området er ujevnt fordelt, og at det derfor er behov for en differensiert forvaltning. Der sier flertallet veldig tydelig at en kan vurdere å igangsette små-

kraftutbygging der hvor en har nullstilt begrensningen på 1 MW. Forutsetningen er at en ikke skal ødelegge de verneverdiene som er i området.

Jeg tror at den tilnærmingen til Vefsna i ettertid kan vise seg å ha mye for seg. Det er en viktig prøvestein. Jeg håper og tror at de kan lykkes.

Tovdalsvassdraget representerer et stort vassdrag fra fjord til fjell, i likhet med Øystesevassdraget. Denne vassdragstypen mangler i verneplanen, og vern av den nedre delen av Tovdalsvassdraget nå vil føre til at verneplanens kvalitet blir noe hevet totalt sett.

Så til de to siste vassdragene, Langvella og Øystese – først til Langvella, som i proposisjonen ikke er foreslått vernet. Det har vært og er et sterkt lokalt engasjement for vern knyttet opp mot Langvella. Nå er det ikke det lokale engasjementet som alene skal bestemme om det skal innlemmes i verneplanen eller ikke. Men Langvella er et vassdrag som er uberørt, og det utgjør et markert landskapspreg i området. Det er et viktig område for friluftsliv og villrein. Jeg må erkjenne at vi, under tvil, har kommet til at Langvella passer inn i forutsetningene for å innlemmes i verneplanen. Da er det nettopp disse kvalitetene vi vektlegger: områdets uberørte preg, friluftinteressene, landskapselementet og det faktum at det lokalt og her i Stortinget er et stort flertall for og vilje til å beskytte og egentlig verne Langvella. Da kan det kanskje være litt uklokt at noen av prinsipp unngår å innlemme det i verneplanen.

Så til Øystese, som er litt i motsetning ut fra de faglige vurderingene knyttet til verneplanen. Det er etter mitt skjønn utvilsomt et vassdrag med store kvaliteter, kvaliteter som i utgangspunktet uten tvil kvalifiserer for innlemmelse i verneplanen. Problemstillingen er ønsket om å bygge ut nedre del av vassdraget, samtidig som man skjermer øvre del. Det tror jeg et samlet storting, kanskje med unntak av Fremskrittspartiet, er opptatt av. Men det får de eventuelt svare på selv.

Det er utgangspunktet for Øystesevassdraget. Jeg tror at enhver konsesjonsbehandling vil vise at inngrep i den øvre delen vil ødelegge vassdragets kvaliteter. Vi har sett og hørt at BKK har planer for øvre del av vassdraget. Jeg tror, uten å forskuttere noen konsesjonsbehandling, at det vil være en trussel mot vassdragskvaliteten i Øystese. Spørsmålet blir derfor: Hvordan kan man balansere det hensynet som bl.a. Kvam kommune er opptatt av å få balansert? De sier at de ønsker å verne øvre del, samtidig som de gjerne vil være med på å legge til rette for næringsutvikling og småkraftutbygging i nedre del.

I stedet for å gå for det forslaget som saksordføreren refererte til, om å verne øvre del, har vi lagt inn at følgende skal vektlegges i det videre arbeidet rundt konsesjonsbehandling og i forholdet til Øystese:

Punkt 1: Lokale myndigheters syn skal vektlegges i forbindelse med konsesjonsbehandlingen.

Punkt 2: Dersom det skulle bli kraftutbygging, må den være skånsom for å sikre vassdragets kvaliteter.

Ut fra det tror jeg at vi har balansert hovedønsket til Kvam kommune, altså de lokale myndighetene, og også til fylkeskommunen i området.

Nå vil tiden riktignok vise det, men jeg tror vassdra-

gets kvaliteter vil bli forringet hvis en går inn på kraftutbygging i øvre del. Det er utvilsomt slik at BKKs planer om å lede vekk mye vann vil forringe kvalitetene, men det er fullt mulig å opprettholde kvalitetene ved skånsom kraftutbygging, da av småkraftverk i nedre del.

Sånn sett mener jeg at den flertallsinnstillingen som ligger fra komiteen, er balansert og god. Den oppfyller under tvil de premissene som er lagt for verneplan, men jeg tror vi her har en sak som også lokale myndigheter kan gi sin tilslutning til. Jeg håper at det vedtaket som gjøres i dag, er en avsluttende supplering, og at en kan skape stabilitet når det gjelder det vernet som ligger der, og mulighetene for kraftutbygging på den andre siden.

Torbjørn Andersen (FrP) [13:20:53]: Jeg vil først få presisere at Fremskrittspartiet i denne sak, slik det fremgår av innstillingen, vil stemme både mot vern av Vefsna og mot å verne nedre del av Tovdalsvassdraget, Øystese- og Langvellavassdraget.

Det mest positive Fremskrittspartiet kan se med St.prp. nr. 53, er at den forhåpentligvis skal markere den endelige avslutningen av verneplanen for norske vassdrag, og at man fra nå av i det minste skal være svært varsom med å gjennomføre ytterligere vassdragsvern.

Stortinget har pr. i dag vernet svært mange vassdrag i Norge. I alt er 391 vassdrag med et kraftpotensial på rundt 45 TWh vernet mot kraftutbygging.

En ytterligere opptrapping av vassdragsvernet vil bremse en fornuftig utbygging av mer ny fornybar og miljøvennlig vannkraftproduksjon her i landet, noe som vil gjøre det meget vanskelig å nå målene om økning i den fornybare energiproduksjonen.

Det svært så omfattende vassdragsvernet har skjedd gjennom fire verneplaner over en tyveårsperiode fra 1973 til 1993, samt gjennom supplerende verneplan i 2005, og nå til sist her i dag en avsluttende supplering av verneplanen for vassdrag i 2009. Med avsluttende verneplan blir et kraftpotensial på drøyt 47 TWh vernet mot kraftutbygging gjennom det norske vassdragsvernet.

Fremskrittspartiet er urolig over at flere verneinngrep opp gjennom årene, både vassdrags- og barskogvern, har vært kontroversielle og er blitt gjennomført med statlig tvang, og oftest uten at berørte kommuner eller grunneiere er blitt særlig hørt av statlige myndighetsorgan.

Statlig tvangsvern og Stortingets overkjøring av det lokale selvstyret i spørsmål om vassdragsvern ser vi dessverre også i det forslaget vi i dag behandler, der vern av Vefsna i Nordland er den virkelig tunge og store saken i denne proposisjonen. Vi har alle merket oss den store lokale motstanden i de berørte kommunene Grane, Hemnes, Vefsn og Hattfjelldal, der man er sterkt imot vern av Vefsna. Ja, det er også slik at fagdirektoratet til Regjeringen – NVE – er imot vern av Vefsna nå.

Saken vedrørende vern av Vefsna representerer en alvorlig mangel på anstendig prosess fra statlig side overfor de berørte kommunene, med totalt fravær av vilje til å lytte til lokaldemokratiets synspunkter og ønsker. Og det er god grunn til å spørre seg: Hvorfor i all verden har ikke Regjeringen villet foreta en grundig konsekvensutredning

av vern av Vefsna før man går til det dramatiske skritt å verne vassdraget?

Denne saken er spesielt pinlig – vil jeg tro – for Senterpartiet, som i enhver festtale hyller respekten for lokal-demokratiet og snakker varmt om å tilrettelegge for økt lokal verdiskaping basert på anvendelse av lokale naturressurser. Men hva gjør Senterpartiet når partiets fagre distriktspolitiske klisjeer skal omsettes til aktiv handling? Jo, i denne saken gjør Senterpartiet og Regjeringen det stikk motsatte av festtalenes sprudlende selvskrut, nemlig å overkjøre lokaldemokratiet fullstendig i kommunene Grane, Hattfjelldal, Vefsn og Hemnes.

Ved vern av Vefsna undergraver Regjeringen mange positive muligheter for økt lokal verdiskaping i disse kommunene samt stopper realiseringen av en miljøvennlig kraftproduksjon på mellom 1,5 og 1,8 TWh, som landet vil ha stort behov for i framtiden.

Det er slett ikke underlig at stadig flere innbyggere har flyttet fra landsbygda og inn til byene under denne rød-grønne regjeringen. Regjeringen har sagt den vil snu flyttestrømmen, men får det allikevel ikke til med sin dvaske distriktspolitikk. Så lenge denne regjeringen med statlig tvang verner stadig mer av naturressursgrunnlaget som Distrikts-Norge skal leve av, og dermed marginaliserer næringsgrunnlaget for nye arbeidsplasser ute i distriktskommunene, vil fraflyttingen bare øke. Bosettingen og sysselsettingen ute i Distrikts-Norge kan ikke lenger trygges bare ved hjelp av melkesubsidier og boplikt, slik Senterpartiet og Regjeringen synes å tro.

I dag er det først og fremst Fremskrittspartiet som taler grunneierne og distriktskommunenes interesser i omstridte vernesaker. Fremskrittspartiet vil ha et betydelig mindre omfang av verneinngrep enn det den sittende regjering vil. Fremskrittspartiet går derfor bestemt imot vern av Vefsna, og vi er imot vassdragsvern uten at grundige konsekvensanalyser foreligger før vernevedtak fattes. Fremskrittspartiet vil vise til at en miljøvennlig og skånsom utbygging av Vefsna kunne ha gitt en kraftproduksjon på hele 1,5 TWh pr. år, tilsvarende noe slikt som tre Alta-kraftverk, og det uten at naturinngrepene hadde blitt uakseptabelt store.

Fremskrittspartiet ser det som en kraftpolitisk tabbe av dimensjoner å verne Vefsna nå. Og hvordan vil egentlig denne regjeringen nå sine mål om mer fornybar energi, når man ekskluderer de beste alternativene landet har å by på når det gjelder ny miljøvennlig vannkraft i dag? Og når det gjelder vern av Vefsna, presterte statsråden nylig å si at det har foregått en ryddig prosess i saken. Det er med respekt å melde slett ikke riktig. Jeg kan ikke innse at en ryddig prosess innebærer at man totalt overkjører og ignorerer ønsket til de berørte kommunene, Grane, Vefsn, Hattfjelldal og Hemnes, om en konsekvensanalyse. For det er faktisk en manglende prosess vi snakker om i denne sak, når en konsekvensanalyse ikke foreligger før vedtak om vern skal fattes her i Stortinget.

Fremskrittspartiet stiller seg sterkt kritisk til den udemokratiske måten Regjeringen har gått fram på for å verne Vefsna. Framgangsmåten minner om ringeakt for det lokale selvstyret, og det er dårlig distriktspolitikk.

I flere vernesaker de siste årene har altså denne regje-

ringen gjennomført en vernepolitikk som vanskeliggjør å opprettholde levedyktig næringsvirksomhet i Utkant-Norge, og som undergraver lokal verdiskaping og dermed svekker kommuneøkonomien og bosettingen i distriktskommunene. Det er en misforstått vernepolitikk som bidrar til avfolking og tomme hus i Distrikts-Norge. Det er derfor høyst bemerkelsesverdig at en konsekvensutredning ikke kommer på tale i Vefsna-saken. Her vil altså Regjeringen verne uten at saken er grundig nok belyst.

Tovdalsvassdraget på Sørlandet skal også vernes i hele sin lengde. Attpåtil blir hele nedslagfeltet i Tovdalsvassdragets vernet, noe som gjør at flere interessante mini- og småkraftprosjekter i sidevassdragene trolig kan legges på is. Til og med det vesle sidevassdraget til Tovdalsvassdraget, Dikeelva i Birkenes kommune, klarte senterpartistatsråden å verne i siste liten, selv om det stod i proposisjonen at det ikke skulle vernes. I brev til komiteen forklarer statsråden at fritak fra vern var en skrivefeil, for selvsagt skal Dikeelva vernes – dette til enorm skuffelse og fortvilelse for grunneierne, som hadde planer om småkraftverk i dette vassdraget.

Olje- og energiminister Terje Riis-Johansen fra Senterpartiet er blitt en statsråd som ivrer for unødvendig vern av norske naturressurser, og dette bør både bønder, grunneiere og småkraftutbyggere nå merke seg. Det er nå egentlig bare Fremskrittspartiet som framstår som grunneierne, distriktskommunenes og Distrikts-Norges forsvarstalsmann og siste skanse mot en videre utvidelse av vassdragsvern, barskogvern og annen unødvendig båndlegging av Norges arealer og naturressurser.

Med dette vil jeg avslutningsvis ta opp de forslag som Fremskrittspartiet er med på eller står alene om.

Presidenten: Representanten Torbjørn Andersen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [13:30:37]: Etter denne kanonaden fra Fremskrittspartiet er det i grunnen ganske befriende å ha muligheten til å ta ordet og være dundrende uenig.

For det første til utgangspunktet: To tredjedeler av vassdragene våre er regulert. Sju av ti av de høyeste fossene våre er lagt i rør. Ni av de tolv største norske vassdragene er utbygd. To er fredet, det gjelder Tanaelva og Trysilhelva. Vefsna i Nordland gjenstod. En del av dette vassdraget har sitt utspring i Børgefjell nasjonalpark 1 800 meter over havet. Den andre delen har sitt utspring i Sverige, hvor den er vernet. NVE og Direktoratet for naturforvaltning har definert vassdraget til å ha absolutt høyeste verneverdier for biologisk mangfold, friluftsliv, kulturmiljø, landbruk, landskap, geologi og samiske interesser.

Vefsna er et nasjonalt laksevassdrag, og Vefsnfjorden en nasjonal laksefjord. Vi snakker om 15 mil med lakseførende vassdrag. Vår regjering har bevilget betydelig med penger for å bli kvitt Gyrodactylus salaris, såkalt gyro, i dette vassdraget, med SV som en av pådriverne. Behandlinga startet i 2007, og hovedvassdraget skal snart behandles. Historisk har Vefsna vært landets beste lakseelv. Vefsna er i dag landets beste sjøørretelv. I juni hvert år

arrangeres det VM i sjøørretfiske her. Elva har betydelig potensial for å få langt større fisketurisme enn Namsen-vassdraget, og vil antakeligvis skape inntekter for lokalsamfunnet i hundremillionerlassen. Vernet av elva og bekjempelsen av gyro er to viktige forutsetninger for å få til næringsutvikling i regionen. Så smeller vi også 150 mill. kr i næringsfond på bordet for å få fart på næringsutviklinga knyttet til vernet av dette vassdraget. Det kan kommunene altså bruke av. Grane kommune, sammen med Hattfjelldal, avslo et tilbud fra Nordland fylkeskommune og tidligere næringsminister Odd Eriksen om hjelp til å uforme forslag til næringsfond. De sa nei da den tidligere næringsministeren ønsket å diskutere størrelsen på fondet med Regjeringen. Jeg prøvde sjøl å komme i kontakt med ordføreren i Grane for å finne ut av hvordan vi kan utforme et næringsfond til det beste for regionen. Det var helt uaktuelt. Jeg bare nevner det.

«Muligheter Helgeland» som av flere blir lansert som en kompromissutbygging, er ikke det. Utbygginga vil medføre betydelige miljøkonsekvenser. Ved at man tar vann fra Vefsna og overfører til Røsvatn, vil det bl.a. bli tilslamming og endrede temperaturforhold. Vefsn kommune, som også er i den regionen, har gjort vedtak om at det ikke skal overføres noe vann fra Vefsna. Det utelukker altså forslaget fra «Muligheter Helgeland», og viser at det ikke er unison lokal enighet om dette utbyggingsalternativet.

Nå får vi altså vernet Vefsna. Det tror jeg vi kommer til å bli takket for av kommende generasjoner. Vi i SV er stolte av det vedtaket.

Tovdalselva er den eneste større elva på Sør-Østlandet der hovedelva renner fra fjell til fjord uten vesentlige kraftingrep. Med dagens vedtak blir vernet komplett her.

Langvella i Sør-Trøndelag er et sidevassdrag. Enkelte har ment at Langvella derfor ikke tilfredsstiller ønsket om at verneplanen skal omfatte helhetlige vassdrag. Vi er likevel fra SVs side veldig fornøyd med at det tilnærmet urørte vassdraget nå blir vernet til fordel både for villrein og friluftsjakter, noe ikke minst det lokale engasjementet for vern skal ha en betydelig del av æren for. Pussig er det da at sjøl et enstemmig kommunestyre, vassdragets hjemkommune Oppdal, ikke er nok til å få Fremskrittspartiet til å gå inn for vern. Nei, statlig tvangvern skal man ha seg frabedt, men statlig tvangsutbygging er tydeligvis greit.

Både Direktoratet for naturforvaltning og NVE tilrårder vern av Øystesevassdraget i Hordaland. Vassdraget blir ikke vernet i denne omgang, men flertallet understreker at eventuelle utbygginger bør «gjennomføres skånsomt – med sikte på å sikre vassdragets kvaliteter». Dette betyr i praksis nei til store vannkraftutbygginger, bl.a. planene BKK har lagt fram. Der deler jeg fullstendig de vurderingene som Terje Aasland gjorde i sitt innlegg. Jeg vil også til slutt nevne at vi har et stort potensial på energisparings-siden i Norge – 15 terawatt-timer bare i bygg. Det er bare å brette opp ermene.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [13:35:56]: Vassdragene i norsk natur har mange kvaliteter og verdier. De gir oss fantastiske naturopplevelser, biologisk produksjon og arts mangfold, og de gir oss muligheter for

produksjon av fornybar energi uten utslipp av klimagasser.

Energipolitikken må derfor finne balansen der vi utnytter disse kvalitetene på en fornuftig måte. I over hundre år har vi bygd ut vassdrag etter vassdrag for å gi muligheter til industriutvikling, bosetting og velstand i hele det langstrakte landet vårt.

Dette tilsier at vi nå er kommet til et punkt der det er naturlig å være svært varsom med å legge nye vassdrag i rør. Hensynet til kommende generasjoner tilsier også at epoken med de store nye vannkraftutbygginger er over.

Verneplan for vassdrag er et viktig virkemiddel for å sikre kommende generasjoner tilgang på den rike vassdragsnaturen.

Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens forslag om vern av Vefsna, som er en oppfølging av Bondevik II-regjeringens behandling av saken. Regjeringen har også i denne saken brukt svært lang tid på å trekke en konklusjon, men vi er glad for at konklusjonen ble riktig. Vi slutter oss også til vern av Tovdalsvassdraget, som er i tråd med forslaget i proposisjonen.

Både Sør-Trøndelag fylkeskommune og Oppdal kommune har vist et engasjement for å legge Langvella inn i verneplanen, til tross for at departementet har en negativ tilråding. Kristelig Folkeparti støtter å verne Langvella, og er glad for at regjeringpartiene har snudd i denne saken.

Når det gjelder Øystesevassdraget, har vi merket oss at Regjeringens forslag i proposisjonen er i strid med NVEs tilråding. Etter NVEs vurdering har Øystesevassdraget kvaliteter som klart kvalifiserer vassdraget til å være en del av Verneplan for vassdrag. NVE peker særlig på vassdragets kvaliteter når det gjelder landskap, variasjonsrikdom i naturtype – fra fjell til fjord – og friluftsliv. NVE viser også til at Øystesevassdraget er et fjordvassdrag i et område som er lite representert i verneplanen. Det tilgrensede vernede vassdraget Fosselvi dekker bare øvre deler av denne typen vassdrag. Grunneierne langs elven nedenfor Fitjadalsvatnet har planer om å utnytte fallet i den nedre del av vassdraget til et elvekraftverk.

Kristelig Folkeparti står sammen med Høyre og Venstre om at Øystesevassdraget ovenfor Fitjadalsvatnet tas inn i verneplanen. Dette er i tråd med høringsuttalelsene fra så vel Hordaland fylkeskommune som Kvam herad.

Representanten Aasland hadde en argumentasjonsrekke for hvorfor Regjeringen ikke velger å gå inn for å verne nedre del av Øystesevassdraget. Representanten sier som punkt 1 at det lokale engasjementet skal vektlegges, og som punkt 2 at hvis det blir kraftutbygging, skal den være skånsom. Og så vil tiden vise, var representantens konklusjon. For Kristelig Folkeparti er det viktig å trekke konklusjoner på akkurat det grunnlaget som representanten Aasland argumenterer for. Dermed vektlegger vi det lokale, vi sier at utbyggingen må være skånsom, og vi ønsker at denne delen av vassdraget vernes.

Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens vurdering, at framtidige vurderinger av ikke-vernede vassdrag bør skje innenfor konsesjonssystemet, og at verneplanen med dette i store trekk anses som fullført. Det er imidlertid viktig å understreke at dette ikke innebærer et generelt ja til søknader om konsesjon i ikke-vernede vassdrag. Dette må på

ordinær basis vurderes i konsesjonsprosessen, hvor fordelene og ulemper ved det enkelte prosjekt må veies opp mot hverandre.

Jeg tar med dette opp forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Line Henriette Holten Hjemdal har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Erling Sande (Sp) [13:40:33]: Senterpartiet er ein aktiv medspelar for å få til meir rein fornybar vasskraftproduksjon. Samtidig ser vi trongen for å vareta eit utval av dei vassdragsverdiene vi har, med sikte på å bevare nokre vassdrag urørde.

Samla plan for vassdrag og verneplanane må framleis vere styringsreiskap for forvaltninga av norsk vassdragsnatur. Verneplanen, med den siste suppleringa, vernar om eit utval vassdrag med store naturverdiar. Etter denne avsluttande suppleringa er det verna vassdrag som i storleik kan gje eit utbyggingspotensial på om lag 45 TWh pr. år.

Når vi no vernar vassdrag, betyr ikkje det alltid at ein vernar vassdrag mot all utbygging. I dei tilfella der det lét seg gjere å byggje ut kraftverk utan at det kjem i direkte konflikt med verneverdiane, meiner Senterpartiet det er riktig å tillate utbygging av t.d. mindre vasskraftverk. Eit vernevedtak skal kunne forvaltast og følgjast opp på ein måte som tek omsyn til verneverdiane, samtidig som brukarinteressene blir varetekne – der dette lét seg foreine. Klimautfordringane som vi står overfor, gjer at vi må vurdere produksjon av meir rein kraft. På denne bakgrunnen er det rett å sjå på høvet til å få til fleire mindre kraftutbyggingar – også i vassdrag som er i Samla plan for vassdrag.

Etter ei heilskapleg vurdering har Regjeringa kome fram til at verdien av å sikre vernet av Vefsna og Tovdal er monaleg større enn fordelane av krafttilgang ved utbygging. Vi veit at Regjeringa i proposisjonen tilrår vern av Vefsna, med unntak av dei tre sidevassdraga Elsvassella, Fiskelausella og Gluggvassella, som har eit visst potensial for småkraft på til saman 25 GWh, som kan utnyttast.

Regjeringa anbefaler at det blir lagt opp til eit heilskapleg planprosjekt knytt til vern av Vefsna. Eit slikt planprosjekt skal ha lokal og regional forankring og sikre god, kunnskapsbasert og fleksibel forvaltning av vassdraget. Planprosjektet blir foreslått lagt opp slik at det blir opna for mindre kraftutbygging og meir skånsam kraftutbygging i sidevassdrag. Vefsna er det siste store vassdraget i Noreg som ikkje allereie er verna eller utbygt.

Regjeringa følgjer opp semja i Soria Moria-erklæringa, gjennom å innleie Vefsnavassdraget i Verneplan for vassdrag. Senterpartiet er glad for at òg lovnaden om å løyve dei fire gjeldande kommunane næringsfond, blir følgd opp. Fondet er på rekordstore 150 mill. kr. Ein sentral føresetnad er å gje dei gjeldande kommunane erstatning ved vern. Dette er viktig for at kommunane skal kunne vidareutvikle seg, starte ny næringsverksemd og skape nye arbeidsplassar. Særleg er dette viktig når kommunane bidreg til fellesskapen, ved at areal eller ressursar av naturvernomsyn blir bandlagde.

Denne verneplanen er også eit viktig tiltak for å redusere skredfaren i Flåm i Aurland, der eit stort fjellparti i det såkalla Stampa står i fare for å kome i rørsele ned mot Aurlandsfjorden og Flåm, noko som vil føre til enorme øydeleggingar. Det er enno ikkje kjent kva for verknad ei overføring av vatn frå Gudmedøla vil ha for verdiene i Flåmsvassdraget. Det vil vere nødvendig å fordjupe seg i konsekvensane rundt nettopp dette før ein kan gje løyve til ei slik overføring, men den rette vegen å gå vil vere ei konsesjonshandsaming, med vekt på ei konsekvensutgreiing. Det er derfor rett å opne for konsesjonshandsaming av Stampaprosjektet. Overføringa frå Gudmedøla bør, etter Senterpartiets syn, òg bli sett i samanheng med minstevassføring i Aurlandselva.

Senterpartiet har også slutta seg til å ta elva Langvella inn i planen. Det har vore eit stort engasjement i lokalsamfunnet, i kommunen og i fylket for vern av Langvella.

Vi i Senterpartiet har god tru på at sjølv om vi ikkje tek Øystesevassdraget inn i verneplanen no, kan naturkvalitetane til vassdraget likevel varetakast på ein god måte, gjennom ordningar som t.d. kommunal arealforvaltning og konsesjonshandsaming. I Øystese er det eit stort lokalt engasjement for å ta vare på kvalitetane i øvste del av vassdraget, samtidig som ein ynskjer å opne nedste del for kraftutbygging. Frå Senterpartiets side legg vi til grunn at dei lokale styresmaktene syn blir tungt vektlagt ved ei eventuell konsesjonshandsaming knytt til Øystesevassdraget.

Gunnar Kvasheim (V) [13:45:26] (komiteens leder): Dette er en gledelig dag for alle som har vært opptatt av å få verne Vefsna. Det er en stor dag for norsk miljøpolitikk. Vefsnavassdraget er knyttet til store miljøkvaliteter. Det har i lang tid vært omstridt om vassdraget skulle bygges ut. Det er viktig at en nå får trukket en konklusjon og satt en sluttstrek. Det er særs gledelig at det er et vernevedtak som er den sluttstreken.

Venstrefolk lokalt og nasjonalt har stått på i mange år for å få vernet Vefsna. I dag tenker jeg spesielt på Per Flatberg – miljøvernmann og Venstremann – som har vært en pådriver i mange år for å få vernet Vefsna, og som har vært en inspirasjon for meg og mange andre i Venstre når det gjelder vernearbeid.

Bondevik II-regjeringen fikk i forbindelse med verneplanen, som la opp til vern av 50 vassdrag i forrige periode, tilslutning i Stortinget til at det skulle legges fram en sak som også åpnet for vern av Vefsna. Det er denne bestillingen som dagens regjering nå følger opp. Det har tatt tid – jeg mener for lang tid – men i dag er akkurat det ikke viktig.

Jeg registrerer at Regjeringen i forslaget åpner for utbygging av prosjekt utover 1 MW i Vefsna. Det er viktig at dette ikke blir et opplegg for omkamper og prosjekter som undergraver verneverdien. Jeg imøteser at statsråden gir klare forsikringer om at det er slik det skal være.

Jeg synes også det er veldig positivt at flertallet legger opp til å verne Langvella, til tross for at Regjeringen ikke var innstilt på det. Det er et eksempel på at arbeidet

i komiteen, det offentlige ordskiftet om denne saken, har hatt betydning. Det er også positivt at flertallet vil verne Tovdalsvassdraget, som det er knyttet store verneverdier til.

Det som jeg imidlertid beklager, og som jeg finner uforståelig, er at flertallet ikke kan følge opp vern av Øystesevassdraget, slik det lokalt er et sterkt ønske om. Folk som er opptatt av miljøspørsmål, har vært engasjert for å få det til. Jeg begriper ikke at regjeringspartiene ikke kunne være med på det. Spesielt er det uforståelig at SV kan være med på den konklusjonen som trekkes på det punktet.

Regjeringen legger opp til at den verneplanen vi nå har til behandling, skal være den avsluttende verneplanen. Venstre er ikke enig i det. Det er fortsatt vassdrag som burde kunne få verneplanvedtak. Jeg ser ikke bort fra at det kan være naturlig å fremme sak om å verne flere av disse vassdragene i en samlet sammenheng i en verneplan. Det er helt uten mening å si at det å legge opp til å verne ytterligere fire–fem vassdrag med begrenset utbyggingspotensial, er å undergrave norsk klimapolitikk eller arbeidet for å få fornybar energiproduksjon. Tvert imot er det ingen motsetning mellom det å føre en vernepolitikk når det gjelder verdifulle vassdrag, og det å satse offensivt på fornybar energiproduksjon, på opprustning av vannkraftverk, på småkraftutbygging og ikke minst på energieffektivisering.

Grunnet skrittet foran støtter Venstre Regjeringens åpning for konsesjonsbehandling når det gjelder Stampaprosjektet, som omfatter Gudmedøla. Vi går imot ytterligere konsesjonsbehandling utover det. Vi legger, i likhet med representanten Erling Sande, til grunn at en også vurderer krav om minstevannføring i forbindelse med denne konsesjonsbehandlingen. For dette vassdraget er det snakk om en lakse- og sjørretbestand av stor verdi.

Statsråd Terje Riis-Johansen [13:50:04]: Regjeringas forslag til avsluttende supplering av Verneplan for vassdrag bygger på stortingsbehandlingen av den forrige suppleringen av verneplanen i 2005. Med Regjeringas forslag nå er det vernet vassdrag med et årlig kraftpotensial på om lag 45 TWh. Verneplanen omfatter et representativt utvalg av norsk vassdragsnatur både geografisk og ut fra naturtype.

Med vern av Vefsna fullføres vernet av det siste virkelig store vassdraget i Norge som ikke allerede er vernet eller er betydelig påvirket av kraftproduksjon. Vern av Vefsna betyr at et stort mangfold av vassdragsnatur, fra fjord til fjell, blir inkludert i verneplanen.

Det legges opp til et helhetlig planprosjekt i tilknytning til vernet. Planlegginga skal skje i tett dialog med de berørte kommunene. Det legges til rette for mindre, skånsomme kraftutbygginger i sidevassdrag der dette ikke er i strid med verneverdiene.

Regjeringa foreslår å sette av til sammen 150 mill. kr til næringsfond for de fire berørte kommunene. Det er viktig. Den samlede rammen for næringsfondene er stor, og det gir kommunene et svært godt utgangspunkt for å satse offensivt på næringsutvikling og nye arbeidsplasser. Kommunene får stor selvstendighet i forvaltninga av næringsfondene.

I spørsmålet om vern av Vefsna må vi ta utgangspunkt i Stortingets tidligere forutsetninger. Ved suppleringen av verneplanen i 2005 sluttet stortingsflertallet seg til proposisjonsteksten, der det het at det vil «uansett ikke være aktuelt for regjeringen å åpne for noen omfattende kraftutbygging i Vefsna». Videre vedtok Stortinget i 2007 at Vefsna skulle inngå som et nasjonalt laksevassdrag. I de nasjonale laksevassdragene kan det ikke gis tillatelse til inngrep som kan være av nevneverdig negativ betydning for laksefisk.

Jeg kan ikke gi tilslutning til forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti om kun å verne strekningen nedstrøms Trofors. Ut fra tankegangen om et helhetlig vassdragsvern bør hele vassdraget vernes. Dessuten lar det seg ikke gjennomføre å verne de nedre deler for å legge til rette for overføring av de øvre deler uten at vernet vil bli påvirket av overføringa. Vern av de nedre deler av Tovdalsvassdraget fullfører prosessen fra tidligere verneplaner der de øvre delene ble vernet. Dermed blir et betydelig sørlandsvassdrag, med store naturkvaliteter og få tekniske inngrep, omfattet av verneplanen.

Jeg har ikke foreslått vern av Øystese, og registrerer at det heller ikke er flertall for å vedta et slikt vern her i dag. Det har ikke kommet fram særlige verneverdier i dette vassdraget som ikke er dekket i Verneplan for vassdrag. Naturkvalitetene i Øystese mener jeg best kan vurderes gjennom konsesjonsbehandling av aktuelle utbyggingsprosjekter.

Jeg har vanskelig for å se at forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre om å verne de øvre deler har noe særskilt for seg ut fra en vernemessig betraktning. De øvre deler skiller seg ikke ut på noen spesiell måte i dette vassdraget. I den faglige beskrivelsen av Øystese framheves nettopp sammenhengen «fra fjord til fjell» som en verdi i seg selv. Da gir det begrenset mening å verne en del av nettopp denne sammenhengen og denne helheten som dette mindretallet går inn for. Verneverdiene som Øystese representerer, ivaretas også av vassdrag andre steder på Vestlandet.

Jeg er godt kjent med lokale myndigheters syn på vernet i de vassdrag vi nå har lagt fram forslag om. Jeg er også opptatt av lokaldemokratiet og av det lokale selvstyret. Lokal verdiskaping og lokale myndigheters synspunkter vil være tungtveiende hensyn ved en eventuell senere konsesjonsbehandling av prosjekter i Øystese.

Når det gjelder Langvella, kan vi alle være enige om de naturkvaliteter som ligger i dette vassdraget, selv om det bare er et mindre avsnitt av et vassdrag. Når komiteen nå går inn for å ta Langvella inn i verneplanen, er det en måte å få vernet på plass på uten å måtte nytte eget lovverk senere. Noen utbygging av dette sidevassdraget ville uansett vært lite aktuelt.

Klimautfordringene vil i åra framover stille oss overfor krav om mer utbygging av fornybar energi. Som navnet på proposisjonen sier, har vi nå gjort ferdig den avsluttende suppleringen av verneplanen. Heretter må vi derfor være meget varsomme med å redusere dette potensialet ytterligere gjennom vassdragsvern uten at det skulle foreligge særskilte kvaliteter som mangler i verneplanen.

Så har vi et stort skadepotensial for fjellskred fra området Stampa ned mot Aurlandsfjorden. Her er det etter mitt syn riktig å åpne for konsesjonsbehandling av det kombinerte skredsikrings- og vannkraftprosjektet. Jeg er glad for at komiteen mener det samme.

For vassdragsvernet er de vedtak som i dag fattes, sluttsteinen i en prosess som har pågått i mer enn 35 år. Vi kan være stolte av den samlede verneplanen som nå er slutført. Oppgavene framover blir å forvalte vassdragene slik at verneverdiene ivaretas, samtidig som det legges til rette for virksomhet lokalt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torbjørn Andersen (FrP) [13:55:28]: Det var interessant å høre statsrådens innlegg, der han gjentar at vern skal gjennomføres i tett dialog med de berørte kommunene, og at statsråden er opptatt av lokaldemokratiets synspunkter i denne saken. Det faller godt sammen med det som jeg var inne på i mitt innlegg, nemlig at avstanden mellom festtaler og virkelig, politisk handling er stor.

Det er jo slik at her gjennomføres det nå et vern som det er stor motstand mot i de fire mest berørte kommunene. Når de har bedt om en konsekvensutredning – og hvis statsråden skal leve opp til sine fagre ord om respekt for lokaldemokratiet – hvorfor i all verden har det vært så vanskelig å gi disse kommunene tid til å gjennomføre en konsekvensutredning, som kanskje kunne gitt et bedre grunnlag før Vefsna vernes? Hvorfor har dette vært så vanskelig for statsråden?

Statsråd Terje Riis-Johansen [13:56:30]: Dette handler om en balansegang. Det handler om en balansegang mellom det å sikre verneverdier i Norge – også i forbindelse med vassdragsutbygginger – og behovet for i disse sakene å få fram ny energi. Det er ikke noe enten-eller-svar på det, selv om det kan virke som om Fremskrittspartiet er relativt langt fra å ta inn over seg at det er to sider i disse spørsmålene.

Når det gjelder innholdet i Vefsna-saken og behovet, eventuelt, for konsekvensutredninger, er det jo ikke slik at dette vedtaket er tatt ut av det store intet. Det har vært prosesser rundt det, og ja, motstanden lokalt er betydelig. Det er det ingen grunn til å legge skjul på. Det er heller ingen grunn til å legge skjul på at i dette spørsmålet blir behovet for nasjonale beslutninger knyttet til å ivareta nasjonale behov for vern satt opp imot lokale ønsker konkret knyttet til næringsutvikling. Det handler ikke om mangel på prosess i denne saken; det handler om at det er noen ulike behov som skal balanseres.

Ivar Kristiansen (H) [13:57:49]: Hele denne saken handler om mangel på prosess. Det handler om mangel på å lytte til råd fra sitt eget fagorgan, NVE, om konsekvensutredning. Det handler om mangel på å være i dialog med de berørte kommuner.

Alle de fire berørte kommunene har fattet et vedtak som er krystallklart, der man ikke ber om fem øre i almisser fra storsamfunnet. Man har ikke bedt om fem øre

i overføring. Det man ber om, er at man får lov til å drive næringsvirksomhet i denne delen av landet. Samtidig som Regjeringen kan toe sine hender og kjøpe utslippskvoter i utlandet, ber man om å få lov til å unngå ytterligere fraflytting. Man ber om å unngå skogvern, landskapsvern, som radikalt rammer Helgelandsregionen. Man ber om å få slippe flere nasjonalparkområder i denne regionen.

Har ikke rød-grønne Grane kommunestyre rett når man kaller hele prosessen et politisk spill?

Statsråd Terje Riis-Johansen [13:58:50]: Det siste er jeg helt uenig i. Jeg synes faktisk det nesten er utidig av representanten å bruke den inngangen til en så stor sak som Stortinget nå har hatt en prosess på, og som det blir fattet en beslutning i i dag. Dette handler ikke om politisk spill; dette handler om en beslutning i forhold til vern av vassdrag i Norge. Jeg synes også representanten Kristiansen sterkt blander kortene når han starter sin replikk med å snakke om konsekvensutredning – og så går til realitetene i saken.

Jeg erkjenner fullt og helt at dette er en komplisert sak i forhold til lokale interesser, i forhold til næringsutvikling, i forhold til ønskene lokalt om å bruke disse områdene på en annen måte enn det som storsamfunnet nå ønsker. Men det er ikke et spørsmål om konsekvensutredning; det er et spørsmål om realitetene i saken. Og det må jeg og andre være oppreist på, at vi her fatter et vedtak som det ikke er lokal oppslutning om i disse områdene. Det er en utfordring, samtidig som en har sagt i forhold til verneprosesser, at en i noen saker tar et ansvar som handler om den nasjonale inngangen på spørsmålene.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [14:00:11]: Jeg vil rette statsrådets oppmerksomhet mot Øystesevassdraget. I flertallsmerknadene fra Regjeringen sies det at lokalt standpunkt skal vektlegges i det videre arbeidet, og at det hvis utbygging skjer, skal være en skånsom utbygging. I praksis vil vel det si at man kommer til å lande på en konklusjon lik den Venstre og Kristelig Folkeparti går inn for i innstillingen. Det er vanskelig å se at det i praksis er mulig å gjøre så mye annet. Men her er det snakk om teori og praksis – og i dag vedtar vi en viktig vernesak.

Er statsråden enig i at det kan se ut til at det praktiske, ut fra disse merknadene, vil innebære en slik tolkning?

Statsråd Terje Riis-Johansen [14:01:07]: Jeg tror vi skal la konsesjonsprosessene gå sin gang i forhold til Øystesevassdraget. Men det er helt riktig, som representanten Holten Hjemdal sier, at Stortinget i dag vektlegger sterkt nettopp de hensynene som her blir tatt opp. Jeg skal ikke tolke eller utdype dette i debatten her i dag. Jeg synes de merknadene er tydelige og klare i forhold til de hensyn som representanten tar opp, og de vil selvsagt danne grunnlaget for de prosessene som går i forhold til konkrete konsesjonssøknader i dette vassdraget.

Gunnar Kvasheim (V) [14:01:47]: Jeg har lyst til å starte med å gratulere statsråden. I historien vil det bli stående at han fikk æren for å legge fram saken som førte

til vern av Vefsna. I forbindelse med Vefsna åpnes det for utbygging utover 1 MW. Det har vært et liknende tilfelle knyttet til Bjerkreimvassdraget som ble vernet i forrige periode, der en satte en øvre grense på 3 MW. En slik åpning utover 1 MW ble kraftig kritisert av Arbeiderpartiet og SV forrige gang det ble gjort. Nå registrerer jeg at dagens regjering fremmer dette uten en øvre grense.

Det er sterke krefter som ønsker å åpne for utbygging i vernede vassdrag. Jeg ber om at statsråden bekrefter at den tilpasning som en foretar i Vefsna, for det første ikke skal føre til konfliktfylt utbygging i det vassdraget, og for det andre ikke er en åpning for at det kan bli en utbygging i vernede vassdrag, og at de vernebetingelsene som er knyttet til de enkelte vassdragene, står fast.

Statsråd Terje Riis-Johansen [14:02:49]: Jeg kan bekrefte at det som ligger her i forhold til mindre utbygginger, ikke på noen som helst måte skal torpedere, undergrave eller true vernet av Vefsna, som er jo et tydelig og klart vedtak som blir fattet i dag. Samtidig mener jeg at det vedtaket som også fattes om mulighetene for noe aktivitet, er viktig – fordi en del av det å få gode verneprosesser er også å sørge for at en verner tilstrekkelig slik at vernet faktisk har den verdien det skal ha, samtidig som en åpner for en akseptabel aktivitet i den grad det er forsvarlig. De konkrete prosjektene skal så bli vurdert i forhold til det. Det skal ikke true det som er intensjonen bak vernet, men man skal samtidig se på de mulighetene som er for næringsaktivitet knyttet til de deler av vassdraget hvor verneverdiene ikke blir truet.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [14:03:57]: En merker seg at statsråden forsøkte å kombinere ulike hensyn på en måte som ikke er helt troverdig. En satser på fornybar energi samtidig som en verner de vassdragene som faktisk er best egnet til å bygges ut, uten å få de store inngrepene eller ta de store kostnadene.

Statsråden understreket at vi ikke bør redusere fornybar-potensialet ytterligere. Det er jeg helt enig i. Vi vet at det er nær 400 vassdrag som allerede er vernet, en rekke flere vassdrag vil av økonomiske årsaker være uinteressante å kikke på. Når statsråden da gir inntrykk av at en fortsatt vil satse på fornybar energi og mener at øg mellomstor vannkraft kan være interessant, vil jeg spørre statsråden om han kan nevne ett eksempel på et vassdrag som er igjen som det kan være politisk interessant å se på utbygging av – uten at en med en gang får opp en ny vernekonflikt – og der inngrepene vil være mindre enn de ville ha vært i Vefsnavassdraget.

Statsråd Terje Riis-Johansen [14:04:58]: Når det gjelder de store vassdragene, er det vernet som gjøres i dag, den siste beslutningen i denne sammenheng. De øvrige store vassdragene er enten vernet eller det har vært foretatt utbygging i dem. Det vi nå ser for oss, er mindre prosjekter. Jeg tror ikke jeg skal rangere dem i forhold til hva som er ønskelig, eventuelt realistisk. Vi ser at det er mange søknader om konsesjon for utbygging av mindre vassdrag. Jeg ønsker de søknadene velkommen, og vi har

økt saksbehandlingskapasiteten for å få prosessene gjennomført raskt. Jeg ønsker altså den type prosjekter velkommen, og jeg ønsker fornybar energi velkommen. Vi trenger det framover. Derfor er jeg i dag nettopp opptatt av det balanserte budskapet som går på at vi skal verne nok til å sikre de verneverdiene som skal sikres i Norge – men vi skal heller ikke verne mer enn det, fordi vi trenger den fornybare energien i forhold til klimautfordringene.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Torny Pedersen (A) [14:06:20]: Vern av Vefsna og deler av den har vært debattert i Stortinget i flere runder. Sist det var oppe til debatt, var under arbeidet med supplering av verneplanen gjennom St.prp. nr. 75 for 2003–2004 og Innst. S. nr. 116 for 2004–2005. Her ble hele nedbørsfeltet til Vefsna vurdert på nytt, da sidegrenen Svenningdalselva var tatt inn i verneplanen på et tidligere tidspunkt. Stor var gleden i fire kommuner langs elven da Stortinget, under behandlingen av verneplanen 18. februar 2005, mente man skulle avvente verneprosessen for å vurdere om det var mulig å gjennomføre en vannkraftutbygging som ikke skulle ramme naturverninteressene. Statkraft hadde startet et prosjekt – «Muligheter Helgeland» – allerede i 1998–1999, som kunne gi opp til 1,8 TWh med fokus på miljøvennlig kraft, på miljøvennlige premisser og med lokal og regional støtte, og som kunne gitt store verdier til både lokalmiljøet og -samfunnet.

Vi vet hva som skjedde i ettertid, og som endte opp med den rød-grønne Soria Moria-erklæringen, der tre partier ble enige om at Vefsnavassdraget skulle vernes, og at kommunene skulle få tildelt næringsfond. Denne avgjørelsen falt mange tungt for brystet, også meg, men slike ting skjer når tre ulike partier skal bli enige. Det heter å gi og ta, og samfunnet har nytt godt av gi og ta-metoden i fire år, så jeg stemmer med flertallet, da resultatet er bra! Det ligger mye spennende i innholdet i St.prp. nr. 53 når det gjelder framtiden for kommunene langs Vefsnavassdraget.

Alle her vet at det settes inn store ressurser for å gjøre dette nasjonale laksevassdraget fritt for gyro. Forhåndsutredningene er i gang, og det tas sikte på rotenonbehandling i 2010 og i 2011. Vefsna har store potensialer for lakseproduksjon, og det gjøres mye for å ta vare på laksestammene i regionen. Når vi vet at tapet på grunn av denne parasitten er på 50–60 mill. kr årlig, haster det med å få gjort jobben.

Det er også bra at man ved en eventuell vannkraftutbygging og konsesjonsbehandling kan fristilles fra tidligere forutsetninger om 1 MW som maksimal utbygging i vernede vassdrag, men selvfølgelig skal verneverdiene fortsatt tas vare på.

En ting til som jeg synes er spennende, er dette prøveprosjektet om helhetlig forvaltning rundt Vefsnavassdraget som skal starte umiddelbart, der de lokale og regionale kreftene skal være drivkraften. Kommunene har også fått et næringsfond på 150 mill. kr til sammen. Aldri før har det vært utbetalt en så stor sum til næringsfond. Det er bra, og det skulle bare mangle – det er ikke store beløpet satt opp mot det de eventuelt ville fått i faste inn-

tekter ved en kraftutbygging. Det som nå gjenstår å se, er hva dette fondet skal og kan brukes til. Det har vært sagt at dette fondet kan kommunene forvalte på en noe annen måte enn et vanlig fond, og jeg skulle gjerne hørt statsrådets tanker om det. Når trer det i kraft, og hvilke rammer legges for bruken? Er det frie tøyler, og kan det brukes som garanti f.eks. til å forskuttere idrettsanlegg som man vet vil få tippemidler? Det er viktig for kommunene å få dette på plass.

Så til slutt: Vi vet at verden trenger energi, og at klimautfordringene er vår tids største utfordring globalt. Kanskje vil man i framtiden se på vannkraftutbygging, og større vannkraftutbygginger, med andre øyne. Enhver utbygging i framtiden vil måtte være miljøvennlig, og «Muligheter Helgeland» kunne vist oss det. Vernepresset er stort på Helgeland, og flere av dem som bor der, er nå bekymret for livsgrunnlaget sitt.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [14:11:21]: Innlegget vi nettopp hørte, illustrerer at denne saken handler veldig mye om politisk spill. Det illustrerer også den handlingslammelsen som er i Regjeringen, for de motstridende interessene er ofte så store at en ender opp med å få gjort noen små vedtak, mens de store strategiene mangler.

Det som er bra i forhold til Vefsna-saken, er at det er en avsluttende verneplan. Det betyr at vi sannsynligvis kan ha en litt annen konstruktiv tilnærming til andre deler av norsk vassdragsnatur, både i forhold til hva en skal ta vare på, og i forhold til hvordan en skånsomt kan utnytte de energiresursene som er der. Fremskrittspartiet tror det er mulig å kombinere dette – godt håndverk for å ivareta miljøet samtidig som en utnytter energiresurser og andre naturverdier på en skånsom måte.

Det vi har vært vitne til nå, er og blir et politisk spill, for dette var et vedtak som ble gjort i forhandlingene til Soria Moria, ikke et vedtak som ble gjort etter konsekvensutredninger og grundig faglig arbeid. Dette er en seier til ett politisk parti, på tross av og på tvers av det som er det reelle ønsket i Stortinget – det fikk vi et eksempel på i siste innlegg – også fordi vi ser at stort sett alle som uttaler seg fra f.eks. Arbeiderpartiet på lokalplan, er for å kunne utnytte ressursene i Vefsna og imot vernet. Nå får mindretallet styre over flertallet på grunn av regjeringskonstellasjonen.

Hele prosessen vitner litt om at en verner etter innfallsmetoden. Vefsna er riktignok en sak der man hadde et innfall for fire år siden, og som enkelte partier har jobbet mye mer for. Når en ser på noen av de andre vassdragene som også ble tatt med i verneplanen, er det ganske tydelig å se. Når vi f.eks. leser komitéinnstillingen og regjeringspartienes merknad om Langvella, viser regjeringspartiene selv til at Direktoratet for naturforvaltning og NVE uttaler at vassdraget er et lite sidevassdrag som ikke oppfyller målsettingen om vern av helhetlige vassdrag. De sier videre at et mindre avsnitt av vassdraget bør sikres gjennom andre verneformer enn vassdragsvern, f.eks. gjennom planer etter plan- og bygningsloven, eller gjennom vern etter naturvernloven. Men allikevel er konklusjonen i det siste avsnittet at flertallet viser til sterkt lokalt engasje-

ment for vern av Langvella og ber om at Langvella tas inn i Verneplan for vassdrag.

Alle faglige argumenter som framføres av regjeringspartiene selv, går imot vernet. Men konklusjonen er at ja, men vi verner det likevel. Hvor er da den logiske sammenhengen når de samme regjeringspartiene viser til at det faktisk er faglige grunner for å verne Øystese, men går imot det? Det bare viser at det ikke er noen sammenheng mellom argumentene regjeringspartiene framfører og konklusjonene de drar. Nå er jeg for så vidt glad for at Øystese ikke vernes, men det er altså ikke noen faglig begrunnelse fra Regjeringen med hensyn til å verne Langvella heller. Det viser at innfallsmetoden er den som styrer.

I sitt innlegg snakket Terje Aasland om at vi må lytte til lokalbefolkningen og finne ut hva som er minst belastende for lokalsamfunnet. Derfor verner vi Vefsna, fordi det åpenbart oppfattes som minst belastende fra sentralmakten i Arbeiderpartiet. Men lokalmakten i Arbeiderpartiet ønsker utbygging, og finner det mindre belastende enn det vernet de nå påføres. Det føler jeg også at representanten Pedersen bekrefter i sitt innlegg. Det viser hvordan sentralmakten her overstyrer lokaldemokratiet, basert på litt feilaktige prinsipper, og ut ifra en idé om at det nå nesten ikke finnes uberørt natur igjen i Norge, og derfor må vi ta vare på Vefsna. Men for dem som reiser rundt i Norge, er det masse urørt natur. Det er masse natur som det er flott å ta seg rundt i som friluftsmenneske. Det er en masse områder som allerede er vernet. Vi snakker om nær 400, og det er i tillegg utrolig mange elver som aldri vil bli utbygd fordi det ikke er økonomisk interessant. Derfor burde en hatt en helt annen tilnærming til Vefsna og heller sørget for å se på hvordan det er mulig å utnytte energiresursene på en skånsom måte – spesielt når en ser hvordan regjeringspartiene argumenterer med tanke på klimaet. Til og med i denne innstillingen sier man at klimautfordringene er «den største utfordringen» vi har. Og så er altså konklusjonen etter et slikt resonnement at vi derfor bør verne flere vassdrag mot utbygging.

Vefsna, med en mulig kraftproduksjon på 1,5 TWh i prosjektet «Muligheter Helgeland», ville tilsvare et utslipp på ca. 2 millioner tonn CO₂, et utslipp som vi slipper ved at en kan produsere vannkraft istedenfor kullkraft. 2 millioner tonn – det sier altså Regjeringen nei til! Når en velger å prioritere på den måten, er det ikke troverdig når en sier at klimautfordringen er en av de største utfordringene mennesket står overfor. En finner ikke bedre kraftprosjekt enn «Muligheter Helgeland» med tanke på at det ikke blir nye inngrep i vernede områder, og at en ikke trenger å subsidiere med én øre. Faktisk er det veldig lønnsomt. Istedenfor blir det snakket om havvindmøller. Men jeg vet at Vefsna ville ha gitt 8 mill. kr i netto nåverdi. Havvindmøller med tilsvarende energiproduksjon ville ha krevd 1,5 milliarder kr i subsidier årlig. Det sier noe om hvilken galskap dette er.

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

Geir-Ketil Hansen (SV) [14:16:57]: Jeg har egentlig bedt om ordet for å forsøke å nyansere bildet lite grann når det gjelder Nordland, kraftutbygging og fornybar energi.

Vefsna ligger jo i Nordland, og det er kanskje grunn til å understreke at det er et fylke som har hatt den mest omfattende kraftutbyggingen i landet over tid. Etter utbyggingen av Saltfjellet-Svartisen er det også ett av de største vannkraftfylkene i landet, og det er et fylke som eksporterer kraft. Selv om man inkluderer industrien på Helgeland, er det overskudd av kraft i Nordland, og man er en bidragsyter.

Det meste er utbygd. Derfor er det en gledens dag at iallfall ett av de store vassdragene nå blir vernet. Jeg skal ikke si noe mer enn at det ble veldig godt beskrevet av både Inga Marte Thorkildsen og Gunnar Kvasheim her tidligere.

Det er jo ikke slutt på vannkraftutbygging i Nordland fordi om man nå verner Vefsna. Man har en omfattende utbygging av småkraft i fylket. I perioden 2005–2008 ble det søkt om 65 utbygginger. 52 av dem er blitt innvilget – altså 80 pst. av søknadene i Nordland. Vel 20 av dem er i Helgelandsregionen, Rana- og Vefsnregionen, så her pågår en utbygging av fornybar kraft kontinuerlig. Jeg sa vel 65 søknader, og det samme antallet er på gang framover i tid.

Dette er såpass omfattende at fylkeskommunen nå lager en fylkesdelplan for småkraftutbygging som vil bli behandlet i løpet av året, og som vil bidra til økt vannkraftproduksjon i Nordland. I tillegg er det omfattende planer for utbygging av vindkraft i fylket. I løpet av oktober måned vil man behandle en fylkesdelplan for vindkraft, hvor det ligger prosjekter i milliardklassen som venter på å komme i gang. Så planene for utbygging av fornybar energi i Nordland er omfattende og vil bli gjennomført i årene som kommer. At ett av de store vassdragene nå vil bli vernet, er derfor absolutt på sin plass.

Jeg vil til slutt understreke det som har vært sagt om den samlede vassdragsforvaltningen som det nå legges opp til rundt Vefsna. Det er veldig viktig at man kommer i gang med dette. At departementet sammen med fylkeskommunene og kommunene kommer i gang med den prosessen så snart som mulig, åpner nemlig for en differensiert forvaltning av hele vassdragsområdet, som jeg har store forventninger til.

Tord Lien (FrP) [14:20:20]: Jeg må si at jeg bad om ordet under representanten Thorkildsens innlegg, for når lokaldemokratiet i denne type spørsmål blir brukt mot oss, er det intet annet enn et gigantisk paradoks – og en provokasjon. Det er altså ikke slik at Fremskrittspartiet i dag fremmer forslag om utbygging av Langvella, Øystese eller Vefsna. Vi sier derimot nei til vern.

Jeg er kjent med at det er en betydelig uenighet lokalt når det gjelder Langvella, og at saken aldri har vært behandlet som sådan, men som del av en veldig stor fylkesdelplan. Jeg tror for så vidt heller ikke at Langvella er veldig aktuell for utbygging, uansett hva kommunestyret på Oppdal eller Stortinget måtte vedta om det.

Og så minner jeg om at Fremskrittspartiet under behandlingen av plan- og bygningsloven for et års tid siden

foreslo å styrke lokaldemokratiets rettigheter, ikke bare i spørsmålet om utbygging av nett, men også utbygging av kraft i egen kommune.

Og så polemiserer representanten Inga Marte Thorkildsen mot at kommunene ikke har vært interessert i å forhandle om de 150 mill. kr som de nå har fått. Da minner jeg om at indianerne på Manhattan solgte Manhattan til hvite kolonister for knapper og glansbilder. Når man blir tilbudt 150 mill. kr for noe som har en nåverdi på 4,5 milliarder kr, skjønner jeg godt at man lokalt blir litt sur for det og ikke er veldig innstilt på å forhandle. Det gjorde for så vidt indianerne på Manhattan for 250–300 år siden, men det er jo en annen sak.

Men så til naturkvaliteten i Vefsna: Den er høy. Dermed vil jeg på egne vegne si at det første prosjektet som ble lagt fram om Vefsna, var nok kanskje å ta litt hardt i. Men «Muligheter Helgeland» ivaretar laksen på en helt annen måte enn den første utbyggingen gjør. Det medfører ikke riktighet at temperaturøkning i Vefsna er en nødvendig konsekvens av utbyggingen av den øvre delen av vassdraget. Det kan enkelt unngås ved tekniske grep.

Og så er det lakseargumentet – nå har vi tatt ut momentet om at det vil bli temperaturøkning; det vil det ikke nødvendigvis bli. Jeg er glad for at representanten Pedersen ettertrykkelig slo fast at Inga Marte Thorkildsen tok feil da hun sa at man hadde begynt med gyrobehandling i Vefsnavassdraget. Det har man ikke! Hvis laksen er et viktig argument for vern av Vefsna, kunne man kanskje ha ventet med vernevedtaket til man hadde sett om gyrobehandlingen kunne settes i gang, og om den ble vellykket. Jeg er glad for klargjøringen fra representanten Pedersen om at man ikke har begynt med gyrobehandling, og man ikke har noen som helst forutsetning for å vite om man klarer å gyrobehandle et så stort vassdrag som Vefsnavassdraget.

Erling Sande (Sp) [14:23:32]: Når eg tek ordet, er det for å kommentere nokre av dei synspunkta som kom til uttrykk i representanten Andersen sitt innlegg tidlegare i debatten. Sjølv om dette var eit angrep på Senterpartiet sin distriktspolitikk i harde ordelag, var det nesten synd at ikkje det breie laget av distriktsbefolkninga fekk det med seg. Når det der var beskrive kva ein lever av i dei norske distrikta, og kva som skjer rundt omkring i distrikta, avslørte ein ei grunnleggjande kunnskapsløyse om forholda der. Eg trur dei færreste ville kunne kjenne seg igjen i den beskrivinga som representanten Andersen gav.

Det er nok et poeng at både Senterpartiet og Framstegspartiet kanskje er over snittet positive til utbygging av meir vasskraft. Senterpartiet er iallfall over snittet positivt til lokal forvaltning, utan at det fører til at vi i 100 pst. av sakene i denne salen følgjer opp dei lokale forslaga. Det er andre, heilskapelege omsyn som av og til gjer at vi ikkje kan gjere det.

Det som må bli kommentert, er korleis Framstegspartiet har skubba fram for seg omsynet til lokaldemokratiet som argument i denne saka, og det er svært lite truverdig. Det er faktisk ingen av partia i denne salen som til fulle følgjer dei lokale anbefalingane i denne saka – og, om vi ser vekk frå Vefsna-delen av saka, kanskje aller minst Fram-

stegspartiet. Då synest eg igjen ein skal bruke eigen politikk, eigne argument og reelle argument for å få gjennomslag for politikken sin, og ikkje bruke lokaldemokratiet som alibi. Ein burde i alle fall vere konsekvent.

Og så ein liten visitt til komitéleiarer, Kvasshheim, som seier at det ikkje finst nokre motsetningar mellom vern av natur og meir produksjon av fornybar energi. Det er eg ueinig i. Den konflikten er openberr. Den kjem til å bli synlegare i åra som kjem, og som politikarar blir det vår utfordring å finne dei rette balansepunkta i desse spørsmåla.

Gunn Karin Gjul (A) [14:26:16]: Jeg har lyst til å gi energi- og miljøkomiteen ros for jobben de har gjort med Verneplan for vassdrag, spesielt når det gjelder beslutningen om å ta inn Langvella i verneplanen. Her er vi altså i den unike situasjonen at miljøbevegelsen, lokale myndigheter og lokalbefolkningen har gått hånd i hånd for å få vernet et vassdrag. Et enstemmig kommunestyre i Oppdal bad allerede i 2005 om at Langvella ble tatt inn i verneplanen. Vi har et fylkestingsvedtak som også var enstemmig – et fylkesting som i ettertid aktivt har jobbet for vern i samarbeid med Naturvernforbundet. Det har riktignok vært ulike syn på om kvaliteten i vassdraget var såpass god at vassdraget burde inn i verneplanen.

Men her har jeg lyst til å peke på at sjøl om Direktoratet for naturforvaltning riktignok mente at vernet primært burde skje på annen måte, mente direktoratet også at det hadde store vernekvaliteter. Også de mente at det subsidiært var naturlig å innta det i Verneplan for vassdrag.

Fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelags side har man vært veldig tydelig på at over halvparten av naturområdet som er knyttet til Langvella, er urørt. Og er det noe som er viktig både nå og i framtida, er det å få vernet uberørt natur, for det begynner det å bli mindre og mindre igjen av. Dessuten inngår deler av Langvellidalen i ett av de europeiske villreinområdene, Knutshø. De naturkvalitetene som altså ligger i Langvellavassdraget – den graden av urørt natur som det representerer, og ikke minst dets betydning for leveforholdene for villrein – gjør at vi som representerer Arbeiderpartiet i Sør-Trøndelag, mener at betingelsene for et langsiktig vern er klart dokumentert.

Dette er altså ikke vern etter innfallsmetoden. Det er ikke slik at denne saken plutselig dukket opp i energi- og miljøkomiteen, og så fant komiteen at det var en god idé – vi verner Langvella. Nei, denne saken har et grundig og godt beslutningsgrunnlag, og det er en sak som har vært godt gjenomarbeidet på forhånd. Blant annet har DN hatt en grundig gjennomgang av den, fylkesmannen har hatt en gjennomgang av verneverdiene og kvaliteten i Langvellavassdraget, fylkestinget i Sør-Trøndelag har behandlet saken, og Oppdal kommune har behandlet den. Jeg er derfor glad for at flertallet i komiteen har lyttet til det sterke lokale engasjementet, for å ta vare på det lokalbefolkningen i Oppdal og fylkespolitikkerne mener er unik naturverdi.

Som gammelt medlem av energi- og miljøkomiteen vet jeg at det ikke er hverdagskost at lokalbefolkningen kommer og ber på sine knær om å få vernet et vassdrag.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11. (Votering, se side 3468)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget skal nå votere i sakene nr. 1–11.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 17/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/35/EF om ansvar for miljøskade (miljøansvarsdirektivet).

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:34 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Gundersen, Martin Engeset, Peter Skovholt Gitmark, Sonja Irene Sjøli og Torbjørn Røe Isaksen om å styrke grunneieres rettigheter til erstatning og i saksbehandlingen ved vern og ekspropriasjon – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:46 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Gjermund Hagesæter og Kåre Fostervold om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

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

- forslag nr. 1, fra Peter Skovholt Gitmark på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Tord Lien på vegne av Fremskrittspartiet.

Det voteres over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen, senest i statsbudsjettet for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner, eldre biler som etter hva departementet mener er mest formålstjenlig kan defineres innenfor en alder på 15–20 år.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 85 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.38.03)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2010 fremme forslag om en midlertidig økning av vrakpanten på de eldste og mest forurensende bilene.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Presidenten antar at Fremskrittspartiet ønsker å støtte forslaget subsidiært. – Det nikkes.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:49 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Peter Skovholt Gitmark om å etablere en ordning som fremmer en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene – bifalles ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 59 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.39.04)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Gunnar Gundersen satt fram et forslag på vegne av Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å tilpasse lov om motorferdsel i utmark slik at kommunene får økt myndighet – innenfor nasjonale retningslin-

jer – og der erfaringene fra forsøksprosjektet med økt lokalt selvstyre legges til grunn.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:63 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Jan Tore Sanner, Olemic Thommessen, Gunnar Gundersen, Ivar Kristiansen og Elisabeth Aspaker om tilpasninger i lov om motorferdsel i utmark som bidrar til å styrke det lokale selvstyret – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre ble innstillingen bifalt med 91 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.40.03)

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten har Jan-Henrik Fredriksen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at oljeomlastning med de krav petroleumsloven og forurensningsloven medfører, kan utøves i nasjonale laksefjorder.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:68 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Ketil Solvik-Olsen og Tord Lien om å tillate oljeomlastning av russisk olje og gassprodukter i Bøkfjorden ved Kirkenes – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble innstillingen bifalt med 72 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.40.59)

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten har Peter Skovholt Gitmark satt fram to forslag på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle rele-

vante underliggende etater forpliktet til å følge opp nasjonale klimapolitiske målsettinger vedtatt i klimaforliket.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal energi- og klimahandlingsplan for perioden frem mot 2020 basert på målsettingene i klimaforliket.»

Det voterer alternativt mellom disse to forslagene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:60 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Holten Hjemdal, Hans Olav Syversen og Ingebrigt S. Sørfonn om masterplan for reduksjon av nasjonale klimagassutslipp og oppfølging av klimaforliket – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 82 mot 27 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.42.00)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten har Peter Skovholt Gitmark satt fram et forslag på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av vårsesjonen 2009 fremme forslag til tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport. Ett av tiltakene bør være at fra 2011 skal alle nye busser i det offentlige kollektivnettet kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff. Det bør også fremmes krav om å kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for nye ferger, rutebåter og dieseldrevne tog. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:71 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Linda C. Hofstad Helleland, André Oktay Dahl og Øyvind Halleraker om tiltak for å redusere klimagassutslippene fra offentlig transport – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling

og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 82 mot 27 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.42.57)

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Under debatten har Peter Skovholt Gitmark satt fram et forslag på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest foreta en gjennomgang av norsk lovverk og foreslå endringer som bedre kan ivareta klimahensyn og bidra til å oppnå Stortingets mål om reduksjon i klimagassutslippene. Resultatet av en slik gjennomgang må legges fram snarest og senest i forbindelse med framlegging av Nasjonalbudsjettet for 2010.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:86 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Kvassheim, Trine Skei Grande, Borghild Tenden og Lars Sponheim om å klimavask norsk lovverk og administrative ordninger – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 82 mot 27 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.43.53)

Votering i sak nr. 10

Presidenten: Under debatten har Ketil Solvik-Olsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen inkludere småkraftverk i forhandlingene med Sverige om en felles ordning med grønne sertifikater.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:51 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Tord Lien og Torbjørn Andersen om å inkludere småkraftverk i et grønt sertifikatmarked – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling

og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 59 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.44.50)

Votering i sak nr. 11

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

- forslag nr. 1, fra Torbjørn Andersen på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
 - forslagene nr. 2–6, fra Torbjørn Andersen på vegne av Fremskrittspartiet
 - forslag nr. 7, fra Ivar Kristiansen på vegne av Høyre
 - forslag nr. 8, fra Line Henriette Holten Hjemdal på vegne av Kristelig Folkeparti og Venstre
- Det voteses først over forslag nr. 8, fra Kristelig Folkeparti og Venstre.
Forslaget lyder:

«Følgende vassdrag tas inn i Verneplan for vassdrag:

Objekt	Fylke	Vassdrag
052/3	Hordaland	Øystese ovenfor Fitjadalsvatnet
020/3	Aust-Agder/Vest-Agder	Tovdalsvassdraget nedenfor Heresfossfjorden
121/2	Sør-Trøndelag	Langvella
151/2	Nordland	Vefsna, utan Gluggvasselva, Fiskelauselva og Elsvasselva»

Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 96 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.45.43)

«Følgende vassdrag tas inn i Verneplan for vassdrag:

Objekt	Fylke	Vassdrag
052/3	Hordaland	Øystese ovenfor Fitjadalsvatnet
020/3	Aust-Agder/Vest-Agder	Tovdalsvassdraget nedenfor Heresfossfjorden
121/2	Sør-Trøndelag	Langvella»

Presidenten antar at Kristelig Folkeparti og Venstre nå ønsker å støtte forslaget subsidiært. – Det nikkes.

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 81 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.46.13)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 2–6, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Vefsna tas ikke inn i Verneplan for vassdrag.

Spørsmålet om vern av Vefsna avgjøres først etter at det er forelagt en konsekvensutredning av virkningene av både vern og en skånsom utbygging som «Muligheter Helgeland» skisserer.

Det gjennomføres en folkeavstemning om vern i de fire berørte kommunene Vefsn, Grane, Hattfjelldal og Hemnes etter at konsekvensutredningen foreligger.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Langvella tas ikke inn i Verneplan for vassdrag.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Tovdalsvassdraget i Aust-Agder nedenfor Heresfossfjorden tas ikke inn i Verneplan for vassdrag.»

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 7, fra Høyre. Forslaget lyder:

Forslag nr. 5 lyder:

«Det åpnes for en differensiert forvaltning av Tovdalsvassdraget, slik at småkraftverk med effekt inntil 3 MW kan konsesjonsbehandles i de deler av vassdraget som allerede er fysisk påvirket av eksisterende tekniske inngrep og der eksisterende tekniske inngrep klart må sies å svekke verneverdiene.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Dikeelva tas ikke inn i verneplanen som en del av vernet av Tovdalsvassdraget nedenfor Herefossfjorden.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 85 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.46.34)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i konsesjonsbehandlingen av kombinert skred-, flomsikrings- og vannkraftsbyggingssjunkt i Aurland kommune.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 72 mot 37 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.46.56)

Komiteen hadde innstilt:

I
Følgjande vassdrag vert tatt inn i Verneplan for vassdrag:

Objekt	Fylke	Vassdrag
020/3	Aust-Agder/Vest-Agder	Tovdalsvassdraget nedenfor Heresfossfjorden
151/2	Nordland	Vefsna, uten Gluggvasselva, Fiskelauselva og Elsvasselva
121/2	Sør-Trøndelag	Langvella

Voteringstavlene viste at det var avgitt 71 stemmer for og 37 stemmer mot komiteens innstilling.
(Voteringsutskrift kl. 14.47.24)

Odd Einar Dørum (V) (fra salen): President! Jeg skulle stemt for! Jeg fikk ikke stemt.

Presidenten: De riktige stemmetallene blir da 72 stemmer for og 37 stemmer mot komiteens innstilling. – Dermed er innstillingen vedtatt.

Videre var innstilt:

II

Stortinget samtykker i at det i regionalt planprosjekt innan samla vassforvaltning for Vefsna, vert opna for små vasskraftverk utan nærare avgrensingar i storleiken på installert effekt dersom desse ikkje på nokon måte er i strid med verneverdiane.

III

Stortinget samtykker i konsesjonshandsaming av kombinert skredsikrings- og vasskraftutbyggingsprosjekt i Aurland kommune. Saka vert lagt fram for Stortinget for avgjerd.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 12 [14:48:17]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.
Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordenens § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.49.