



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 19 · 21. november  
Sesjonen 2023–2024



## Møte tirsdag den 21. november 2023 kl. 10

President: Masud Ghara khani

Dagsorden (nr. 19):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur (Innst. 42 S (2023–2024), jf. Dokument 8:229 S (2022–2023))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen (Innst. 52 S (2023–2024), jf. Dokument 8:242 S (2022–2023))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge (Innst. 50 S (2023–2024), jf. Dokument 8:244 S (2022–2023))
4. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Dagfinn Henrik Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati og Terje Halleland om kjernekraftforskningscenter for miljøvennlig energi (Innst. 46 S (2023–2024), jf. Dokument 8:256 S (2022–2023))
5. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om forurensningsfri fotballglede (Innst. 44 S (2023–2024), jf. Dokument 8:265 S (2022–2023))
6. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ingvild Wetrhus Thorsvik og Sveinung Rotevatn om Oslofjorden og stans av forurensning fra spyling av fritidsbåter (Innst. 45 S (2023–2024), jf. Dokument 8:266 S (2022–2023))
7. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i klimaloven (klimamålet for 2030) (Innst. 38 L (2023–2024), jf. Prop. 107 L (2022–2023))
8. Referat

**Presidenten [10:00:08]:** Representantene Tellef Inge Mørland, Gro-Anita Mykjåland, Sverre Myrli, Une Bastholm, Per Martin Sandtrøen og Bård Ludvig Thorheim, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Statsråd Cecilie Myrseth overbrakte 1 kgl. proposisjon (Se under Referat).

Sak nr. 1 [10:00:48]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur (Innst. 42 S (2023–2024), jf. Dokument 8:229 S (2022–2023))*

**Presidenten [10:01:10]:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

**Jone Blikra (A) [10:01:43]** (ordfører for saken): Vi har alle en forpliktelse til og et ansvar for å redusere klimagassutslippene på alle områder, og det må ligge til grunn for den politikken som vedtas, og som gjennomføres. Den maritime sektoren står overfor en betydelig utfordring på dette området: Utslippene må ned samtidig som transportbehovet øker. Norge har heldigvis et sterkt teknologi- og kompetansemiljø innen sjøfart. Bare utviklingen knyttet til nærskipfart og offshore-flåten viser at krav fra myndighetene kombinert med innovasjon, en innovativ bransje, gjør det mulig å ta store skritt framover mot nullutslipp.

Ved stadig mer bruk av elektriske fartøy og kjøretøy er det helt nødvendig å se på løsninger som gjør at den elektriske kraften blir brukt mest mulig effektivt og gjøres tilgjengelig for flest mulig. Det er hensiktsmessig og ønskelig at ladeinfrastruktur som i utgangspunktet er reservert for én type brukere, gjøres tilgjengelig for flere. Ett eksempel er å gjøre ladeinfrastruktur for ferje og andre fartøy tilgjengelig for flere brukere. Denne problemstillingen har selvfølgelig en praktisk side, men også en regulatorisk side. Det er ikke uvanlig at nye løsninger og en innovativ tanke støter på formelle utfordringer. Disse utfordringene er godt besvart og beskrevet i statsrådets svar.

Et stort flertall i komiteen er godt fornøyd med det arbeidet som er gjort fra statsrådets side, ikke minst når det gjelder å forankre svaret i de respektive departementene som jobber med disse problemstillingene. Jeg vil takke for samarbeidet og en stor entusiasme på tvers av partilinjene i komiteen.

**Olve Grotle (H) [10:03:48]:** Representantforslaget gjeld den maritime ladeinfrastrukturen, og under komitébehandlingen er det av fleire representantar slått fast at den maritime sektoren står overfor ei vesentleg utfordring med å redusere klimagassutsleppa framover. Det er vidare understreka at ei elektrifisering saman med god og effektiv tilgang til landstraum vil vere av dei tiltaka som i vesentleg grad kan bidra til å nå målet om å halvere utsleppa frå skipsfarten innan 2030.

Eg sluttar meg til dette og vil gjerne illustrere kor nødvendig det er å få på plass ein tenleg infrastruktur, og at dette vil vere ein føresetnad for å kunne setje krav om nullutslepp. Eg vil difor gjerne ta eit eksempel frå havbruksnæringa vår: I vinter fekk Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utarbeide eit krav til låg- og nullutslepp for servicefartøy i havbruksnæringa. Oppdraget blei gjeve av Klima- og miljødepartementet i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet. Oppdraget var gjennomført i juni i år, og det er gjeve fleire tilrådingar. Kort sagt føreslår Sjøfartsdirektoratet at det i denne omgang berre er mogleg å setje krav om nullutslepp for fartøy med lengde under 24 meter. Bakgrunnen for dette er at desse fartøya utfører operasjonar og har eit driftsmønster som gjer det realistisk å nytte batteriteknologi for å oppfylle kravet. Etter dette føreslår Sjøfartsdirektoratet ei opptrappingsordning, der første kravet om nullutslepp blir sett til fartøy under 15 meter 1. januar 2025. Samtidig går Sjøfartsdirektoratet også inn på noko av det som vil vere den største hindringa for elektrifisering av havbruksnæringa, og det blir slått fast at manglande infrastruktur for å støtte opp under bruk av nullutsleppsløysing utgjør ei hindring for bruk av nullutsleppsløysingar i havbruksnæringa.

Sjøfartsdirektoratet understrekar vidare at dei føreslåtte krava til nullutslepp for servicefartøy i havbruksnæringa vil måtte vere avhengige av nødvendig infrastruktur for å kunne støtte opp under bruken av nullutsleppsteknologi. Sjøfartsdirektoratet har vidare lagt til grunn ein føresetnad om at nødvendig infrastruktur lèt seg byggje ut før krava om nullutslepp kan bli realiserte.

Arbeidet til Sjøfartsdirektoratet illustrerer altså på ein god måte kor viktig det er at infrastruktur kjem på plass, og at dette er ein føresetnad for å kunne stille bindande krav til næringa. Difor er det viktig at vi no legg til rette for at også andre kan nytte seg av den infrastrukturu-

ren som er lagd opp til ferjer og etter kvart hurtigbåtar. Det vil ta oss mykje raskare til målet om nullutslepp for maritime næringar.

Eg tek opp mindretalsforslaga i innstillinga.

**Presidenten [10:06:34]:** Representanten Olve Grotle har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Mona Fagerås (SV) [10:06:52]:** Transportsektoren står for om lag en tredjedel av alle klimagassutsleppene i Norge, og disse skal halveres innen 2030. Vi trenger å få fart på det grønne skiftet med utslippskutt og avkarbonisering av Norge. Skal vi få dette til, trenger vi en radikal endring i alle deler av transportsektoren, også sjøfarten.

Infrastruktur med ladeanlegg vil i denne sammenhengen bli svært viktig. Utvikling av klimavennlig teknologi og innfasing av dette for å skape grønn omstilling i næringslivet krever samhandling i en grønn verdikjede. Vi i SV mener at det er kommunen som har havnemyndighet, som skal regulere areal og godkjenne tiltak i havnen.

Ladeanlegg må anses som et nødvendig teknisk anlegg på parkeringsplasser, havner og kaianlegg. Vi er nødt til å se på fleksibel sambruk av infrastruktur i havnene, som vil kunne gi en kostnadseffektiv drift og god utnyttning av tilgjengelig energi for flere næringer. Ladeanlegg for ferge og annen kollektivtrafikk må kunne utnyttes av flere brukere i havnen, og ved tilskudd til etablering må det settes betingelser for dette.

Det er Kystverket som har ansvar for farledstiltak, og som bør få et tydeligere ansvar for å medvirke til tilrettelegging av nødvendig infrastruktur for utslippsfrie havner og farleder. Tilskudd til etablering av ladeanlegg og annen infrastruktur i havnene må styrkes og tilpasses det faktiske behovet. Nå er det stort press i en kritisk utbyggingsfase, og det er viktig at flere aktører kommer i gang, hvis klimamålene skal nås. Det ligger et stort potensial i å samhandle og sambruke, og tilskudd må ikke baseres kun på antall kilowattimer kapasitet på ladeanlegg. Like viktig er det at flere små strømbbrukere har en jevn og balansert bruk av ladeanlegg ut fra kapasiteten på strømmettet for det aktuelle området.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [10:09:22]:** Å nå nullutsleppsmåla våre og å lukkast med overgangen frå eit fossilt samfunn til eit klimaberekraftig nullutsleppssamfunn er eit stort puslespel der veldig mange bitar må leggjast på kort tid. Nokre av bitane er allereie lagde, slik som elbilpolitikken. Nokre av bitane veit vi enno ikkje heilt korleis ser ut, for vi har ikkje funne dei enno. Men nokre bitar har vi, det står berre att å leggje dei. Det temaet som vi tek opp i dag, er ein slik puslespelbit i det grønne skiftet, nemleg å få på plass den maritime ladeinfrastrukturen som gjer det mogleg i stor stil å rulle ut den

generasjonen av fartøy med låg- og nullutslepp som no er på full fart inn i nær sagt alle segment av båtflåten.

Dette er viktig for at vi skal nå klimamåla våre, både mot 2030 og 2050. Det er også viktig fordi det gjev høve til ny næringsutvikling. Norsk næringsliv på kysten er langt framme på maritim nullutsleppsteknologi. Eg er så heldig å vere frå ein valkrins der det finst bedrifter som Brødrene Aa i Gloppen, Evoy i Florø og andre som er i front, så teknologien kan vi drive fram og utvikle til glede for heile verda. Det er også klart at lagar vi god maritim infrastruktur for framtida, gjev det òg ei moglegheit til betre samferdsel, betre samfunnstryggleik og eit robust og trygt samferdselsnett i framtida.

Framlegga som ligg i dette representantforslaget, er eg og Venstre med på. Eg vil likevel nytte høvet å gje ein spesiell honnør til representanten Liv Kari Eskeland for det arbeidet ho har gjort med dette framlegget. Eg og Venstre er glade for at det faktisk er fleirtal, iallfall i komiteen, for to viktige framlegg, nemleg å krevje at vi no må få fortgang i korleis infrastruktur på land for fartøy kan gjerast tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport, slik at vi sambrukar teknologi og infrastruktur mest mogleg, og om korleis vi kan stille krav om at dette blir ein standard i offentlege anbod i framtida.

Venstre er også med på ei rad andre framlegg her, som bl.a. handlar om at vi må gjere det lettare for kommunane og setje kommunane betre i stand til å kunne ta den samfunnsutviklarolla og koordineringsrolla dei må ha i lokalsamfunna sine for å få denne infrastrukturen på plass. Desse framlegga er det dessverre ikkje fleirtal for, men eg er likevel glad for at regjeringa seier at dei jobbar med dei, og eg kan lova at Venstre og andre parti bak forslaga kjem til å fortsetje å presse på fram til dette er i mål.

**Statsråd Cecilie Myrseth [10:12:39]:** Regjeringen ønsker å halvere utslippene fra skipsfarten innen 2030. Da må omstillingstakten øke kraftig. Land- og ladestrøm er en viktig brikke i omstillingen av skipsfarten, og Enova har bidratt til etableringen av et fungerende marked for landstrøm. Samtidig jobbes det videre for å få introdusert hydrogen og ammoniakk som alternative drivstoffer for skipsfarten. Enova utvikler nå et nytt programtilbud for elektrifisering av maritim transport og overgangen til nullutslipp, der de også ser på behovet for infrastruktur for lading.

Regjeringen støtter forslaget om å se nærmere på hvordan, og på hvilken måte, ladeinfrastruktur for både ferger og andre fartøy kan gjøres tilgjengelig for flere brukere. Så er det slik at et krav i kommende offentlige anbud om at elinfrastrukturen for ferger og hurtigbåter skal gjøres tilgjengelig for andre brukere, kan være kostbart. Det er stor variasjon mellom kaier og kaianlegg i

landet, og i noen tilfeller vil det være fysisk umulig å oppnå et krav om utvidet tilgang. Ofte vil det være bedre og billigere å etablere lademuligheter utenfor ferge- og kaiområdet. Hurtigbåtkaier er eksempelvis sjelden tilrettelagt for biltrafikk, og lading av lastebiler på slike kaier vil kreve store investeringer og gå ut over trafikk-sikkerheten. Et krav om utvidet tilgang til ladeinfrastruktur kan også føre til at nye anbudsprosesser blir mer kompliserte, og med det forsinke innføringen av ferger og hurtigbåter med nullutslipp.

Regjeringen mener derfor at fordeler og ulemper som følger av et eventuelt krav i offentlige anbud, må utredes grundig. Et eventuelt krav kan neppe være absolutt, og utforming og unntaksmuligheter må vurderes nærmere.

En bedre løsning enn å stille absolutte krav, som et komitéflertall legger opp til i sitt forslag til vedtak II, vil være at det i arbeidet med nye offentlige anbud blir vurdert om, og i tilfelle hvordan, elinfrastrukturen kan tilgjengeliggjøres for andre brukere, og at det deretter eventuelt settes krav til slik tilgang i aktuelle anbud.

Jeg ser fram til samarbeidet med komiteen framover, særlig når det gjelder grønn skipsfart og ikke minst infrastruktur.

**Presidenten [10:15:01]:** Det blir replikkordskifte.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:15:18]:** Eg er glad for at statsråden ser positivt på forslaga, men synest ikkje statsråden at ho i innlegget sitt problematiserte meir enn ho såg moglegheitene? Problem knytt til hurtigbåtar og tungbiltrafikk og det å sjå på samanhengen der vart teke opp, men det kan jo vera at òg fritidsbåtar skal få tilgang til ladeinfrastruktur viss hurtigbåtar vert elektrifiserte.

**Statsråd Cecilie Myrseth [10:15:51]:** Regjeringen jobber mye med disse spørsmålene. Vi er også opptatt av å få på plass infrastruktur. Men det er også min jobb som statsråd å komme med utfordringer og konsekvenser når man kommer med forslag eller fatter vedtak. Det er det viktig for meg å legge fram for komiteen. Jeg ønsker alle initiativ og ikke minst alt samarbeid på dette viktige feltet velkommen.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:16:19]:** Eg opplevde vel at det var problematisering det vart fokusert mest på i innlegget til statsråden. Eg skulle ønskje at ein i større grad opna opp og såg moglegheitene. Det som er vesentleg, er at me får inn ein tredjepart, altså kommersielle aktørar som kan leggja til rette for å tilby fleire straumen. Ser statsråden at det er ei god løysing?

**Statsråd Cecilie Myrseth [10:16:52]:** Jeg er ikke helt enig i at det bare var problematisering i innlegget mitt.

Jeg viste også til arbeid som er blitt satt i gang. Som representanten er klar over, involverer også mye av dette arbeidet flere departementer, og det tilhører da flere statsråders konstitusjonelle ansvarsområde. Jeg kan i hvert fall garantere representanten at vi jobber vidare med disse spørsmålene framover, og så vil jeg nøye meg med å si det i dag, på min første tur til Stortinget som statsråd.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:17:22]:** Me set veldig stor pris på at statsråden har kome inn hit, og eg er veldig glad for at det vart gjeve eit så breitt svar i tilsvaret. Spørsmålet mitt var likevel: Ser statsråden at det no vil vore fornuftig å sleppa til kommersielle leverandørar når det gjeld både ferje og hurtiglading, for at ein skal kunne tilby det til fleire?

**Statsråd Cecilie Myrseth [10:17:45]:** Jeg er ikke så opptatt av det akkurat nå. Det jeg er opptatt av, er at vi skal jobbe vidare med å få på plass nullutslippsløsningar, og at vi skal ha god infrastruktur for å få til det grønne skiftet, som er mulig. Da er infrastrukturen i havnene veldig viktig.

**Mona Fagerås (SV) [10:18:18]:** Jeg ønsker å gratulere ministeren med statsrådsposten.

Jeg har vært så heldig å få besøke båten «Angelsen Senior», som har tilholdssted i Flakstad i Lofoten. Det er noe så unikt som en batteridrevet sjark. Støtteordningen for elektrifisering av sjøtransport og klimasatsing i industrien er slik at det kun gir uttelling i store anlegg. Støtteordning for batterifartøy er stoppet. Pengene er visstnok brukt opp. Jeg tenker at dette burde være positive signaler, for imens øker dieselforbruket og klimagassutslippene i norsk sjøfart. Det har blitt sagt at en oppgradert ordning skal komme, men den har ikke kommet.

Kan ministeren si noe om når den skal komme, og er dette noe hun vil engasjere seg spesielt i?

**Statsråd Cecilie Myrseth [10:19:14]:** Jeg er svært opptatt av at vi skal få på plass gode ordninger og løsninger for å sikre en grønn skipsfart framover – det gjelder også fiskeflåten. Jeg kan ikke per dags dato gi representanten et svar på når den ordningen kommer, men det kan jeg sjekke opp.

**Presidenten [10:19:34]:** Replikordskiftet er omme.

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

**Ove Trellevik (H) [10:19:54]:** Det er kjekt at fiskeriministeren er i salen i dag. Det set eg veldig stor pris på.

Fiskeflåten har som mål å redusera klimagassutslippa frå fiskeflåten med minst 40 pst. innan 2030, målt opp mot utsleppa i 2005. Det er gjennomført ei teknisk

kartlegging av moglege låg- og nullutslippsløysingar for fiskefartøy, men det er store utfordringar. Ei av utfordringane er at den samla flåten består av svært ulike fartøytypar i ulike storleikar og med svært ulikt operasjonsmønster. Det er kystfiske med garn, snøre og not, det er botntrål, pelagisk trål og notfiske, og det er havfiske med autoline.

Overgangen til låg- og nullutslippsteknologi krev nye teknologiske løysingar, men det krev også ei fiskeriforvaltning som vert utforma med tanke på å redusera utslepp av klimagassar. Ladbare hybridløysingar med batteri, LNG og biodrivstoff har vorte vurderte med omsyn til miljøeffekt for dei ulike fartøytypane. Erfaringane så langt tyder på at både batteri, hybridisering og bruk av biodiesel er eigna og gjev god miljøeffekt for dei fire fartøytypane, både for nybygg og for eksisterande fartøy der ombygging er eit alternativ. Det er også aktuelt med meir operasjonelle tiltak, som tiltak for eksempelvis meir omfattande endringar med tanke på energistyring i forbindelse med både fiskeri- og seglingsmønster.

Uansett er det landstraum som er nøkkelen til å få ned klimagassutsleppa. Ved landligge må fartøya som ikkje er drivne på nullutslippsdrivstoff, kunna bruka landstraum, òg til eventuell lading av batteri. Dette tilbodet er det som gjev raskast gevinst. Fartøya ligg på landstraum i heimhamn og har moglegheiter til å nytta landstraum i utehamner allereie i dag, dersom det vert gjort tilgjengeleg.

På vinteren, t.d. under lofotfisket, er det hundrevis av fartøy som produserer sin eigen energi ved bruk av dieselgeneratorar. I desse dagar går det føre seg eit stort fiske etter norsk vårgytande sild i fjordane i Nord-Noreg. Dei nyttar også eigne generatorar.

Men det finst lyspunkt: For ei tid tilbake fekk Holmøy Maritime på Sortland 2,8 mill. kr i støtte frå Enova til eit landstraumsprosjekt. Både selskapets eigne båtar og andre båtar kan nytta seg av dette landstraumstilbodet. Årleg får dette anlegget ca. 30 000 tonn fisk, og det er ei rekkje anløp av fiskebåtar. Vi treng betydeleg større satsing på slike fiskerimottak om vi skal nå klimamåla våre.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:23:03]:** Takk til saksordføraren og komiteen for god og smidig handsaming i saka og for at me fekk god tid til å gjera dette komitéarbeidet.

Forslaget tek opp i seg fleire forhold omkring ladeinfrastruktur, spesielt langs kysten, både kva gjeld maritim lading, og korleis me kan bruka den etablerte maritime ladeinfrastrukturen til å løysa andre utfordringar me opplever på landsida.

Eg er glad for at departementet ser at det kan vera gode framlegg som kjem frå opposisjonen. Sjølv om Arbeidar-

partiet og Senterpartiet synest å stå utanfor det gode selskap som gjer sine vedtak her i dag, har både statsråden og partia gjennom sine merknader anerkjent forslaga – det er jo noko. Me skulle sjølvsagt helst sett at fleire vart med på framlegget, som eit stort fleirtal no står bak.

Det første gjeld klargjering av retningslinjer for korleis ladeanlegg kan betraktast når det vert etablert på kaier og anlegg der det er behov for dette. Med eit fragmentert Kommune-Noreg der det er ymse kapasitet og kompetanse i kommunane for å ta stilling til søknader som kjem, er det behov for å gjera justeringar i dei forskriftene som gjeld. Statsråden har sjølv sagt at det er behov for å gå gjennom rundskriv som kommunane forhold seg til, og så lenge det vert gjort, treng me for så vidt ikkje å gjera noko vedtak i Stortinget. Men for dei aktørane som no vert sende på uendelege byråkratiske rundreiser fordi ein ikkje heilt veit kva krav som eigentleg gjeld, vil det vera både kostnads- og tidssparande for alle partar. Slik sett vil me få fortgang i prosessane, og kostnadene vert lågare for dei ferdige ladestasjonane.

Eg vil likevel løfta fram det som faktisk får fleirtal i dag. Ferjelading har lenge vore tilgjengeleg på fleire ferjekaier, og effekt og straum er lagt fram til ladepunkta på samfunnet og ferjepassasjerane sine kostnader, men til no er det berre ferja som har fått dra nytte av denne infrastrukturen. Den 26. juni 2023 la regjeringa fram «Plan for ladestasjonar for tunge kjøretøy langs riksvei». Denne legg opp til ei trinnvis utbygging – ingen langs kysten i første og andre fase. Ei anna utfordring som vart løfta fram i denne planen, var tilgang på nett og effekt for å få etablert ladepunkta.

Strukturen for lading av tungbil krev at utbygginga skjer nokolunde jamt utover dei mest trafikkerte trafikkårene. Nokre bilar går faste ruter, og det er relativt enkelt å få på plass depotlading, men for dei som har meir uregelmessig køyring, er ein avhengig av å vita om ein får lada, når ein skal gjera investeringar i tungbil med batteri.

Med dei forslaga me får fleirtal for i dag, vil me få mykje raskare tilgang til nett og kapasitet for å setja opp ein ladeinfrastruktur for tungbil langs kysten, og ikkje minst vil me sikra at samfunnets investeringar vert brukte og utnytta betre – eit reint kinderegg!

**Jone Blikra (A) [10:26:26]:** Som representanten Eskeland var inne på, ser man, når man leser merkna-dene, at det i stor grad er enighet om både hvor viktig dette er, hva man bør gjøre, og hva man bør prioritere. Så er det ofte sånn at man i opposisjon gjerne vil styre regjeringen noe mer enn dem som er i posisjon, vil, når det gjelder å vedta representantforslag, men det er viktig å understreke at vi i praksis er enige. Senterpartiet og Arbeiderpartiet ønsker jo ikke, og har aldri ønsket, å stå

utenfor noe godt selskap, så vi slutter oss til komiteens tilråding slik den foreligger her i dag.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:27:26]:** No går det jo an å seia at eg vart strålende glad og fornøgd!

Eg har lyst til å slå eit lite slag òg for potensialet for forretningsutvikling og innovasjon som kan vidareutviklast, basert på dei forslaga som no får eit samla storting bak seg. I dag er det i hovudsak reiarlaga og fylkeskommunane eller Statens vegvesen som eig ladeinfrastrukturen til ferjene. Me har om lag 130 samband, der målet er at alle innan få år skal elektrifiserast eller gå på hydrogen. Det betyr 220 ladepunkt eller meir.

I Moss har dei no eit prosjekt under utvikling. Der tenkjer ein å bruka effekten som er lagt fram til ferja, for å lada større batteri når ferja ikkje brukar anlegget. Komiteen var nyleg på synfaring og fekk sjå korleis dei utvikla hamna for å lada både tungbilar og maritime fartøy. Lading av fritidsbåtar sto på ønskelista, og samarbeidet med kommersielle aktørar er avgjerande for å få dette på plass. Hjå desse er både kompetanse, kapasitet og kapital for å få inn ladeinfrastruktur på plass, og dei ser at dette kan løysast reint forretningsmessig. Her er nøkkelen å sjå både land- og sjøsida under eitt. Det er jo meir rasjonelt og hensiktsmessig når kompetansen på ladeinfrastruktur ikkje nødvendigvis må etablerast hos kvar fylkeskommune, hos kvart reiarlag eller hos Statens vegvesen, men kan utviklast hos kommersielle aktørar, der ein då òg vert sikra nødvendig konkurranse både på pris og gode løysingar. På den måten får me raskare rulla ut den elektriske infrastrukturen både på tungbilar og på maritime fartøy.

Ettersom tungbilar og maritim transport utgjer ein stor del av klimagassutsleppa, hastar det med å få opp infrastrukturen som skal til for å understøtta dette skiftet. Dette er ein føresetnad for å få til skiftet av energiberarar innanfor denne sektoren. Eg håpar me gjennom å opna opp slik me gjer no, greier å skapa teknologiutvikling som eignar seg til eksport og næringsutvikling her heime.

Vidare har me no brukt mange offentlege kroner til pilotering og testing opp mot den maritime ladeinfrastrukturen. No er tida komen for å profittera på at me har vore «frontrunner» på området, men då må me sleppa til dei kommersielle aktørane.

**Presidenten [10:29:52]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [10:29:57]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten*

*Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen* (Innst. 52 S (2023–2024), jf. Dokument 8:242 S (2022–2023))

**Presidenten [10:30:13]:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

**Jone Blikra (A) [10:30:45]** (ordfører for saken): Rørosbanen er en av de få sentrale jernbanestrekningene i Norge som fortsatt ikke er elektrifisert. Rørosbanen er viktig og vil fortsatt være viktig i den framtidige jernbanestrukturen i Norge. Ekstremværet Hans viste oss dette veldig konkret, der Rørosbanen ble helt avgjørende for å få den sentrale transportkorridoren nord–sør til å fungere.

SJ Nords initiativ for gjennomgående togruter på Rørosbanen har blitt en suksess. Det viser til fulle at banen har et enda større potensial om infrastrukturen fungerer og operatørene har tilgang til velfungerende og oppdaterte togsett.

Forsvarets behov for velfungerende infrastruktur og sikre transportløsninger blir viktigere når Forsvaret skal forsterkes de neste årene, for det vil medføre økt aktivitet og flere reisende i Østerdalen. Drift og vedlikehold av den eksisterende infrastrukturen er derfor også viktig ut fra et beredskapshensyn.

Komiteen er opptatt av at mangelen på tilstrekkelig oppdaterte og velfungerende togsett på Rørosbanen gir svakere utnyttelse av den eksisterende infrastrukturen enn det som er mulig.

Jeg vil takke komiteen for samarbeidet og viser til komiteens tilråding.

Jeg tar opp forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

**Presidenten [10:32:17]:** Representanten Jone Blikra har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Trond Helleland (H) [10:32:33]:** Det er først riktig å rette en takk til Fremskrittspartiet, som har fremmet dette representantforslaget om et forbedret tilbud på Rørosbanen. Når forslaget først er fremmet, er det gledelig å konstatere at dagen i dag blir en unison hyllest til Rørosbanen, og det er et sterkt ønske fra alle deler av komiteen – med litt ulik valør på forslagene – om å forbedre tilbudet.

Det er jo sånn at SJ Norge, som overtok Dovrebanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen, har vist en for-

billedlig evne til å sette kunden i fokus og være en offensiv togoperatør som ønsker å gi de reisende et bedre tilbud. Dette ser komiteen, og den slutter seg til det. Jeg er veldig glad for å kunne si at med det som foreligger her nå, bør det være mulig å få til en litt mer offensiv holdning når det gjelder Rørosbanen.

I disse dager er jo Rørosbanen mer i skuddet enn noen gang på grunn av den tragiske stengningen av Dovrebanen etter sammenrasingen av Randklev bru. Det er bra på én måte, for da får ruten mye godstrafikk over Rørosbanen, men passasjer tilbudet har jo blitt redusert. Når Dovrebanen gjenåpnes, vil det være viktig å gi Rørosbanen en «boost». Nye togsett med fjern-togstandard på Rørosbanen, og kanskje sammenhengende ruter til Trondheim, kan være det som trengs.

Jeg tar opp det forslaget Høyre er med på.

**Presidenten [10:34:33]:** Representanten Trond Helleland har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Geir Inge Lien (Sp) [10:34:48]:** Rørosbanen er ei viktig bane, og ein veldig viktig del av infrastrukturen i landet. Den er viktig av fleire årsaker. Beredskapsmessig er det ikkje tvil om at dette no kjem sterkt på bana. Som det har vorte sagt av fleire her, og som saksordføraren så flott framheva, ser vi at det er veldig bra at vi har ho no som vi såg ekstremværet Hans, som har herja og gjort at Dovrebanen ikkje lenger er fungerande. Då er det greitt og viktig å sjå viktigheita av å ha ei bane i drift.

Forsvaret har òg vorte nemnt. Det er utruleg viktig at det kan ha materiale som kan verte frakta, og då er det greitt å ha fleire alternativ. Når Dovrebanen kjem opp og gå, vert det viktig i beredskapssamanheng. Ikkje minst skal vi òg fortsetje å satse på Rørosbanen. Det viser seg at kapasiteten i banenettet kan vere sprengd til tider, og då er det greitt å ha moglegheitsrommet. Her er det to banner som kan utfylle kvarandre, og Rørosbanen vil bli viktig når det gjeld både persontrafikk og ikkje minst gods-trafikk i framtida. Då er det òg viktig å få eit velfungerande togmateriell og vogner som fungerer, noko som gjer at passasjerane føler seg heime og vil bruke tilbodet i langt større grad.

Så får vi sjå korleis vi greier å få til dette. For oss i Senterpartiet og Arbeidarpartiet er det viktig framover å sjå på moglegheitsrommet for å drive godt vedlikehald òg på bane. Dette med kryssingsspor vert viktig òg på Rørosbanen for å kunne få moglegheita til å setje inn meir gods og utnytte meir persontrafikk.

Dette er ei gledesdag, når vi kan fokusere på ei så viktig sak som Rørosbanen er. Ho betyr så mykje for landet vårt. Vi skal vere med på fortsetjinga, pushe på og gjere dei nødvendige tiltaka i framtida, noko som gjer at bana går ei lys framtid i møte. Ho er på sporet.



**Morten Stordalen (FrP) [10:37:19]:** La meg først takke komiteen for et godt samarbeid når vi i dag behandler et representantforslag fra Fremskrittspartiet. Forslaget handler om å kunne gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen, og at bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.

Rørosbanen er, som kjent, en av de få jernbanestrekningene som ikke er elektrifisert. På de strekningene som er elektrifisert, kan man benytte seg av det samme materiellet, men det er altså ikke tilfellet for Rørosbanen i dag. Togoperatører må derfor ha tilgang til oppdatert materiell som kan benyttes på denne banen. Det er viktig for SJ å kunne ha gjennomgående tog, noe som også Jernbanedirektoratet har støttet. For at SJ som operatør skal kunne levere på sitt oppdrag, er det avgjørende at de på lik linje med andre operatører får tilgang til gjennomgående tog. Dette vil være vesentlig for å kunne styrke tilbudet. Med det vil enda flere kunne nyttiggjøre seg tog som transportmiddel.

For Fremskrittspartiet haster det med å anskaffe nye og tilpassede togsett for strekningen. Det blir derfor både passivt og feil når man skal gjøre som regjeringspartiene tar til orde for, nemlig å skyve også denne vurderingen ut i Nasjonal transportplan. Fremskrittspartiet mener det er fullt mulig å benytte opsjonen til å bestille ytterligere togsett som tilpasses nettopp Rørosbanen. Dette vil være en svært kjærkommen tilbudsforbedring for dem som benytter seg av dette togtilbudet. I tillegg vil det også gjøre det aktuelt for flere å kunne benytte seg av Rørosbanen.

Det er gledelig at flere partier nå ser ut til å slå ring rundt Fremskrittspartiets forslag og støtte dette. Forhåpentligvis kan det også bety at det blir flertall for forslaget når det skal voteres over. Jeg oppfordrer derfor partier som ikke har tilkjennegitt sitt standpunkt, om å støtte forslaget. Aller mest gledelig er det at dersom dette skulle få flertall, vil det være til glede for både togoperatører og deres kunder, ved at de kan få et bedre tilpasset tilbud med nye, tilpassede togsett.

**Mona Fagerås (SV) [10:39:36]:** Toget er en klimavinner og en viktig del av overgangen til et mer rettferdig og grønnere samfunn. Vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet og overordnet styring av banen er oppskriften på en god jernbane. Folk tar toget når det går raskt, punktlig og har en fornuftig pris. Det må bygges flere spor, og vi må øke kapasiteten i infrastrukturen. Jeg er ikke i tvil om at vi må tilbake til samspill, fleksibilitet og stordriftsfordeler i norsk jernbane. Vi må satse på vedlikehold, oppgradering og nye infrastrukturinvesteringer, sammen med en overordnet styring.

Jeg er glad for dette initiativet fra Fremskrittspartiet for å gi reisende et bedre tilbud på Rørosbanen. Det er ikke alltid vi har vært enige med Fremskrittspartiet om satsing på jernbane, men jeg håper dette er et taktskifte.

Flommen i høst og at Dovrebanen ble satt ut av funksjon, understreker at det er viktig å øke tilgangen til nok materiell på Rørosbanen. Bedre tilgang til velfungerende tog vil sørge for at flere reisende fortsatt kan bruke tog som kollektivtransport i perioder med mye nedbør eller andre uforutsette hendelser.

Vi i SV vil understreke at man får mer jernbane for pengene ved å utnytte de mulighetene som finnes. Å utnytte Rørosbanen, som allerede er bygd, ved å sikre bimodale tog til denne strekningen vil gi et langt bedre togtilbud for de mange reisende mellom Oslo og Trondheim. Samtidig er det svært viktig å sikre utbygging av kryssningsspor på Rørosbanen for å bedre tilbudet og sikre framkommeligheten på strekningen. Kryssningsspor har blitt særlig aktuelt å få på plass etter at Dovrebanen ble stengt for godstrafikk. Det går nå kun to persontog på Rørosbanen, og venting og forsinkelser fører til at det nesten er umulig å bruke toget.

SV vil derfor understreke at ved oppgradering av togstrekningen må etableringen av flere og lengre kryssningsspor være av høy prioritet.

**André N. Skjelstad (V) [10:42:35]:** Fremskrittspartiet fortjener honnør for å ha fremmet denne saken. Vi falt i siste runde ut av en del av merknadene som vi definitivt burde vært med på, som vi er enig i, og vi kommer også, for å klarlegge det med en gang, til å støtte forslag nr. 2, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Toget er en klimavinner, og ikke minst er dette med behov for styrking av beredskapen og at vi har en bane som må moderniseres, helt riktig. Det er litt overraskende at regjeringspartiene unnlater å se det – det må jeg få lov til å si. Det går litt sent. Det kan være at det ikke er pådrivere nok blant representantene som er fra det området, at de ikke ser det tydelig nok, men vi andre som har vært med banen noen ganger, ser helt tydelig behovet, så verden ses forskjellig.

Jeg tror og håper at det kan bli flertall i dag, og at dette kan være et taktskifte for Rørosbanen, takket være opposisjonen i denne salen. Det vil være en gledens dag for Rørosbanen og en gledens dag for togfamilien, ikke minst det at vi står samlet, også med dem som har fremmet dette forslaget.

Det er som sagt veldig overraskende at regjeringspartiene velger å sitte i bakerste vogn på toget, og at det skal krenge videre. Det er viktig, det som er sagt i debatten her, både om kryssningsspor, modernisering og ikke

minst beredskap, som vi så tydelig under uværet på sensommeren. Derfor må vi få dette på plass.

Jeg håper også – og det er det fortsatt mulighet for – at regjeringspartiene snur. Det er noen minutter igjen til å gi signal om at dette roper vi halleluja til. Så velkommen inn i kupeen – hvis de ønsker det.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:44:47]:** Rørosbanens viktige plass i det nasjonale transportsystemet ble tydelig etter ekstremværet Hans. Da det ikke lenger var mulig å frakte gods på Dovrebanen etter at Randklev bru kollapset, ble det flyttet mer gods over på Rørosbanen på bekostning av persontrafikk. Da ble også Rørosbanens svakheter tydeligere: Banen er ikke elektrifisert, og godstogselskapene må benytte dieseldrevne lokomotiver. Krysningssporene er dessverre kortere enn på Dovrebanen, og det er også langt mellom krysningssporene enkelte steder, noe som gir lavere kapasitet. Rørosbanen har også relativt mange usikrede planoverganger.

Jeg vil i Nasjonal transportplan for 2025–2036 vurdere tiltak som kan bidra til at banen får økt kapasitet, og at gods- og persontog kan kjøre mer miljøvennlig.

På Rørosbanen kjører både det splitter nye togmateriellet kalt type 76 og de eldre dieseldrevne togene som ble tatt i bruk henholdsvis på midten av 1980-tallet og på starten av 2000-tallet. Det nye togmateriellet er et hybridtog som kan kjøre både på strøm og diesel, og som har langt bedre plass og komfort.

Det er ønske om å bytte ut de gamle togene, men dette må gjøres på en forsvarlig måte. Det er flere muligheter for å få bedre tog på Rørosbanen. Dersom Trønderbanen blir elektrifisert opp til Steinkjer, vil det være mulig å flytte hybridtogene som benyttes der, til Rørosbanen. Vi har videre også opsjoner på å kjøpe til sammen 100 fjerntog. Dette omfatter både tog som kjører på elektrisitet, og tog som kjører på ikke-elektrifiserte strekninger.

Det er Stortinget som er endelig beslutter når vi skal kjøpe nye tog. Dette er samme praksis som for andre store investeringer. Anskaffelsene følger statens prosjektmodell. Det gir oss et godt beslutningsgrunnlag og sikrer at vi ser denne typen større investeringer opp mot andre viktige behov. Jeg skal naturligvis sørge for at Stortinget blir forelagt forslag om anskaffelser av tog i tide til at Stortinget får gjort en god vurdering av innretningen av anskaffelsen.

Til sist vil jeg minne om at de 17 fjerntogene som nå er kjøpt inn, skal erstatte de gamle fjerntogene vi bruker i dag. Dersom noen av disse togene skulle bli prioritert til Rørosbanen, vil det gå på bekostning av utskiftning av tog på andre fjerntogstrekninger, der behovene er større.

**Presidenten [10:47:30]:** Det blir replikkordskifte.

**Trond Helleland (H) [10:47:45]:** Nå viser det seg at det blir flertall for forslaget som Høyre, Fremskrittspartiet og SV står bak. I tillegg har regjeringspartiene fremmet et forslag som er relativt offensivt. Dette har jo vært en prosess i komiteen. Blant annet har vi lest svarbrevet fra statsråden, og det må vel være det mest passive som noen gang er skrevet, når det står:

«Dersom Norske tog og Jernbanedirektoratet mener at staten bør kjøpe tog til å opprette et fjerntogtilbud på Rørosbanen vil de alltid kunne fremme forslag om dette til Samferdselsdepartementet.»

Er det ikke statsråden som skal styre samferdselspolitikken? Eller skal det være etatene som bestemmer dette? Nå gir Stortinget en klar marsjordre, så vil statsråden følge den opp?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:48:47]:** Som statsråd følger man opp Stortingets vedtak, det er en forutsetning i den strukturen vi har i Norge. Dette skjer i en symbiose. Som representanten vet, trekker regjeringen og Stortinget opp de overordnede linjene for transportpolitikken – hvilke mål vi skal sette oss, hvordan vi skal nå disse målene. Likevel er det selvfølgelig togselskapene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR som må levere på de konkrete tiltakene for å nå disse målene.

Det som er en viktig bit å få med seg i denne sammenhengen, er at det ikke foreligger noen avtale mellom staten og SJ om å kjøre fjerntog. Det er et valg som SJ selv har gått inn på, og det er helt fint, men de togene som skal til for å løse togtilbudet vi sammen har besluttet at vi skal ha på Rørosbanen, er altså stilt til rådighet.

**Trond Helleland (H) [10:49:47]:** Det er vi enige om, men nå gir Stortinget et veldig klart signal, for vi har sett at SJ faktisk har ønsket å utvikle tilbudet, gi passasjerene et bedre tilbud og benytte muligheten som etter hvert vil kunne ligge der for å ha dette også som en fjerntogstrekning. Da gjelder spørsmålet til statsråden avsnittet der han skriver at det er «viktig å påpeke at Rørosbanen har en annen målgruppe enn fjerntogene, og at det derfor stilles andre krav», osv.

Ser statsråden at Stortinget nå faktisk ønsker en omdefinering, og synes statsråden det er gledelig? Synes statsråden for øvrig det er gledelig at SJ har vist en sånn fabelaktig evne til å legge til rette for kundene, på både Rørosbanen og Dovrebanen, der det opprettes stadig nye tilbud – så fremt banen er åpen?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:50:47]:** Jeg er generelt positiv til at vi klarer å utvikle togtilbudet vårt i Norge, det ville vært rart hvis ikke statsråden var det. Det betyr ikke at vi ikke må ha de ordinære prosessene for å håndtere togmateriellet, togkjøp og prioriteringer. Jeg tror vel både storting og regjering er tjent med at vi gjør

de prioriteringene i fellesskap, at det ikke blir basert på det enkelte togselskaps ønsker. Det oppfatter jeg heller ikke at vi gjør, for nå er vi inne i en diskusjon om hvordan vi skal prioritere. Vi skal legge fram en ny nasjonal transportplan hvor vi sier hva vi ønsker med togtilbudet framover, både når det gjelder infrastruktur, og selvfølgelig, hvordan vi skal utvikle togtilbudet for persontogkundene.

**Morten Stordalen (FrP) [10:51:36]:** I innstillingen skriver regjeringspartiene, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, at

«(...) togsettene som skal leveres som følge av den bestillingen av togsett som allerede er gjort av Norske tog, og som er beskrevet i representantforslaget, ikke vil leveres til drift på jernbanenettet i Norge før om et par års tid».

Det er nok riktig.

Statsråden viser til at han i forbindelse med kommende Nasjonal transportplan vil se på om det er tiltak som gjør at man kan kjøre tog på en mer miljøvennlig måte på strekningen. I konseptvalgutredningen som Jernbanedirektoratet allerede har gjort, anslår man at elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen vil koste 8,6 mrd. kr. Da blir mitt spørsmål:

Mener statsråden det er realistisk at det, med regjeringspartienes forslag og med det statsråden selv sier, vil kunne leveres togsett til Rørosbanen raskere enn det vil med det vedtaket som antageligvis vil bli fattet i Stortinget i dag?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:52:33]:** Representanten Stordalen peker selv på dilemmaene her. Det avhenger av hva som blir framtidens energibærer på togstrekningen, Rørosbanen. Hvis vi velger å gå for elektrifisering, vil det være dumt å bestille diesellokomotiv, for å si det sånn. Så vi er nødt til å gjøre ting i rekkefølge og bestemme oss for hva slags type infrastruktur vi skal ha, før vi bestemmer oss for hva slags type tog vi skal kjøpe.

**Morten Stordalen (FrP) [10:53:02]:** Jeg hører svaret fra statsråden, men med de signalene som er sendt, i hvert fall i de årene han har sittet i statsrådsstolen i Samferdselsdepartementet, og med Nasjonal transportplan og de rammene som det legges opp til, mener statsråden – ærlig talt – at det er realistisk å elektrifisere Rørosbanen tidlig i perioden for den kommende Nasjonal transportplan, og da egentlig måtte sette alt annet i Jernbane-Norge på vent? Er det slik jeg skal tolke det?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:53:27]:** Det er gode forsøk på å få meg til å si noe om hva som kommer i Nasjonal transportplan, men representanten Stordalen og

andre må smøre seg med tålmodighet. Den kommer i mars neste år.

**Mona Fagerås (SV) [10:53:51]:** Det var ekstremt skuffende og nesten utrolig å måtte oppleve – i 2023 – at det ikke er universell utforming på bestilte tog. Togene det er snakk om også her, er kun delvis tilpasset rullestolbrukere, og det vil kreve bruk av assistanse hvis rullestolbrukere skal reise med disse togene.

Hva har blitt gjort fra statsrådets side for å bedre dette? Hvordan er dialogen – og hvordan har den vært – med Handikapforbundet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og andre brukerorganisasjoner?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:54:33]:** Dette er en debatt vi har hatt her tidligere. Fjerntogene våre skal tåle krevende klima og bratte stigninger, og det legger begrensninger på utformingen av togene. Jernbanedirektoratet og Norske Tog, i samarbeid med togprodusenten Stadler, har på oppdrag fra meg vurdert hvordan funksjonshemmede kan få tilgang til større deler av toget. Den løsningen de har kommet fram til, vil gi rullestolbrukere mulighet til fritt å bevege seg mellom flere vogner, noe som ikke var mulig tidligere. Rullestolbrukere vil også få tilgang på familievogn, sovekupé og bistro. Vi vil også få flere rullestolheiser og et nytt handikaptoalett.

Jeg vil legge til at når det gjelder regiontogene og lokaltogene våre, har vi i veldig stor grad klart å innfri når det gjelder trinnfri adkomst, men disse togene har en annen teknisk konstruksjon. I tillegg har vi utfordringen med høyden på perrongene på stasjonene våre, som gjør at vi har en vei å gå for å nå det som selvfølgelig er målet, at vi skal få universell utforming på sikt.

**Presidenten [10:55:39]:** Replikskordskiftet er omme.

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

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:55:55]:** Takk til forslagsstillerne, komiteen og saksordføreren for et samlende innlegg.

Denne debatten er veldig positiv for kollektivtrafikken og oss som liker å reise med toget, særlig med tanke på at det skal være et likt tilbud i hele landet, med togsett med en oppdatert standard. Med de eldste togsettene er det noen praktiske utfordringer for en del reisende. Det er bl.a. veldig vanskelig å lade datamaskiner og telefoner, da det på enkelte av togene er kun ett strømuttak. Østerdalen er også kald i deler av året, og noen av toalettene i de eldste togsettene er rett og slett krevende å ta i bruk de dagene gradestokken viser flest minusgrader. Dette er ting som folk som reiser, naturlig nok ønsker å få ordnet opp i – både det med strøm til telefonen og det

med å gå på do. Derfor er dette en nær sak for innbyggerne som reiser mellom Oslo og Trondheim og gjennom Østerdalen.

Som det påpekes i en felles merknad fra komiteen i innstillingen, har SJ tatt et initiativ som ble godkjent av Jernbanedirektoratet i denne perioden. Jernbanedirektoratet er, som vi vet, underlagt Samferdselsdepartementet, så det blir litt feil å framstille det som at regjeringen ikke har noen ambisjoner på vegne av Rørosbanen. Det har blitt en suksess, som det også er blitt sagt her. De togsettene som er satt inn i det tilbudet, er av en standard man ellers vil kunne se når man reiser mellom Oslo og Trondheim på Dovrebanen, og det har blitt tatt veldig godt imot.

Det leder meg over til det andre hovedpoenget, som også står i komiteens innstilling: Framover blir det en viktig oppgave å sørge for at vi drifter, utbedrer og vedlikeholder den eksisterende infrastrukturen i Norge på en måte som gjør at vi får hentet ut kapasiteten. Med de investeringene vi har gjort i dobbeltspor mellom Oslo og Hamar, vil man kunne ha mulighet til å kjøre flere tog og flere avganger sammenhengende, hele veien mellom Oslo og Trondheim, for det er særlig inn mot Oslo at flaskehalsen har vært, med tanke på at man ikke har kunnet ha større kapasitet samlet sett når det gjelder både godstrafikk og persontrafikk.

Representanten Fagerås tok opp et godt poeng i så måte, om kryssningsspor. Da vil jeg minne representanten Fagerås om at det er en fellesmerknad fra komiteen i innstillingen om dette:

«Komiteen viser til at nok materiell samt økt kapasitet på banen med noen lengre kryssningsspor vil gi muligheter for flere gjennomgående togruter og økt bruk av kollektivtransport.»

Det er altså en holdning som hele komiteen er omforent om.

**Per Martin Sandtrøen (Sp) [10:59:09]:** Rørosbanen ble åpnet i 1877, og helt siden den gangen har strekningen vært avgjørende viktig for utviklingen av Østerdalen, Hedmark og viktige deler av Trøndelag. Banen er en avgjørende forbindelse mellom sør og nord i landet vårt, både for gods og passasjerer. For dem av oss som mener at å utvikle hele Norge er en av de aller viktigste politiske oppgavene, er det selvsagt viktig å kjempe for Rørosbanen.

Senest i går hadde jeg gleden av å være på tur i Østerdalen sammen med lederen av transport- og kommunikasjonskomiteen, representanten Sigbjørn Gjelsvik. Man merker hvor glade og hvor stolte folk blir når lederen av transportkomiteen er på besøk og har omfattende kunnskap om hvor viktig Rørosbanen er for lokal-samfunnene våre i Østerdalen. Enten vi stoppet på Tyn-

set, i Alvdal, i Stor-Elvdal eller på Elverum kom svaret tilbake til oss gang på gang: Rørosbanen, Rørosbanen, Rørosbanen. Så dette er viktig for regjeringen, det er det ingen tvil om, og det har vært viktig over lang tid. Allerede i regjeringsplattformen kom det tydelig fram at Rørosbanen skal satses på.

Dette er en gledens dag. Det er flott at alle partier signaliserer en positiv holdning til Rørosbanen. Jeg merker meg at representanten Stordalen beskriver holdningen til Senterpartiet og Arbeiderpartiet som passiv. Det ville jeg ha vært litt forsiktig med, for hvis en ser på hva Fremskrittspartiets egen representant fra Hedmark en del år tilbake i tid foreslo, var det å legge ned persontransporten på Rørosbanen og heller bruke pengene på vei. Så det er klart at hvis Fremskrittspartiet hadde fått gjennomslag for det man jobbet for den gangen, hadde vi ikke hatt mye å diskutere i salen her i dag. Det hadde ikke vært mange diskusjoner om teknologisk forbedring av persontransporten hvis en hadde lagt ned hele greia.

Men la oss ikke dvele for mye ved det. La oss glede oss over at samtlige representanter som har vært på talarstolen, har signalisert en tydelig og positiv holdning til Rørosbanen. Det er kjempebra. Det er alle som er glade i Østerdalen og Trøndelag, glade for.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:01:46]** (leiar for komiteen): Eg kan bekrefte det Senterparti-representanten Sandtrøen seier om at underteikna var på tur i Østerdalen i går. Eg kan også bekrefte det som Arbeidarparti-representanten Sandtrøen seier, at det tidvis er kaldt i Østerdalen. I går var det 24 minusgrader på Tynset. Men det var fantastisk å vere i Østerdalen i går og prate med lokalbefolkninga og næringslivet, med ulike aktørar som ser betydninga av gode, velfungerande kommunikasjonar, og i den samanhengen er Rørosbanen eit utruleg viktig verktøy.

Det er gledeleg å sjå her i dag at det no ser ut til å vere nærmast unison einigheit i Stortinget om at vi skal satse på Rørosbanen. Slik har det ikkje alltid vore. Eg vil seie at det er positivt at både Høgre og Framstegspartiet tydelegvis har vore igjennom ei viss reise. I si tid sa dåverande stortingsrepresentant for Høgre frå Hedmark, Bjørn Hernæs, at han ikkje hadde noka tru på at NSB ville bli betre på Rørosbanen. Han føreslo å leggje ned persontransporten og heller bruke nokre av pengane på veg. Stortingsrepresentant Per Roar Bredvold frå Framstegspartiet meinte at ein skulle køyre ekspressbuss i staden for persontransport på Rørosbanen. Heldigvis fekk dei ikkje gjennomslag for forslaga sine.

Det som derimot dessverre har vore tilfellet under åtte år med Høgre og Framstegspartiet i regjering, er at Rørosbanen ikkje har vore tilstrekkeleg prioritert. Ein har difor nokre utfordringar i dag, når vi no ser at vi har

behov for Rørosbanen i større grad enn tidlegare, ikkje minst på grunn av Randklev bru og brotet på Dovrebanen. Så det at det i dag er eit tydeleg fleirtal og eigentleg ser ut til å vere unison einigheit om at ein må satse på Rørosbanen framover, er veldig bra.

Forskjellen på dei ulike forslaga som er lagde fram, er i praksis ikkje så stor. Det handlar om at ein ønskjer oppdaterte togsett på Rørosbanen. I tillegg er det sjølv sagt utruleg viktig – som enkelte andre talarar allereie har sagt – at vi òg treng andre tiltak på Rørosbanen, både å satse på fleire og lengre kryssingsspor, og andre tiltak på skinnegangen, for å sikre at Rørosbanen fungerer godt for framtida, både for persontransport og for gods-transport.

Når det gjeld dei konkrete forslaga i saka, og det forslaget som no har fleirtal, forslag nr. 2, vil Arbeidarpartiet og Senterpartiet gå inn for det forslaget, og vil då òg trekkje det forslaget vi har i innstillinga, slik at vi kan få ei brei tilslutning om eit felles forslag i saka.

**Mona Fagerås (SV) [11:05:04]:** Det var gode signaler fra regjeringspartiene i siste innlegg, fra representanten Gjelsvik.

Jeg tok ordet fordi jeg har lyst til å si at jeg skulle ønske jeg var like positiv til togsatsingen i Norge som de glade guttene Sandtrøen ser ut til å være. For tog skal man jo ikke satse på i Norge. I viktige korridorer velger vi heller å satse på firefelts motorveier, sånn at folk heller kan kjøre bil enn å bruke det klimafrie alternativet, som tog er.

Så vil jeg hevde at det viktigste for Rørosbanen på kort sikt er kryssningsspor. Jeg gjenar gjerne: Det er svært viktig å sikre utbygging av kryssningsspor på Rørosbanen for å bedre tilbudet og sikre framkommeligheten på strekningen. Kryssningsspor er igjen blitt høyaktuelt etter at Dovrebanen er stengt for godstrafikk. Venting og forsinkelser har vi hatt nok av i norsk jernbane, og det har også gjort at det nesten er umulig for folk å bruke toget. Det er enkelt å bygge kryssningsspor i Østerdalen, og jeg håper at de signalene som representantene Sandtrøen sender til regjeringen, blir lyttet til, for nå trenger vi å tenke stort på vegne av norsk jernbane.

**Presidenten [11:06:36]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [11:06:40]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge (Innst. 50 S (2023–2024), jf. Dokument 8:244 S (2022–2023))*

**Presidenten [11:07:00]:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

**Liv Kari Eskeland (H) [11:07:29]** (ordfører for saka): Som saksordfører har eg lyst til å takka komiteen for smidig og god handtering av representantframlegget frå Framstegspartiet, som går ut på å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk på Moss lufthavn, Rygge.

Moss lufthavn, Rygge hadde 1,9 millionar passasjerar i 2013, men vart nedlagd i 2016. Ei av årsakene til nedlegginga var at flyselskapet Ryanair valde å flytta flyproduksjonen til Gardermoen.

Saka har vore på høyring, og engasjementet har vore stort – heile 83 høyringsinnspel, mange frå privatpersonar, er komne inn.

Dei aller fleste argumenterer for og ønskjer å gjenopna Moss lufthavn, Rygge for sivil flytrafikk. Plasseringa, avstanden til Oslo lufthavn, nærleik til jernbane og E6 og eit stort antal innbyggjarar i naturleg nedslagsfelt er blant argumenta som går igjen. Eit anna gjennomgåande argument er at Moss lufthavn, Rygge vil dempa utvidingsbehovet på Oslo lufthavn.

Også NHO Luftfart har gjeve høyringsinnspel og påpeikar at Moss lufthavn, Rygge vart driven effektivt, og at lufthamna var viktig for å «benchmarke» effektiviteten til Avinors lufthamner. Likevel er dei uroa med tanke på å påleggja Avinor å engasjera seg i utviklinga av Rygge, av den grunn at Avinor har betydelege økonomiske utfordringar og per i dag ikkje har tilstrekkeleg finansiering for å sikra langsiktig drift og investeringar ved dei om lag 43 statleg eigde lufthamnene. Alvoret her vert også understreka ved at departementet i førre veke var ute med ei pressemelding og sa at Avinor må få tilført ytterlegare 200 mill. kr for å handtera den krevjande økonomiske situasjonen dei står i.

Innstillinga til vedtak om å avvisa framlegget er støtta av alle parti, så nær som Framstegspartiet. Grunngevinga for ikkje å gå inn i forslaga er å finna i svarbrevet frå statsråden, der det vert peika på at ein kan koma opp i ein statsstøtteproblematikk ved å be Avinor vera fødselshjelp for ei gjenopning av Moss flyplass, Rygge, som etter kvart skal driftast privat.

Det er likevel slik at ein gjennom forslaget peikar på at Rygge kan tena som ein avlastingsflyplass for Gardermoen. Det går no føre seg eit arbeid med å vurdere vidare utvikling av Oslo lufthavn Gardermoen, og fleirtalet i

komiteen meiner det er riktig å avventa rapporten frå utvalet som ser på framtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn Gardermoen, før ein vurderer Rygge som ein eventuell avlastingsflyplass for hovudflyplassen.

Me har fleire flyplassar i Noreg som vert eigde og drifta gjennom kommunale/fylkeskommunale eller private eigarskap, og statsråden skriv at han vil sjå positivt på ein konsesjonssøknad for ein slik eigarstruktur på Rygge.

Eg ser fram til å høyra komiteens medlemmer og statsråden opplysa saka ytterlegare.

**Stein Erik Lauvås (A) [11:10:34]:** Vi må litt tilbake i tid. Det var Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti som innførte flypassasjeravgiften, og som ga dødsstøtet til Rygge som sivil lufthavn. De gjorde det – vel vitende om at resultatet av innføring av flypassasjeravgiften ville føre til at Rygge ble lagt død. Det manglet ikke på advarsler. Dette representantforslaget og noen av merknadene som står der, er et forsøk på historieomskriving. Man er også så frekk at man i dokumentet forsøker å legge skylden på den sittende regjeringen for at Rygge ble nedlagt. Det er i drøyeste laget, for å si det mildt.

Vi i Østfold Arbeiderparti har kjempet for at Rygge skulle bestå. Ja, det var faktisk slik at Østfold Arbeiderparti, sammen med de øvrige partiene i fylkestinget i Østfold, sto i spissen for å få opprettet Rygge som sivil lufthavn. Det lyktes vi med. Så ble den altså lagt død av Høyre-regjeringen.

Nå er det slik at vi får en utredning. Østfold Arbeiderparti ser fram til den. Vi mener at Rygge ville egne seg som et godt alternativ til en tredje rullebane på Gardermoen. Det kommer en utredning. Den ser vi som sagt fram mot. Vi håper at vi kan komme videre med Rygge som et godt alternativ, når den utredningen kommer på plass. Sånn sett er det prisverdig at Fremskrittspartiet og Høyre nå skriver godt om Rygge, snakker godt om Rygge og ønsker at den skal bli gjenopprettet. Det er prisverdig, men det er ikke særlig troverdig.

Faktum består: Det var Fremskrittspartiet og Høyre som sto i spissen for å legge ned Rygge lufthavn. Den gangen var det både en samferdselsminister og en finansminister fra Fremskrittspartiet, og de la den ned. Vi vet hvor vanskelig det blir å gjenopprette den, men det er håp. Som sagt mener vi i Østfold Arbeiderparti at Rygge som sivil lufthavn er liv laga, og vi ser fram til å få utredningen sånn at vi kan komme videre i denne diskusjonen.

**Geir Inge Lien (Sp) [11:13:24]:** Dette er ei viktig sak. Lufthamna er viktig for regionen, og har vore det. Vi må også seie at Avinor-modellen er veldig viktig for oss i Senterpartiet og for regjeringa. Han er med og bidreg til

å oppretthalde flyplassar rundt om i landet. Det som kjem frå departementet og ministeren no, er at ting må skje i ordna former, slik at me ikkje gjer noko som ikkje er i tråd med regelverket.

Det er viktig for oss å sjå denne lufthamna i ein samanheng etter at utgreiinga og rapporten er lagt fram. Når det er kome på bordet, kan vi ta stilling til korleis dette vil kunne verte, f.eks. behovet for å avlaste Oslo lufthamn. Avinor har vel ikkje meldt om at det er noko særleg behov for det per dags dato, men i framtida kan det vere – det meiner sjølvsagt også vi – at Moss lufthamn er ei viktig lufthamn for å kunne unngå å bygge den tredje rullebana på Oslo lufthamn.

Ein må sjølvsagt også sjå på det som i dag er av andre aktivitar med militær samanheng på lufthamna. Det er likevel viktig no å vente på rapporten som kjem, og sjå kva som vert sagt og gjort der, og så får me ta stilling til vidare framdrift.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:15:04]:** Jeg tror folk der ute, altså utenfor denne salen, av og til lurer på hva det er vi driver med. Vi har en toppmoderne flyplass som var en av Europas mest miljøvennlige flyplasser. Det var en flyplass som var populær. Den hadde 1,9 millioner passasjerer. Nå er det et enormt engasjement for å få gjenåpnet denne flyplassen. I Østfold roper både næringsliv og innbyggere etter en gjenåpning. Hele 83 har svart på Stortingets høring, noe som er unaturlig høyt, og det viser mye om engasjementet.

Det er noen som bruker som argument at det er mye forsvarsaktivitet på Rygge, og at det står i motstrid til en sivil lufthavn. Det har Fremskrittspartiet og undertegnede tatt opp med Forsvaret og forsvarsministeren, og svaret til forsvarsministeren er at det ikke er noen hindringer for å ha sivil flyplass på Rygge ved siden av Forsvaret.

Jeg ser i innstillingen her i dag at når Fremskrittspartiet nok en gang fremmer forslag om å legge til rette for en gjenåpning, får det forslaget kun Fremskrittspartiets stemmer. Mange av valgløftene som har kommet, burde hatt et datostempel: Best før valgdagen. Jeg skal gå gjennom noen.

Østfold Arbeiderparti lovt, før forrige stortingsvalg, at gjenåpning av Moss Lufthavn Rygge skulle gjøres nesten over natten. Venstre lovt å få åpnet flyplassen. Senterpartiet lovt å få åpnet flyplassen. Høyre gikk så langt at de signerte Ryggeerklæringen sammen med Fremskrittspartiet og lovt å legge til rette for en gjenåpning av flyplassen.

Men her i dag, når Fremskrittspartiet fremmer forslag om å legge til rette for en gjenåpning, velger alle andre partier å stemme imot, med forskjellig argumentasjon. Noen ønsker videre utredninger, noen ønsker å vente på en rapport, men vi trenger ikke flere utredning

ger. Det vi trenger, er faktisk politisk vilje og å legge til rette for en gjenåpning, og det har vi mulighet til i dag. Hvis det handler om at man er uenig i Fremskrittspartiets forslag, hvorfor fremmer ingen andre partier da forslag om å legge til rette for en gjenåpning? Man velger bare å stemme imot alt. Det synes jeg er trist, men Fremskrittspartiet gir ikke opp kampen.

Med det tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag.

**Presidenten [11:18:09]:** Da har representanten Erlend Wiborg tatt opp de forslagene han viste til.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:18:28]:** Som østfoldinger er jeg selvsagt opptatt av folk som bor i Østfold, og jeg er opptatt av at de skal ha det beste transporttilbudet. Jeg følger selvfølgelig med på det lokale engasjementet fra en rekke privatpersoner, og de skal vite at det selvfølgelig er viktig for meg.

Forslagsstillerne framstiller flypassasjeravgiften som en av årsakene til at den sivile driften på Rygge ble nedlagt i 2016. Mye kan sikkert sies om årsaken til at Ryanair nedla virksomheten sin på Rygge, men det som ligger fast, er at flypassasjeravgiften ble innført mens Fremskrittspartiet satt i regjering, og representanten Wiborg satt vel også i salen. Det var altså da driften på Rygge ble lagt ned.

La meg være litt mer konkret om de to forslagene i saken. Forslag nr. 2 er for så vidt helt uproblematisk dersom det tolkes som et spørsmål om hvordan jeg rent politisk vil forholde meg til en framtidig konsesjonssøknad. Jeg kan forsikre om at en konsesjonssøknad om å gjenoppta driften på Rygge vil bli behandlet både positivt og raskt. Det har jeg også sagt tidligere, og det står jeg ved.

Forslag nr. 1 går ut på at regjeringen skal bidra til gjenåpning på Rygge ved å sørge for at Avinor leier kapasitet fra Rygge som avlastning for trafikk på Oslo lufthavn. Her er det flere ting å kommentere. Mener forslagsstillerne med dette at regjeringen i realiteten skal pålegge Avinor å gjøre dette selv om Avinor selv ikke ser behov for det? Det er ett spørsmål man bør reise. Dersom Avinor selv ser behov for dette, er det ingen grunn til å tro at Avinor ikke allerede ville ha vist interesse for det, men det har ikke Avinor for tiden gjort.

Det henger nok sammen med disse klare og tydelige sammenhengene, som også NHO Luftfart er inne på i sin høringsuttalelse til forslaget, nemlig at Avinor har betydelige økonomiske utfordringer med å sikre finansieringen av sine egne 43 lufthavner. Dette er allment kjent, og som også saksordføreren var inne på, har jeg nylig sendt et brev til Avinor som viser at det er en krevende situasjon for Avinor. Avinors eventuelle behov må bestå i å utsette behovet for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, som flere har vært inne på, og kostnadene knyttet til det-

te. Det pågår som kjent en utredning som skal avklare det, og det vil vi få et svar på neste år.

Avslutningsvis: Jeg merker meg at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet i innstillingen presiserer at «flytrafikk fra Rygge skal være et privat drevet alternativ». Det er greit nok, men jeg sliter med å forstå hvordan Fremskrittspartiet samtidig kan mene at Avinor skal være et slags virkemiddel for å få til gjenåpning. Jeg kan ikke se annet enn at Fremskrittspartiet her står for en statlig eierskapspolitikk som hører fortiden til.

**Presidenten [11:21:37]:** Det blir replikkordskifte.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:21:45]:** Jeg registrerer at statsråden fra talerstolen sier at forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, er uproblematisk. Da er det jo veldig underlig at Arbeiderpartiet og Senterpartiet kommer til å stemme ned det forslaget i dag. Hvis man mener det er uproblematisk, hvorfor ikke legge all tvil til side?

Det er mange stener som må snus for å kunne få gjenåpnet flyplassen. Det første og viktigste er faktisk å ha en dialog. Statsråden har i skriftlig spørsmål til meg bekreftet at han i løpet av sine to år som statsråd ikke har hatt ett eneste møte med eierne av flyplassen. Spørsmålet mitt er om statsråden har hatt noen møter med aksjonsgruppen som har jobbet for dette, og som har mange gode innspill.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:22:44]:** Nei, det har jeg ikke, for her i salen hadde vi en enighet om at Wiborg skulle ta initiativ til et slikt møte. Det har representanten Wiborg ikke gjort.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:22:54]:** Det er direkte feil. Både aksjonsgruppen og undertegnede har invitert statsråden ned til bl.a. en berømmelig koffertaksjon på flyplassen. Statsråden besvarte ikke invitasjonen, men i ettertid beklaget han at han ikke hadde dukket opp.

Statsråden har også beklaget sine egne valglofter og tidligere ment at han tok for mye Möller's tran da han noen dager før stortingsvalget ville bidra til en gjenåpning av Moss lufthavn, Rygge. Nå er vi i den situasjonen at det faktisk er valg i Moss neste mandag. Statsrådens egen fylkesordfører kandidat, Martinsen-Evje, var ute for noen måneder siden og lovte å gjøre det han kunne for å bidra til en gjenåpning av Moss lufthavn, Rygge. Hvordan synes statsråden det rimer med at Arbeiderpartiet i dag stemmer ned alle forslag som kan bidra til å legge til rette for en gjenåpning?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:23:57]:** Representanten Wiborg og hans parti har et betydelig ansvar for at Rygge lufthavn måtte gå inn. Det er uomtvistelig. Så berømmer jeg det engasjementet representanten nå har for å få Rygge opp og stå igjen. Det handler om mange

ting, men først og fremst må vi dessverre erkjenne at luftfarten i Norge, Europa og verden ser annerledes ut nå enn for noen år tilbake. Vi har vært gjennom en pandemi, og økonomien i luftfarten er relativt preget av det. Det setter sine spor, og det setter selvfølgelig også sine spor for hva slags markedsgrunnlag det er for Rygge framover.

Så har jeg sagt at dersom noen tar initiativ til å gjenoppta drift, vil jeg se positivt på det. Det skal ikke stå på meg. I politisk forstand er jeg positiv til det. Jeg vil selvfølgelig ikke kunne gi forhåndskonsesjoner, sånn fungerer jo ikke forvaltningsloven, men jeg er positiv til at man gjenåpner Rygge.

Så kommer vi tilbake med en utredning om hva slags rolle Rygge kan ha når det gjelder avlastning på Østlandet. Det får vi svaret på neste sommer.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:25:00]:** Jeg hører statsråden argumenterer med at vilkårene i luftfarten har endret seg veldig. Ja, de har endret seg siden pandemien. Mye har skjedd, det har statsråden helt rett i. Men valgløftet jeg viste til fra Arbeiderpartiet, er fra 7. august i år, og jeg tror ikke statsråden mener at rammevilkårene for luftfarten har endret seg så mye fra august til nå, da Arbeiderpartiet, og for så vidt Høyre, lovet å legge til rette for en gjenåpning, bl.a. ved å se på Avinor.

Skal man få til en gjenåpning av flyplassen, og i hvert fall hvis den skal være privat drevet, er vi avhengig av at det er mulig å tjene penger og å ha inntekter. Som kjent har regjeringen redusert taxfree-ordningen, noe som vil redusere inntekspotensialet betydelig for Moss lufthavn, Rygge.

Mener statsråden at reduserte inntekter for flyplassen øker eller reduserer muligheten for en gjenåpning?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:26:02]:** Nå kan ikke den flyplassen som Fremskrittspartiet var med på å legge ned, ha reduserte inntekter. Det er jo en umulighet. Det er klart at alle rammevilkårene henger sammen.

Jeg anerkjenner representanten Wiborgs dårlige samvittighet for å ha vært med på dette løpet, som førte til at Rygge ble nedlagt. Jeg anerkjenner hans initiativ for å få Rygge opp å stå igjen. Jeg hører ingen i salen her som sier at man er negativ til det. Det man er litt tvilende til, er forslagene til Wiborg og Fremskrittspartiet, som ikke henger sammen.

Det er riktig at vi også ser på rammevilkårene for norsk luftfart. Jeg signaliserte nylig i et brev til Avinor at vi skal se på flypassasjeravgiften. Det står også i Hurdalsplattformen, og vi har i motsetning til representanten Wiborg en mulighet til å gjøre noe med det. Så får vi se hva regjeringen lander på i så måte.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:26:47]:** Jeg hører statsråden er opptatt av å snakke om det som skjedde for mange år siden. Det er mye å si om det. Jeg anbefaler også statsråden å være såpass rettskaffen at han siterer Ryanair, som sa at flypassasjeravgiften ikke var grunnen til at de valgte å trekke seg ut av Moss lufthavn, Rygge og heller ville flytte til Gardermoen.

Jeg hører statsråden si at alle er positive til en gjenåpning. Men hvis alle er positive til gjenåpning, hvorfor fremmer kun Fremskrittspartiet forslag om å legge til rette for det? Hvis man er uenig i Fremskrittspartiets forslag, står alle representanter her fritt til å fremme egne forslag, men det velger man ikke å gjøre. Man viser bare til at man har en utredning på gang.

Ekstra spesielt er det når regjeringspartiene står på Stortingets talerstol og er bekymret for konkurransen Moss lufthavn, Rygge vil gi Avinor, og statsråden selv har svart det til komiteen i sitt svarbrev. Er det grunnen, at man er bekymret for konkurransen det ville påføre Avinor?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:27:54]:** Nei, da ville det ikke henge på greip når jeg sier at jeg vil være positiv til konsesjonsbehandlingen hvis det kommer noen aktører som har lyst til å drive på Rygge lufthavn. Det som er vår felles utfordring, enten man tenker på forhistorie eller nåtid, er at det må være et markedsgrunnlag for å fly fra flyplassen. Akkurat nå ser verden slik ut at det er det ikke. Det er derfor en rekke aktører som har forsøkt å starte på nytt igjen, ikke har fått det til. Men ting kan forandre seg. Det handler selvfølgelig om rammevilkår, men det handler primært om hvordan luftfarten ser ut nå etter pandemien. Det er ingen som vet når den vil gjeninnhente seg til det nivået den var på før pandemien. Det kan skje ting med rammevilkårene som vil bedre utsiktene for at Moss lufthavn, Rygge kan gjenreises, men det er dessverre ikke mulig å knipse det på plass gjennom en stortingsbehandling.

**Presidenten [11:28:45]:** Replikordskiftet er over.

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

**Tage Pettersen (H) [11:29:01]:** Denne debatten handler om spøkelsesflyplassen som har ligget mørk siden 2016, med unntak av en periode da det var massevaksinering mot korona i terminalbygget. Moss lufthavn, Rygge er på mange måter både historien om noe vi var stolte av i Mossregionen og Østfold, og kanskje historien om det vi ikke fikk til – i hvert fall ikke foreløpig. Naturlig nok er det derfor også mange følelser knyttet til saken. 83 høringsinnspill til representantforslaget vitner om dette, og det samme gjør nesten 55 000 medlemmer i gruppen på Facebook for en gjenåpning.



Moss lufthavn, Rygge var en suksess, som flere har vært inne på. Flyplassen var en av landets største lufthavner, med nesten 2 millioner passasjerer og et viktig reisealternativ for veldig mange på Østlandet. For Østfold var flyplassen også en betydelig aktør for å få til næringsutvikling.

Jeg vil være tydelig på at hovedgrunnen til nedleggelsen i 2016 var at flyselskapet Ryanair, som flyplassen sett i etterpåklokskapens lys satset for ensidig på, endret sin strategi, selv om representanten Lauvås ønsker å fortelle en annen historie.

Flere private aktører har siden nedleggelsen jobbet for gjenåpning av den sivile trafikken på flyplassen, men bl.a. regjeringens avgiftspolitikker har vært med på å gjøre det vanskelig å få trafikken i gang igjen. Private flyplasser er nemlig avhengig av et lavt særavgiftsnivå og stabile og forutsigbare rammebetingelser.

La det ikke være noen tvil om at Høyre støtter og vil legge til rette for en gjenåpning av Moss lufthavn, Rygge. Men å pålegge Avinor å overta driften nå er et blindspor. Bare de siste dagers nyheter om krisen i norsk luftfart viser dette tydelig. Folk flyr sjeldnere etter pandemien. Avinor varsler selv lave inntekter, og regjeringen varsler at de skal skru opp avgiftene. Skal Østfold flyplass åpne igjen, betinger dette et sterkt privat eierskap, og vår jobb er å levere rammebetingelser og behandling av en konsesjonssøknad så raskt som mulig når den kommer. Det er selvfølgelig ingen god grunn i hele verden til at deler av Østfold er den delen av landet der innbyggerne skal ha lengst vei til nærmeste flyplass.

Selv om det snart er fylkesomvalg i Moss, og selv om julen nærmer seg med stormskritt, må vi allikevel være litt realistiske og la de av oss som har felles mål, jobbe videre, som vi har gjort i ganske lang tid, med å mobilisere de sterke kreftene, investorene og bransjen for på sikt forhåpentligvis å få til en gjenåpning. Det betinger utholdenhet, og det betinger at bl.a. Moss og Råde kommuner ikke legger til rette for eller regulerer til annen aktivitet enn flyplass, som det er regulert for i dag.

Jeg vil gjenta, helt til slutt, om det valgløftet som representanten Wiborg også dro opp: Høyre står fortsatt ved sitt løfte om å legge til rette for en gjenåpning. Det er tydelig beskrevet også i denne saken.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

**Kjerstin Wøyen Funderud (Sp) [11:32:11]:** La det ikke være noen tvil om at Senterpartiet og undertegnede deler forslagsstillernes utålmodighet etter å få gjenåpnet Rygge sivile lufthavn. Det er god ressursutnyttelse, og det vil kunne gi et etterlengtet og godt tilbud til over 2 millioner mennesker og næringslivet i en stor region. Vi registrerer også at det er stort engasjement

både fra aksjonsgrupper, folk, kommuner og næringslivet for å få gjenåpnet flyplassen. Som vi ser, og som flere har gjentatt: De mange høringsinnspillene fra privatpersoner og den meget aktive aksjonsgruppa makter å holde saken varm, selv om det nå har gått lang tid etter nedleggelsen.

Det er mange gode argumenter som trekkes fram i høringen. Et argument jeg er særlig opptatt av, er at en gjenåpning av Moss lufthavn, Rygge vil dempe utvidelsesbehovet på Oslo lufthavn. Jeg håper det uavhengige utvalget som skal vurdere behovet for en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen, konkluderer med at denne droppes, og at et eventuelt kapasitetsbehov dekkes inn ved å bruke Torp og eksisterende infrastruktur på Rygge. Det sparer penger, det sparer matjord og vil forhåpentligvis gi flyplassen på Rygge et bedre økonomisk grunnlag for å gjenoppta driften.

For uansett hvor gjerne vi ønsker en gjenåpning av flyplassen, er vi nødt til å ta inn over oss de økonomiske realitetene. Flyplassdrift koster. Hovedgrunnen til at flyplassen ble besluttet nedlagt på Fremskrittspartiets vakt, og at de mange ulike private aktørene som i årene etterpå har jobbet iherdig for å gjenåpne flyplassen, ikke har lyktes, er jo nettopp at man ikke har klart å få til en forsvarlig økonomisk drift – og det i en periode da nordmenn fløy mer enn noen gang. Det må vi ta inn over oss.

Nå er det helt andre tider i luftfarten, og det gjør det selvsagt enda vanskeligere å få på plass en økonomisk bærekraftig virksomhet. For etter pandemien og i en dyrtid flyr vi sjeldnere enn før, både i jobbsammenheng og i fritiden, og dette er en situasjon som forventes å vare en god stund. Av den grunn står både flyselskapene og Avinor for tiden i en særdeles utfordrende økonomisk situasjon, noe som gjør det krevende å belaste flyselskapene med økte flyavgifter eller pålegge Avinor nye, kostnadskrevede oppgaver, slik Fremskrittspartiet foreslår i dette representantforslaget.

Til slutt vil jeg slå fast at Senterpartiet selvsagt vil gjøre det som skal til for å lage gode rammer for fortsatt drift på flyplassen i Rygge.

**Elise Waagen (A) [11:34:46]:** La det ikke være noen tvil: Jeg tror vi alle her, og kanskje særlig dem av oss som er fra Østfold, virkelig ønsker en gjenåpning av Rygge flyplass. Rygge var en viktig motor, både med tanke på antall arbeidsplasser, alle ringvirkningene og den samferdselsåren som den var. Det er trist å kjøre forbi og se at bygget står tomt, men det Fremskrittspartiet gjør her i dag, er historieomskrivning, og det er langt ifra et konstruktivt bidrag til å få flyplassen opp og gå igjen.

Hva er det egentlig Fremskrittspartiet foreslår? De foreslår å fjerne en avgift som de selv innførte en sen natte-

time i budsjettforhandlinger, som ikke var avklart med næringslivet eller partene, og som kom bardust på. Fremskrittspartiet foreslår også å bryte loven ved å innføre en statsstøtte som kan være ulovlig. Dette hjelper ikke Rygge flyplass. Vi ønsker at flyplassen skal opp og gå, at det er et næringsgrunnlag, og at de som eier flyplassen, virkelig lykkes i det, men da må vi over i et annet spor. Det sporet er regjeringen på. Nå pågår det en utredning hvor man ser på hvilke behov som er på Gardermoen, og det at Rygge potensielt kan bli en reell avlastning for Oslo lufthavn, er det som vil kunne være en varig løsning for Rygge.

Disse forslagene fra Fremskrittspartiet vitner om gammelt valgflesk, nå som det er valgkamp i Moss, men jeg tror ikke velgerne lar seg lure av fantasiforslag, for dessverre er det ikke dette Rygge flyplass trenger.

**Liv Kari Eskeland (H) [11:36:56]:** Tusen takk for engasjementet i saka. Som brukar av Stord lufthamn når det går fly der, har eg ingen problem med å forstå det engasjementet som vert vist her.

Eg har lyst til å understreka at me i Høgre støttar ei gjenopning av Moss lufthamn, Rygge. Lufthamna har hatt og har ei viktig betydning for utviklinga av Østfold og det naturlege nedslagsfeltet til flyplassen. Dette understreka me i luftfartsmeldinga som vart behandla i vår. Der skreiv me at Høgre ønskjer å gjenetablere eit sivil flytilbod frå Moss lufthamn, Rygge dersom marknaden opnar for det, akkurat som representanten frå Høgre i Østfold sa.

Inntektsgrunnlaget til lufthamnene i Noreg har dessverre vorte svekt under sitjande regjering. Når me kjem til å røysta mot representantforslaget, er det fordi forslaget frå Framstegspartiet har nokre krevjande sider ved seg. Det er ikkje fornuftig, logisk eller rimeleg at Avinor skal bidra til å gjenopna lufthamna for deretter å overdra drifta til eit privat firma som seinare vil verta ein konkurrent til Avinor. Me ser i media at Avinor har betydelege økonomiske utfordringar, som fører til auka gebyr for flyselskapa. Det har vore snakk om å påleggja flyselskapa så mykje som 200 mill. kr i auka gebyr, i tillegg til gebyra dei allereie betaler.

I ei tid då økonomien til flyselskapa er sterkt svekt som følgje av bl.a. pandemi, krig i Ukraina, auka renter, auka drivstoffprisar osv., bør ein ikkje belasta flyselskapa med høgare kostnader. Stortinget bør difor ikkje påleggja Avinor fleire kostnadskrevjande oppgåver.

Me i Høgre meiner at Moss lufthamn, Rygge må ha eit privat eigarskap. Kommunane, fylket og private eigarar bør gå saman om å etablere eit driftsselskap, slik det er for Torp Sandefjord lufthamn eller for Stord lufthamn. Det lokale eigarskapet gjev sterkt lokalt engasjement og sterk tilknytning til lufthamnene. Ein tilsvarende

eigarform kan bidra til å reetablere rutetilbodet frå Moss lufthamn, Rygge.

Til slutt: Det vert påstått frå talerstolen at det var flypassasjeravgifta som har skulda for at lufthamna på Rygge vart lagd ned, og at Ryanair flytta til Gardermoen. Flypassasjeravgifta er den same på Gardermoen som ho var på Rygge.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:39:44]:** Mye har blitt sagt i saken, og man har hørt forskjellige bortforklaringer på hvorfor man i dag ikke stemmer for Fremskrittspartiets forslag, men la meg bare slå fast et par direkte feil som har blitt sagt på denne talerstolen i dag: Ingen ber om et eneste øre i statsstøtte. Ingen ber om et eneste øre i subsidier. Det man ber om i Østfold, er at man skal få de samme rammevilkårene som sine konkurrenter – ikke et øre bedre, ikke et øre dårligere. Man ber om at man skal kunne ha privat flyplass på Rygge, og at den skal ha mulighet til å ha inntekter i et marked. Problemet er at når regjeringen velger å øke avgiftsnivået på en måte som rammer de private flyplassene ekstra hardt, gjør de det vanskeligere å få til en gjenåpning.

Jeg registrerer at statsråden, som har vært ønsket i Moss, ikke tar seg tid til å besøke Moss. Men som statsministeren sa, gjør det ikke noe, for samferdselsministeren kjører jo forbi Moss jevnlig. Det er hyggelig at statsråden kjører forbi Moss, men det kunne vært ønskelig at han også stoppet og lyttet til dem som bor der. Kanskje det også hadde vært en idé om statsråden tok seg tid til å møte aksjonsgruppen eller eierne av Moss lufthavn, Rygge, for da ville han fått høre at det er tre ting flyplassen i utgangspunktet ber om.

Punkt én er at de ønsker null usikkerhet knyttet til at de vil få en konsesjon. Den muligheten har statsråden og Stortinget i dag. De har muligheten til å stemme for Fremskrittspartiets forslag om å slå fast at man skal være positiv til en konsesjonssøknad, og at man vil sørge for at den behandles raskt.

Punkt to er at det skal være gode økonomiske rammevilkår, og at taxfree-ordningen må bestå. Der har regjeringen valgt å gå i motsatt retning. De reduserer taxfree-ordningen, reduserer inntektspotensialet til Moss lufthavn, Rygge, men det er fullt mulig å reversere det.

Punkt tre handler om flypassasjeravgiften. Ja, det er helt riktig at den i sin tid ble innført – det burde den aldri blitt – men så fjernet vi den igjen. Dagens regjering valgte å gjeninnføre den, og nå øker de avgiftene.

Det er helt greit at Stortinget er uenig i Fremskrittspartiets forslag, men ønsker man en gjenåpning, må man også fremme konkrete forslag. Det er det kun Fremskrittspartiet som gjør, og det gjør meg trist.

**Stein Erik Lauvås (A) [11:43:05]:** Representanten Wiborg tok i sitt første innlegg opp spørsmålet: Hva dri-

ver vi med? Han fortsetter med å beskrive at vi hadde en flott flyplass i Østfold, på Rygge. Ja, det er et godt spørsmål og et godt faktum. Vi hadde en flott flyplass. Så kan man spørre seg: Hva var det Fremskrittspartiet drev med?

Vi hører man prøver å bortforklare det med at det ikke hadde noen betydning for at Rygge ble lagt ned at Høyre og Fremskrittspartiet innførte flypassasjeravgiften. Jo, det hadde det. Det var det som var hovedårsaken. Det manglet heller ikke på advarsler, og vi hadde en rekke debattmøter og andre opplegg i Østfold, hvor Fremskrittspartiet ikke var til stede på alle, for å si det slik. Dette var en sak de ikke likte å være med på, men de var med på den, og de må ta ansvaret for det.

Så går representanten Wiborg videre og avkrever datostempling på valgløfter. Kan hende Fremskrittspartiet skal være forsiktig med å be om det. Det ene eksemplet er hva de var med på ved å øke avgiftene sånn at Rygge ble lagt ned. Det andre eksemplet er bompenger. Vi husker alle løftene om å fjerne alle bompengene i dette landet, mens realiteten var at med Fremskrittspartiet i regjering satte vi rekord i innkreving av bompenger. Valgløfter burde kanskje hatt en datostempling. Fremskrittspartiet bør kanskje være mest glad for at de ikke har det.

Når det er sagt, er det flott at det er mange som er enig i at vi burde få ny aktivitet på Rygge lufthavn. Selvsagt burde vi det. Det var mange hundre arbeidsplasser tilknyttet Rygge. De arbeidsplassene trenger vi. Næringslivet hadde behov for Rygge flyplass. Det er mange gode grunner til at vi bør stå sammen om å jobbe for å få ny aktivitet på Rygge. Men Fremskrittspartiets oppførsel, i fortid og i nåtid, med dette forslaget, bidrar dessverre ikke til det.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:45:37]:** Bare en kort saksopplysning: Det hevdes i salen at man fjernet flypassasjeravgiften. Det er ikke riktig. Flypassasjeravgiften ble suspendert under covid. Det vet representanten Wiborg, og det vet representantene i denne salen. Når du suspenderer en avgift for å gi en lette i en spesielt utsett situasjon, kommer avgiften tilbake igjen. Det er helt innlysende. Så representanten Wiborg må forholde seg til at det var det som faktisk skjedde.

Vi ser på flypassasjeravgiften. Jeg skrev et brev, som jeg viste til, til Avinor i forrige uke, hvor vi skisserer ulike alternativer for å se på rammevilkårene for Avinor. Her nevnes bl.a. flypassasjeravgiften. Vi ser også på utvidelse av sortimentet i taxfree-ordningen, som gjør at man kan få større inntekter fra Avinors side. Det er kanskje ikke så interessant for Stortinget, men jeg vil ikke utelukke at jeg tar en tur til Moss.

**Presidenten [11:46:45]:** Da ønsker presidenten god tur!

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [11:46:52]

*Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Dagfinn Henrik Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati og Terje Halleland om kjernekræftforskningscenter for miljøvennlig energi (Innst. 46 S (2023–2024), jf. Dokument 8:256 S (2022–2023))*

**Presidenten [11:47:15]:** Etter ønske fra utdannings- og forskningskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

**Kari-Anne Jønnes (H) [11:47:54]** (ordfører for saken): Jeg vil begynne med å takke komiteen for godt samarbeid og Fremskrittspartiet for å sette et viktig tema på dagsordenen.

Jeg vil trekke fram tre ting fra komiteens merknader:

- For det første er det behov for å styrke Norges kraftproduksjon betydelig for å dekke den forventede kraftbruken i årene som kommer.
- For det andre er statsråden tydelig på at norske forskningsprosjekter innen kjernekræft kan motta støtte fra virkemiddelapparatet.
- For det tredje besitter Norge verdensledende kompetanse innen flere områder på kraft- og energifeltet, og komiteen ser det som naturlig at denne kompetansen videreutvikles i tråd med samfunnets behov. Videre vil jeg redegjøre for Høyres syn i saken.

FNs klimapanel og Det internasjonale energibyrået, IEA, har begge slått fast at kjernekræft er en del av løsningen for å nå de globale klimamålene innen 2050. Videre anses kjernekræft i EUs klimasatsing som en del av miksen for å nå klimamålene, og er opplistet i EUs taksonomi for bærekraftig aktivitet.

Energikommisjonen understreker i NOU 2023: 3, «Mer av alt – raskere», at Norge må øke kraftproduksjonen betydelig fram mot 2050, og at norsk energipolitikk må svare på både det kortsiktige og langsiktige behovet for mer fornybar kraft i årene som kommer. Samtidig bør ikke satsing på kort og mellomlang sikt utelukke utredninger av hvilke forutsetninger og behov Norge eventuelt har for kjernekræft i den norske energimiksen på lengre sikt.

Høyre ønsker en utredning om forutsetninger og behov for kjernekræft i Norge, og at Norge skal ta en aktiv rolle i den internasjonale forskningen og utviklingen av ny kjernekræftteknologi.

Vi er enig med Fremskrittspartiet i at det vil være positivt med flere åpne arenaer for finansiering av forskning på miljøvennlig energi der også satsinger innen kjernekræftforskning kan konkurrere om midler, men vi mener at en konkret utvidelse av kriteriene for forskningscenterne for miljøvennlig energi – FME-ene – bør vurderes og eventuelt endres i samråd med strategien vedtatt av styret i Energi21 og Forskningsrådet.

Sammen med Fremskrittspartiet og Venstre foreslår Høyre derfor å be regjeringen gjennomgå og vurdere fjerning av eksisterende barrierer for forskning på kjernekræft og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Jeg tar herved opp forslaget.

**Presidenten [11:49:30]:** Da har representanten Kari-Anne Jønnes tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Øystein Mathisen (A) [11:50:45]:** I Europa har kjernekræft lenge vært en viktig del av energikildene, og det er en avgjørende del av energimiksen i mange av våre naboland. Finland har investert stort i mange år for å bygge opp sin infrastruktur på kjernekræft. Dette har hatt sine utfordringer og sine overskridelser, men resultatet er likevel at Finland har økt sitt volum på produksjon av strøm. Kjernekræft kan altså være det rette valget for enkelte land for å løse deres energiutfordringer.

I Norge og i flere av partiene, også mitt eget, Arbeiderpartiet, går debatten om at Norge burde tenke nytt rundt kjernekræft. Arbeiderpartiet har også et vedtak fra landsmøtet om at vi ønsker å følge utviklingen som skjer innenfor kjernekræft, slik som utviklingen av små, modulære reaktorer, såkalt SMR. Rett før jul i 2022 kom også nyheten fra USA om at amerikanske forskere hadde gjort et stort gjennombrudd innen fusjon, men fusjon som en bærende energikilde for et land ligger fortsatt langt fram i tid.

Regjeringen mener at det er viktig med ny og oppdatert kunnskap om kjernekræft og det nukleære feltet. Derfor har Arbeiderpartiet og Senterpartiet i regjering tildelt 200 mill. kr fordelt over åtte år til etablering av et nytt senter for nukleær forskning gjennom Forskningsrådet. Senteret vil bidra til den brede forskningen på det nukleære feltet, men vil også legge grunnlaget for mer spisset forskning framover. I senterets tematiske avgrensning nevnes «atomsikkerhet og atomberedskap inkl. kunnskap om sikkerhet ved kjernekræftanlegg og tiltak ved radioaktiv forurensning» som noe av det som skal forskes på.

Regjeringen oppretter også nye studieplasser innenfor nukleære fag. I budsjettet for 2023 ble det ved-

tatt å opprette 40 nye plasser i nukleære fag. Studieplassene er fordelt på fem år, og antallet vil bli trappet opp hvert år inntil studiekapasiteten er fullt utbygd høsten 2027.

Det er positivt at Norge øker kunnskapen om og forskningen på nukleære fag. Siden kjernekræft brukes av våre naboland og utviklingen går fort, trenger Norge alltid å henge med i forskningen og utviklingen av hvordan vi skal forholde oss til dette.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:53:19]** (leiar for komiteen): Eg vil leggje til ein kort merknad frå Senterpartiet.

Ein samla komité peikar på behovet for meir energi, meir grøn omstilling og meir kompetanseutvikling. Difor forvaltar Forskningsrådet store midlar til forskning på tvers av fag og sektorar. I 2022 utbetalte Forskningsrådet til saman 11,6 mrd. kr til forskning og innovasjon. I tillegg bidreg dei med faglege råd. Regjeringa jobbar med ein gjennomgang av forskningssystemet, som vil sjå på høvet for meir og betre forskning.

Vidare er det sett av 200 mill. kr til eit senter for nukleær forskning. Det bidreg til å dekkje behovet Noreg har for nukleær kompetanse. Vår posisjon på det feltet må utviklast vidare, og dette er eit fagfelt vi framleis må kunne mykje om.

Den 15. november var fristen for utlysing av nye forskingscenter for miljøvennleg energi, med fokus på energi, transport og lågutslepp. Forskningsrådet legg opp til å etablere frå seks til ti senter. I tillegg har regjeringa alt oppretta 40 nye studieplassar i 2023 innanfor nukleære fag, fordelte mellom Universitet i Oslo og Noregs miljø- og biovitenskapelege universitet. I sum bidreg desse satsingane til meir energi, grøn omstilling og kompetanseutvikling m.a. innanfor kjernekræft.

Senterpartiet ser ikkje at det er behov for å støtte forslaga frå Høgre, Framstegspartiet og Venstre i salen i dag, og står støtt i tilrådinga frå fleirtalet om å ikkje vedta forslaga.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [11:55:31]:** Regjeringen lyste i januar ut 1,2 mrd. kr til FME-sentre, altså forskningscenter for miljøvennlig energi. Kjernekræft var det eneste som var ekskludert. Statsråden svarer i brevet til dette forslaget at Norge ikke har særlige fortrinn for kjernekræft. Det er i beste fall vikarierende argumentasjon. Vi har strengt tatt ganske god kompetanse og fortrinn. Vi har drevet med kjernekræft siden 1951. Vi var det sjettede landet i verden som bygget en kjernekræftreaktor, og vi har vedvarende, store og omfattende programmer hvor vi forsker på kjernekræftteknologi med allierte parter.

Andre ting vi strengt tatt ikke har voldsomt med fortrinn på, ifølge regjeringens logikk, er batteriteknologi. Vi har lest om FREYR, som flagger ut til USA. Der har

man fått både flere milliarder i lånegaranti og direkte statsstøtte, som nå kan se ut til å ha gått tapt. Regjeringen skal ha honnør for de midlene de har bevilget til et senter for nukleær grunnforskning – det er veldig bra, og det støtter vi opp om – men det er ikke det samme som høyere forskning på kjernekraft som energialternativ.

Kjernekraft er en av framtidens viktige energiformer. I dag har 33 land kjernekraft, og 30 land planlegger eller bygger kjernekraft. IEA sier at dagens 417 GW forventes å mer enn fordobles, til 916 GW innen 2050.

Regjeringen forfekter en aversjon mot kjernekraft som ikke har gehør i egne parti. I komitébehandlingen ble det levert inn flere gode skriftlige innspill fra Arbeiderparti-lag og Senterparti-lag, og jeg skal kjapt vise til det viktigste fra to av dem. Et av fylkeslagene til Arbeiderpartiet skriver at Arbeiderpartiet vil støtte forslaget som innebærer at Forskningsrådet pålegges å åpne for at det også kan søkes om midler til forskning på kjernekraft innenfor de aktuelle forskningsmidlene som skal fordeles. Man refererer til at landsmøtet gjorde et vedtak 6. mai 2023 som er i tråd med dette representantforslaget, at vedtaket er Arbeiderpartiets gjeldende politikk, vedtatt av det øverste organet i partiet, og at det gjennom dette representantforslaget må følges opp.

Fra Senterpartiet får vi noe som er ganske likt. Senterparti-lokallag viser til vedtak på Senterpartiets landsmøte lørdag 18. mars der partiet åpner for at Norge skal vurdere om kjernekraft kan bli en del av framtidig energi-produksjon i vårt land. De støtter forslaget og viser også til landsmøtevedtak som det øverste organet. Det hadde vært klokt av regjeringen å lytte til egne lokallag.

Vi ønsker at kjernekraft skal likebehandles, og håper vi kan få tilslutning til at kjernekraft får anledning til å søke om støtte til forskningscenter.

Med det tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag.

**Presidenten [11:58:35]:** Da har representanten Marius Arion Nilsen tatt opp forslagene fra Fremskrittspartiet.

**Ola Elvestuen (V) [11:58:50]:** Som flere har vært inne på, er det klart at kjernekraft vil være en del av løsningen på utfordringen med å få nok utslippsfri energi i verden, og det vil også være en utvikling på dette området. Så blir spørsmålet: Hvordan skal Norge posisjonere seg i forhold til det?

Fra Venstres side er vi tydelig på at de tradisjonelle kjernekraftverkene ikke vil være aktuelle i Norge. Vi har kjernekraft i Norge innenfor det skandinaviske energimarkedet, og det skal vi være med på å videreutvikle. Så blir spørsmålet: Hvordan vil utviklingen være framover i tid med de modulære, mindre kjernekraftanleggene? Dette vil ligge langt fram i tid dersom det kommer, og dersom det også er konkurransedyktig. Spørsmålet er

ikke bare om teknologien er der, men også om den er konkurransedyktig. Så blir spørsmålet hvordan vi skal posisjonere oss i dag.

Venstre er tydelig på at vi bør være med på forskning, og vi støtter derfor ett av forslagene i denne saken, om å redusere barrierer for forskning på kjernekraft. Tidligere har Venstre også gått inn for at vi bør bli medlem i Euratom, Det europeiske atomenergifelleskap. Det handler ikke bare om kjernekraft og kraftproduksjon. Det handler også om hvordan man skal håndtere avfallet som denne virksomheten produserer. Det er mye kompetanse i Norge innenfor dette feltet. Ved et medlemskap i Euratom ville vi selvfølgelig betale inn, men jeg er helt sikker på at vi ville få mer tilbake til de forskningsmiljøene vi har i Norge.

Vi er også tydelige på at norske forskningsmiljøer bør være en del av den forskningen som skjer i Skandinavia. Den kjernekraftproduksjonen som er i Finland og Sverige, er også en del av vår energisikkerhet. Det ville være klokt at våre forskningsmiljøer støttet opp under det også framover.

Denne saken handler om forskning, og vi bør være med på forskningen innenfor kjernekraft. Så vil det være en framtidig beslutning hvorvidt utviklingen av mindre, modulære anlegg er slik at det også kan være aktuelt i Norge. Men nå er det forskning vi kan åpne for mer av.

**Statsråd Terje Aasland [12:01:48]:** Den 9. mai i år behandlet Stortinget en rekke spørsmål og forslag knyttet til forskning og utvikling av kjernekraft i Norge. Med unntak av ett oversendelsesforslag, om å legge til rette for mer forskning og innovasjon på fusjonsenergi, ble ingen av de framsatte forslagene vedtatt. Oversendelsesforslaget svarer vi ut i statsbudsjettet for 2024, og der har regjeringen foreslått å øke satsingen på nukleære fag over Kunnskapsdepartementets budsjett. Satsingen skal bl.a. legge mer til rette for forskning på fusjonsenergi i Norge og internasjonalt samarbeid på området. Denne satsingen kommer i tillegg til regjeringens tildeling på 200 mill. kr over åtte år til et nytt senter for nukleær forskning samt finansiering av opprettelsen av 40 studieplasser innenfor nukleære fag ved universitetet i Oslo og NMBU.

Fristen for å søke støtte til etablering av nye forskningscenter for miljøvennlig energi gikk ut 15. november. Det har kommet inn 21 søknader. Utlysningen var rettet inn mot temaområder som inngår i Energi21-strategien, temaer i Forskningsrådets porteføljeplan for energi og lavutslipp og gjeldende energiforskningspolitikk. Søknadene som har kommet inn, retter seg hovedsakelig mot fornybar energi, energisystem, energieffektivisering og CO<sub>2</sub>-håndtering. Dette er områder hvor norske forskningsmiljøer og næringsliv

har svært gode forutsetninger for å bidra med ny teknologi og løsninger for energiomstilling og reduksjon av klimagassutslipp.

Det har ikke vært anledning til å søke om et FME på kjernekraft i denne FME-utlysningen. Det er fordi Norge ikke har spesielle fortrinn eller særskilte forutsetninger for å forske på eller pilotere framtidens kjernekraftløsninger. Kjernekraft har heller ikke vært vurdert som en aktuell energikilde i det norske energisystemet. Jeg mener derfor avgrensningen som er gjort, er fornuftig. En fjerning av avgrensningen gir dessuten ingen mening ettersom søknadsfristen for FME allerede er utløpt. FME-søknadene skal evalueres før Forskningsrådet fatter vedtak om tildeling våren 2024.

Dersom 120–200 mill. kr av summen på inntil 1,2 mrd. kr i FME-utlysningen skal øremerkes et FME innenfor kjernekraft, blir det tilsvarende mindre til andre miljøvennlige energiteknologiområder. For å ivareta konkurranseprinsippet må det i tillegg være flere kvalifiserte kjernekraftsøknader med deltakelse fra både forskningsorganisasjoner, finansierende næringsliv og andre brukerpartnere. Relevante aktører innen forskning og utvikling med kjernekraft som tema kan søke støtte gjennom Forskningsrådets åpne konkurransearenaer. Olje- og energidepartementet har begrensede ressurser å bevilge til energiforskning.

Jeg mener i sum det ikke er tilrådelig å øremerke midler til FME på kjernekraft og vil anbefale Stortinget å ikke vedta dette.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kari-Anne Jønnes (H) [12:05:08]:** Det er et bredt flertall for, både i denne saken og i alle andre saker, at vi trenger mer fornybar energi og mer energi i årene som kommer. Fremskrittspartiet, Venstre og Høyre foreslår her å be regjeringen gjennomgå og vurdere fjerning av eksisterende barrierer. De samme partiene har tidligere, i framleggelsen av langtidsplanen for forskning og høyere utdanning, foreslått et samfunnsoppdrag om grønn vekst og omstilling, der fornybar energi var en av stolpene. Det samfunnsoppdraget stemte regjeringspartiene imot, men flertallet hadde en merknad om at det senere i planperioden bør utvikles nye, målrettede samfunnsoppdrag innenfor grønn vekst og omstilling. Fornybar energi trengs for å oppnå det. Hvorfor har ikke regjeringen startet planlegging av samfunnsoppdrag innenfor fornybar energi?

**Statsråd Terje Aasland [12:06:14]:** Det er ingen tvil om at vi trenger mer fornybar energi i fortsettelsen. NVEs kraftmarkedsanalyse viser at vi fram til 2040 kommer til å trenge 56 TWh mer. Det er ca. en tredjedel av den kraftproduksjonen som er tilgjengelig i dag.

Det er viktig at vi finner gode og bærekraftige måter å gjøre dette på. Om det er vindkraft på land, om det er offshore vind, eller om det er videreutvikling av vannkraften vår som er vesentlig, trenger vi mer forskningsinnsats på de områdene hvor vi allerede er etablert, hvor vi har mye kunnskap, og hvor vi kan videreutvikle kraftsystemet vårt på en god måte. Det er derfor vi ikke er for å åpne opp for kjernekraftforskning, fordi det er et område som, skal vi si, distanserer oss fra de kvalitative mulighetene vi har på de energibærerne som allerede er der.

Derfor mener jeg at vi både når det gjelder midler og personer, fordi det også er kamp om menneskene, den kvalifiserte arbeidskraften osv., retter innsatsen og prioriterer innsatsen mot de områdene hvor vi har naturlige fortrinn. Da mener jeg videreutvikling av olje og gass, landbasert vindkraft og offshore vind samt oppgradering av vannkraft er viktige områder.

**Kari-Anne Jønnes (H) [12:07:23]:** Men så langt har jo ikke regjeringen levert på det flertallet ba om i behandlingen av langtidsplanen, for det som nå leveres, eller det vi blir opplyst om er i støpeskjeen, er et samfunnsoppdrag om sirkulærøkonomi. Mitt spørsmål blir da om statsråden vil gå tilbake til regjeringen og si at vi må ha mer fornybar energi dersom vi også skal levere på samfunnsoppdrag om sirkulær økonomi, for vi oppnår ingen av målsettingene i langtidsplanen for høyere utdanning og forskning dersom vi ikke får mer fornybar energi.

Så har jeg et tilleggsspørsmål, for statsråden sier at vi ikke har noen særskilte fortrinn. Jeg kan til dels være enig i at vi har større fortrinn på andre områder, men vi har jo enkelte kunnskapsmiljøer som det ville være verdt å ta vare på i framtiden. Deler statsråden den vurderingen?

**Statsråd Terje Aasland [12:08:23]:** Jeg har egentlig lyst til å forsterke uttrykket litt, for vi har enormt mye større forskjeller innen de fornybare energinæringene vi allerede holder på med, både med oppgradering av vannkraften vår, effektkapasitetsutvidelser av den, å bygge vindkraft på land på en skånsom måte og videreutvikle det, for det er et stort potensial. Så er det offshore vind, hvor vi virkelig har et potensial innenfor flytende teknologier, og hvor norsk industri er veldig orientert mot dette. Skal vi rette forskningsinnsatsen mot det, og det gjør vi, er det klart at det er viktige innsatsfaktorer for at norsk kompetanse og norsk industri skal lykkes i tiden framover.

Jeg mener at vi følger opp det veldig godt. Regjeringen er veldig tydelig på at vi trenger mer fornybar energi, veldig mye mer energi enn det jeg tror Stortinget i fellesskap klarer å erkjenne til enhver tid. Vi trenger å strekke oss etter de målene på en god og samfunnsmessig måte.

Og så vedlikeholder vi kjernekræftkompetansen gjennom den innsatsen vi allerede gjør, både gjennom bevilgningene av de 200 mill. kr, men også gjennom de åpningene som regjeringen har gitt på dette området.

**Kari-Anne Jønnes (H) [12:09:29]:** Takk for svaret, statsråd.

Når det gjelder det samfunnsoppdraget som er vedtatt, ba flertallet i komiteen om et samfunnsoppdrag innenfor grønn vekst og omstilling. Hvorfor følger ikke regjeringen opp det oppdraget fra komiteen framfor å levere på et oppdrag om sirkulærøkonomi, som er varslet, når grønn energi eller fornybar energi er selve grunnlaget for grønn vekst? Spørsmålet er: Vil statsråden gå tilbake med beskjed om at fornybar energi er forutsetningen for grønn vekst?

Skal vi nå våre felles mål, er vi nødt til å levere på det. Det vil forsterke budskapet statsråden hadde nå, nemlig at vi fokuserer på det. Det vil jeg anerkjenne regjeringen for, men vi trenger større fokus. Hvorfor ikke da et samfunnsoppdrag?

**Statsråd Terje Aasland [12:10:35]:** Kjernekræft er ikke grønn, den er heller ikke fornybar, og jeg mener det er en avsporing i bruk av knappe ressurser, spesielt hodene og kunnskapen som vi skal utvikle i fortsettelsen, for å lykkes med de områdene der vi har gode fortrinn.

Det er ingen tvil om at når det gjelder fornybar energi, hvordan vi både utvikler vindkræft på land, oppgraderer vannkræften vår, offshore vind, og flytende spesielt, er forskningsinnsats viktig, og det er kompetansemiljøer som orienterer seg om dette.

Vi har også en viktig jobb å gjøre på videre utvikling av petroleumssektoren vår, med nye teknologier som kommer, karbonfangst og lagring, hydrogenmulighetene osv. Jeg mener derfor at vi har en veldig spisset forskningsinnsats mot de områdene som er innenfor det samfunnsoppdraget som Stortinget har bedt om, nettopp at vi skal ha en grønn vekst og en tydelig omstilling. Vi trenger å ta tak i energiomstillingen og gire opp farten på den, og forskningsinnsatsen er avgjørende for at vi lykkes.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [12:11:51]:** Kjernekræft er grønn i taksonomiøyemed – EUs taksonomi for fornybare investeringer – men det var ikke det jeg skulle snakke om.

Her i sted nevnte jeg et par skriftlige innspill. Jeg fortsetter der. Der viser Arbeiderpartiet til vedtak fra Arbeiderpartiets landsmøte lørdag 6. mai, der partiet åpner for at Norge også skal vurdere kjernekræft, og man anbefaler å støtte dette aktuelle Dokument 8-forslaget. Arbeiderpartiet i Aure har vært ganske vokale og instru-

mentale i å drive kjernekræft fram i kommunene, og de søker også nå, sammen med Heim og Norsk Kjernekræft, om en utredning. De har også sendt inn et innspill der de tar til orde for at man skal støtte dette forslaget. Har lokallag og fylkeslag misforstått sine egne landsmøtevedtak? Har Arbeiderpartiet og Senterpartiet egentlig ikke vedtatt kjernekræftforskning, og har disse misforstått alt?

**Statsråd Terje Aasland [12:12:53]:** Aller først er jeg glad for at representanten Nilsen leser forslag fra ulike systemer i Arbeiderpartiet. Det er veldig god lesning, og jeg tror han også får veldig mye god kunnskap om andre samfunnsområder som er veldig viktige, og som vil distansere seg vesentlig fra det Fremskrittspartiet står for. Jeg oppfordrer til fortsatt lesning.

Når det gjelder landsmøtevedtaket vårt, har vi ikke sagt at vi skal styrke forskningen eller satse på forskningen. Vi har sagt at vi skal følge utviklingen nøye. Det gjør vi gjennom den tilretteleggingen som vi har gjort på disse områdene nå, både med å etablere dette senteret – 200 mill. kr til forskning på det – følge opp det som er viktig, og som er en basis i den kunnskapen vi har innenfor den aktiviteten som har vært, og hvordan vi skal følge utviklingen i fortsettelsen.

Jeg synes det er noen som helt enkelt romantiserer utviklingen av små modulære kjernekræftverk. Jeg hadde tidligere i dag gleden av å møte energiministeren fra Tsjekkia, Sikela, og han sier at de har erfaring med kjernekræft, men de små modulære reaktorene kommer ikke før i 2035.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [12:14:01]:** Jeg takker for svaret og takker for anbefaling om lektyre. Jeg kan ikke garantere at det følges opp, men det er en annen sak.

Vi ser, som jeg nevnte i sted, at både Aure og Heim søker om å bygge kjernekræftverk. Flere Arbeiderparti- og Senterparti-kommuner er positive til dette. Dette kjernekræftverket i Midt-Norge er i nærheten av Equinor på Tjeldbergodden – det er et industriområde allerede. Vi ser i Halden at Østfold Energi, Norsk Kjernekræft og Halden kommune, som i 60 år har vært en vertskommune, ønsker å se på mulighetene for å kunne bygge kjernekræftverk i egne kommuner. Det har tidligere vært brukt som et argument for at man ikke skal ha kjernekræft, at det er ingen som ønsker det plassert i egne nabolag, men det er jo tydelig at folk ønsker kraftinntektene og sysselsettingen det gir. Hvordan planlegger regjeringen å behandle disse, og hvilken søknadsprosess og søknadsvarighet legger regjeringen opp til at en sånn konsekvensprosess kan ha?

**Statsråd Terje Aasland [12:15:04]:** At noen utforsker mulighetene og ser på det, har jeg ingenting imot.

Hvis vi får en melding om kjernekræft, må vi behandle den på en grundig og ordentlig måte. Vi går nå opp en avklaring av hvem som skal gjøre det. Jeg mener det er naturlig at det er Olje- og energidepartementet som behandler eventuelle framtidige konsesjoner på dette området, men helse er også sterkt involvert i behandlingen omkring kjernekræft.

Jeg sto i denne salen for ti–tolv år siden og fulgte vindkræftdebatten. Da var det massiv interesse for vindkræftutbygging i Norge, og det var opposisjonen som var de sterkeste hærførerne for det da. Så snudde det til at det ble mer og mer motstand mot det. Nå ser vi at det er litt mer oppslutning rundt det – det er jeg veldig glad for, for vi trenger den type kræft som innsatsfaktor. Men jeg tror, når en begynner å diskutere problemstillingene knyttet til kjernekræft, at en også vil få folkelig motstand. Det ene er lagring av det radioaktive avfallet og den faren som eventuelt er der, og jeg har ikke hørt én industristemme som sier at de ønsker kjernekræft, for kjernekræft er for dyrt.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [12:16:15]:** Ja, det er jo fordeler og ulemper med alle typer teknologier. Vindkræft har et enormt arealbehov, og man har også en god del utsatte grupper – man ser nå på Fosen og nordover derfra hvor mye motstand man møter. Man har Davvi vindkræftverk lenger oppe i nord, i Finnmark, som vel er på 63 km<sup>2</sup>, hvis jeg husker riktig, og som gir samme kræftproduksjon som et kjernekræftverk på størrelse med en fotballstadion ville gitt. Areal er meget viktig, og det framheves titt og ofte av veldig mange representanter her i salen, men det virker ikke som man har tatt det inn over seg i så stor grad i spørsmålet om framtidige energiformer. Allikevel har regjeringen gått fullt og helt for havvind.

Ser man ikke behovet for å kunne vurdere en areal-effektiv, regulerbar og i mange tilfeller prismessig konkurransedyktig teknologi som kjernekræft, som et satsingsområde?

**Statsråd Terje Aasland [12:17:19]:** For det første: Kjernekræft er ikke billig. Det er særdeles dyrt å utvikle. Vi er ikke der at vi har erfaring med små, modulære kjernekræftverk globalt ennå. Jeg hører ikke én industribedrift som sier at de kan knytte seg til kjernekræft, for produksjonskostnadene er altfor høye. Når det gjelder arealintensiteten eller arealforhold, har jeg lyst til å trekke fram et lite eksempel. Yara i Porsgrunn trenger i overkant av 500 MW for å elektrifisere ammoniakproduksjonen, altså gå fra naturgass i ammoniakproduksjon. For å svare ut den energimengden trenger en noe mer enn en fotballbane realisert for kjernekræftproduksjonen. Hvis en tar Herøya i Porsgrunn kommune som utgangspunkt og ser på en ny fotballstadion

– ganger to, kanskje – i tilknytning til Yaras anlegg i Porsgrunn, er det spennende å se: Er det areal til det? Det vil det ikke være, for dette området (presidenten klubber) ønsker fornybar energi og å tiltrekke seg ny industri.

**Presidenten [12:18:26]:** Presidenten må minne om at taleuret ikke er rådgivende, men en ytre ramme.

Replikkordskiftet er omme.

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

**Øystein Mathisen (A) [12:18:52]:** Framtiden vil kreve mer energi både for å skape arbeidsplasser og også for å løse klimautfordringene verden står overfor. Norge har gode forutsetninger for å klare denne omstillingen.

Mesteparten av vår energi kommer fra miljøvennlig, trygg og forutsigbar vannkræft. De siste årene har vindkræft på land stått for den største økningen i ny strøm, men produksjonen dekker fremdeles ikke behovene i framtiden.

For å løse morgendagens energibehov trenger vi å forske på bedre løsninger og ny teknologi. Dette vil være avgjørende for om vi klarer å skape arbeidsplassene som skal være med på å finansiere velferden vår i framtiden. Mange av de utfordringene samfunnet står overfor, må løses gjennom forskning. Derfor må Norge bygge videre på de feltene der vi har sterke fagmiljøer og naturgitte fordeler som kan utløses. Dette gjelder også energifeltet.

I denne saken kommer Fremskrittspartiet med noen veldig konkrete forslag på hvordan forskningsprogrammet Forskningscenter for miljøvennlig energi, FME, skal omprioritere sine forskningsmidler. Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at prioriteringene innenfor et slikt program bør følge de vedtatte nasjonale strategiene for kræftfeltet.

Forskningsprogrammet FME har betydning for norske forskningsmiljøers evne til å utvikle løsninger for energiomstilling og å redusere våre klimagassutslipp. Forskningen bidrar også til å løfte norsk næringsliv, der vi har bedrifter som har gode forutsetninger for å lykkes og for å skape arbeidsplasser. Om man går inn for å omprioritere og velge en energikilde foran en annen, blir også midlene til de andre redusert. Dette har blitt gjort tidligere, men kun da dette samsvarte med større nasjonale satsinger.

Det er problematisk at før dette forslaget vil bli ferdigbehandlet i Stortinget, vil fristen for å søke være passert. Forslaget vil dermed innebære at hele eller deler av søknadsprosessen som begynte allerede i januar i år, må starte på nytt.

Jeg mener dette er en detaljstyring over Forskningsrådets oppgaver som ikke kan rettferdiggjøres uten at



det har skjedd betydelige endringer i de overordnede nasjonale strategiene og prioriteringer innenfor energifeltet.

**Elise Waagen (A) [12:21:38]:** Det er viktig å minne oss om hva denne saken egentlig handler om. Det handler om en konkret ordning innenfor Forskningsrådet, en konkret ordning som har sine fastlagte premiser, strategier og forutsetninger. Og denne ene ordningen har Fremskrittspartiet valgt seg ut skal være løsningen for kjernekræft.

FME er ikke rett tid, og det er ikke rett sted. FME handler om områder der vi som nasjon har best mulige forutsetninger for å løse energiutfordringene og for å ha en fornuftig energiomstilling. Vi er ikke der hvor kjernekræft er den reelle løsningen i morgen.

Et nei nå betyr ikke et nei til kunnskap om kjernekræft. Det er mulig å bruke andre ordninger innenfor virkemiddelapparatet. Det er nettopp derfor det er så betenkelig at Fremskrittspartiet velger seg ut en konkret ordning og melder at man ønsker endringer i det som jo også vil utløse betydelig merarbeid, i og med at søknadsfristen allerede har gått ut.

Vi har viktig kunnskap innenfor kjernekræftområdet, bl.a. i Halden og på Kjeller, og vi har tildelt 200 mill. kr fordelt på åtte år til et nytt senter for nukleær forskning. Så kunnskap er viktig, men FME er ikke riktig tid og sted.

Det å stemme for dette i dag er en uheldig detaljstyring av Forskningsrådet, og jeg er glad for at forslaget ikke får flertall.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [12:23:35]:** Jeg må bare korrigere statsråden litt. I juni kunne man lese: «Industriegigant signerer kjernekræftavtale», da Glencore Nikkelverk i Kristiansand, som nylig ble kåret til Norges smarteste industribedrift, visstnok, mandag 12. juni inngikk en intensjonsavtale med Norsk Kjernekræft om leveranse av store mengder utslippsfri energi. Så påstanden fra statsråden om at ingen fra denne industrien er interessert i dette, stemmer ikke. Nikkelverket skriver videre at de har ambisjoner om å fortsette å være Norges smarteste industribedrift. Da trenger de store mengder ren ny energi, og den må forsynes bærekraftig, til markedsgunstige priser og uten avbrudd på grunn av værforhold – altså regulerbar kræft.

Det er riktig at FME-ordningen er blitt tatt opp, men det er jo ene og alene på grunn av at kjernekræft er det eneste som har blitt ekskludert der fra regjeringen, og avgrensningen i tidligere undersøkelser har blitt grunnlagt med at det har vært en langvarig praksis, og at man har hatt den holdningen siden vedtak på 1970-tallet. 1970-tallet begynner å bli en god stund siden nå, og det

er på tide at man tenker nytt og ser på dette med nye øyne og med dagens teknologi.

Jeg vil avslutte med å si at det borger for interessante diskusjoner på regjeringspartienes landsmøter og konferanser. Jeg ønsker lykke til med diskusjonen, men det virker som det er en feiloppfatning, både i Arbeiderpartiet og i Senterpartiet, i hva partiene har vedtatt der.

Det er synd å se at regjeringen ser ut til å stemme mot dette, og at vi ikke får flertall for å likebehandle kjernekræft med andre teknologier – men lykke til på neste års landsmøte med å avgrense dette.

**Statsråd Terje Aasland [12:25:39]:** Jeg tror det er viktig at en forholder seg litt til realitetene. Når en viser til en enkelt industribedrift som ønsker kjernekræft, ville det vært interessant å vite til hvilken pris de knytter seg til denne kjernekræften. Det er helt uvisst. Det er helt uvisst hvordan og når liten og modulær kjernekræft er tilgjengelig, osv.

Denne uken legger Norsk Industri fram en faktarapport om hvordan de vurderer hensynet til kjernekræft. Jeg har imidlertid lyst til å understreke fra denne talerstolen at når jeg snakker med industrien – jeg snakker med ganske mange industribedrifter i løpet av en uke – er det ingen som peker på kjernekræft som løsningen, verken med tanke på de aktuelle utfordringene vi har nå ved at vi trenger mer fornybar energi, eller med tanke på at de trenger overkommelige priser for å understøtte industrielle investeringer i f.eks. produksjonskapasitet.

**Presidenten [12:26:40]:** Representanten Marius Arion Nilsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [12:26:49]:** Jeg vil understreke at det jeg påpekte, var at statsråden sa det var ingen industribedrifter som var interessert og snakket om dette. Det er beviselig feil. Selv om det er langt fram, er det tydeligvis stor interesse hos flere industribedrifter for kjernekræft og for å få det til Norge. Det fordrer politisk aksept. Det fordrer regulering. Det er et langt lerret å bleke, så per i dag er det ikke noe man kan gå ut og signalisere at man skal ha, hvor mange megawatt osv. Men det er absolutt interesse der ute. Flere industribedrifter jeg snakker med, er interessert. Statsråden og jeg får ta noen fellesbesøk, og så får vi røyke ut hva de egentlig mener.

**Presidenten [12:27:36]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [12:27:40]

*Innstilling frå energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om forurensningsfri fotballglede (Innst. 44 S (2023–2024), jf. Dokument 8:265 S (2022–2023))*

**Presidenten [12:28:00]:** Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen. De som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

**Hans Inge Myrvold (Sp) [12:28:30]** (ordfører for saka): Som saksordfører for mi fyrste sak i energi- og miljøkomiteen vil eg innleiingsvis takka komiteen for arbeidet med nemnde representantforslag.

Forslagsstillarane fremjar i si sak forslag om ein nasjonal strategi for omstilling vekk frå bruk av gummigranulat i Noreg. Komiteen har hatt skriftleg høyring i saka, og det har kome i alt tre innspel. To av desse er frå Norges idrettsforbund og Norges Fotballforbund. Begge desse partane er optimistiske til den omstillinga ein no er på veg inn i. Samstundes er det knytt relativt stor usikkerheit til det teknologiske grunnlaget for alternativ til gummigranulat i kunstgrasanlegga i dag.

Norges Fotballforbund omtalar dette som si viktigaste sak frametter for å sikra idrettsmangfaldet i heile landet. Dei har teke initiativ til eit stort kartleggingsarbeid i fleire fasar for å koma i posisjon med praktisk omstilling. Dette har gjennom dialog med regjeringa resultert i løyving over forslag til statsbudsjett, som Stortinget no handsamar. Regjeringa og Fotballforbundet har samanfallande interesse og syn på framdrift og utvikling rundt saka.

Til saka ligg det føre ei innstilling om at nemnde representantforslag ikkje vert vedteke. Det er to forslag frå ulike mindretal, som eg vel å tru at desse partia gjer greie for i debatten.

Eg vil nytta siste delen av innlegget mitt på Senterpartiets syn i saka. Det er ingen tvil om at dagens løysing med gummigranulat som fyllmasse på kunstgrasanlegg må fasast ut, men me må ikkje hamna i eit omstillingsvakuum. Mykje av anleggskapasiteten som er bygd opp rundt om i heile landet, og som i dag tel over 2 000 kunstgrasanlegg, vart bygd i perioden 2005–2010. Mange av desse anlegga er no komne til eit punkt der ein treng aktiv rehabilitering og oppgradering. Mange baneigarar, både kommunar og i stor grad idrettslag og fotballklubbar, står no midt i denne prosessen, og det vil

vera sær s uheldig om Stortingets bodskap i dag vert at ingenting må skje før alternativ fyllmasse er hovudregelen, og større usikkerheit med ein handlingsplan som ikkje vil gje nye svar på kort sikt.

Stortinget bør difor gje regjeringa, saman med Fotballforbundet, nødvendig handlingsrom for å koma i posisjon til å peika retning når kartleggingsprosjektet er ferdigstilt, og ikkje binda opp store ressursar i ein handlingsplan – og ikkje minst byråkrati – slik mindretallet tek til orde for i dag.

Ja til forureiningsfri fotballglede i dag, i morgon og for framtida!

**Mani Hussaini (A) [12:31:36]:** Plastforsøpling er et av vår tids største miljøproblem. Kildene til plastforsøpling er mange, og det er viktig at vi reduserer tilførselen av nytt avfall til miljøet.

Vi som har en habil fotballkarriere bak oss og har spilt på kunstgress, har merket at kunstgress ikke bare er gresstrå av plast. Oppå de kunstige stråene ligger det også mange myke plastbiter. Disse kalles gummigranulat. Bitene havner til slutt i naturen og brytes ned til enda mindre deler. De blir til mikroplast. Ifølge Miljødirektoratet havner 6 000 tonn mikroplast fra gummigranulat i naturen hvert eneste år. De små plastpartiklene spises av små dyr på land og i vann, og platen kan spre miljøgifter, bakterier og skadelige arter.

Derfor har et forbud mot omsetning av gummigranulat med en overgangstid på 8 år kommet på beina. Det er veldig bra. Likevel er det viktig at vi gjennom vedtak her ikke oppleves som virkelighetsfjerne, men omstiller oss på lag med idretten og kommunene. Det er i dag om lag 365 000 fotballspillere tilknyttet 1 700 norske fotballklubber som er avhengige av å spille på de over 2 000 kunstgressbanene som er i Norge. Disse kan ikke sitte med hele regningen alene. Det vil gå ut over breddeidretten, frivilligheten og velferden i kommunene.

Derfor er det gledelig at regjeringen står sammen med idretten i omstillingen og i neste års statsbudsjett bevilger 5,5 mill. kr til å utvikle et reelt og bærekraftig alternativ til gummigranulat. Det er Norges Fotballforbund som vil motta midlene til første fase i sitt arbeid. Det er viktig å understreke at idretten selv skal være i førersetet. Derfor ser ikke vi i Arbeiderpartiet og Senterpartiet behov for at myndighetene skal utforme en egen handlingsplan på dette området, slik et mindretall i komiteen foreslår. Det vil bare bidra til mer byråkrati.

For oss i Arbeiderpartiet og Senterpartiet er det viktig at omstillingen fra gummigranulat på norske kunstgressbaner til mer bærekraftige alternativer ikke går på bekostning av deltakelsen i idretten. Vi opplever at flere av forslagene mindretallet kommer med i dag, nettopp kan bidra til det.

Vi må sikre fotballglede mens vi omstiller oss – på lag med idretten, ikke på bekostning av den.

**Ove Trellevik (H) [12:34:36]:** Problematikken rundt gummigranulat har vore oppe i Stortinget fleire gonger tidlegare. Gummigranulat frå kunstgrasbanar er den nest største kjelda til spreiding av mikroplast i Noreg.

Difor innførte regjeringa Solberg i 2021 eit nytt regelverk for å redusera denne forureininga. Tiltaka i dette regelverket var m.a. krav til fysiske barrierar rundt banen, krav til snørydding og behandling av snø som inneheld granulat, og dessutan tiltak for å hindra at spelarar og dommarar spreidde granulat når dei forlét banen. Dette var viktig for å redusera forureining av plast i naturen og for å visa at Noreg gjekk føre i ei viktig miljøsak i påvente av eit nytt regelverk som seinare vart innført gjennom EU. Det vert difor omsetjingsforbod mot gummigranulat som fyll i kunstgrasbanar frå oktober 2031.

Høgre meiner det er viktig å laga ein god plan for å koma denne omstillinga i møte, men at ein strategi med finansieringsplan, slik forslagsstillarane frå Miljøpartiet Dei Grøne tek til orde for, vert for omfattande. Høgre støttar såleis ikkje forslag nr. 3.

Høgre meiner det er viktig at det vert laga ein god plan for korleis ein kan møte omstillinga, og for korleis ho kan gjennomførast i samarbeid med idretten, nettopp for å sikra deltaking i idretten. Difor støttar Høgre forslag nr. 1, som eg hermed tek opp.

Når det gjeld forslag nr. 2, er dette også eit godt forslag, men fagleg ligg det kanskje nærare kulturkomiteen enn energi- og miljøkomiteen. Eg tenkjer difor at skulle det i framtida verta behov for å sjå på spellemiddelordninga i denne samanhengen, får me koma tilbake til spørsmålet då.

**Presidenten [12:36:26]:** Da har representanten Ove Trellevik tatt opp det forslaget Høyre er med på.

**Ola Elvestuen (V) [12:36:43]:** Som flere har vært inne på, er det store utslipp av mikroplast fra kunstgressbaner i Norge. Det er den nest største kilden. Den største kilden er bildekk, og så er det kunstgressbaner. Som det ble nevnt, tok også forrige regjering opp dette. Jeg var selv som statsråd med på å drive fram at vi skulle redusere utslippene fra kunstgressbaner. Det har også flere ganger tidligere vært oppe i Stortinget. De tiltakene som ble nevnt, altså fysiske sperrer rundt banene, ordentlig behandling av snø med gummigranulat i, og tiltak for at spillere og dommere ikke skal ta granulat med seg vekk fra banen, er anslått å redusere utslippene med 90 pst., altså en betydelig reduksjon av en stor forurensningskilde.

Venstre er veldig godt fornøyd med medlemskapet vårt i REACH, at vi er så tett knyttet opp til EU innenfor forurensningsfeltet, at også de vedtakene i EU gjøres gjeldende her, og at det kommer et forbud mot omsetning av gummigranulat fra 2031. Det gir en enda større utfordring til norsk idrett og også til regjeringen med tanke på hvordan vi skal få på plass et regelverk og et system som gjør at vi har kunstgressbaner som fungerer godt, uten gummigranulat, fra 2031.

Fra Venstres side kommer vi til å stemme for to av forslagene i denne saken. Det ene er forslaget om å be regjeringen legge fram en handlingsplan. Dette er et så stort tema, og det berører så mange klubber, så mange spillere og en så stor del av breddeidretten i Norge, at jeg tror det er helt riktig at regjeringen har en handlingsplan. Den vil det være behov for når 2031 begynner å nærme seg.

Vi stemmer også for at spillemiddelordningen gir muligheter for ny støtte allerede etter fem år. Her trenger vi fleksibilitet, slik at oppgraderingen av baner ikke stopper opp, og etter hvert som teknologien og løsningene også utvikler seg, må det selvfølgelig gis mulighet for å få ny støtte raskere enn det som det legges opp til i dag.

Vedtaket i Kommisjonen og REACH-forordningen er et veldig viktig og stort tiltak for å stoppe forurensning fra mikroplast og kunstgressbaner. Dette må vi følge opp. Det handler egentlig bare om den beste måten for å få dette på plass, og er en god forsterkning av de vedtakene vi allerede tidligere har gjort, slik også den forrige regjeringen gjorde.

**Une Bastholm (MDG) [12:40:07]:** Fotballen samler mennesker i alle aldre, fra alle slags bakgrunner og fra alle områder i Norge til en felles kjærlighet. Fra å være en sport som i ganske stor grad var sesongbasert, har kunstgressbaner gjort at aktiviteten og interessen for fotball har blitt sterk uavhengig av årstid. Men det har, som vi vet, hatt en alvorlig bakside. Bruken av gummigranulat som fyllmateriale har gjort kunstgressbaner til den nest største kilden til utslipp av mikroplast på land i Norge. Den største er bildekk.

Omtrent 6 pst. av gummigranulatet havner utenfor banene hvert år, ifølge Miljødirektoratet. Det er anslått at gummigranulat, kunstgress og annet fallunderlag fører til et årlig utslipp av mikroplast på omtrent 6 000 tonn. Gummigranulatet skylles ut i natur og vassdrag og skader dyrelivet og menneskenes matfat i havet. Problemet med denne typen plast er, som vi vet, at det ikke brytes ned i naturen, og at det samler seg opp. Derfor er jeg glad for at EU har vedtatt et omsetningsforbud mot miljøskadelig fyllmateriale fra 2031. Jeg er også glad for at norsk fotball stiller seg bak dette, tar eierskap og er løsningsorientert i denne omstillingen.

Med et så stort miljøproblem er det likevel viktig at det offentlige tar sin del av ansvaret for rammer og tilrettelegging og spiller på lag med idretten. Derfor er vi i Miljøpartiet De Grønne overrasket over at regjeringspartiene har vært så negative til vårt forslag om en nasjonal strategi for å skape forutsigbarhet. For mens de store klubbene nok har penger til å investere i nye løsninger, kan de mindre klubbene i verste fall gå konkurs eller måtte innskrenke tilbudet sitt i mangel på forutsigbarhet.

Selv om regjeringen sleper bena etter seg, er det vilje i Stortinget. I dag vil et flertall i denne salen stemme for forslaget fra Miljøpartiet De Grønne om en nasjonal strategi. For det vil jeg gi opposisjonen en stor takk. Strategien bør gi klare svar på hva slags hjelp og betingelser fotballen kan vente seg i form av finansiering, tilrettelegging og utvikling av bærekraftige alternativer. Den må også gi trygge rammevilkår for produsentene som skal levere de alternative løsningene. For en klubb som skal investere i en ny bane eller fornye infrastrukturen, er det avgjørende at svarene kommer på plass så raskt som mulig. Derfor forventer jeg at regjeringen følger opp Stortingets vedtak raskt, og at det leveres en ambisiøs strategi som sikrer at klubber fra Lindesnes til Nordkapp om få år kan skape ekte idrettsglede uten forurensning.

Jeg tar med det opp de resterende forslagene Miljøpartiet De Grønne er med på.

**Presidenten [12:42:48]:** Representanten Une Bastholm har tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [12:43:05]:** Fremskrittspartiet er for breddeidretten, frivilligheten og dugnadsånden vi finner over hele landet. Fotball er en meget viktig idrett, og kunstgressbaner har blitt rullet ut over det ganske land, med masse gummigranulat som fyllmiddel. For 2050 er beregningene at det kan bli mer plast enn fisk i havet. Fremskrittspartiet er for effektive og håndfaste miljøtiltak som tar tak i plastutfordringen. Det har vi fokusert på både i våre budsjetter og da vi satt i regjering.

Det finnes mer enn 2 050 kunstgressbaner i Norge, og det er veldig mange av disse idrettslagene og fotballagene som drives på dugnad og med begrensede midler. Vi har fått en del innspill fra idretten og andre lag om at vi bør være med på det ene forslaget. Fremskrittspartiet har derfor vedtatt at vi vil støtte og sørge for flertall for forslag nr. 1, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for omstilling fra bruk av gummigranulat i Norge, som sikrer vår oppnåelse av det vedtatte omsetningsforbudet mot gummigranulat fra REACH-forordningen i EU fra oktober 2031.»

Det er viktig å presisere at det betyr at omsetningsforbudet starter fra 2031, ikke at gummigranulat skal forbys og være fjernet innen 2031. Per i dag er det ingen fullgode alternativer til gummigranulat, og det vil derfor bli interessant å se hva regjeringen, sammen med idrettslagene, kommer med som et svar på den anmodningen Stortinget nå kommer med.

Jeg ser fram til resten av debatten.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [12:45:10]:** Det er fristende å begynne med å si at naturgress fortsatt er best. Jeg husker godt da jeg som guttunge kom til byen og begynte å spille på en kunstgressbane. Én ting var de forferdelige sårene en fikk etter å ha sklidt, og hvor vondt det var når man sto i dusjen, men en annen ting var alle disse kulene. Granulatene havnet ikke bare i naturen; de ødela i dusjen og i gangen hjemme. Som småbarnspappa er jeg selv også ganske irritert over de svarte kulene, så dette er både et viktig miljøtiltak og et godt tiltak som vil gjøre mange foreldre ganske fornøyde.

For å komme til den seriøse delen: Jeg er også glad for at en har funnet en løsning og skal fase ut og kvitte seg med noe som er et alvorlig miljøproblem. Selv om 2031 føles lenge til, er det ganske kort tid. Derfor er jeg veldig glad for det innlegget Marius Arion Nilsen hadde nettopp, der han sa at Fremskrittspartiet vil slutte seg til forslag nr. 1.

Jeg reagerer litt på måten en i innleggene fra regjeringspartiene snakker om handlingsplanen på. Poenget med en handlingsplan er jo nettopp at en skal finne tiltakene, finne løsningene og finne en løsning på utfordringen med finansiering, slik at en skal klare å nå målet i 2031. Det er jo hele poenget – ikke noen utsettelse, ikke noen vei rundt, men hvordan en skal klare å nå dette ganske hårete målet.

Som flere har vært inne på: Det er ikke noe fullgodt alternativ til gummigranulat. Det vil være en utfordring å finne den løsningen. Da er en også inne på risikoen for de ulike idrettslagene. Vi kan ta utgangspunkt i et par tusen baner og kanskje en sum på kostnadene som blir et tosifret antall milliarder kroner, og vi vet at det allerede er krevende for mange barn og unge å delta på grunn av høye priser. Jeg tror ingen av oss vil øke kontingentene. Vi vet at det er mange idrettslag som i dag sliter med dyrtid og høyere lån, og hvis en i tillegg må refinansiere eller bygge nye baner, eventuelt må ty til dyre tiltak som så viser seg ikke å fungere fordi det ikke var like godt eller ikke funket som en hadde håpet, er det en enorm risiko for de idrettslagene som våger å prøve seg på nye tiltak. Derfor mener jeg det er viktig at regjeringa fortsatt er i dialog med Fotballforbundet, at en finner gode løsninger sammen, og at en driver med avlastning. Da må en også se på spillemidlene, som vi vet er et helt avgjørende

virkemiddel for å få bygd ulike baner – hvordan det kan gjøres – eventuelt å bygge nye baner der en har gummigranulat i dag.

Jeg er glad for at Stortinget nå samler seg om å gi regjeringa et oppdrag om å lage en handlingsplan – ikke for at det skal bli en utsettelse, ikke for at det skal være en vei rundt, men for å få satt det ned på papiret og lage en plan for hvordan en skal klare å oppnå det forbudet som skal tre i kraft fra 2031.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:48:10]:** Plastforurensning er et av vår tids raskest voksende globale miljøproblemer, med konsekvenser for marine økosystemer, for økonomien og ikke minst for menneskers velferd. Spredning av mikroplast er et stort miljøproblem, og jeg er svært glad for at Europa nå har vedtatt en bred restriksjon om tilsatt mikroplast under kjemikalierregelverket REACH.

Restriksjonen innebærer et viktig forbud mot omsetning av gummigranulat, med en overgangstid på 8 år. Dette er en kilde til mikroplastforurensning som Norge tidlig og lenge har vært opptatt av, og som vi har tatt tak i. Det resulterte i 2021 i at Norge innførte en egen regulering av kunstgressbaner med gummigranulat. Det er svært gledelig at Europa nå har tatt grep om en stor forurensningskilde. Samtidig deler jeg komiteens synspunkt om at det er viktig at ikke omstillingen vi nå skal gjennom, går på bekostning av barn og unges mulighet til å drive med idrett.

Jeg er glad for at utfordringene med utslipp av mikroplast settes tydelig på dagsordenen av representantene, og mer spesifikt utfordringene knyttet til bruken av gummigranulat. Det skjer mye viktig arbeid på dette feltet i Norge som jeg har stor tro på vil bidra til den nødvendige omstillingen vi skal gjennom. I utgangspunktet er det disse spesifikke tiltakene som er det avgjørende, men jeg lytter, skjønner og forstår at en handlingsplan kan bidra til å synliggjøre, sammenstille og styrke dette, og det skal regjeringen selvfølgelig levere på.

I juni møtte min forgjenger, Espen Barth Eide, generalsekretæren i Norges Fotballforbund, sammen med tidligere kultur- og likestillingsminister Trettebergstuen. De var enige om at idretten og nasjonale myndigheter skal stå sammen i en omstilling til mikroplastfrie fotballbaner, noe jeg støtter fullt ut. Norges Fotballforbund har gjennom sin søknad om økonomisk støtte til en grønn omstilling av norske fotballbaner tatt initiativ og vist stor vilje til å bidra med kompetanse, både på vegne av egne medlemmer og til nytte for nær halvparten av landets baneiere, som er kommunene. Det er bra. De ønsker bl.a. å kartlegge baner i Norge, utarbeide kostnadsanalyser av alternativer og opparbeide ny kunnskap. Det er et stykke arbeid som vi støtter opp under.

Videre må vi sikre at dette bidrar til rådgivning og oppfølging, test av ulike alternative fyll og ikke minst et nettverk for erfarings- og kunnskapsdeling.

Det er positivt at dette arbeidet er i gang. Regjeringen har i forslag til statsbudsjett for 2024 foreslått en viktig bevilgning på 5,5 mill. kr for å bidra i arbeidet med å utvikle et reelt og bærekraftig alternativ til gummigranulat. Jeg ser fram til å følge dette viktige initiativet framover.

**Presidenten [12:51:17]:** Det blir replikkordskifte.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [12:51:30]:** Først vil jeg gratulere statsråden med å ha blitt klima- og miljøminister. Dette er en viktig post, og jeg ble glad for det innlegget han holdt. Jeg er glad for at statsråden er så tydelig på at han skal lage en handlingsplan, og at han er offensiv i sin tilnærming til at utfordringen skal løses. Det vil være en enorm økonomisk utfordring hvis en må bygge om alle kunstgressbaner. Spørsmålet er: Mener statsråden det er riktig at det er idretten selv som skal betale for det?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:52:00]:** Takk for et godt spørsmål. Det er ingen tvil om at det er en jobb som står foran oss, og som vi må være med og bidra til. Vi er heldige som har spillemiddelordningen i Norge, som ikke ligger i mitt budsjett, men som med den utformingen den har allerede i dag, bidrar med et viktig tilskudd. Tilskuddet til baner uten gummigranulat er høyere enn til baner med gummigranulat. Det er en god innretning. I 2022 ble det tildelt ca. 214 mill. kr fra spillemidlene til kunstgressanlegg. Jeg er sikker på at vi gjennom å bygge videre på de virkemidlene vi har, og de tiltakene vi skal finne framover, kan sikre at vi har et rammeverk som sørger for at vi klarer den omstillingen vi alle ønsker, slik at vi reduserer utfordringen som bruken av gummigranulat representerer.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [12:52:53]:** Takk for et godt svar. Neste utfordring vi kommer til å bli stilt overfor, er at spillemidlene brukes til noe allerede i dag. Så for å unngå at det ikke skal gå ut over bygging av nye rullerulleskøyper eller nye håndballbaner, vil spørsmålet om prioritering komme. Mener statsråden at dette er et felt der en må komme med ekstra midler, slik at det ikke skal gå på bekostning av andre typer idrett eller andre typer kultur?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:53:17]:** Som nevnt i mitt forrige svar er det ikke jeg som har ansvaret for spillemidlene, men regjeringen er opptatt av at vi i sum skal ha tiltak som bidrar til den omstillingen vi alle ønsker oss. Norge har allerede vært et foregangsland på

dette området. De reguleringene vi har hatt, som stiller krav til både utforming og drift av idrettsbaner, og som sørger for at gummigranulat ikke slippes ut i miljøet, er et godt eksempel på hvordan vi har gått foran. Vi skal bygge videre på det i det kunnskapsarbeidet vi skal gjennom framover. Jeg er veldig glad for den bevilgningen man har funnet rom for i budsjettet for 2024, som bidrar til nettopp det vi trenger, som er å utvikle alternativer til bruk av gummigranulat.

Jeg er sikker på at vi nå, både gjennom den handlingsplanen som Stortinget kommer til å be oss om å lage, og gjennom de tiltakene vi får på plass framover, skal sørge for at vi får til denne omstillingen på en god, trygg og bærekraftig måte, som legger til rette for fortsatt god aktivitet for idretten.

**Ola Elvestuen (V) [12:54:33]:** Først vil jeg si at jeg er veldig glad for at Fremskrittspartiet nå går inn for en handlingsplan, og for at statsråden er så positiv til en handlingsplan. Jeg tror det er absolutt nødvendig. Det er viktig å huske, som man også har påpekt her, at et alternativ til kunstgress og gummigranulat er naturgressbaner, og at man kan se på støtteordningene for det.

Vi trenger en handlingsplan for å få til omstillingen fram mot 2031. Etter det skal det ikke lenger være gummigranulat, og hele den forurensingen skal vekk. Men det er det åtte år til, og det er en enorm forurensing i dag. Mikroplast blir værende i naturen i veldig lang tid. Mitt spørsmål er derfor: Vil statsråden også ha oppmerksomhet på å redusere forurensing i dag, basert på de reglene som ble innført i 2021?

Det er viktig at vi gjør to ting: 1) tar det store steget over til ikke å ha slike utslipp og 2) begrenser utslippene av gummigranulat i dag og fram til 2031.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:55:40]:** Først må jeg få lov til å si at jeg er en mann som er glad i fotball, og jeg er helt enig i at hvis man klarer å drive med gressbaner i Storbritannia, f.eks., er det sikkert gode muligheter for å kunne drive med gressbaner også i Norge.

Det er ingen tvil om at Norge skal gå foran og gjøre noe med den utfordringen som gummigranulat representerer i dag, og som det kommer til å representere i årene framover. Meg bekjent er Norge det eneste landet som har gått foran og stilt strenge krav for å redusere utslippene betraktelig fra eksisterende baner. Det er jeg glad for at Norge har gjort.

Den reguleringen vi har på plass allerede i dag, er beregnet til å kunne redusere utslipp av gummigranulat med 90 pst. Vi skal følge opp at den reguleringen blir fulgt. Det er strenge krav i reguleringen, både til fysisk barriere rundt banen og til at en ansvarlig må sørge for forsvarlig håndtering av drenering, overvann og snø, for

å nevne noe. Så den reguleringen er viktig og kommer til å spille en viktig rolle i overgangen vi skal gjennom.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

**Une Bastholm (MDG) [12:56:50]:** Det er kombinasjonen av at dette er et veldig stort miljøproblem – et forurensingsproblem – og at det er veldig mange aktører, i alle hjørner av Norge, som gjør at et flertall i Stortinget i dag vedtar at vi ønsker en handlingsplan, for å sikre at det er gjennomtenkte, gode og helhetlige tiltak som gjennomføres de neste årene. Og siden jeg har ordet, vil jeg understreke at det er forslag nr. 1, om en handlingsplan, som får flertall i dag, ikke et annet forslag med ordet «strategi» i seg – av og til blir Stortinget en parodi på seg selv – som jeg med innlegget mitt i stad bidro til usikkerhet om.

Det gjenstår et spørsmål jeg vil stille statsråden, som gjelder den finansieringen som nå blir lagt fram. Hva er målet med den finansieringen? Har den f.eks. også et mål om at små klubber som ellers ikke har muskler til å gjøre denne endringen av banene sine eller investeringer i ny infrastruktur, skal ha råd til det?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:57:55]:** Takk for spørsmålet og for et godt representantforslag, som fokuserer på et viktig tema.

Jeg er helt enig i at vi må legge til rette for og sikre at hele den breddeidretten vi er glad i i Norge, kan være med på den omstillingen vi skal gjennom. Jeg tror ikke det nødvendigvis er lurt å forskuttere at man skal gi tilskudd til rehabilitering av kunstgressbaner hvert femte år, for å ta det som et konkret eksempel, rett og slett fordi det vil ha betydelige økonomiske konsekvenser. Det er viktig å se rehabilitering i sammenheng med den svært strenge reguleringen vi allerede har på plass i Norge, og som jeg nevnte for forrige replikant vil kunne bidra til å redusere utslipp av gummigranulat med så mye som 90 pst. Vi skal sørge for at det er gode finansieringsordninger som over tid legger godt til rette for omstilling, men dette må skje på en langsiktig og skikkelig måte.

**Une Bastholm (MDG) [12:58:55]:** Da er det fristende å komme med et oppfølgingsspørsmål: Når man fra regjeringens side framover vil vurdere lønnsomheten i å bidra til å bli kvitt gummigranulatproblemet uten å ødelegge for idretten de neste årene, tar man da også hensyn til de enorme kostnadene det vil ha for et samfunn dersom vi ikke får bukt med plastproblemene i havet?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:59:17]:** Vi er opptatt av å gjøre noe med denne problematikken, og som jeg nevnte i innlegget mitt, er ikke det avgjørende

om vi har handlingsplaner eller strategier. Det avgjørende er hvilke tiltak vi faktisk gjennomfører. Jeg mener at det gjøres tiltak på svært mange områder. Som jeg nevnte i stad, kan f.eks. en handlingsplan – som kommer til å få flertall i dag – bidra til å sammenstille de tiltakene, vise helheten i tiltakene og da vise hvordan de bidrar til den overordnede omstillingen vi skal gjennom. Det er i og for seg positivt. Det er ingen tvil om at vi skal gjøre mye på kort tid for å få bukt med den utfordringen som mikroplast i stort og gummigranulat spesifikt, som vi snakker om her, representerer. Vi trenger svært mange tiltak framover for å klare å få til det. Det skal vi ta med i beregningen i alle de tiltakene vi jobber med framover.

**Presidenten [13:00:16]:** Replikordskiftet er avsluttet.

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

**Hans Inge Myrvold (Sp) [13:00:35]:** Det vart litt høge skuldrer for meg her. Me er tydelegvis på overtid, eller tilleggstid i fotballen, men eg må som saksordførar seia til det eg starta innlegget mitt med, nemleg at me har samarbeidd godt om dette, og at det er vanskeleg for saksordføraren å få den fulle og heile oversikta over kva komiteen faktisk har ynskt når ein les om korleis partia posisjonerer seg i avisa dagen før, eller kanskje om morgonen same dag. Då vert det vanskeleg, og det håpar eg kan verta betre.

Når det er sagt, har eg behov for å rydda litt. Det kom kritikk frå Miljøpartiet Dei Grøne som gjekk på at regjeringsspartia har slept beina etter seg i denne debatten. Eg vil tora å påstå at det som vert omtalt som ein sterk opposisjon, i beste fall haltar godt på ein fot. Det spriker i veldig mange retningar når ein no peikar på ein handlingsplan – alt frå representanten Elvestuen og Venstre sitt atterhald om at all aktivitet på kunstgrasanlegg skal skje utan gummigranulat frå 2031, til Framstegspartiet sin inngang og tilslutning til ein handlingsplan om at dette må sjåast i ein overgang. Det er jo nettopp dette forholdet eg har peika på, både i merknadsform og ikkje minst i framføringa på talarstolen i dag, at dette ikkje dannar grobotn for ein handlingsplan og eit resolutt og handlekraftig storting, slik som det vert hevda. Dette er med på å trykkja på bremsepedalen endå sterkare ute i kommunane. Det vil verta større uvisse om i kva retning vi er på veg, og dette vil ikkje gagna dei me er her for å tena. Me må berre repetera at det i EU si behandling og haldning til dette er tala om eit omsetningsforbod og ikkje eit bruksforbod. Difor må ein ha ein god porsjon sunn fornuft inn i dei vurderingane – som må takast i alle landets kommunar – som vedkjem den faktiske tilstanden rundt oppgradering.

Noreg har fleire sterke fagmiljø som forskar, testar og utviklar alternativ til dagens gummigranulat. Eit av dei største forsøksprosjekta no er bjørkegranulat, som har gjeve positive resultat. Difor vil Noreg nå omstilling og effekt av dette innan eit framtidig omsetningsforbod har funne stad.

Avslutningsvis: Sidan Stortinget skal opptre resolutt, gjev òg regjeringsspartia si tilslutning til forslag nr. 1, om ein handlingsplan, og vil i den forbindelse oppfordra statsråden om å lytta meir til Fotballforbundet enn til Stortinget akkurat no.

**Svein Harberg (H) [13:04:05]:** Jeg har ingen intensjon om å forlenge debatten, men etter å ha fulgt den fra stolen her ble det fristende å ha en kommentar. Jeg tror det er mange som er glade hvis gummigranulatet forsvinner, både fra dusjer, som var nevnt, og bygg i nærheten av arenaer, for ikke å snakke om gangen hjemme. Det har vi vært gjennom alle sammen.

Jeg hadde bare lyst til å understreke viktigheten av hva som ligger i en handlingsplan, som er mye mer enn bare å stoppe det – og det var representanten Ropstad inne på. Det er å finne de bærekraftige og langsiktige alternativene, å finne en økonomipakke rundt dette som ikke ødelegger for brukerne, og som ikke gjør det vanskeligere for dem som står ansvarlig for disse anleggene, og ikke minst er det å følge opp de tiltak som gjøres, og de endringer som gjøres. Jeg har tiltro til at regjeringen vil følge det godt opp. Det hørtes nesten ut som saksordføreren ikke hadde det, men jeg har tiltro til at der vil regjeringen gjøre en skikkelig jobb.

Jeg har vært leder i en fotballklubb, og jeg har vært lokalpolitiker og ordfører. Vi begynte med asfalt med filt på, og da filten var utslitt, lå det dessverre dunger med filt som søppel på kantene av fotballbanene – det var ikke noe særlig. Så fikk vi litt dempende underlag, og så må jeg bare innrømme at jeg som stolt ordfører lanserte gummigranulat, som var bærekraftig fordi vi resirkulerte gammel gummi og brukte det på fotballbanene våre. Dette er ikke så veldig lenge siden. Poenget med å minne om det nå – fordi det åpenbart er et problem som vi ikke skal ha lenger – er at vi må være veldig nøye med de løsningene vi finner som vi tror er de bærekraftige og framtidige. Det gjelder at vi følger dem opp, og at vi følger med på hvordan dette slår ut – med kostnader, med muligheter for at løsningene kan virke, og at de ikke har noen uheldige bivirkninger, som dette åpenbart hadde.

**Ola Elvestuen (V) [13:06:48]:** Jeg kjenner også litt behov for å ta ordet etter at saksordføreren var oppe her, og også litt på grunn av representanten Harberg. Det er viktig å huske på at man ikke skal mange år tilbake i tid før det ikke var noen oppmerksomhet omkring forurensning fra gummigranulat fra fotballbaner. Det

er ikke mer enn fem–seks år siden dette ble et stort tema.

Det er også viktig at formålet med det vi nå skal gjøre, ikke bare er å følge et nytt regelverk. Formålet er å få ned forurensningen. Gummigranulat er en betydelig forurensningskilde til mikroplast, altså den nest største vi har. Da er det viktig at vi setter i gang nå, fra dag én, med å få ned den forurensningen. Jeg synes statsråden svarte veldig godt på mitt spørsmål om hvordan dette arbeidet skal gjøres ut fra det regelverket vi allerede har på plass – for det er altså mulig å få det ned, opp mot 90 pst., så det må følges. Det kan ikke være tvil om at målet og hensikten bak REACH-forordningen er at fra 2031 skal vi ikke ha forurensning fra mikroplast. Det er derfor man får på plass omsetningsforbudet. Da må formålet i en handlingsplan være å komme dit at vi ikke har forurensning fra gummigranulat med denne mikroplasten fra 2031.

Det er klart at det er et regelverk som gir en fleksibilitet. Klarer vi det eller ikke, det vil jo vise seg. Men formålet må være at her skal vi ikke ha bruk for mer gummigranulat og ikke ha denne forurensningen fra 2031. Jeg håper at det også er det som legges til grunn i den handlingsplanen som regjeringen skal jobbe fram.

**Gro-Anita Mykjåland (Sp) [13:08:43]:** Det er noe som til nå ikke har blitt nevnt så veldig mye i denne saken, i forbindelse med handlingsplanen. Representanten Svein Harberg var inne på det, og jeg har egentlig bare lyst til å forsterke det. Det er dialogen og samarbeidet med kommunene og idrettslagene. Jeg synes regjeringen i forrige periode da de innførte dette regelverket, gjorde en god jobb. Kommunene der ute lyttet. Kommunene tok grep. Kommunene så på alternativer når det skulle bygges nye kunstgressbaner. Kommunene var med og la til rette for å bedre sperringer, sånn at vi kanskje fikk mindre gummigranulat hjem i dusjen. Jeg synes egentlig det har kommet veldig lite fram i denne debatten – den jobben som kommunene og idrettslagene allerede har gjort, og som de gjør.

Faren er at når Stortinget nå går inn og krever en handlingsplan, og regjeringen setter i gang og skal lage den, kan vi risikere at kommunene og idrettslagene i hele Norge blir handlingslammet av det. Hva kommer nå? Jeg er ikke sikker på om dette kommer til å være med og styrke arbeidet framover, men jeg merker meg at vi går inn i denne saken. Vi skal følge det opp sammen med regjeringen, men vi må sørge for at de som daglig bruker disse banene, kommunene som er ansvarlige, de som gjennom de ansvarlige idrettslagene bruker dem, fortsetter det gode arbeidet og det fokuset som de allerede har på denne problemstillingen.

**Hans Inge Myrvold (Sp) [13:10:55]:** Det var litt taktikkeri med talarlista. Sånn er det ofte i fotballkamper.

Som gammel fotballdomar hadde eg kanskje hatt størst ønske om berre å blåsa av kampen. Når det er sagt: Til dei synspunkta som kjem på mitt innlegg, vil eg framheva at det mest resolute me kan gjera framover med kortsiktig gevinst når det gjeld denne forsøplinga, er å sikra at dei allereie utbygde anlegga får opp barrierar, får på plass oppsamling og vert sikra ei revitalisering som er i tråd med gjeldande forskrift og rettleiinga som allereie finst frå regjeringsnivå. Dersom ein er oppteken av det, må ein ikkje bruka tid i denne salen for på ny å setja bremsepedalen på og på ny laga stor usikkerheit blant kommunar og i fotballbevegelsen. Det er ikkje føremålstenleg. Det er nettopp ved å vera tydelege at me oppnår dei resultata me vil ha. Det kan me gjera, og det håpar eg regjeringa vil halda fram med i denne saka.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [13:12:23]:** Jeg skal veldig kjapt svare tidligere taler, saksordfører og dommer. Jeg skal gi saksordføreren rett i at når innstillingen er avgitt, er det endelig. Beklageligvis ble det litt endringer her, og det skal vi ta på vår egen kappe. Jeg vil imidlertid presisere at slik vi tolker forslag nr. 1, er ikke gummigranulat forbudt fra oktober 2031, men omsetningen er da forbudt. Det må selvfølgelig fordre at handlingsplanen og arbeidet framover finner en bærekraftig og god erstatning. Det er viktig for oss å få fram at dette må være en helhetlig, gjennomtenkt jobb der man ikke bare hopper på første og beste.

Ellers er hovedårsaken til at vi støtter forslaget, at dette er en kostbar transisjon som idrettslagene og Norge må gjennom, og da håper og tror vi at regjeringen med en helhetlig handlingsplan kan ta mer styring og få fram en god plan for hvordan dette blir minst mulig smertefullt for flest mulig idrettslag.

**Mani Hussaini (A) [13:13:54]:** Med fare for å pådra meg sklitakling fra opposisjonen etter dette innlegget velger jeg likevel å holde det. Det er ikke sånn at vi er allergiske i Arbeiderpartiet og Senterpartiet mot handlingsplaner. Handlingsplaner er fint, det, men vi opplever at regjeringen er på god vei med denne såkalte handlingsplanen for at vi skal kvitte oss med gummigranulat.

Det er særlig tre ting vi ser som viktig, og som allerede gjøres i dag.

Det ene er kartlegging. Hvordan står det til på disse banene? Hva gjøres? Det finnes veldig mange klubber som er i gang allerede, som har byttet ut, endret eller gjort tiltak.

Det andre er forskning. Jeg tror at det nok er en del representanter som tror at det bare er å gi penger, og så har man på den andre siden et substitutt. Sånn er det ikke. Det finnes eksempler på klubber som har brukt kork på banene sine. Når det regner, skjer det én ting



med korken etter hvert, den flyter opp og samler seg i et hjørne. – Så det er ikke så enkelt, men det er viktig at det forskes.

Det tredje er et godt og gjensidig samarbeid mellom myndighetene, klubbene som har kunstgressbaner, og kommunene som har dette. Så de tre tingene må være på plass: kartlegging, forskning og samarbeid. De tre tingene gjør vi. Vi kan gjerne kalle disse tre tingene for en handlingsplan.

**Presidenten [13:15:28]:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [13:15:30]

*Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ingvild Wetrhus Thorsvik og Sveinung Rotevatn om Oslofjorden og stans av forurensning fra spyling av fritidsbåter (Innst. 45 S (2023–2024), jf. Dokument 8:266 S (2022–2023))*

**Presidenten [13:15:48]:** Etter ynske frå energi- og miljøkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – verta gjeve anledning til replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

**Mani Hussaini (A) [13:16:19]** (ordfører for saken): Det var en litt brå overgang fra forrige sak – jeg skal prøve å omstille hodet.

Det temaet vi skal diskutere nå, er veldig alvorlig, for Oslofjorden er syk. Tilstanden i Oslofjorden skyldes flere tiår med forurensning og påvirkning fra menneskelig aktivitet. Lenge har havoverflaten skjult hvor alvorlig det står til med livet under vann. Men nå vet vi det: Oslofjordens tilstand er akutt og skyldes flere tiår med unnlatelsessynder. Avrenning fra jordbruket og utslipp fra avløp er blant de største påvirkningene. For høye nivåer av næringssalter har gitt algeoppblomstring, og viktige leveområder for dyr og planter har forsvunnet.

Vi vet også at spyling av småbåter i havner og opplagsplasser er en mulig kilde til forurensning i Oslofjorden. Miljøfarlige kjemikalier og mikroplast havner i bunnen av Oslofjorden. Vi vet også at det er stor variasjon mellom båtthavnene og opplagsplassene. Derfor er jeg veldig glad for at regjeringen nå varsler at de vil gi Miljødirektoratet i oppdrag å utrede en lokal forskrift for Oslofjorden. I en slik utredning vil det inngå en vurdering av forurensningsproblemet, mulige løsninger og mulige krav.

Den gode nyheten er at det allikevel er mulig å snu utviklingen i Oslofjorden. Helhetlig tiltaksplan for en ren oslofjord med et aktivt friluftsliv er i gang. Arbeidet med avløpsrensing og nitrogenfjerning er i gang. Det er gitt nye pålegg fra statsforvalteren til flere kommuner, og det er varslet at krav om nitrogenrensing kommer. Mange kommuner planlegger for dette nå, og flere kommuner har begynt å planlegge for nitrogenfjerning før de formelt har fått krav om det. Gjennom jordbruksoppkjøret har regjeringen satt av 150 mill. kr øremerket til miljøtiltak for å redusere høstpløying, plante fangvekster og opprette kantsoner. Det er allerede innført regionale miljøkrav i jordbruket i deler av Oslo og Viken. Vi har også utredet forslag til forbud mot tømning av båtseptik, og denne kommer straks på høring.

Selv der det i dag ser mest livløst ut, kan vi medvirke til at livet kommer tilbake i Oslofjorden – det har vi sett før. Alle som bor rundt fjorden eller besøker den, skal ha tilgang til levende og frisk natur. Derfor tar Arbeiderpartierpartiregjeringen nå et krafttak for en ren, rik og levende oslofjord for alle.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [13:19:17]:** Jeg vil starte med å takke Venstre for å løfte denne saken. Kampen for en frisk oslofjord har vært en viktig sak for Høyre i flere år, både i regjering og lokalt i de 26 kommunene rundt Oslofjorden. Det nye byrådet i Oslo har f.eks. løftet kampen for en frisk oslofjord som en hovedoppgave i årene framover.

Oslofjorden har nær 500 000 fritidsbåter. Det er viktig for friluftslivet til mange mennesker, men det er også en utfordring når det gjelder miljø og arealbruk, særlig siden Oslofjorden allerede har dårlig miljøtilstand. Når båter på opplagsplasser spyles og vedlikeholdes ved bruk av ulike typer bunnstoff, og spylevannet inneholder tungmetaller, er det en ekstrabelastning på en allerede svært forurenset fjord.

Høyre er enig i at ansvarlige for båtthavner må gjøres kjent med tiltaksplikten sin etter forurensningsloven. Det er flere småbåtthavner og opplagsplasser som allerede har klare rutiner og teknologi på plass for å unngå at spylevannet går rett ut i fjorden, og det er viktig for miljøet og legitimiteten til lovverket at dette blir fulgt opp. Jeg er også veldig glad for at mange partier har varslet støtte til forslaget om å få på plass en lokal forskrift for større båttopplagsplasser i Oslofjorden. Miljødirektoratet har uttalt at regulering gjennom enkelttillatelser vil ta mye tid og ressurser. Vi i Høyre tror derfor en slik forskrift vil være riktig vei å gå, men dette er ikke nok for å lykkes med arbeid i Oslofjorden.

Oslofjorden er svært syk. Utslipp av miljøgifter, organisk materiale, næringssalter og marin forsøpling fører til at økosystemet i fjorden er i ferd med å kollapse. Vi

ser at torsk, taesko, ålegras, blåskjell og hummer er i ferd med å forsvinne. Regjeringa må gjøre enda mer for å gjennomføre den helhetlige tiltaksplanen for Oslofjorden som Solberg-regjeringa la fram.

I statusrapporten for året 2022–2023 skriver Miljødirektoratet at målene for en ren og rik fjord ikke vil bli nådd med regjeringens tempo. Det er særlig behov for å redusere nitrogen og fosfor fra avløp og jordbruk rett ut i Oslofjorden. Klima- og miljøminister Barth Eide sa i juni 2022 på Stortinget at den nye gjødselver forskriften skulle komme i løpet av høsten. Forskriften er viktig for å redusere overgjødsling og dermed også hindre avrenning. Vi står her et og et halvt år senere, og den har fortsatt ikke blitt lagt fram på høring. Det mener jeg ikke er godt nok.

Det trengs et krafttak for Oslofjorden. Forslagene som fremmes her i dag, er et godt bidrag for en friskere fjord der viktige naturverdier bevarer og restaureres, men det må gjøres enda mer i årene framover.

Med det tar jeg opp de forslagene Høyre er med på i saken.

**Presidenten [13:21:56]:** Representanten Mathilde Tybring-Gjedde har teke opp dei forslaga ho refererte til.

**Hans Inge Myrvold (Sp) [13:22:07]:** Eg vil òg innleingsvis takka for engasjementet for fjordane. Senterpartiet har til denne saka, det nemnde representantforlaget, ein kort merknad og eit kort innlegg.

Forureining frå fritids- og småbåtar skal og må ha tydelege krav til seg og til alt som vedkjem påverknad av det ytre miljøet. Dette gjeld bruk av kjemikalier, men òg avrenning og på annan måte avfall som er direkte forurenande. Det som iallfall ikkje til no er omtalt i dagens debatt, er småbåtlova § 38 kapittel fem. Dette kapitlet regulerer nettopp forureining frå det segmentet som vert vist til her.

Det er Nærings- og fiskeridepartementet som sikrar lovgjennomføring, og Stortinget har allereie gjeve forskriftsheimlar, så då vil det moglegvis vera føremålstenleg òg å sjå til denne lova for å sikra ei regulering som er i tråd med dei måla Stortinget har fastsett i høve forureining.

Vidare til forslaget som i hovudsak handlar om forureiningslova § 7 og ytterlegare tiltak utover dette gjennom bl.a. lokale og målretta tiltak for Oslofjorden, som t.d. lokal forskrift: Klima- og miljøministeren har vore tydeleg på at Miljødirektoratet allereie er i gang med utgreiing av lokal forskrift. Difor ser eg at forslag nr. 2 til saka allereie er vareteke. Eg reknar med at sjølv om det svaret kom frå ein statsråd med ein litt annan kroppsfasong og utsjånad, vil nok statsråd Bjelland Eriksen stadfesta dette i debatten.

Regjeringa har synt at ho tek ein rein oslofjord med god miljøtilstand på stort alvor. Det ligg føre ein tiltaksplan som vart iverksett attende i 2021. Ein har kome i gang med rapportering og oppfølging av denne. Det er gledeleg å sjå at fleire aktørar no svarar opp i rapporteringa og ikkje minst syner til godt samarbeid på tvers av kommunegrensar og myndigheiter. Men det krevst eit visst nivå av presisjon til utgreiing av forslag før Stortinget set to strekar under reelle alternativ, slik som er fremja i dette forslaget. Difor vil Senterpartiet avventa vidare oppfølging frå regjeringa i denne saka, og fylgja tett opp frå Stortinget si side i høve det som er ei reell og stor oppgåve: å sikra ein rein oslofjord.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [13:25:03]:** Jeg skal gi Venstre honnør for å løfte en viktig sak. Oslofjorden har utfordringer. Det er tidligere historiske feilgrep og tidligere forurensning som er en stor del av grunnen til at vi har problemer med Oslofjorden. Folket langs Oslofjorden må være trygge på at vannet de bader i, fisker i, kjører båt i og går tur og bor langs, er sunt og friskt, og det er ikke alltid tilfellet i dag. Men vi mener at det blir litt enkelt å komme med et såpass begrenset forslag mot det. Vi støtter intensjonen bak forslag nr.1, men tolker det sånn at det allerede er ivaretatt i dagens lov, og vil gjerne rette oppmerksomheten mot at der tiltak må informeres om og iverksettes, bør de rette etater og instanser informere dem som har tiltaksplikt.

Ellers fremmet Fremskrittspartiet følgende forslag i kommuneproposisjonen som ble behandlet i Stortinget før sommerferien i år:

«Stortinget ber regjeringa legge frem en modell for en støtteordning for investeringer i nitrogenrensing av avløpsvann i områder som blir pålagt nye renskrav.»

Dette ville også truffet Oslofjorden meget sterkt, men det var bare Rødt som stemte for.

Vårt landsmøte og hele vårt parti er veldig opptatt av Oslofjorden og at den skal være trygg og sunn, så vi jobber også videre med helhetlige planer her. Fremskrittspartiet vil derfor ikke støtte noen av forslagene som er blitt fremmet i dag, men vil jobbe videre med en større del av planen.

**Ola Elvestuen (V) [13:27:11]:** Først vil jeg si at jeg synes det er helt forunderlig at Fremskrittspartiet ikke støtter noen av forslagene.

Oslofjorden er i en alvorlig krise – en av de rikeste fjordene vi hadde i landet for 50 år siden, er nå i alvorlig krise. Fra Venstre har vi jobbet med å få på plass planer for Oslofjorden i godt over ti år. Det var en sentral del av regjeringsforhandlingene på Jeløya, hvor man fikk til at vi skulle ha en handlingsplan, og tiltaksplanen for en

ren og rik oslofjord ble lagt fram av tidligere statsråd Sveinung Rotevatn tilbake i 2021.

Planen krever omfattende tiltak. Vi må ha nitrogenrensing fra avløp, vi må ha redusert avrenning fra landbruket, vi må restaurere mye mer natur, vi må ha mer vern, og det må være begrensninger i fisket. Men det som går på å begrense forurensning fra spylevann fra småbåthavner og opplagsplasser, er noe man kan sette i gang med nå. Dette er kjent teknologi, det er gjort flere steder, men det handler om at det må legges press på at det faktisk gjennomføres.

Det er store utslipp med tungmetaller og mikroplast, plastpolymerer, fra spylevann, og spylevann er allerede klassifisert som farlig avfall, så det er klart at forpliktelsen er der allerede til å gjøre noe med dette. Derfor har vi det første forslaget, om at de som har ansvar for småbåthavner i Norge, må gjøres kjent med den forpliktelsen de faktisk har, for man kan ikke slippe ut farlig avfall, som dette er, slik som det nå gjøres.

Så må vi se det som er positivt. Det ligger i kjernen i tiltaksplanen for en ren og rik oslofjord at man må ha en mobilisering nedena og oppover, og nå er det heldigvis noen av dem som eier disse småbåthavnene, som setter i gang på egen hånd – de setter i gang med rensing. Vi har kommuner som går foran. Asker gjør det og sørger for at deres småbåthavner får denne rensingen. Etter lokalvalget håper jeg på initiativ både i Oslo, Akershus og Vestfold, der Venstre sitter sentralt. Det er varslet både økte midler for å komme med tiltak for Oslofjorden, og også at vi får mer fart på det som går på småbåthavner og spylevann. Så trenger vi at det legges press, for det er allerede et regelverk, og vi trenger at det legges press også gjennom enkelttillatelser. Fra Venstres side mener vi det ville være mer målrettet og gå fortere, men vi vil stemme subsidiært for forslag nr. 2, om å få på plass en egen forskrift.

Med det tar jeg opp forslag nr. 3, og varsler også at vi stemmer for forslag nr. 2.

**Presidenten [13:30:15]:** Då har representanten Ola Elvestuen teke opp det forslaget han refererte til.

**Une Bastholm (MDG) [13:30:37]:** Jeg vil begynne med å takke forslagsstillerne fra Venstre for et veldig viktig representantforslag. Det er veldig mange politikere som har snakket i veldig mange år om å ta vare på Oslofjorden, men altfor mange skygger banen når tiltakene blir konkrete nok til å bety noe.

Det ser ut som om dette gjentar seg i dag. Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Fremskrittspartiet vil, så vidt jeg kan forstå innstillingen og debatten, at man ikke skal vedta noe som helst. Det er ille for alle som bor i Oslo-regionen, og for kommende og oppvoksende generasjoner, som fortjener en rik, ren og levende fjord å bade, fiske og dykke i.

Fra den oppvoksende generasjonen, altså barna, har jeg tatt med meg et symbol. Jeg har på meg et halsbånd fra datteren min på seks år. For barn er det helt uforståelig hvor god tid vi har i slike saker, hvor vi radikalt endrer leveområdene til dyr og bidrar til at barna vokser opp med et mye skinnere dyreliv.

Denne saken burde vært opplagt også for voksne. Det er åpenbart at dagens håndtering av båter i havnene rundt fjorden er skadelig. Vi skyller store mengder gift rett ut i havet – bokstavelig talt. Som flere av oss bemerker i komitéinnstillingen: Analyser gjort av spylevannet viser funn av tungmetaller og plastpolymerer i høye konsentrasjoner, og flere båthavner i Indre Oslofjord har utslipp av tungmetaller og plastpolymerer som overskrider utslippskrav for skipsverft.

I regjeringens svarbrev, der Arbeiderpartiet og Senterpartiet forklarer hvorfor de ikke vil støtte forslaget, er det ingen alternative forslag. Det opplyses om at Miljødirektoratet har «foreslått å utrede om en lokal forskrift for større småbåthavner/opplagsplasser i Oslofjorden kan være hensiktsmessig». Her vil «mulige tiltak være tema», sier miljøministeren.

Det er nettopp såne uforpliktende vente-og-seholdninger fra regjering etter regjering som er årsaken til den kritiske og ødelagte miljøtilstanden i Oslofjorden. Jeg er helt sikker på at Miljødirektoratet, som for øvrig stadig vekk må kutte i faglige stillinger fordi de mangler midler, har bedre ting å drive med enn å utrede ting som vi allerede vet at vi må gjøre. Fjorden trenger konkrete tiltak nå – den må restaureres før det er for sent. Vi må stanse både giftutslipp, bunntåling og de uansvarlig store nitrogenutslippene. Vi må slutte å privatisere og sprengte i strandsonen, og vi må regulere fisket strengere og la fiskebestandene og det marine livet vokse til igjen.

Jeg er sikker på at småbåteierne veldig gjerne vil være med på en sånn dugnad hvis vi politikere bare viser litt lederskap og legger til rette.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:33:47]:** Tilstanden i Oslofjorden er svært alvorlig, og det er ingen tvil om at det er behov for en rekke tiltak. Store deler av fjorden har moderat økologisk miljøtilstand og dårlig kjemisk miljøtilstand etter vannforskriftens kvalitets-elementer. Torskebestanden er nå på et historisk lavt nivå, og tareskog og ålegrasenger der fisk og annet liv vokser opp, er i tilbakegang. Det vil ta lang tid å gjenopprette god tilstand for flere deler av det biologiske mangfoldet, men den negative trenden må vi snu nå, slik at vi unngår uopprettelige konsekvenser.

Forurensning, også fra spyling av fritidsbåter, er utvilsomt en av flere utfordringer. Regjeringen er bekymret for tilstanden i fjorden og oppatt av at det gjen-

nomføres effektive tiltak. Når det gjelder småbåthavner spesifikt, er det trolig stor variasjon i utslippene fra opplagsplassene. Miljømyndighetene har ikke vurdert i hvilken grad forurensning fra konkrete opplagsplasser vil gi behov for regulering. Vi har derfor ikke i dag et godt grunnlag for f.eks. å stille krav i enkelttillatelser og heller ikke grunnlag for å vurdere f.eks. hvilke småbåthavner som faktisk kan ha tiltaksplikt etter forurensningsloven.

For å få et bedre grunnlag har Miljødirektoratet, som det har vært nevnt, foreslått å utrede om en lokal forskrift for større småbåthavner og opplagsplasser i Oslofjorden kan være hensiktsmessig. Det er særlige forhold i Oslofjorden, med både dårlig miljøtilstand og høy tetthet av småbåter, og jeg er derfor helt enig i at det er et godt sted å begynne. Det er også positivt, som det vises til i innstillingen, at det finnes eksempler til etterfølgelse, som Asker.

I en utredning vil størrelse på utslipp og mulige tiltak være tema. Jeg vil gi Miljødirektoratet i oppdrag å gjøre en slik utredning som de har foreslått, og følger derfor allerede opp det som er forslag nr. 2 fra mindretallet i innstillingen. Jeg ser fram til å få et bedre grunnlag for å komme videre med faktisk å redusere forurensningen fra småbåthavner.

I innstillingen etterlyser mindretallet en raskere framdrift for å følge opp tiltakene i den helhetlige tiltaksplanen. Første statusrapport for gjennomføring av tiltak i Oslofjorden ble lagt fram høsten 2022. Den viste at gjennomføringen på flere av innsatsområdene heldigvis har fått et løft det første året av planperioden. Spesielt trekkes det fram at det er gjort mye for å styrke virkemidlene innen avløp og jordbruk.

Likevel er det langt igjen til målet om god tilstand er nådd. Den andre statusrapporten viser at det fortsatt er en vei igjen. Dette er en dugnad, og stat, kommuner og alle sektorer er nødt til å være med og bidra, og jeg skal legge godt til rette for den jobben som må gjøres for at vi skal snu tilstanden i Oslofjorden.

**Presidenten [13:36:56]:** Det vert replikkordskifte.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [13:37:12]:** Det er bra at statsråden sier at Miljødirektoratet skal utrede en lokal forskrift for større småbåthavner og opplagsplasser. Det er et viktig skritt i riktig retning. Jeg vil da benytte anledningen til å utfordre statsråden på et av de andre poengene som jeg hadde i mitt innlegg, som er knyttet til den nye gjødselverforskriften. I juni 2022 uttalte statsråd Barth Eide på denne talerstolen at regjeringen skulle sende forslaget ut på høring, sannsynligvis i august, i hvert fall tidlig i høst. Jeg er enig med Hans Inge Myrvold i at det er en annen statsråd som står her nå, med et annet utseende – og tør jeg si i en annen alderskategori – men jeg vil likevel håpe at statsråden kan

avklare når den nye gjødselverforskriften kommer, særlig fordi det er et av de områdene som man i statusrapporten pekte ut, hvor det fortsatt er for mye næringssalter som avrennes ned i Oslofjorden.

**Presidenten [13:38:04]:** Det er vel eit spørsmål som ikkje er knytt direkte til denne saka, men statsråd Erikssen får velja om han vil svara.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:38:09]:** Både statsråder og stortingsrepresentanter – i alle farger og aldersgrupper – bør være opptatt av tiltak for å gjøre noe med Oslofjorden, og vi har et høyt fokus på å få gjennomført tiltak. Det er ingen tvil om at gjødselverforskriften er en viktig del av det. Så vidt jeg vet, har det vært jobbet med den forskriften siden 2009. Det er altfor lenge, så jeg og landbruks- og matministeren er enige om at den skal ut på høring i løpet av vinteren. Jeg skal gjøre min del av jobben for å sørge for at det skjer. Det er en viktig del av det staten har ansvaret for, for å gjennomføre tiltak som kan bedre situasjonen i Oslofjorden. Det bidrar også til å synliggjøre ansvaret som alle andre – statsforvaltere, fylkeskommuner, kommuner og sektorene selv – har for å være med og gjennomføre de tiltakene som vi trenger for å snu tilstanden og få kontroll på Oslofjorden, sånn at den kan nyttes av befolkningen også i framtiden.

**Ola Elvestuen (V) [13:39:21]:** Først et lite hjertesukk: Både gjødselverforskriften og overvannsgebyret har vært klart i årevis. Det er bare sendrekthet som gjør at dette ikke har kommet på plass for lenge siden.

Men spørsmålet mitt går på spylevann fra småbåthavner og opplagsplasser. Statsråden vil ha en lokal forskrift, og det er jo greit, men det kommer også til å ta tid. Poenget her er at dette er kjent teknologi. Det man trenger å gjøre, er kjent, og det er heller ikke de store utgiftene for å få i gang tiltak. Det er farlig avfall som havner rett i fjorden, så det er ingen tvil om at vi må ha tiltak for å stoppe dette. Det ligger allerede nå et ansvar hos eierne av disse småbåthavnene.

Mitt spørsmål er: Hva vil statsråden gjøre nå, i påvente av en lokal forskrift, for å få fortgang i utviklingen av tiltak for å stoppe forurensning fra småbåthavner i Oslofjorden?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:40:24]:** Regjeringen har et stort fokus på alle tiltak som kan være med og gjøre noe med situasjonen i Oslofjorden. Vi har dialog med mange aktører. Vi har dialog med kommuner, vi har dialog med ulike sektorer, og vi oppfordrer til bred innsats på alle fronter. Jeg er helt enig i at også småbåthavner må være med på den store dugnaden som det er å få gjort noe med tilstanden, og jeg vil opp-

fordre til at småbåthavner også er med og gjennomfører tiltak.

Så har jeg lyst til å si, når det handler om det som er forslag nr.1, som representanten er en del av: Noe av utfordringen vår i dag er at vi ikke har kunnskap om hvilke havner som vil kunne ha en tiltaksplikt. Den kunnskapen må vi få på plass først. Det er derfor jeg har den tilnærmingen i denne saken og ikke vil støtte det forslaget, for vi må få den kunnskapen som vi ikke har i dag, om hvem som vil kunne ha en tiltaksplikt.

**Ola Elvestuen (V) [13:41:29]:** Men er det tiltaksplikten som er grensen? Dette handler jo om å oppfordre til å gjennomføre tiltak der det er forurensning, og dette er alvorlig forurensning, som kategoriseres som farlig avfall. Det må være opplagt for dem som er eiere av disse småbåthavnene, at dette ikke skal havne i sjøen. Om terskelen da er sånn at det er innenfor en plikt eller ikke, må man drive på for at det gjennomføres tiltak likevel. Det ville jo ikke være feil å begrense forurensning, selv om ikke plikten og lovverket er der.

Så mitt spørsmål blir: Vil regjeringen gjøre noe for å få fram kunnskapen om hvilke forpliktelser man har, og også de fordelene det vil gi å begrense forurensning? For begrensning av forurensning vil det være, enten det er utenfor eller innenfor selve plikten.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:42:28]:** Jeg forsøkte å si veldig tydelig i mitt forrige svar at regjeringen er opptatt av å oppfordre alle som kan være med og snu tilstanden i Oslofjorden, til å være med og bidra til det. Det er ingen tvil om at eksempelvis småbåthavner også har en rolle å spille her. Så jeg oppfordrer til at vi gjennomfører alle de tiltakene, og at alle som har en mulighet til å være med og gjøre noe med situasjonen i fjorden, tar sin del av det ansvaret.

Før jeg kan følge opp hvem som har tiltaksplikt etter regelverket, må jeg få kunnskap om hvilken forurensning som er ved ulike havner, og hvem som i det hele tatt kan være de ansvarlige båthavner som man peker på. Da er vi nødt til å gjøre den jobben som jeg nå kommer til å be Miljødirektoratet følge opp, sånn at vi får bedre kunnskap om situasjonen ved de ulike havnene som kan være aktuelle å følge opp.

**Une Bastholm (MDG) [13:43:34]:** Jeg synes forslag nr. 1 er veldig godt formulert, for i forbindelse med at man skal sørge for at det iverksettes tiltak for å sikre at de ansvarlige for båthavnene blir gjort kjent med pliktene sine, gir det nettopp regjeringen mulighet til også å skaffe seg en oversikt over hvem som skal få den informasjonen. Det er ingenting i veien for å stemme for forslag nr. 1. Forskjellen er at regjeringen blir pålagt å gjøre

det av Stortinget, fordi Stortinget føler et ansvar for at Oslofjorden nå restaureres og kommer til live igjen.

Et annet spørsmål gjelder forslag nr. 3, som ikke får flertall i dag. En del av det forslaget handler om å be regjeringen vurdere om det er fornuftig at statsforvalterne får delegert myndighet til og ansvar for å regulere båthavnene i Oslofjorden gjennom enkelttillatelser. Er det noe statsråden har vurdert og noe som eventuelt vil bli utredet i den utredningen som nå er varslet? Eller kanskje statsråden til og med har tenkt at det kunne vært lurt?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:44:33]:** Jeg tror det er uklokt å konkludere på tiltak før vi først har fått en god oversikt over de ulike havnene som er i Oslofjorden. Per i dag er det først og fremst undersøkelser ved tre større småbåthavner som er gjennomført. Vi trenger at det gjøres et bredere kartleggingsarbeid. Jeg har ikke lyst til å forhåndskonkludere på spesifikke tiltak før vi har gjort den jobben. Det tror jeg er uklokt. Hvis målet her er å gjøre noe med situasjonen i Oslofjorden, tror jeg det kan skape større motstand mot det arbeidet vi trenger å få gjennomslag for og få folk med på.

Men jeg skal være veldig tydelig: Når vi har den kunnskapen, skal vi selvfølgelig følge opp med de tiltakene som skal til for at vi snur situasjonen, for at vi gjør noe med tilstanden, sånn at vi kommer i mål med det kraftløftet regjeringen gjennomfører for Oslofjorden.

**Une Bastholm (MDG) [13:45:33]:** Det er litt frustrerende for mange at man har kjent til problemene i Oslofjorden så lenge, og så blir på en måte konklusjonen i dag en utredning. Det er ikke noe sittende statsråd alene har ansvar for, det er vekslende regjeringer som har unnlatt å følge opp Oslofjorden godt nok.

Jeg blir likevel stående og lure litt på om vi snakker om én stor utredning som skal være den store handlingsplanen, som tar lang tid å lage, og at man så skal begynne å iverksette tiltak, eller om det er tiltak regjeringen allerede nå ser at man bør sette i gang med. Er det ulike avklaringer man trenger for ulike tiltak, hvor man kan se for seg en serie av ulike tiltak over tid, og at noen gjennomføres ganske raskt? Hva er det vi kan forvente av engasjement fra regjeringen for å redde livet i Oslofjorden?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:46:19]:** Jeg kan love representanten at jeg vil følge opp alle relevante tiltak for å gjøre noe med situasjonen i Oslofjorden fortløpende. Da jeg mottok den siste statusrapporten på forrige møte i Oslofjordrådet for noen uker siden, var jeg veldig tydelig på at jeg har en forventning til at alle vi som er med og har en rolle å spille for å gjøre noe for å snu tilstanden, skal følge opp det. Det forplik-

ter oss fra statens side. Vi skal f.eks. fortløpende komme med nytt regelverk på områder hvor vi kan lage regelverk, på samme måte som jeg forventer at kommuner, statsforvaltere og sektorene selv er med og følger opp med de virkemidlene de har.

Vi skal ikke bruke lengre tid på denne type arbeid enn det som er nødvendig. Jeg synes det er bra at Miljødirektoratet har kommet med det eksplisitte forslaget å utrede en lokal forskrift. Det vil gi bedre kunnskap, sånn at vi raskt kan komme tilbake med de relevante tiltakene som det arbeidet vil peke på.

**Presidenten [13:47:20]:** Replikordskiftet er over.

Fleire har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [13:47:26]

*Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i klimaloven (klimaløvet for 2030) (Innst. 38 L (2023–2024), jf. Prop. 107 L (2022–2023))*

**Presidenten [13:47:33]:** Etter ynske frå energi- og miljøkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – verta gjeve anledning til replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får òg ei taletid på inntil 3 minutt.

**Une Bastholm (MDG) [13:48:05]** (ordfører for saken): For ett år siden meldte Norge inn et forsterket klimamål for 2030 til FN, og i dag skal vi oppdatere loven i tråd med det oppdaterte målet om å redusere utslippene med 55 pst. innen 2030, sammenlignet med referanseåret 1990. Det er en formalitet, men en viktig en, og jeg vil takke komiteen for samarbeidet.

Denne saken har hatt et uvanlig løp. Ikke bare ba regjeringen først om en rask behandling før sommeren, til tross for at de hadde levert proposisjonen etter fristen for vårsesjonen; i løpet av behandlingen har det også kommet fram at stortingsmeldingen om Norges klimapolitikk som regjeringen lenge har varslet neste år, vil ha hovedvekt på utslippsreduksjoner i perioden etter 2030. Den skulle altså ikke ha som mål å forankre tiltak de neste sju årene som skal sikre at vi når 55-prosentmålet for utslippskuttene innen 2030.

Jeg tror ikke jeg overdriver når jeg sier at dette sjokkerte opposisjonen. Jeg vil minne om at vi har en mindretallsregjering. Selv om regjeringen mener å ha lagt fram klimaplanen sin i Grønn bok, som et vedlegg til statsbudsjettet, er altså ikke planen forankret i denne

salen. Vi kan mene noe om det i mediene, men vi har ikke fått noen sak å forhandle på og vedta i Stortinget.

Å ikke legge fram Norges oppdaterte klimaplan for 2030 til behandling i Stortinget er like hårreisende som å skulle legge Nasjonal transportplan eller Forsvarets langtidsplan som vedlegg til statsbudsjettet – kanskje enda verre, vil mange mene. Ikke bare er det udemokratisk, det gir mye mindre forutsigbarhet til folk og næringsliv, og det svekker sannsynligvis Norges evne til å redusere utslippene og nå målene våre, fordi det to partier i en regjering tør å stå for alene, typisk er mindre ambisiøst enn det vi kunne ha blitt enige om med et bredt flertall i ryggen.

Jeg er derfor glad for at et flertall, hele opposisjonen, i dag krever at regjeringen kommer tilbake til Stortinget våren 2024 med en stortingsmelding som viser hvordan Norge skal kutte utslippene fram mot 2030 i tråd med Norges klimamål. Så glad er jeg altså at jeg har tatt på meg dette smykket som minner meg om barna og generasjonsperspektivet som vi bør ha i bakhodet i dag.

Det er også en rekke viktige forslag som ikke får flertall i dag. Som Miljøpartiet De Grønnes representant i komiteen må jeg si det er en tapt historisk mulighet til å forsterke et av Stortingets viktigste styringsverktøy for å nå klimamålene. For å kunne utdype de forslagene, som det er flere av, kommer jeg til å tegne meg på nytt – men før det tar jeg opp alle forslagene som Miljøpartiet De Grønne er med på, og jeg takker komiteen for en god og rik behandling.

**Presidenten [13:50:46]:** Representanten Une Bastholm har teke opp dei forslaga ho refererte til.

**Mani Hussaini (A) [13:51:02]:** Arbeiderpartiet og Senterpartiet har store klimaambisjoner på vegne av Norge. Kort tid etter at vi kom inn i regjeringskontorene, valgte vi å oppdatere Norges klimaforpliktelser for å redusere klimagassutslippene fra 50 til 55 pst. sammenlignet med 1990.

Noen vil påstå at det er unødvendig, og andre vil påstå at det er for lite. Sannheten er at vi står overfor en enorm omstilling i hele samfunnet, og vi trenger hele samfunnet, næringslivet, offentlig sektor og alle og enhver for å greie det.

Noen tror til og med ikke på klimaendringene, iallfall ikke at de er menneskeskapt. Men hvert eneste år får vi rapporter utarbeidet av verdens fremste klimaeksperter som stadfester faktum: Vi er i ferd med å koke vår egen jordklode. Sommerens flom, som fikk navnet Hans, herjet i norske bygder og gjorde mange hjemløse. Det burde ha gitt alle, ja, til og med

klimaskeptikere – eller, som jeg kaller dem, faktaskeptikere – noe å tenke på. Klimaendringene er ikke noe som skjer i andre land og på andre kontinent. Det

sker i Europa og i Norge i aller høyeste grad. Derfor trenger vi klimaambisjoner som stopper oppvarmingen av jordkloden, og vi er i gang med oppryddingsaksjonen etter åtte tapte år med Høyre i regjering.

Regjeringen har i tillegg til et forsterket klimamål også gjennom et nybrottsarbeid innen norsk klimapolitikk lagt fram klimastatus og -plan, kjent som Grønn bok. Grønn bok er regjeringens årlige status og plan for hvordan det står til med arbeidet for å nå våre klimamål, tonn for tonn.

Opposisjonen har vært opptatt av og kommer til å snakke mye om at vi må ha en egen stortingsmelding om klima, men det er for lite forpliktende her og nå. Hvor mange ganger har ikke regjeringer lagt fram klimameldinger uten å nå klimamål? Grønn bok er det mest forpliktende en regjering kan ha for å nå klimamålene sine og bli målt på sin innsats. Stortinget kan i større grad med Grønn bok enn med klimameldinger vurdere regjeringens innsats for å nå klimamålene.

Jeg er glad for at vi har en regjering som inviterer Stortinget til årlig å vurdere regjeringens innsats for å nå klimamålene. Tiden for vage og lite forpliktende ambisjoner bør være over, iallfall hvis vi har ambisjoner om å nå klimamålene.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [13:53:47]:** Jeg vil starte med å takke en samlet opposisjon for et veldig godt samarbeid i denne saken. Jeg er glad for at vi har samlet oss for å kreve at regjeringen legger fram en mer troverdig klimaplan fram mot 2030. Det er nødvendig, særlig når regjeringen har valgt å sende inn et nytt klimamål til FN uten å redegjøre for hvordan dette målet skal nås.

Jeg vil minne representanten Hussaini på at det var Solberg-regjeringen som la fram Norges første forpliktende klimaplan, som viste tonn for tonn hvordan vi skulle nå klimamålene, og det var vi som inngikk det forpliktende samarbeidet med EU. Det er det som er taktskiftet i norsk klimapolitikk. Akkurat nå mangler Norge kraft, vi mangler nett, og vi mangler en troverdig klimaplan. Regjeringens grønne bok forutsetter tiltak i ikke-kvotepliktig sektor, som regjeringen verken har vedtatt eller finansiert. Det er jo fint at regjeringen ønsker å la Stortinget være med og vurdere klimapolitikken deres, men det er noen her som også er valgt inn for å påvirke og faktisk være med og forhandle og bestemme.

Miljødirektoratet mener det trengs 34 TWh mer kraft for å nå klimamålene våre i 2030. De siste to og et halvt årene har regjeringen gitt konsesjon til rundt 0,3 TWh. Rammevilkårene for mer fornybar energi har blitt forverret i en tid da vi trenger betydelig mer fornybar energi. Samtidig har Statnett varslet Vestfold, Telemark og store deler av Østlandet om at det ikke er kapa-

sitet til nytt strømforbruk før 2030–2035. Dette gjør det samlet sett mye vanskeligere for Norge, for norsk næringsliv og for norsk industri å oppfylle våre klimamål. Likevel har regjeringen valgt å melde inn et nytt klimamål til FN, og denne innmeldingen krever ikke samtykke fra Stortinget. Det er naturlig at Norges forpliktelser gjenspeiles i klimaloven, og Høyre stemmer derfor for proposisjonen slik den foreligger nå.

Skal vi lykkes med en så stor transformasjon som vi trenger i årene framover, må vi ha en ærlig debatt om hvor vi står og hva vi skal. I denne proposisjonen velger regjeringen å utvide muligheten til å benytte seg av ikke bare kvotekjøp i EU, men også FN-kvoter, for å oppfylle Norges klimamål. I brevet til komiteen fra statsråd Barth Eide skriver han at vi vil være avhengige av å skaffe kvoter under artikkel 6 for å oppfylle målet vårt dersom samarbeidet i EU ikke tar oss til 55 pst. Han vil ikke sette en øvre eller nedre grense for hvor stor andel av Norges utslipp som skal kompenseres med slike FN-kvoter. At FN-kvotene også skal benyttes til å oppfylle Norges klimamål, framgår også av forslaget til statsbudsjett. Derfor ble jeg litt overrasket da statsråden i spørretimen forrige uke uttalte at FN-kvotene som regjeringen ønsker fullmakt til å kjøpe, på over 8 mrd. kr, ikke skal kunne brukes for å oppfylle våre forpliktelser etter Parisavtalen. Hvis det stemmer, endrer det også forutsetningene for behandling av denne saken, så det håper jeg at statsråden kan avklare.

**Gro-Anita Mykjåland (Sp) [13:57:01]:** Det er stadig en offentlig debatt om hvor realistiske klimamålene Norge har forpliktet seg til, er, og det er bra, for omstillingen har betydning for folk og næringsliv i hele landet.

Regjeringen har en offensiv klimapolitikk der vi styrker våre klimamålsettinger, samtidig som vi tar grep som gir reelle utslippskutt for å få oss i mål. Dagens regjering har i klimaarbeidet innført et nytt og viktig styringsverktøy, regjeringens klimastatus og -plan, også kalt Grønn bok. Den viser hvordan Norge ligger an i forhold til våre forpliktelser. Framskrivningene i årets grønne bok sannsynliggjør for første gang at Norge kan klare en forsterket målsetting i ikke-kvotepliktig sektor.

Grønn bok viser at Senterpartiet og Arbeiderpartiet i regjering ansvarliggjør sin egen klimapolitikk hvert år overfor Stortinget og det norske folk. Det skaper grunnlag for god og saklig debatt om utfordringene samfunnet står overfor. Det gir også legitimitet til den klimapolitikken Norge fører. For klarer vi ikke å få folk med oss i omstillingen, vil vi heller ikke klare å nå målene.

Representanter fra opposisjonen har uttalt at de opplever at det er et demokrativakuum i klimapolitikken. Jeg vil minne om at dagens regjering er en mindretallsregjering. Opposisjonen på Stortinget står fritt til å

vedta endringer i regjeringens klimapolitikk, f.eks. i behandlingen av statsbudsjettet for neste år.

Grønn bok gir et oppdatert faktagrunnlag for Stortinget, som gir gode forutsetninger for å utforme og endre regjeringens klimapolitikk – om de klarer å bli enige. Det eneste opposisjonen kan enes om, er at de er uenig med regjeringen. Det er verken spesielt sjokkerende eller nyhetsverdig. Mer påfallende er det at opposisjonen, selv med de beste forutsetningene, ikke klarer å komme til enighet om noen reelle endringer i regjeringens klimapolitikk. Det de derimot kan enes om, er at Stortinget trenger enda en stortingsmelding om klimapolitikken fram mot 2030.

Dagens regjering viser at vi tar klimaendringene på alvor, og gjennomfører tiltak som gir en geografisk og sosialt rettferdig omstilling. Bare sånn kan vi få med oss befolkningen i omstillingen, samtidig som vi utvikler hele landet. Jeg er sikker på at vi kommer til å kjøre mange debatter om klimapolitikk i denne salen framover, og det er viktige debatter som både Senterpartiet og Arbeiderpartiet gjerne tar.

**Terje Halleland (FrP) [13:59:46]:** Nå er det stor oppmerksomhet rundt både klimamålet og klimamålsettingene. Det er positivt, og det er en viktig debatt, men debatten har dreid seg mer om hvorvidt det er mulig å nå disse målene, og å prøve å forstå hva slags politikk regjeringen står for. For nå er det flere og flere som ikke lenger tror at disse målene kan nås. Faktisk ser det sånn ut i samfunnet for øvrig at de fleste ikke lenger tror at vi kan nå disse målene. De forstår egentlig ikke engang hva målene er. Da statsråden var på Stortinget forrige uke, kunne han fortelle at de hadde sju forskjellige planer, og han var selv sterkt forvirret om hvilken plan han skulle følge. Da er det ikke rart at folk flest også blir forvirret.

Regjeringen har et ansvar for å komme med ett mål og én plan og fortelle hva konsekvensene er av det målet og den planen, og fortelle det norske folk hva det vil koste. For dette har vi ikke kunnskap om. Dette har ikke vanlige folk kunnskap om, dette har altså ikke Stortinget kunnskap om, og nå viser det seg at regjeringen heller ikke har kunnskap om det.

Stortinget blir i dag invitert til å være med og forsterke klimamålene – altså noen mål som ingen tror på lenger, og som ingen vet konsekvensene eller kostnadene av. Derfor ønsker Fremskrittspartiet, som det eneste partiet, å sende denne saken tilbake igjen til regjeringen, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak der de forteller hvilken betydning dette vil få for samfunnet.

Jeg ønsker samtidig å gratulere regjeringen med – etter å ha fått en samlet opposisjon til å protestere fordi

ingen forstår konsekvensene av det regjeringen har lagt fram – allikevel å klare å få flertall for det. Det står det respekt av. Er det da ansvarlig av den opposisjonen som ikke har tro på og selv ikke forstår konsekvensene eller kostnadene av planen, å være med på å gå inn for en sånn avtale? Det er ene og alene ved at de ser muligheten til å kjøpe kvoter.

SSB har kommet ut med tall som viser at utslippene har gått ned med 0,8 pst. i fjor. Det er 5 pst. siden 1990. De neste seks årene skal vi redusere mer årlig enn vi har klart de siste 30 årene.

Masud Gharahkhani hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Presidenten [14:02:44]:** Skal representanten ta opp eget forslag?

**Terje Halleland (FrP) [14:02:46]:** Ja.

**Presidenten [14:02:47]:** Representanten Terje Halleland har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Sofie Marhaug (R) [14:03:00]:** Det er lett å gå seg vill i skogen av ulike klimamål. Det er like lett å miste troen på dem, ettersom temperaturen på kloden stiger, og utslippsreduksjonen langt på vei uteblir. Rødt mener likevel det er riktig med ambisiøse mål, slik at vi har noe å strekke oss etter. Det er ikke bare symbolpolitikk hvis vi følger opp med politisk handling. Det er også verdt å minne om at det er stor forskjell på om vi klarer å dempe virkningene av klimaendringene, enten det er 1,5 grader eller 2 grader. Det er fortsatt stor forskjell på disse scenarioene og de verst tenkelige scenarioer. Politiske veivalg påvirker hvor ille det vil gå.

Rødt er opptatt av at vi skal ha en politikk som er i tråd med de målsettingene vi setter oss. Det har vi altså ikke i dag. Dagens politikk er preget av kortsiktige løsninger som i verste fall har usikre eller til og med negative konsekvenser for klimaet globalt, som f.eks. biodrivstoff eller elektrifisering av sokkelen.

Vi er opptatt av at vi gjennomfører en rettferdig klimapolitikk som virker. Da kan vi ikke kjøpe oss ut av krisen eller skyve ansvaret over på andre. Vi må erkjenne at forbruket til særlig de aller rikeste må ned. Denne uken kom Oxfam med en rapport som viser at jordens rikeste én-prosent forurenser like mye som de fattigste to tredjedelene. Fra før av vet vi, bl.a. på grunn av arbeidet til den franske forskeren Lucas Chancel, at forskjellene ikke bare er store mellom land, men også internt i land. Selv i Norge har utslippene økt mest på toppen.

Da trenger vi kraftfulle omlegginger, der de rikeste tar den største regningen, og der det finnes gode, kollektive løsninger på problemene. Dette betyr færre fly der det finnes tog, mindre motorvei og mer bane og kollektiv-



transport. Det betyr at vi må ta vare på og prioritere den kraftførelende industrien som baserer seg på kortreist, fornybar vannkraft heller enn mer olje- og gassleting.

Vi trenger politisk styring for å få til en reell omstilling heller enn en markedsstyrt krasjlanding, der vi politisk prioriterer mer klimavennlig industri- og næringspolitikk. Dette handler ikke minst om hvem som skal få tilgang til kraften. Vi kan ikke fortsette å bygge ned naturen for å forsyne sokkelen med kraft fra land, vi kan ikke åpne opp nye sårbare områder og bygge ut infrastrukturen til det. Vi har begrenset med naturressurser og arbeidskraft.

Alt dette fordrer politisk handling – også utenom klimaloven. Hvis vi setter oss målsettinger vi ikke prioriterer i virkeligheten, spiller de målsettingene mindre rolle.

**Ola Elvestuen (V) [14:06:18]:** Global oppvarming og tap av natur er de største problemene verden står overfor, og vi er nødt til å nå klimamålene som ligger i Parisavtalen. Parisavtalen er hovedgrepet for å nå målet om å holde temperaturstigningen ned mot 1,5 grader.

Litt til diskusjonen: For det første støtter Venstre selvfølgelig innstillingen om at vi konkretiserer klimamålet til 55 pst. EU har nå sagt 55 pst., da bør vi ha det samme målet. Det er en presisering fra 50, som var det tidligere målet, til 55 pst.

Til klimamål: Det er klimaavtalen med EU som gjelder, og den er forpliktende. Det er ikke et mål vi ser om vi skal nå, det er en juridisk bindende forpliktelse, og det må være førende for norsk politikk. Det vil si at EUs mål om å redusere med 63 pst. innen kvotepliktig sektor vil vi nå, og en god del av de utslippskuttene må også tas i Norge.

Regjeringen henger langt etter på det som er innsatsfordelingen. Der skal vi ned 50 pst. med det forsterkede målet EU har satt. Jeg forventer at regjeringen kommer med en sak til Stortinget om at vi også skal slutte oss til det forsterkede målet, og da må det helt andre tiltak inn.

Innenfor transport har Norge ligget i forkant. Der svekker regjeringen sine tiltak. Det har de gjort overfor elbiler, det gjør de for elvarebiler, det gjør de innenfor tungtransport. Det er ingen nye bestillinger inn mot Enova som gjør at de skal holde sine støtteordninger lenger, sånn at vi får mer volum på endringen. De gjør ingenting inn mot landbruk, som også er en del av innsatsfordelingen, eller andre områder. Der skal vi også ned 50 pst.

Frustrasjonen er stor når det gjelder arealbruk og arealbruksendringer, hvor vi allerede før det var en forsterkning, har forpliktet oss til at vi ikke skal ha utslipp fra arealbruksendring i 2030. Også der venter vi på det minste tiltak fra regjeringen. Det må komme.

Til slutt to forslag: Det ene er at vi trenger å presisere at det er 1,5-gradersmålet vi legger til grunn når vi skal lage nye klimamål. Det andre gjelder at EU skal vedta sitt forsterkede klimamål mot 2040 allerede til våren neste år. Det faglige rådet er at vi må redusere med 90–95 pst. innen 2040. Venstre mener at Norge må gjøre det samme – 90–95 pst. kutt ikke i 2050, men i 2040. Det er mulig, og vi kommer til å gjøre det når EU gjør det samme.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:09:38]:** Jeg vil takke saksordføreren og komiteen for godt arbeid. Jeg er glad for at vi, ikke minst, har enes om å få en klimaplan, som jeg håper kan bidra til spennende og viktige tiltak senere.

Klimaloven har vært en viktig Kristelig Folkepartisak i veldig mange år. Jeg husker godt da vi endelig fikk gjennomslag for å få laget den, og fikk satt den inn i et nytt rammeverk, som et viktig virkemiddel for at vi ikke bare hadde mål, men for at vi også skulle gjennomføre dem.

I februar 2020 fikk jeg også lov til å være med på å skjerpe målet, sende inn et nytt mål under Parisavtalen, og skjerpe loven, og jeg er glad for at vi nå i fellesskap også skjerper den videre, ut fra de forsterkede målene vi har satt, opp til 55 pst.

Jeg mener at dette virkemidlet faktisk betyr noe, men det må alltid følges av tiltak. Derfor mener jeg det er viktig at regjeringa kommer med en stortingsmelding. Jeg skal ikke stå her og si at dette blir lett, men jeg er en av de politikerne som har tro på at vi skal klare å nå målene, at vi skal klare å kutte 55 pst. i samarbeid med EU. Det skal vi klare. Men gitt at jeg også vet at det ikke blir enkelt, og at jeg har mine kjepphester, slik jeg vet at andre politikere har andre kjepphester på viktige sektorer eller viktige tiltak, tror jeg det ville vært en styrke for politikken, en styrke for næringsliv og for folk, å kunne ha tydeligere ting å forholde seg til i tida framover – enten det er CO<sub>2</sub>-avgiften eller det er ulike tiltak på ulike sektorer som en i størst mulig grad hadde klart å lage et forlik og en enighet om.

Jeg er glad for at det er enighet om at det skal komme en stortingsmelding, men jeg håper virkelig at vi sammen klarer å strekke oss fra de vanskelige særstandpunktene og primærstandpunktene til faktisk å gå sammen om noe som kan peke ut veien for hvordan vi skal nå målene i 2030.

Jeg vil også gi honnør til regjeringa for Grønn bok. Jeg mener det er et viktig virkemiddel. Jeg er nok ikke der at jeg mener det skal løse alt, og hvordan en skal komme videre, men det er et veldig viktig verktøy. Jeg er helt sikker på at det vil forbedres og utvikles hele veien, så det vil være et viktig styringsverktøy.

Så minnet representanten Elvestuen meg om 2040-målet – for det blir mye mål her. Det at EU allerede dis-

kuterer og sannsynligvis kommer til å vedta skjerpede mål, mener jeg også må medføre endring i Norge. Men jeg er av den oppfatning at det er riktig å la debatten i EU gå, og så må vi heller komme med en skjerping av det i samarbeid med EU når den tid kommer.

Jeg synes også at statsråden, når han skal ha sitt innlegg, bør avklare hva som egentlig er målet. Jeg vet at det er en fortløpende debatt, men min oppfatning er at først snakker man i Hurdalsplattformen om 55 pst. kutt i hele økonomien, så er det skidd på til å være i samarbeid med EU, og nå er det altså i samarbeid med EU, men med betydelig kjøp av FN-kvoter. Jeg vil helst at statsråden avkrefter det siste.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:12:53]:** I 2017 vedtok Stortinget Norges første klimalov. Det er en viktig lov fordi den binder denne og kommende regjeringer til å omstille Norge i en klimavennlig retning. Den lovfester klimamålene våre og forplikter regjeringen til å gi Stortinget regelmessig informasjon om status og framdrift i arbeidet med Norges klimamål.

Klima- og naturkrisen er vår tids største utfordring, og i dag gjør verden for lite for å bremse utslippsutviklingen. FNs klimapanel er tydelig på at verden er langt fra å nå Parisavtalens temperaturmål. Økte forpliktelser er derfor avgjørende om vi skal kunne redusere utslippene våre i tråd med det langsiktige 2050-målet om å kutte utslippene med 90–95 pst.

Målene under Parisavtalen skal oppdateres og forsterkes hvert femte år. Siden lovens ikrafttredelse i 2018 har Norges klimamål for 2030 under Parisavtalen blitt forsterket i to omganger. Klimamålet for 2030 som i dag står i klimaloven, er et mål om å redusere utslipp med minst 50 pst. og opp mot 55 pst. i forhold til 1990.

Under klimatoppmøtet i Glasgow i 2021 ble alle land oppfordret til å vurdere sine klimamål, og på bakgrunn av denne oppfordringen meldte Norge i 2022 inn et oppdatert klimamål for 2030. Det innmeldte målet er å redusere utslippene med minst 55 pst. sammenlignet med 1990. Det forsterkede målet er forenlig med ønsket som vi har om å gjennomføre klimamålet for 2030 i nært samarbeid med EU.

Klimaloven § 3 foreslås her endret, slik at det lovfestede klimamålet for 2030 er i tråd med Norges oppdaterte klimamål under Parisavtalen. Forutsetningene for målet endres ikke, men det er ambisjonsnivået i det konkrete måltallet som økes fra «50 og opp mot 55 prosent» utslippsreduksjon til «minst 55 prosent» utslippsreduksjon.

Klimaloven og lovfestingen av klimamålet setter ambisjonsnivået, men legger ikke føringer for gjennomføringen av klimapolitikken. Gjennom denne regjeringens nybrottsarbeid innen norsk klimapolitikk, klima-

status og -plan, utformes nå klimapolitikken på en måte som gjør at vi skal sikre at Norge når sine forpliktelser.

Det har vært viktig for regjeringen å se dette i sammenheng med arbeidet med statsbudsjettet og involvere Stortinget i arbeidet med Grønn bok, og jeg vil minne om at Stortinget har full adgang til å avgi en egen innstilling om klimastatus og -plan hvis man ønsker å gjøre det.

Regjeringen tar også sikte på å legge fram en egen stortingsmelding om klima for perioden fram mot 2035 i løpet av 2024, slik at vi også har en plan for de målene vi har satt oss etter 2030.

**Presidenten [14:15:50]:** Det blir replikkordskifte.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [14:16:05]:** I dag er det et flertall som samler seg om å be regjeringen i løpet av våren 2024 legge fram en egen stortingsmelding som viser hvordan man skal nå målene for 2030. Kan statsråden nå bekrefte at det kommer regjeringen til å legge fram som en egen stortingsmelding i løpet av neste halvår?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:16:23]:** Jeg jobber alltid for å følge opp de anmodningsvedtak som Stortinget vedtar. Det skal vi selvfølgelig gjøre. Samtidig synes jeg det er synd at man ikke har brukt anledningen som ligger i forretningsordenen allerede i dag, til å kunne avgi en egen innstilling om Grønn bok. Jeg må si at det vil være mye av det samme tallgrunnlaget som regjeringen allerede har lagt fram og arbeidet med, som vil være grunnlaget. Våre planer, våre forslag til tiltak, som Stortinget har full anledning også i budsjettarbeidet til å si sin mening om, ligger i Grønn bok, sånn som den allerede er presentert for Stortinget. Men anmodningsvedtak som Stortinget fatter, skal selvfølgelig regjeringen følge opp.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [14:17:09]:** Det var fint å få det bekreftet, siden vi har forsøkt i flere omganger å be regjeringen legge fram en slik plan. Det er også det som er lovet i regjeringsplattformen, og så har man endret planene underveis. Da er det lagt til grunn. Nå får vi en bredt forankret, god debatt om veien videre til 2030.

Men jeg vil gjerne utfordre statsråden på det jeg tok opp i mitt innlegg som er knyttet til forbeholdet om å ta i bruk FN-kvoter for å oppfylle Norges klimaforpliktelser under Parisavtalen. Statsråden sa i forrige uke i spørretimen at kvotekjøp under artikkel 6 ikke skulle gå til å oppfylle Norges klimaforpliktelser, mens i brev til komiteen om denne saken sa statsråd Barth Eide noe helt annet, nemlig at hvis vi ikke benytter oss av kvotekjøp under artikkel 6, kunne resultatet være at vi ikke klarte å oppfylle våre forpliktelser. Kan statsråden nå avkrefter el-

ler bekrefte hvorvidt FN-kvoter også skal gå til å oppfylle Norges klimamål?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:18:06]:** La meg først understreke at jeg mener at klimastatus og -plan er en svært god plan for hvordan Norge skal nå sine forpliktelser, selv om jeg naturligvis skal følge opp at Stortinget ønsker en egen stortingsmelding.

Når det gjelder det som handler om artikkel 6-kvoter, har jeg vært tydelig på at regjeringen vil bruke det til å gjøre Norge klimanøytralt fra og med 2030, sånn som Stortinget har bedt oss om tidligere.

Så er det samtidig sånn at EU og Norge har separate mål under Parisavtalen, og det gjør at det må gjennomføres et mellomstatlig oppgjør som sikrer konsistent utslippsrapportering. Det er ennå ikke avklart hvordan det skal skje med EU. Derfor har det lenge vært et forbehold om bruk av artikkel 6-kvoter dersom en oppgjørsmekanisme ikke kommer på plass. Men det er ikke det regjeringen planlegger for. Regjeringen vil bruke disse kvotene til å oppfylle målet om at Norge skal være klimanøytralt fra 2030.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [14:19:09]:** Det er helt riktig at det var et forbehold også i tidligere innsending av Norges klimamål, men det forbeholdet var snevrere enn det regjeringen legger opp til i denne proposisjonen. I lys av kraftsituasjonen, i lys av nettsituasjonen, i lys av at man ikke har troverdige forslag for hvordan man skal nå disse målene, kan man ikke utelukke bruk av FN-kvoter. Men det er interessant likevel, sett i lys av regjeringens og særlig Arbeiderpartiets tidligere retorikk om dette, at det har vært en helt bevisst snuoperasjon.

Jeg vil gjerne helt til slutt stille statsråden et spørsmål om et svar som vi også fikk fra klimaminister Barth Eide. Han skrev:

«Partene til Parisavtalen er ikke folkerettslig forpliktet til å nå nasjonalt bestemte bidragene, men er folkerettslig forpliktet til å ha et nasjonalt bestemt bidrag med sikte på å nå bidraget.»

Med andre ord: Det virker ikke som det er juridisk forpliktende. Er statsråden enig i det?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:20:03]:** Først: Jeg klarer ikke å se at det er noen som har foretatt en snuoperasjon. Dette er et forbehold som har vært der hele tiden, også under forrige regjering, så det er ikke noe nytt at Norge har denne type forbehold, men vi planlegger å bruke disse kvotene for å gjøre Norge klimanøytralt.

Så er et hovedpoeng med klimaloven nettopp at vi skal lovfeste at Norge skal være med og omstille seg. Det

er vårt hovedmål, og det er det vi har lagt fram en plan for, som beskriver hvordan vi skal gjøre det.

Jeg er helt uenig i representantens beskrivelse av måloppnåelsen i den planen som vi har i dag. Våre fagfolk beregner at effekten av de tiltakene vi enten har vedtatt eller varslet i Grønn bok, vil bidra til å redusere utslippene i ikke-kvotepiktig sektor med 50 pst. Her er det altså en plan for hvordan vi skal følge opp våre forpliktelser etter Parisavtalen. Det er bra. Samtidig skal vi jobbe for å gjøre mer, men vi har et godt utgangspunkt for å nå våre mål.

**Terje Halleland (FrP) [14:21:13]:** Det gleder meg at statsråden snakket varmt om å kjøpe kvoter. Det har Fremskrittspartiet tatt til orde for lenge og fått mye kjeft for, spesielt fra regjeringen. Vi har utfordret hverandre på klimamål flere ganger. Det var vel statsråden som kom tilbake og sa at han hadde sju forskjellige planer og mål å forholde seg til. Vi kan vel være enige om at det har blitt mange mål – det har vært lite konkret.

Nå har et samlet storting etterlyst en plan for å finne ut hva som er konsekvensene, hva kostnadene er på de vedtakene som vi blir invitert til å være med på. Jeg vil spørre statsråden om forskjellen bare på økningen fra det tidligere FN-målet til det nye målet. Hva er forskjellen? Kan statsråden fortelle hva kostnadene blir for å innfri det?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:22:18]:** Det finnes ikke nødvendigvis noe helt enkelt svar på det, og det handler bl.a. om at det avhenger av hvordan målet faktisk gjennomføres. Som representanten er inne på, deltar vi f.eks. i et kvotesamarbeid med EU, som legger til rette for at utslippskutt skjer der det er mest mulig effektivt innenfor kvotepiktig sektor. Det tror jeg egentlig veldig mange i denne salen mener har vært positivt lenge. Jeg tror ikke det er mange som egentlig har vært uenig med representanten i den tilnærmingen.

Samtidig må vi være ærlige og si at verden ikke gjør nok for å begrense den globale oppvarmingen ned mot 1,5 grader, og kostnadene ved å ikke gjennomføre denne politikken, altså alternativkostnaden ved at vi ikke klarer å begrense den globale oppvarmingen, er mye høyere enn kostnadene ved faktisk å gjennomføre de tiltakene som vi nå har foreslått. At Norge skal være med og være bidragsytende og offensive i klimapolitikken, er bra og riktig for verdens omstilling.

**Terje Halleland (FrP) [14:23:22]:** Da kommer liksom fasiten mer og mer tydelig fram – at det er kjøp av kvoter som skal redde Norge. Når Rishi Sunak utsetter sine klimamål og skyver på gjennomføringen, har han sikkert veldig mange grunner for det, men han er i en situasjon som jeg tror veldig mange nasjoner vil komme

opp i når 2030-målene nærmer seg. De ser at kostnadene og konsekvensene blir for store. Vi har opplevd de gule vestene i Frankrike, der vanlige folk tok til gata for å protestere mot det som skjedde. Hva er forskjellen når Norge nå kritiserer Storbritannia for de grepene de gjør? Hva er forskjellen på Norge, Frankrike og Storbritannia? Er det bare at Norge har en glimrende anledning til å kjøpe seg ut av problemene, noe Storbritannia ikke har?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:24:23]:** Jeg er helt uenig i beskrivelsen av at vi skal kjøpe oss ut av et problem. Regjeringen har gjennomført et banebrytende arbeid gjennom Grønn bok for å vise helt konkret hvilke tiltak vi vil gjennomføre for å kutte utslippene i ikke-kvotepliktig sektor med 50 pst. innen 2030. De tiltakene finnes der. De ligger i planen, og de handler om mange helt konkrete grep for at vi skal sørge for at vi har en politikk som tar oss i mål.

Så mener jeg det er bra at vi supplerer de tiltakene vi gjør her hjemme, med å bidra til enda mer klimakutt i verden globalt. Vi trenger en forsterket innsats for det. At Norge har et klimanøytralitetsmål som bidrar til at forpliktelsene i Parisavtalen blir mer oppfylt enn de ville blitt ellers, er positivt. Det bidrar til å dempe den globale temperaturøkningen. Vi må klare å ha to tanker i hodet på en gang, både her hjemme og internasjonalt, når vi gjennomfører klimapolitikken.

**Ola Elvestuen (V) [14:25:38]:** Etter Parisavtalen skal alle land melde inn tilsvarende eller forsterkede klimamål i 2025. EU har varslet at de vil behandle sitt forsterkede mål til neste år, og da se på 2040 som sitt mål. Og som jeg nevnte i mitt innlegg, er også det faglige rådet å kutte 90–95 pst. innen 2040. I 2020, forrige gang dette skjedde, la daværende regjering vekt på at vi skulle melde inn i forkant av EU, nettopp for å være med og påvirke diskusjonene i EU. Denne gangen har regjeringen egentlig bare varslet at det skal komme en stortingsmelding som skal gå fram til 2035. Vil det si at regjeringen ikke ser for seg nå å følge opp med et klimamål for 2040 og følge opp det EU gjør, eller skal vi nå lage egne mål, som bare skal se fram til 2035?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:26:42]:** La meg først si at hovedgrunnen til at det er viktig for oss å legge fram en klimamelding med perspektiv 2035, er at de verktøyene vi ikke klarer å få på plass innen 2035, antakeligvis heller ikke i tilstrekkelig grad vil kunne bidra til å nå det endelige målet vårt, som er å bli et lavutslippssamfunn med 90–95 pst. lavere utslipp enn i dag i 2050. Derfor er 2035 et viktig perspektiv for norsk politikkutvikling framover.

Når det er sagt, skal altså Norge melde inn sitt oppdaterte mål til FN for perioden etter 2030 i 2025. Jeg er opptatt av at det skal være en bred og kunnskapsbasert prosess, som vi håndterer her hjemme i Norge. Jeg har bedt Miljødirektoratet om et kunnskapsgrunnlag som utgangspunkt for den vurderingen. Den leveransen er meg bekjent rett rundt hjørnet, og det er den jeg vil ta utgangspunkt i når jeg jobber med hva Norges klimaforpliktelser etter 2030 skal være.

**Une Bastholm (MDG) [14:27:52]:** Grønn bok er bra, men det er ikke bra at regjeringen blander sammen Grønn bok og oppfølging av § 6 i klimaloven, altså årlige redegjørelser om status, med behovet for en stortingsforankret klimaplan i tråd med målet som er vedtatt av Stortinget, som nå er utslippskutt på 55 pst. Med hensyn til det videre arbeidet er det viktig at regjeringen er klar over at Stortinget må ha inngrep med hvordan vi oppnår klimamålene våre. Det er bl.a. fordi dette er veldig inngripende i samfunnet, og fordi det er stor uenighet i Stortinget om hva man skal sette inn trøkket mot.

Når det gjelder selve målet, er det lite ambisiøst. Parisavtalen pålegger landene å sette seg det mest ambisiøse målet man klarer. Regjeringen ble i forbindelse med arbeidet med regjeringsplattform høsten 2021 enig om et omstillingsmål, som det senere har blitt kalt, på 55 pst. i kun den norske økonomien. I denne loven er det lagt opp til fleksible mekanismer.

Hvorfor har regjeringens ambisjoner blitt tatt ned?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:29:00]:** For det første: Jeg tror det er helt avgjørende at vi ser Grønn bok i sammenheng med det årlige statsbudsjettvedtaket. Det at vi teller tonn samtidig som vi teller penger, legger opp til at man gjør de viktigste vedtakene for framtidens klimapolitikk samtidig. Det er full adgang til både å stille spørsmål om utslippseffekt og provenyeffekt i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet og å legge fram en egen innstilling om Grønn bok, om energi- og miljøkomiteen ønsker å gjøre det. Så jeg stiller meg noe spørrende til hvorfor Stortinget ikke ønsker å gjøre det, for jeg tror det ville kunne være en svært god behandling.

Når det gjelder omstillingsmålet spesifikt, er det et mål som først og fremst handler om at vi ønsker at så mye som mulig av 55 pst.-kuttet skal skje her hjemme. Det er viktig for å redusere andelen CO<sub>2</sub> som innsatsfaktor for f.eks. norsk industri. Det kommer til å være en stor kostnad framover. Men for klimapolitikken tror jeg det er klokt at vi samarbeider så nært og tett som vi gjør med EU.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:30:12]:** Hovedpoenget – iallfall fra min og Kristelig Folkepartis side – med en klimaplan er, som jeg sa i innlegget mitt, at vi må ta noen tøffe valg, og jo mer samstemte vi er om det, jo bedre er det. Hadde vi sittet i regjering, hadde det vært en tøff oppgave, og jeg er helt sikker på at det vil bli en tøff oppgave for statsråden også å lage klimaplanen og vise hvordan vi skal nå dette – med mindre man bare bruker biodrivstoff, selvfølgelig, eller kjøper kvoter. Poenget er iallfall at vi setter oss ned sammen, diskuterer løsninger og prøver å skape en forutsigbarhet i politikken.

Jeg er enig i at Grønn bok er et viktig virkemiddel, men statsråden vet veldig godt at Grønn bok er en del av budsjettet, og iallfall så vidt jeg vet, har regjeringa tanker om å gjøre det opp med SV alene. Så poenget mitt med en klimaplan er, som sagt, et bredt forlik.

Er statsråden innstilt på å prøve å søke et bredt forlik når han kommer med klimaplanen? Er det sånn å forstå at en helst skulle ønsket at Grønn bok ble skilt ut, og at en lagde et bredt forlik og fikk et annet flertall enn det man får med bare SV i den saken?

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [14:31:13]:** Jeg ønsker meg så brede forlik som mulig i klima- og miljøpolitikken. Det ville være positivt for den samfunnsomstillingen vi skal gjennom framover. Likevel står jeg fortsatt igjen med spørsmålet om hvorfor det ikke ville vært mulig å samle seg om sentrale rammevilkår for den omstillingen vi skal gjennom fram mot 2030, dersom dette ble avgitt som en egen innstilling fra energi- og miljøkomiteen. Jeg oppfatter at Stortinget er opptatt av at man skal ha en egen stortingsmelding. Jeg har respekt for det, jeg skal følge opp det, og jeg skal jobbe konstruktivt sammen med Stortinget for at det skal gi et best mulig resultat. Samtidig tror jeg at det allerede i den tilnærmingen som Stortinget kan velge til å behandle Grønn bok – hvis man hadde valgt å gjøre det – ville vært rom for å få de samme brede forlikene om sentrale deler av klima- og miljøpolitikken framover, som det representanten spør om i sitt innlegg.

**Presidenten [14:32:10]:** Replikordskiftet er avsluttet.

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

**May Britt Lagesen (A) [14:32:21]:** Klimapolitikk krever absolutt både kortsiktig og langsiktig fokus. Norge har et todelt ansvar for utslippskutt og omstilling. Vi må forsterke våre høye ambisjoner over tid og gjennomføre realpolitikk for å realisere ambisjonene, samtidig som vi skal støtte utviklingsland i deres arbeid for lavutslippsutvikling, for hele kloden påvirkes av den

klima- og omstillingspolitikken som føres i landene som har tilsluttet seg Parisavtalen.

I lys av at mange av våre nærmeste samarbeidspartnere, herunder EU, har satt seg netto null-utslippsmål for 2050, kan det faktisk forventes at denne omstillingen blir enda sterkere fram mot 2035. Derfor er det også riktig og viktig at regjeringen legger fram en helhetlig og overordnet stortingsmelding om klimapolitikk i 2024 for perioden fram mot 2035. Det må være en melding som også tar inn over seg internasjonale dimensjoner og samarbeid i langsiktige rammer.

Meldingen bør også utfordre oss på de faktiske realitetene i at fossil energi vil være enormt stort i 2050. Hvordan kan det løses, sett i sammenheng med at vi ikke løser klimakrisen ved å skape en nasjonal og global energikrise? Spørsmålet er vel i realiteten da: Hvordan kan man bruke olje og gass i 2050 uten utslipp?

En stortingsmelding løser i seg selv heller ikke en klimakrise. Regjeringen leverer sin plan for hvordan man jobber med tiltak, år for år, gjennom Grønn bok. Den er detaljert og forpliktende og omtaler hvordan regjeringen vil nå målet om å kutte minst 55 pst. av klimagassutslippene innen 2030. Den er ikke kun et vedlegg til statsbudsjettet. Den kan fullt ut debatteres åpent i Stortinget hvis det er vilje til det.

Regjeringen har derfor allerede lagt godt til rette for både kortsiktig og langsiktig arbeid framover og har planer som gir flere muligheter for gode klimapolitiske debatter i Stortinget.

**Une Bastholm (MDG) [14:35:00]:** Jeg skal prøve å legge polemikken om forskjellen på Grønn bok og en stortingsmelding litt til side og snakke om en del andre forslag som ikke blir vedtatt i denne saken. Det er dessverre mange av partiene som sier de er for Parisavtalen og for fortgang i omstillingen, som likevel stemmer mot å gjøre klimaloven mer forpliktende for regjeringen. Klimaloven forblir derfor i dag en skygge av seg selv og er fortsatt langt svakere enn lignende lover i f.eks. Danmark, Tyskland, England og EU. Det er frustrerende, for et gjennomgående problem i norsk klimapolitikk er nettopp at langsiktige og uforpliktende mål ikke nås, fordi bl.a. Arbeiderpartiet og Høyre ikke er villige til å forplikte seg. De legger heller ikke nok press på hverandre.

Tre forslag som stemmes ned i denne saken, ville spesielt gjort alvor av norske klimaambisjoner. Det gjelder forslag nr. 2, om at Norge ikke skal ta i bruk klimakvoter utenfor Europa for å nå klimamålet. Åpningen til å gjøre dette bidrar til å uthule målet om 55 pst. utslippskutt, som vi vedtar på torsdag, og er unødvendig, for det finnes allerede en ventil på vidt gap for endringsvegrende regjeringer ved at man kan bruke de europeiske fleksible mekanismene.

Forslag nr. 5 handler om litt av det samme, og der ber man regjeringen foreslå et eget territorielt klimamål, altså et mål for utslippskutt på norsk territorium, noe som regjeringen selv har foreslått i Hurdalsplattformen, og som de senere har kalt omstillingsmålet, før de i det siste har begynt å gå bort fra det. Dette «interessante virkemiddelet», som statsministeren reduserte det til fra scenen på årets Zero-konferanse, er i realiteten forskjellen på en forutsigbar og en uforutsigbar klimapolitikk, på en klimapolitikk som har kuttet bare 4,6 pst. av utslippene på 13 år, og en klimapolitikk som for alvor ville fått opp tempoet. Vi har nå seks år på oss til å kutte ytterligere 50 pst.

Det siste og kanskje viktigste forslaget som stemmes ned, er forslag nr. 4, hvor man ber regjeringen foreslå endringer i klimaloven som forplikter til sektorvise, årlige klimamål og -budsjetter. Dette forslaget er grunnlaget for et reelt klimastyringsverktøy, som vi har innført i Oslo, og som kopieres i store byer verden over nå. Hovedpoenget er at regjeringen skal være forpliktet ved lov til å levere de årlige utslippskuttene som trengs for å nå målet i 2030. Da kan de altså ikke skyve jobben foran seg til neste regjering. Kongstanken er også å bryte ned – departement for departement – hvor mye som skal kuttes årlig. Dersom en ikke oppfyller målet i én sektor, vil en måtte ta i mer i en annen sektor.

Regjeringspartiene samt Høyre og Fremskrittspartiet – og Venstre, tror jeg, om de ikke oppklarer noe annet – stemmer også ned forslag nr. 3, om å be om en stortingsmelding om Norges bidrag til internasjonal klimafinansiering. Det er for meg uforståelig. Både klimatiltak og klimatilpassing i fattige land er alvorlig underfinansiert allerede, og gapet vil bare øke og øke. I tillegg vil det komme krav om penger til tap og skade. Dette er det viktig at Stortinget er med på å lage en plan for, sånn at det ikke bare blir overlatt til de årlige budsjettforhandlingene.

**Linda Monsen Merkesdal (A) [14:38:16]:** Klimautfordringane er vår tids største utfordring, og det er viktig at me styrkjer vår politikk og våre forpliktingar og tiltak for å redusera utsleppa. Dessverre er FN's klimapanel tydeleg på at verda er langt unna å nå dei klimamåla som er sette.

Måla under Parisavtalen skal oppdaterast og forsterkast kvart femte år, og Noreg melde i 2022 eit oppdatert klimamål for 2030. Dette målet inneber ein reduksjon på minst 55 pst. samanlikna med 1990-nivå, gjennom samarbeid med EU.

Denne regjeringa tek oppdraget på alvor og har utforma ein klimapolitikk som hjelper Noreg med å oppfylle forpliktingane sine. I Grøn bok har regjeringa presentert sin plan for å nå klimamåla. I tillegg vil dei leggja

fram ei stortingsmelding for perioden fram mot 2025. Grøn bok er svaret frå regjeringa på krav om å greia ut korleis Noreg skal nå klimamåla for 2030 og 2050, og om klimaeffekten av budsjettet. Grøn bok er basert på den nyaste tilgjengelege kunnskapen og viser heilt konkret korleis Noreg skal oppfylle sitt Paris-mål.

Det har vore mykje diskusjon om regjeringa vil klara å nå klimamåla sine, spesielt omstillingsmåla, men det fine med å setja seg mål er at me veit kva retning politikken skal gå i. Utan mål styrer me i blinde. Den gode nyheita er at tiltaka for å kutta utslepp blir klarare og klarare. Løysinga for å kutta utslepp er her. Det er ikkje science fiction, men praktisk gjennomførlege tiltak som me kjenner til, og som me veit kvar kuttar utslepp. Me viser i Grøn bok korleis me kuttar utslepp fram mot 2030, og leverer ein klimaplan til Stortinget kvart einaste år. Det gjev oss ei anledning til å styrkja klimapolitikken, kvart einaste år. Difor er det viktig for meg å seia at me kan klara det, og me skal klara det.

Så vil eg oppfordra resten av Stortinget til å gjera som representanten Ropstad og anerkjenna Grøn bok som det viktigaste virkemiddelet for å oppnå klimamåla våre

**Terje Halleland (FrP) [14:41:02]:** Regjeringen klarte å redusere utslippene med 0,8 pst. i fjor. Da har vi altså klart å redusere utslippene med 4,6 pst. siden 1990. Som det ble sagt her av en tidligere taler, må vi de neste seks årene kutte mer hvert år enn hva vi har klart de siste 30 årene. Det er ikke mange som tror på det, og det er veldig lite realistisk.

Hvis vi da ser på ambisjonene og målsettingene: Vi hadde en målsetting om å kutte 40 pst. i 2015. I 2023 skal vi kutte med 55 pst. Realiteten er at vi klarer å kutte under 5 pst., mens ambisjonene våre alene har økt med 15 pst. Det er det en kan kalle for symbolpolitikk. Og hva betyr den symbolpolitikken? Ja, hvis det er ved kjøp av kvoter, kommer en seg jo fra det, men hvis det er sånn som statsråden kanskje antyder, eller vil antyde, vil det fort få en konsekvens som vil ramme både arbeidsplasser og verdiskaping, og da er det kort vei fra dugnad til gule vester.

Jeg er ikke i tvil om viljen til tiltak hos regjeringen, men jeg betviler at evnen er der. Miljødirektoratet har sagt at de trenger 34 TWh for å gjennomføre de klimaambisjonene som en har nå. Det er 34 milliarder kWh som vi ikke har, og regjeringen har ingen plan for hvordan vi skal klare å få dem.

Kjøp av kvoter er noe Fremskrittspartiet kan heie på. Det har vi tatt til orde for lenge, stort sett på grunn av at det er den eneste løsningen for at Norge skal nå de målene som er blitt satt. Likevel er mitt budskap at hvis stortingsflertallet, med regjeringen i spissen, aksepterer

at en skal kjøpe kvoter for å komme i mål, må det bli slutt på at en kritiserer nasjoner som har andre hensyn de skal ta enn kun symbolpolitikk som en kan kjøpe seg ut av.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [14:43:47]:** Jeg merket meg at klima- og miljøministeren mente at Stortinget og komiteen bare kunne behandle Grønn bok som en egen innstilling. Jeg må si det var nytt for meg at Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen mener det er helt greit at SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet inngår i ulike flertall på kryss og tvers, samtidig som de forhandler budsjett – også forslag som har budsjettvirkninger. Det er i så fall overraskende. Jeg tror nok det er en grunn til at også SV er med på forslaget om at man skal ha en egen klimaplan som behandles langsiktig fram mot 2030.

Jeg vil også anbefale regjeringen kanskje å være noe mer ydmyk i møte med en opposisjon som er såpass tydelig. Nå har de sittet i over to år, og dette er den første saken fra klima- og miljøministeren vi behandler i denne salen. Det sier kanskje noe om følelsen av manglende forankring for klima- og miljøpolitikken her på Stortinget. Det er særlig en utfordring når vi ser tilbakemeldinger fra næringslivet, særlig industri, på at CO<sub>2</sub>-avgiften nå øker, men at det ikke er nok kraft og nett til faktisk å kunne kutte utslipp og gjøre de investeringene de trenger.

Jeg har ikke noe imot Grønn bok som et styringsverktøy, men det er klart at når Grønn bok bare forutsetter at det er nok nett og nok kraft, er det en utrolig stor utfordring i klimapolitikken. Grønn bok forutsetter også at vi skal ha fossilfrie og utslippsfrie bygge- og anleggsplasser i 2030. Men i budsjettforslaget kutter regjeringen i støtten til slike prosjekter. Grønn bok forutsetter innføring av nullutslippskjøretøy i tungtransporten, men overalt er det ikke nok nett til å etablere lade-stasjoner, og det er ikke lagt av én krone i budsjettet til denne satsingen. Grønn bok forutsetter metanhemme-re i før for å kutte store deler av utslippene fra land-bruket, men effekten er, ifølge veldig mange fagperso-ner, høyst usikker. Grønn bok forutsetter at regjeringen ikke reduserer veibruksavgiften neste år for å kompensere for økt CO<sub>2</sub>-avgift. Jeg kan gjerne tenke meg at stats-råden garanterer for at man ikke kommer til å gjøre det.

Så vil jeg si at jeg mener det var oppklarende, med tanke på at statsråden sa noe litt annet i spørretimen forrige uke, at man nå er tydelig på at også FN-kvoter er tenkt brukt – eller kan brukes – til å oppfylle forpliktelse-ne under Parisavtalen. Det er viktig for meg å understreke at det var en grunn til at vi strammet inn på bruk av FN-kvoter tidligere. Det var fordi klimaeffekten var høyst usikker. Hvis regjeringen nå åpner for muligheten

til å benytte seg av disse kvotene, forutsetter jeg – og sær-lig fordi man ber om en fullmakt på over 8 mrd. kr – at man har en plan for å sikre reell kvalitet i disse kvotene sammenlignet med hvordan regelverket har vært tidli-gere. Det hadde vært fint om også statsråden kunne opp-klare det og hvilke planer Norge har for å sikre at ikke land som eventuelt ikke kommer til å klare å kutte ut-slipp, mottar penger fra Norge.

**Presidenten [14:46:29]:** Jeg tror at med den talerlis-ten vi har nå, rekker vi å bli ferdig med debatten, men det er selvfølgelig mulig å fortsette også etter votering.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [14:46:40]:** Vi diskuterer i dag klimamål. Vi ser ikke ut til å nå 50-prosentmålet, og da er svaret fra regjeringen og de andre partiene å øke dette til 55 pst. – uten at man vet hva kostnadene blir, uten at man vet hvordan man skal nå dette, og uten at man vet fullt og helt konsekvensen av det man vedtar. Man kunne nådd store deler av det hvis man hadde regnet skogen annerledes, men det står svart på hvitt at det ikke endrer tilnærmingen til hvordan skog og arealbruk skal regnes inn.

Det er derfor litt merkelig å se at alle partier – unn-tatt Fremskrittspartiet, heldigvis – vedtar noe vi ikke aner rekkevidden av, og i iveren etter å nå klimamål tas det ikke hensyn til realpolitikk eller til hvordan klima-målene påvirker energisikkerheten, verdikjeder, nær-ingslivet eller befolkningen. Avgifter og skatter pålegges i stadig større grad, og vi ser at næringslivet på flere om-råder teller på knappene om de kan fortsette virksom-heten i Norge, eller om de må flytte ut. Dette er direkte kontraproduktivt på de andre uttalte målene regjering-en har kommet med, der de påstår at de fokuserer på for-syningssikkerhet og at man skal ha vestlig produksjon.

Norge står for 50 millioner tonn CO<sub>2</sub> av verdens 40 milliarder, men i debatter her på Stortinget, deri-blant i dag, kan man få inntrykk av at hvis ikke Norge når målene, kommer det til å gå under med verden. Det står og faller ikke på om Norge kutter. Vi har allerede en meget god energimiks, og det er viktigere med interna-sjonale tiltak som kvotekjøp. Paradoksalt nok er det de partiene som er mest opptatt av klimakrisen, som frem-mer løsninger som i stor grad er kontraproduktive. Man har bioetanol, som har lavere energitetthet, som legger beslag på mye matjord, som medfører transportutslipp, og som i stor grad kan ødelegge motorer og eksisterende utstyr. Slike hensyn tar man ikke, og da får man en klimapolitikk som er kontraproduktiv.

Stortinget kommer nå til å vedta en økning av det allerede urealistiske målet på 50–55 pst., uten at man har kunnskap om hvordan dette skal nås, og uten at man har kunnskap om hva det vil koste, og hva det vil koste ikke å nå det. Det er det som er Fremskrittspartiets

intensjon bak det å støtte det ene forslaget. Vi vil ha fram hvordan man tenker å nå dette. Det blir det interessant å se når det skal leveres på forslaget.

Ellers vil jeg støtte opp under og forsterke det at Fremskrittspartiet her faktisk står imot et uansvarlig mål. Det er bedre, det vi gjør nå, der vi etterlyser mer kunnskap før vi forplikter Norge til noe vi ikke aner konsekvensen av.

**Sofie Marhaug (R) [14:49:54]:** Jeg tegnet meg på nytt, for statsråden sa noe som jeg ikke kjente meg igjen i i spørsmålsrunden, da han snakket om forholdet mellom Grønn bok og budsjettet. Min erfaring, når vi har jobbet med vårt budsjett, er at regjeringen er ganske tilbakeholden med å beregne klimaeffekten av ulike tiltak, både sine egne tiltak i budsjettet og opposisjonens tiltak. Det er på en måte helt greit, for det er ofte vanskelig å beregne effekten av forskjellige politiske tiltak. Da reagerer jeg på at statsråden framstiller det som veldig enkelt og greit, at dette kunne vi bare ordne helt fint selv – gå sammen og lage en egen innstilling til Grønn bok på tvers av partier. Det er ikke så enkelt.

Vi trenger en ærlig debatt om politiske prioriteringer og i klimapolitikken, i stedet for bare å sette oss egentlig litt urealistiske mål. Det handler om tidsperspektivet, hva som fungerer på kort sikt, hva som fungerer på lang sikt. Det handler om rettferdighet. Er det rettferdig å overlate klimapolitikken til kvotekjøp, f.eks.? Hva er det som virker globalt? Biodrivstoff, som er en av de tingene som går an, og som regjeringen velger å vurdere effekten av å ta i bruk, er det usikre effekter av globalt, og det er heller ikke særlig rettferdig. For luftfarten f.eks. står det i budsjettokumentene at man har to alternativer for å kutte utslipp. Det ene er å redusere trafikken. Det er ikke det man gjør i dag i luftfartsmeldingen – man legger opp til økt trafikk i luftfarten. Det andre er økt bruk av biodrivstoff. Det er et dårlig tiltak, i alle fall hvis vi skal tro klimautvalgets rapport som ble lagt fram nå nylig, og egentlig også hvis vi skal tro det veldig mange miljøorganisasjoner har sagt veldig lenge.

Vi må ta utgangspunkt i at vi har ressursknapphet og i klimapolitikken, og vi må ta utgangspunkt i at den politikken må være rettferdig. Den må oppleves rettferdig hvis den skal ha demokratisk legitimitet. De to tingene – hva som virker reelt sett, ressursknapphet opp mot naturen, ikke minst, og hvem som skal ta byrden – er politiske diskusjoner som krever politiske prioriteringer der det vil være uenighet i Stortinget. Det vi ber om, er å få en bedre debatt og politiske dokumenter som det er mulig å vedta eller ikke vedta.

**Ola Elvestuen (V) [14:53:13]:** Først vil jeg gjerne si at jeg synes det var bra at Fremskrittspartiet i 2019 stilte seg bak at regjeringen la fram avtalen med EU, om å få på

plass en klimaavtale med EU. Det var et viktig vedtak, og det er viktig at vi følger opp det når EU nå forsterker sitt mål, noe vi var enige om: at vi skulle forsterke vårt mål, for deretter å følge EU. Det er den EU-avtalen som ligger til grunn. Innen kvotepliktig sektor kommer Norge til å bidra. Kvotepliktig sektor – den virker.

Så gjelder det innsatsfordelingen. Jeg må si det er frustrerende å høre på regjeringspartiene, som er så fornøyd med seg selv når det gjelder gjennomføring, når vi vet hvordan ESA i sin rapport ser på Norge. Etter EU-avtalen har vi årlige klimamål som vi skal nå. De kan ikke utsettes. Da følger den forpliktelsen med. I 2022 ligger vi allerede 3,6 millioner tonn etter. Da er det ikke 50 pst., men 40 pst., som var målet fram til 2030. Det kommer altså til å bli mer.

Det ESA etterspør, er langt flere tiltak fra Norge. I det budsjettet som er lagt fram, kan jeg ikke se at det er noen tiltak. De tiltakene og målene vi tidligere har vedtatt, som bare salg av nullutslippskjøretøy i 2025, gjelder ikke lenger. Bare salg av elvarebiler gjelder ikke lenger. Det er ingen tiltak for å nå 75 pst. innenfor tungtransport, eller 100 pst. – om den nye vurderingen fra Miljødirektoratet er lagt til grunn. Jeg ser ingen ting som forsterker og gjør at vi ikke bare skal gå ned på måltallene, men tar det igjen for å oppfylle den avtalen som vi har.

Innenfor arealbruk og arealbruksendring, hvor vi virkelig har problemer med å nå målene, er det ingen tiltak for å redusere den avskogingen vi har i Norge, og for å nærme oss det målet som er.

Regjeringen driver ikke dette framover. Tvert imot – de utsetter. Det er riktig som flere har påpekt: Det man fyller på med, er biodrivstoff. Da er det ikke biodrivstoff som i resten av Europa. Vi har jo heller ikke tatt inn fornybardirektivet. Vi har altså et dårligere biodrivstoff, med dårligere klimaeffekt, enn resten av Europa.

Bare for å si det også: Når resten av Europa har en voldsom regelverksutvikling for å nå sine klimamål, henger vi etter. Fornybardirektivet, energieffektiviseringsdirektivet, ren energi-pakken, REPowerEU – alt dette må vedtas i Norge, slik at vi har det samme som resten av Europa for å nå de målene som vi også har.

**Presidenten [14:56:19]:** Da ringes det inn til voting, og så fortsetter vi debatten etterpå.

Votering

**Presidenten [15:02:34]:** Stortinget går da til voting i sakene nr. 1–6 samt sak nr. 8 på dagens kart.

*Votering i sak nr. 1, debattert 21. november 2023*

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og



Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur (Innst. 42 S (2023–2024), jf. Dokument 8:229 S (2022–2023))

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram seks forslag. Det er

- forslagene nr. 1–5, fra Olve Grotle på vegne av Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslag nr. 6, fra Olve Grotle på vegne av Høyre og Venstre

Det voteres over forslag nr. 6, fra Høyre og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa gå gjennom rundskrivet «H-4/21 Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.», der formålet er å liste opp kva tiltak som er fritekne frå søknadsplikt, slik at dette blir klarare for kommunane. Ladeanlegg for fartøy og kjøretøy må nemnast direkte som eit tiltak unnateke søknadsplikt i byggjesaksforskrifta (SAK 10), slik at ein sikrar lik tolking og bruk av regelverket i alle kommunar.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Venstre ble med 75 mot 28 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.07)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 1–5, fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide retningslinjer som klargjer handlingsrommet kommunane har til å inngå leigeavtalar der kommunen er grunneigar, ved neste oppdatering av rettleiaren.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringa vurdere om det bør stillast krav om at nye bustads- og næringsprosjekt som vert etablerte i strandsona, skal leggje til rette for landstraum og lading av elbåtar der det også vert etablert kaianlegg.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringa greie ut høve til å stille krav om ladeinfrastruktur til nye marinaer over ein viss storleik, samt ombygging av eksisterande marinaer, slik at elektrisk ladeinfrastruktur vert gjort tilgjengeleg for eit visst minimum av el-fritidsbåtar.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å få bygd ut landstraum og annan infrastruktur

som er naudsynt for å nå målet om nullutslepp frå offshoreflåten innan 2030.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å byggje ut landstraum og ladestraum i relevante fiskerihamner og hamner som ofte blir nytta av fiskeflåten. Utbygginga av landstraum må, der det er mogeleg, vareta også andre brukarar, som t.d andre fartøy, elbilar m.m.»

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

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 62 mot 41 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.31)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

##### I

Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport, gjerne gjennom kommersielle lade- og landstraumaktørar.

##### II

Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjast for andre brukarar, og stille krav om dette i dei komande anboda.

**Presidenten:** Samtlige partier har nå varslet støtte til tilrådingen.

#### V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

*Votering i sak nr. 2, debattert 21. november 2023*

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen (Innst. 52 S (2023–2024), jf. Dokument 8:242 S (2022–2023))

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

- forslag nr. 1, fra Jone Blikra på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti

Forslag nr. 1 ble under debatten trukket. Det votes over forslag nr. 2, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»

Samtlige partier har nå varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti ble enstemmig vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.18)

**Presidenten:** Som følge av voteringen over forslag nr. 2 bortfaller voteringen over innstillingens tilråding.

#### *Votering i sak nr. 3, debattert 21. november 2023*

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge (Innst. 50 S (2023–2024), jf. Dokument 8:244 S (2022–2023))

**Presidenten:** Under debatten har Erlend Wiborg satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Avinor til å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge ved å leie kapasitet som en avlastning for trafikk på Oslo lufthavn.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gi forhåndstilsagn om at når en konsesjonssøknad for å gjenoppta sivil flytrafikk mottas, vil denne bli behandlet positivt og raskt.»

Det votes alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

Dokument 8:244 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank

Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge – vedtas ikke.

#### V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen vedtatt med 87 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.14)

#### *Votering i sak nr. 4, debattert 21. november 2023*

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Dagfinn Henrik Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati og Terje Helleland om kjernekræftforskningssenter for miljøvennlig energi (Innst. 46 S (2023–2024), jf. Dokument 8:256 S (2022–2023))

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram fire forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kari-Anne Jønnes på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre
- forslagene nr. 2–4, fra Marius Arion Nilsen på vegne av Fremskrittspartiet

Det votes over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at 120–200 mill. kroner av Forskningsrådets utlyste forskningsmidler på miljøvennlig energi på 1,2 mrd. kroner disponeres til en FME for kjernekræft.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 89 mot 13 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.51)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at midlene på FME for kjernekræft utlyses snarest, med nye søknadsfrister som gir relevante aktører muligheten til å utarbeide gode søknader om FME-er om kjernekræft.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 15 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.10)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fjerne avgrensingen i Forskningsrådets utlysning av FME-midler, hvor det i dag står følgende: «Det vil ikke kunne søkes om FME innenfor kjernekraft.»»

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

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 21 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.32)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå og vurdere fjerning av eksisterende barrierer for forskning på kjernekraft og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

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

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre ble med 55 mot 47 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.53)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

Dokument 8:256 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Dagfinn Henrik Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati og Terje Halleland om kjernekraftforskningssenter for miljøvennlig energi – vedtas ikke.

**Presidenten:** Fremskrittspartiet, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

#### V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble vedtatt med 85 mot 17 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.30)

#### V o t e r i n g i s a k n r. 5, debattert 21. november 2023

Innstilling frå energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om forurensningsfri

fotballglede (Innst. 44 S (2023–2024), jf. Dokument 8:265 S (2022–2023))

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Ove Trellevik på vegne av Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 2, fra Une Bastholm på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti
- forslag nr 3, fra Une Bastholm på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti

Det voteres over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen senest i revidert budsjett 2024 legge frem en nasjonal strategi for omstilling vekk fra bruk av gummigranulat i Norge, herunder en finansieringsplan som gir forutsigbarhet for berørte idrettsklubber.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti ble med 85 mot 17 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.13)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at spillemiddelordningen gir mulighet til ny støtte etter fem år, i de tilfeller det uttestede alternativet til gummigranulat på idrettsbaner viser seg å ikke fungere.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti ble med 81 mot 21 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.41)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for omstilling fra bruk av gummigranulat i Norge, som sikrer vår oppnåelse av det vedtatte omsetningsforbudet mot gummigranulat fra REACH-forordningen i EU fra oktober 2031.» Samtlige partier har nå varslet støtte til forslaget.

### Votering:

Forslaget fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti ble enstemmig vedtatt.

**Presidenten:** Som følge av voteringen over forslag nr. 1 vil voteringen over tilrådingen bortfalle.

#### *Votering i sak nr. 6, debattert 21. november 2023*

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ingvild Wettrhus Thorsvik og Sveinung Rotevatn om Oslofjorden og stans av forurensning fra spyling av fritidsbåter (Innst. 45 S (2023–2024), jf. Dokument 8:266 S (2022–2023))

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Mathilde Tybring-Gjedde på vegne av Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 2, fra Mathilde Tybring-Gjedde på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 3, fra Ola Elvestuen på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne

Det voteres over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at utslipp av spylevann fra båthavnene i Oslofjorden reguleres gjennom enkelttillatelser med rensekraft frem til arbeidet med en eventuell forskrift er ferdigstilt. Stortinget ber også regjeringen vurdere om det er fornuftig at statsforvalterne får delegert myndighet til og ansvar for å regulere båthavnene i Oslofjorden gjennom enkelttillatelser.»

### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble med 83 mot 19 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.41)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 2, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en lokal forskrift for større båtopplagsplasser i Oslofjorden med krav til betydelig reduserte utslipp fra spyling av fritidsbåter.»

Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet subsidiær støtte til forslaget.

### Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 68 mot 33 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.05)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det iverksettes tiltak for å sikre at de ansvarlige for båthavner blir gjort kjent med at de har en tiltakspålykt etter forurensningsloven § 7 andre ledd, og hva denne tiltakspålykten innebærer.»

### Votering:

Forslaget fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti ble med 60 mot 42 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.26)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

### vedtak:

Dokument 8:266 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ingvild Wettrhus Thorsvik og Sveinung Rotevatn om Oslofjorden og stans av forurensning fra spyling av fritidsbåter – vedtas ikke.

**Presidenten:** Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

### Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 60 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.06)

### Sak nr. 8 [15:03:00]

#### *Referat*

1. (89) Endringer i skattereglene for barnepensjon mv. (Prop. 14 L (2023–2024))  
Enst.: Sendes finanskomiteen.
2. (90) Utnyttelse av IT-systemer på sykehus (Dokument 3:6 (2023–2024))
3. (91) Riksrevisjonens undersøkelse av digitalisering i politiet (Dokument 3:7 (2023–2024))
4. (92) Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes tilrettelegging for deling og gjenbruk av data i forvaltningen (Dokument 3:8 (2023–2024))

Enst.: Nr. 2–4 sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

5. (93) Representantforslag frå stortingsrepresentantane Ingrid Fiskaa, Kirsti Bergstø, Marian Hussein og Torgeir Knag Fylkesnes om ei sanksjonspakke mot Israels folkerettsstridige krig mot Gaza (Dokument 8:40 S (2023–2024))

Enst.: Sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Sak nr. 7 fortsatte [15:03:17]

*Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i klimaloven (klimaløvet for 2030) (Innst. 38 L (2023–2024), jf. Prop. 107 L (2022–2023))*

**Presidenten [15:03:17]:** Vi fortsetter debatten i sak nr. 7. Første taler er statsråd Andreas Bjelland Eriksen.

**Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [15:13:41]:** Det er ingen tvil om at tallet det har blitt referert til tidligere, på norske utslippsreduksjoner, var 0,8 pst. i 2022. Det er en utfordring, og det er noe vi må gjøre mer med. Vi må få opp takten i omstillingen. Om noe representerer dette egentlig unnløselssynder fra dem som har hatt flertall i denne salen tidligere, og som ikke har klart å gjennomføre nok tiltak. Det gjør regjeringen.

I Grønn bok ligger det altså forsterkninger som vil gi ytterligere 6,4 millioner tonn CO<sub>2</sub>-utslippskutt fram mot 2030. Vi beskriver hvordan vi vil følge opp norske årlige utslippsbudsjetter, og det ligger helt konkrete tiltak som f.eks. å øke og utvide CO<sub>2</sub>-avgiften ytterligere, i tillegg til at andre virkemidler, som f.eks. Enova, er økt og styrket med 70 pst. i løpet av den tiden vi har hatt flertall.

Jeg har lyst å peke på at i Europa og gjennom det regelverksamarbeidet og klimasamarbeidet vi har hatt med Europa, har man i sum fått til over 40 pst. utslippskutt siden kvotesystemet ble innført i 2005. Det er positivt. Det peker klimautvalget også på, og det har bidratt til mer utslippskutt enn det man ellers ville fått til.

Nå er vi på vei inn i et annerledes landskap. Nå kommer CO<sub>2</sub>-prisene, CO<sub>2</sub>-avgiften, opp på et nivå som også vil utløse tiltak her hjemme. Vi må også omstille oss i Norge, og det skal regjeringen bidra til. Denne omstillingen kommer til å bli krevende, det er jeg helt enig i. Hvis vi ikke klarer å gjennomføre den på en rettferdig måte, kommer vi også til å se at den omstillingen blir utfordret. Det er nettopp derfor regjeringen velger å legge fram Grønn bok som et helhetlig styringsverktøy. Klimapolitikken kan ikke være litt her og litt der, et enkelttiltak for seg og et annet enkelttiltak for seg. Den må ses i sammenheng. Vi er nødt til å ha en helhetlig tilnærming. Det er den eneste klima- og miljøpolitikken som også kan svare ut andre store samfunnsutfordringer

vi står overfor og dermed sørge for legitimitet over tid, slik at vi når det endelige målet om å bli et lavutslipps-samfunn.

Jeg har igjen lyst til å understreke at grunnen til at regjeringen har bedt om en økt fullmakt, er å nå målet om klimanøytralitet. Det endrer ikke de forbehold som flere her har vært med på før. Det er mye vi ennå ikke vet i klimapolitikken. Vi jobber hele veien med å bidra til å videreutvikle Grønn bok som styringsverktøy. Det skal vi sikre at vi får til, slik at vi når våre målsettinger. Det er en stor jobb vi står overfor, og vi skal klare det i fellesskap.

**Une Bastholm (MDG) [15:16:55]:** Den gode nyheten er at jeg nå ikke skal si noe kontroversielt, så det er ingen flere som kommer til å tegne seg. Men det er litt slik at uansett hva man debatterer i klimapolitikken, er regjeringens svar nå Grønn bok. Og det er verdt å bruke litt tid på hva det er. Det er interessant å sitte i salen og bli fortalt hvor viktig det er å se dette i helhet, hvor viktig dette er som styringsverktøy, telle karbon som man teller penger – for dette er det Miljøpartiet De Grønne har jobbet for i veldig mange år. Det var et viktig gjennomslag da vi og Kristelig Folkeparti sammen fremmet forslag om klimalov for en del år siden, og det ble vedtatt. Så dette er vi fullt klar over.

Problemet er ikke Grønn bok som styringsverktøy. Den har fortsatt noen svakheter ved seg. Den mangler f.eks. viktige data, den mangler det som egentlig skal oppfylle klimaloven § 6, om at man faktisk skal kunne se klimaeffekten av tiltak i budsjettene. Det gjør vi ikke nå, for man har ikke klart å beregne det. Det håper jeg at statsråden jobber videre med, at man faktisk klarer å beregne klimaeffekten, både av det som ligger under klimaministerens departement, og også det som ligger under Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet, Olje- og energidepartementet og Landbruksdepartementet – hvor utslippene faktisk skjer.

Når det gjelder omstillingsmålet, stemmer det ikke at det er et mål som regjeringen har forpliktet seg til i regjeringens plattformen som et slags tiltak for industrien eller omstilling. Det er et klimamål, det er omtalt som et klimamål. Det som helt spesifikt står, er at innen 2030 skal 55 pst. av de norske utslippene kuttes målt mot 1990-nivå. Det står til og med omtalt som en forpliktelse. Denne forpliktelsen gjelder hele økonomien. Når man nå vedtar – det blir ikke i dag, det blir om to dager – at dette målet skal oppnås gjennom fleksible mekanismer med EU og internasjonale kvoter, har vi i realiteten senket ambisjonsnivået for hvor mye vi skal kutte i Norge.

Mitt spørsmål i utvekslingsrunden i stad med statsråden var derfor: Hva er det begrunnet med? Og det er

fortsatt et spørsmål. Hvorfor har regjeringen gått tilbake på klimaambisjonen sin for utslippskuttene som skal skje i Norge?

Jeg vil avslutte med at en mye større trussel enn gule-veste-demonstrasjoner i Norge er at vi faktisk ikke klarer å gjøre vår del for å redusere utslippene. Jeg vil understreke at 55 pst. er et lavt ambisjonsnivå i forhold til det vi kunne ha klart. Det viser Grønn bok veldig tydelig, for det er veldig mange tiltak som ville ha redusert utslippene, som regjeringen ikke gjør, og som de ikke har tenkt og planlagt å gjøre heller, som det f.eks. Miljødirektoratet har presentert. 55 pst. er et lavt ambisjonsnivå. Den største trusselen er at det gir store klimaendringer som

vil påvirke framtidige generasjoner, men også at alle folkene som er ute og demonstrerer for en klimapolitikk, og som tallmessig er mange flere enn dem som noen sinne har gått med en gul vest i Norge, kommer til å bli ganske frustrert og vil splitte landet mye mer om vi ikke klarer å nå klimamålene våre, enn om man f.eks. innfører noen avgifter og klarer å kompensere godt for det i lommeboka til folk.

**Presidenten [15:19:56]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Da er vi gjennom dagens sakskart. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.21.



