

Møte torsdag den 25. oktober 2012 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 11):

1. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nordisk råd (Innst. 23 S (2012–2013))
2. Interpellasjon fra representanten Akhtar Chaudhry til utenriksministeren:

«Norge er i 2012 og 2013 medlem av eksekutivrådet til Kjemivåpenkonvensjonen og har dermed både mulighet og ansvar for å hindre spredning av masseødeleggelsesvåpen. Siden første verdenskrig har verden forstått faren ved disse våpnene, og selv om fredsbevegelser over hele verden har jobbet iherdig for å stoppe spredning, har masseødeleggelsesvåpen blitt produsert og brukt helt opp til i dag. Saddam Husseins gassing av kurdere i Halabja i 1988 har vi friskt i minnet, mens det syriske regimets uttalelser nylig sendte sjokkbølger til verden og satte masseødeleggelsesvåpen igjen på agendaen.

Hva vil utenriksministeren se på som sine viktigste prioriteringer og målsettinger i 2012 og 2013 når det gjelder bekjempelse av masseødeleggelsesvåpen, og vil utenriksministeren eksempelvis bidra til at Halabja (Al Anfal)-angrepene mot kurderne blir anerkjent som folkemord?»
3. Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde om en plan for hvordan elbiler og biler som bruker ny teknologi, kan beholde et forutsigbart avgiftsregelverk over tid (Innst. 28 S (2012–2013), jf. Dokument 8:109 S (2011–2012))
4. Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold, Torgeir Trældal og Kenneth Svendsen om lik merverdiavgiftssats på næringsmidler (Innst. 29 S (2012–2013), jf. Dokument 8:116 S (2011–2012))
5. Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen om å fjerne avgiften på båtmotorer (Innst. 27 S (2012–2013), jf. Dokument 8:120 S (2011–2012))
6. Interpellasjon fra representanten Arve Kambe til finansministeren:

«Regjeringen har i fellesferien sendt ut på høring, med kort høringsfrist, et forslag om full avgiftsbelegging av alternative drivstoff. Dette skjer etter at Finansdepartementet nok en gang har tapt en sak i norske domstoler. Finansdepartementet har ikke tid til å avvente sin egen anke, men velger i stedet å endre regelverket underveis. Etter mitt syn er det et reelt flertall i Stortinget for å la drivstoff fra for eksempel EcoFuel

få avgiftsfritak slik andre drivstofftyper har. Dette er bra for norske miljøutslipp, luftkvaliteten i storbyene og norsk næringsliv. Jeg mener slike prinsippavgjørelser, som regjeringen nå later til å snike gjennom, bør drøftes med Stortinget på forhånd. Finansdepartementet spenner beinkrok på en bransje som driver med forskning på nye og mer miljøvennlige drivstoff.

Hvilken strategi har statsråden for å legge forholdene til rette for at det forskes mer, utvikles mer og selges mer alternative drivstoff?»

7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til ratifikasjon av avtale av 4. juni 2012 om etablering av den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokk mellom Estland, Finland, Latvia og Norge (Innst. 25 S (2012–2013), jf. Prop. 143 S (2011–2012))
8. Interpellasjon fra representanten Lars Myraune til samferdselsministeren:

«Sommerens flygelederkaos har avslørt at Avinor ikke har en god nok organisatorisk kontroll. Ifølge Eurocontrol hadde Gardermoen flest forsinkelser i hele Europa i juli, og mens trafikken sto stille, var 58 flygeledere sendt på ferie. Avinors egen ferieplanlegging var altså en sterkt medvirkende årsak til de store forsinkelsene i flytrafikken i sommer. 21. juli var det til og med fare for at hele hovedflyplassen skulle stenges, da bare én flygeleder var på vakt. Dette innebærer store ekstrakostnader for samfunnet, særlig for passasjerer, flyselskaper og turistnæringen. Samtidig som flyselskapene sitter igjen med store regninger, har ikke Avinor fått noen økonomiske konsekvenser etter kaoset. Det trengs en kunderetting av bedriftskulturen i flysikringen.

Hva gjør statsråden for å sikre at Avinor rydder opp og innfører forsvarlige ferie- og beredskapsrutiner, og for å forhindre at samme situasjon oppstår igjen?»
9. Innstilling fra Stortingets presidentskap om lov om registrering av regjeringsmedlemmers verv og økonomiske interesser (Innst. 26 L (2012–2013), jf. Prop. 139 L (2011–2012))
10. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Ola O. Røssum*

Presidenten: Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant for Senterpartiet, Ola O. Røssum, døde i mai i år, 86 år gammel. Med Ola Røssums bortgang har en viktig stemme i offentligheten stilnet.

Fra han gikk inn i rikspolitikken på 1960-tallet, markerte Røssum seg som en uredde og driftig politiker. Noe av det som står igjen etter ham, er en stolt moderniseringslinje i landbrukspolitikken. Han var bl.a. opptatt av at matprodusentene her i landet skulle ha en inntektsvekst på linje med andre yrkesgrupper, og han var pådriver for dette viktige arbeidet så lenge han var aktiv i politikken. Arven etter Ola Røssum er motivasjon for vår

tids politikere, som jobber for den samme videreføringen i dag.

Ola Røssum var født på farsgården i Kvam i Nord-Fron. Han tok utdanning innen landbruksfagene og representerer en stolt rekke av landbruksakademikere som har satt viktige spor etter seg i samfunnslivet.

Ola Røssum representerte Oppland på Stortinget. Etter en periode som vararepresentant fra 1965 ble han fast medlem i 1969.

I sine to første perioder i Stortinget var han medlem av kirke- og undervisningskomiteen, hvor han bl.a. markerte seg som en viktig talsmann for de små skolene, og han var en sterk talsperson for at nynorsk skulle ha sin plass i skole og samfunnsliv. Sin siste periode på Stortinget var han medlem og nestleder i landbrukskomiteen. Her fikk Ola Røssum bruke av sin klokskap, erfaring og kompetanse til beste for norske matprodusenter. Disse fire årene var han også visepresident i Lagtinget.

I Senterpartiet var Ola Røssum en bauta, en venn og kollega mange lyttet til. På Stortinget var han løsningsorientert og en viktig støttespiller for mange.

Røssum var også nestleder i Senterpartiet fra 1977 til 1981. Da han gikk ut av Stortinget i 1981 etter tolv år som fast representant, gikk han også av som sentral tillitsvalgt.

Senterpartiet hedret Ola Røssum med partiets heders-tegn i 1994.

Vi minnes Ola O. Røssum og lyser fred over hans minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten: Representanten Oskar J. Grimstad vil framsette et representantforslag.

Oskar J. Grimstad (FrP) [10:04:14]: Det er ei glede på vegne av representantane Per-Willy Amundsen, Henning Skumsvoll og meg sjølv å fremje forslag om ei stortingsmelding om rikets energitilstand.

Presidenten: Representanten Robert Eriksson vil framsette et representantforslag.

Robert Eriksson (FrP) [10:04:46]: Jeg har den glede på vegne av representantene Vigdis Giltun, Laila Marie Reiertsen og meg selv å fremme representantforslag om å kjøpekraftjustere kontantstøtte og barnetrygd i forhold til utgiftsnivået i bostedslandet.

Presidenten: Representanten Svein Harberg vil framsette et representantforslag.

Svein Harberg (H) [10:05:17]: Da har jeg gleden av på vegne av representantene Linda C. Hofstad Helleland, Bjørn Lødemel, Øyvind Halleraker, Anne Karin Olli, Anders B. Werp og meg selv å framsette et forslag om økt lokalt selvstyre i saker om motorferdsel i utmark.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:04:43]

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nordisk råd (Innst. 23 S (2012–2013))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:05:56]

Interpellasjon fra representanten Akhtar Chaudhry til utenriksministeren:

«Norge er i 2012 og 2013 medlem av eksekutivrådet til Kjemivåpenkonvensjonen og har dermed både mulighet og ansvar for å hindre spredning av masseødeleggelsesvåpen. Siden første verdenskrig har verden forstått faren ved disse våpnene, og selv om fredsbevegelser over hele verden har jobbet iherdig for å stoppe spredning, har masseødeleggelsesvåpen blitt produsert og brukt helt opp til i dag. Saddam Husseins gassing av kurdere i Halabja i 1988 har vi friskt i minnet, mens det syriske regimets uttalelser nylig sendte sjokkbølger til verden og satte masseødeleggelsesvåpen igjen på agendaen.

Hva vil utenriksministeren se på som sine viktigste prioriteringer og målsettinger i 2012 og 2013 når det gjelder bekjempelse av masseødeleggelsesvåpen, og vil utenriksministeren eksempelvis bidra til at Halabja (Al Anfal)-angrepene mot kurderne blir anerkjent som folkemord?»

Akhtar Chaudhry (SV) [10:07:22]: Den 6. juni i år sto jeg i Halabja, Sør-Kurdistan, i nordlige Irak. I gravlundene foran meg lå det flere tusen kvinner og barn som i 1988 ble drept i et av historiens mest brutale og feige overgrep mot menneskeheten. Ved inngangen til gravlundene henger det et skilt som sier: Ingen adgang for Bath-medlemmer. Jeg forstår godt hvorfor det skiltet henger der. Selv i dag, 24 år etter overgrepene, er det støtende for overlevende og pårørende at mennesker som en gang var ansvarlige for disse grusomhetene, skal komme til denne gravlundene, krenke de avdødes verdighet og vekke smertefulle minner hos de pårørende og overlevende.

Noen hundre meter fra denne gravlundene er det reist et monument over ofrene. SV-delegasjonen jeg hadde gleden av å lede, fikk en grundig omvisning i monumentet, som samtidig er et dokumentasjonssenter over overgrepene. Det henger mange bilder som skildrer usminket hva som skjedde i denne lille landsbyen for 24 år siden. Jeg orket ikke å fokusere på alle bilder. Det var altfor sterkt for meg. Medlemmer av min delegasjon var svært preget av det vi så. Hele rommet var fylt av smerte og sorg. Det er grenser for hvor mye smerte et menneske kan tåle. Noen tørket tårer i øyekroken. Men vår smerte kan ikke komme i nærheten av den smerten som innbyggerne av denne lille landsbyen ble påført i mars 1988. Vi traff noen overle-

vende. Det var gripende historie vi ble fortalt. Vi håper at det som skjedde i Halabja, aldri skjer igjen noen steder i verden.

Totalt er det anslått at rundt 15 000 mennesker ble drept i disse angrepene, men det er ikke hele historien. Det kurdiske folk har over lang tid vært utsatt for urett og overgrep, både i Irak, Iran, Syria og Tyrkia. I Irak har de blitt nektet retten til å dyrke sitt språk, sin kultur og sin identitet. Det dreier seg om et stolt folk som har stått opp for sine grunnleggende rettigheter – anerkjent av FN som universelle menneskerettigheter. Denne stoltheten og besluttsomheten ble straffet med vold, tortur og drap under Saddam Hussein.

I en velgissert og langvarig kampanje, kalt Al Anfal, ble over 180 000 mennesker systematisk drept i Irak. Jeg ønsker å uttrykke min medfølelse med dem som mistet sine kjære som et resultat av disse overgrepene.

Min delegasjon hadde gleden av å treffe det kurdiske parlamentets president, den ansvarlige for departementet for utenriksaker, visestatsministeren og ministeren for martyrer og Anfal. Jeg ser at sistnevnte sitter i diplomatloshen i dag og bivåner debatten. Det viser deres engasjement for sitt folk.

Jeg vil kort nevne at selv om vi i dag fokuserer på kurdernes lidelser og rettigheter i et område mange kaller Sør-Kurdistan, er jeg fullt klar over smertene kurderne påføres i både Syria, Iran og Tyrkia. Mennesker blir nektet sine grunnleggende rettigheter, nektet å snakke sitt språk, dyrke sin kultur og kjempe for sine rettigheter. Tusenvis av mennesker sitter bak lås og slå i mange av disse landene.

Hvorfor sendte SV en delegasjon til Kurdistan? Jo, fordi vi ønsker å lære mer om den uretten kurderne har blitt påført de siste tiår. Vi ønsker å opprette enda tettere kontakter med gode krefter i Kurdistan for å finne samarbeidsarenaer og måter vi kan jobbe for:

- at Norge kan bidra til å øke og spre kunnskap om kurdernes smertefulle historie
- at Norge kan bidra til at det som skjedde i Halabja i mars 1988, kan anerkjennes som folkemord. Jeg vil spørre utenriksministeren: Vil utenriksministeren bidra til at angrepet mot Halabja og det som skjedde der i 1988, kan anerkjennes som folkemord?
- at Norge kan bidra til at bevisstheten om biologiske og kjemiske våpen i verden kan økes
- at Norge kan jobbe for å forby og fjerne kjemiske og biologiske våpen
- at Norge kan bidra til at det kurdiske folk i både Irak, Iran, Syria og Tyrkia får nytte godt av sine politiske og kulturelle rettigheter, og at deres menneskerettigheter ivaretas
- at Norge kan bidra til at brudd på kurdernes rettigheter blir tatt opp på internasjonale arenaer.

Kjemiske våpen har blitt brukt i kriger siden første verdenskrig, da disse forferdelige våpnene for første gang ble introdusert og brukt i stort omfang. Dette er også viktig å ta med, for allerede etter første verdenskrig har progressive aktører i verden forsøkt å få disse våpnene avskaffet.

Det første forsøket var i 1922 med the Washington Naval Treaty. Siden 1928 har vi hatt Genèveprotokollen

som har gjort det ulovlig å bruke kjemiske og biologiske våpen i krigføring. Likevel har dette våpenet blitt brukt i større eller mindre grad siden den gang. Den største og mest brutale bruken var nettopp under Saddam Hussein.

Hovedargumentet stater bruker for å anskaffe masseødeleggelsesvåpen, er ikke at de skal brukes, men at det skal skremme motstanderne fra å ta dem i bruk. Dessverre er det stater som fortsatt har kjemiske våpen, til og med offisielt. Selv om Russland og USA har uttalt at de ønsker å destruere sine lagre, har de fortsatt til gode å bekrefte at de ikke lenger har slike våpen. Det er min oppfatning at særlig så store stater som Russland og USA sender det viktige signalet at slike våpen ikke lenger er akseptable, og at de selv ikke lenger har disse våpnene.

SV søker samarbeid med positive krefter for å nå målene jeg i sted beskrev, både i dette parlamentet, i det norske samfunnet og i andre parlamenter rundt i verden. I dag har jeg gleden av å få en debatt om disse spørsmålene i Stortinget.

Norge har gode muligheter til å bidra til å få kjemiske og biologiske våpen fjernet fra jorden. Vi har signert og ratifisert Kjemivåpenkonvensjonen og sitter i eksekutivrådet i 2012 og 2013. Dette gir Norge både en mulighet og et betydelig ansvar for å hindre spredning av slike våpen, og disse våpnene kan når som helst bli brukt igjen. Syria har innrømmet å besitte kjemiske og biologiske våpen, og regimet har ikke lagt skjul på at de kan tenke seg å bruke dem. Jeg har derfor invitert utenriksministeren til å kommentere hvilke målsettinger han har for denne toårsperioden.

Kunnskap er et viktig redskap for å forandre verden. Derfor er det viktig at kunnskap om masseødeleggelsesvåpen – og ikke minst følgene av slik våpenbruk – blir prioritert. Det kurdiske folk vet hva kjemiske våpen gjør, de har kjent dette på kroppen. Det har heldigvis svært få andre gjort, men det er derfor viktig at kunnskap om hvilke overgrep slike våpen har forårsaket, kommer fram. Hvordan kan vi spre denne kunnskapen i Norge og øke bevisstheten om ondskapen disse våpnene representerer?

Mitt spørsmål til utenriksministeren handler om hvordan vi kan få spredd informasjon, men også ytt rettferdighet til dem som har opplevd urett. Jeg ser med glede fram til debatten her i dag.

Utenriksminister Espen Barth Eide [10:16:59]: Jeg takker representanten Chaudry for et svært viktig spørsmål og for denne anledningen til å si litt om hvordan jeg ser for meg arbeidet mot masseødeleggelsesvåpen i årene som kommer.

Det er som kjent i årenes løp vokst fram universell enighet om at bruk av våpen som i uforholdsmessig stor grad rammer sivilbefolkningen, eller som påfører motpartens soldater unødvendig skade eller lidelse, skal anses forbudt.

Fra norsk side har vi arbeidet målrettet for å støtte utviklingen av nettopp disse reglene. Eksempler har vi i Genèvekonvensjonene og deres tilleggsprotokoller. Vi har også stått i første linje i arbeidet med å forby våpentyper som medfører særlig stor skade og lidelse, som antipersonellminer, klasevåpen og kjemivåpen. Jeg er glad for denne anledningen til å kunne gjennomgå status for norsk

politikk, særlig for de tre våpentypene som vi omtaler som masseødeleggelsesvåpen: kjemiske våpen, biologiske våpen og kjernevåpen eller atomvåpen.

Interpellanten tar spesifikt opp kjemiske våpen i sitt spørsmål. Både kjemiske og biologiske våpen er som kjent forbudt. Opphavet til dette forbudet er nettopp den omfattende bruken av kjemiske våpen som vi så under første verdenskrig, med de grusomme konsekvenser det medførte, og det opinionspress som fulgte. Genèveprotokollen av 1925 forbød kjemiske og biologiske stridsmidler. Protokollen forbød ikke framstilling og lagring, og en rekke land tok forbehold om rett til gjengjeldelse. Protokollen bidro imidlertid til en klar norm mot bruk av slike våpen.

Biologivåpenkonvensjonen fra 1975 forbød besittelse av hele våpentypen, og det før det var blitt noe omfattende problem. Konvensjonen var den første i sitt slag og har ikke noe eget verifikasjonsregime. Imidlertid har også denne bidratt til en sterk norm. Konvensjonen er utgangspunkt for et omfattende internasjonalt samarbeid som ikke er blitt mindre relevant i vår tid, med den rivende utviklingen vi ser på bioteknologiområdet.

Norge bidro også aktivt til konvensjonen som satte et totalforbud mot kjemiske våpen, som kom på plass i 1997. Et viktig bakteppe for den var nettopp erfaringene fra Iraks gjentatte bruk av kjemiske våpen, både i krigen mot Iran og mot egen befolkning, som vi ble minnet om i interpellantens spørsmål. Konvensjonen forbyr både besittelse og bruk, innebærer destruksjon av eksisterende våpen og har et omfattende verifikasjonsregime.

Konvensjonen har en egen organisasjon, Organization for the Prohibition of Chemical Weapons, OPCW, med et eksekutivråd der Norge som eneste nordiske land er medlem de neste to årene.

Konvensjonen har vært et effektivt instrument mot spredning. Den sterke normen mot bruk av kjemiske våpen virker også utover de nåværende medlemslandene. Til nå har hele 188 land sluttet seg til avtalen, og mer enn 75 pst. av verdens kjente lagre av kjemivåpen er destruert. Fortsatt står dessverre åtte land utenfor. Det er en prioritet for regjeringen å få også disse til å slutte seg til.

Destruksjonsoppgaven er ikke fullført. Den har vist seg langt større og mer kostbar og krevende enn hva USA og Russland i utgangspunktet tok høyde for. Også Libya har kjemiske våpen. Libyas destruksjonsaktiviteter stanset under den interne konflikten i landet, og de nye styresmaktene fant også udeklarte våpenlagre. I fjor, da konvensjonens frist for destruksjon gikk ut, framla disse tre landene – USA, Russland og Libya – detaljerte destruksjonsplaner for gjenværende lagre. De må rapportere om progresjonen framover. Det er viktig at forpliktelsene oppfylles så raskt som mulig. For Norge er det en hovedprioritet at gjenværende lagre av kjemiske våpen blir destruert.

Syrias innrømmelse av at landet har kjemiske våpen, og dertil deres antydning om at de vil kunne bruke dem, har vekket avsky i det internasjonale samfunn. Syria er ikke medlem av Kjemivåpenkonvensjonen. Norge og mange andre land har bedt OPCW følge situasjonen i Syria nøye og ha inspektører og de nødvendige ressursene tilgjengelig dersom FN ber om bistand ved mistanke om bruk. Vi

er glade for den avtalen som nettopp ble inngått mellom OPCW og FN for å gjøre slik teknisk bistand mer effektiv. Vi ser av eksemplet med kjemiske våpen at arbeidet med å skape en norm og et regime som gjelder for alle verdens land, ofte kan ta lang tid. Det krever tålmodighet, men også systematisk og målrettet innsats. Det er regjeringen rede til, også i fortsettelsen, med helt konkrete resultater som mål.

Så til slutt hva angår masseødeleggelsesvåpen til kjernevåpen: Avtalen om ikke-spredning av kjernevåpen, NPT, trådte i kraft i 1970. Avtalen innebærer at landene som har kjernevåpen, forplikter seg til å ruste ned, at landene som ikke har kjernevåpen, forplikter seg til ikke å skaffe seg dem, mens alle land har rett til fredelig bruk av kjernefysisk teknologi. NPT er bunnplanken i vårt arbeid for en verden uten kjernevåpen.

Ikke-spredningsavtalen har lenge vært under sterkt press. Siden avtalen trådte i kraft i 1970, er antall land med kjernevåpen nesten doblet. Selv om vi må anta at det tallet er betydelig lavere enn det som hadde vært tilfellet uten NPT, er det selvsagt ikke bra nok. Det har vært tungt å oppnå reell framgang i oppfyllelsen av avtalens målsettinger. I senere år har også faren for at ikke-statlige aktører får tilgang til våpen eller våpenmateriale, fått stor og fortjent oppmerksomhet.

Målet om en verden uten kjernevåpen har i dag svært bred støtte. Men slike erklæringer vil bare telle om de følges av praktisk politikk. Fra norsk side har vi arbeidet konsekvent for dette i alle sammenhenger.

Norge ble fra i september i år medlem av styret i Det internasjonale atomenergibyrået, IAEA. IAEA er den sentrale kontrollmekanismen for den internasjonale ikke-spredningsavtalen, NPT, for oppfølging av resolusjonene fra Sikkerhetsrådet i FN og for å framskaffe troverdig informasjon om atomprogram i enkeltland. IAEA har stått sentralt i å følge opp bekymringsfulle atomprogram i Iran, Syria og Nord-Korea.

Det er helt avgjørende at alle land utviser full åpenhet og samarbeider med IAEA. Gjennom styrevervet intensiverer vi vårt arbeid med å styrke IAEA's rolle, handleevne og uavhengighet og dermed det globale ikke-spredningsregimet.

Norge har hatt en pådriverrolle også i å redusere kjernevåpenenes rolle i NATO, i samsvar med en oppdatert forståelse av alliansens utfordringer. NATOs nye strategiske konsept, som vi spilte en aktiv rolle i å utforme, slår fast at også NATO arbeider for en verden uten atomvåpen. Toppmøtet i Chicago oppsummerte et viktig arbeid i NATO, der kjernevåpenenes rolle i alliansens avskrekkingpolitikk er redusert, kjernevåpenstatenes negative sikkerhetsgarantier er gjort gjeldende for NATO, og vi har fått en egen komité som drøfter alliansens politikk i utviklingen innenfor nedrustning og ikke-spredning, herunder åpenhet og tillitskapende tiltak overfor Russland når det gjelder korttrekkende kjernevåpen. Det mener vi er et nødvendig første steg på veien mot å fjerne disse våpnene fra Europa.

Vi følger også nøye med på oppfølgingen av nedrustningsforpliktelsene i handlingsplanen fra NPTs tilsynskonferanse i 2010. De fem kjernevåpenstatene har møttes

flere ganger, nå også med Kina som aktiv deltaker. Men igjen, det er resultatene som teller. Vi må erkjenne at en annen ambisjon fra handlingsplanen, nemlig å få til et multilateralt forhandlingsapparat for kjernefysisk nedrustning, ennå ikke er oppfylt.

Norge taler med en tydelig stemme når vi fremmer det humanitære perspektivet i internasjonal politikk. Det gjør vi også når vi tar til orde for en bred drøfting av de humanitære sidene ved kjernevåpen. Vi planlegger en konferanse i Oslo i mars 2013 for å belyse humanitære følger av en kjernevåpendetonasjon, uansett årsak, og vår beredskap for å håndtere en slik situasjon på en effektiv og troverdig måte. Dette er problemstillinger som ikke har noen naturlig arena i dag. Planene har vakt stor interesse siden de først ble kunngjort av min forgjenger, utenriksminister Gahr Støre, her i Stortinget i vår.

Så til slutt til interpellantens spørsmål om anerkjennelse av folkemord mot kurderne. Her vil jeg vise til at det irakiske rettsvesen har lagt til grunn at de uhyrlige og massive Anfal-overgrepene mot kurdere i Halabja utgjorde et folkemord. Regjeringen har samme oppfatning av hendelsene i Halabja som det som kommer til uttrykk her.

La meg få legge til at folkemord er et rettslig begrep. I de tilfeller hvor det ikke foreligger en rettslig prøving, vil det derfor være vanskelig for den norske regjering å kateorisere et overgrep som folkemord. Men der en domstol i en uavhengig rettsprosess i samsvar med folkeretten derimot har konkludert med at det foreligger et folkemord, vil regjeringen forholde seg til denne konklusjonen – slik vi altså gjør her.

Akhtar Chaudhry (SV) [10:27:26]: Jeg takker utenriksministeren for en grundig redegjørelse.

La meg først konstatere at utenriksministeren deler det synet som det irakiske rettsvesenet har kommet fram til, angående hva som skjedde i Halabja, nemlig folkemord. Dette er et steg som jeg er helt sikker på at det kurdiske folk vil finne meget tilfredsstillende.

Det er viktig for oss alle i verden å bidra til at kjemiske våpen, biologiske våpen og andre masseødeleggelsesvåpen, som ikke er selektive i det hele tatt, og som treffer alle uavhengig av alder og kjønn, blir bekjempet og begrenset. Vi håper at det som skjedde i Halabja, aldri skjer noen andre steder. Derfor er det viktig at vi lærer av det som skjedde i Halabja.

Mitt spørsmål til utenriksministeren i denne debatten vil da være: Har vi kontakt med den irakiske regjeringen eller den regionale kurdiske regjeringen for å lære noe av disse erfaringene? Hvordan skal vi bruke disse erfaringene videre?

Det er også viktig å øke bevisstheten og kunnskapen om den ondskapen her hjemme. Jeg ønsker å spørre utenriksministeren om vi har et pågående arbeid om dette, og hvordan bevisstgjør vi den norske befolkningen om ondskapen som disse våpnene representerer?

Jeg er veldig glad for å konstatere, sammen med utenriksministeren, at 75 pst. av disse våpnene er destruert. Men det er bekymringsfullt at det fortsatt finnes veldig mye våpen av denne klasse i verden. Jeg ser at to av verdens

viktigste og største land, med slagkraft og politisk innflytelse, besitter disse våpnene – nemlig USA og Russland. Jeg lurer på om utenriksministeren kan kommentere i sitt innlegg videre hva slags kontakt vi har med USA og Russland om dette, og hvordan bruker vi Norges innflytelse for å avskaffe disse våpnene også i Russland og USA.

Til slutt til det konfliktfylte området i Midtøsten, hvor Syria besitter disse våpnene, og konflikten går, og regimet kan falle når som helst. Jeg ønsker å høre hvordan utenriksministeren tenker om de kjemiske våpnene og biologiske våpnene som fins i Syria i dag.

Utenriksminister Espen Barth Eide [10:30:46]: Jeg takker interpellanten, Akhtar Chaudhry, for gode oppfølgingspørsmål.

Jeg vil begynne med å si, som jeg nevnte i innlegget, at det er nettopp erfaringene fra de grusomme overgrepene som Saddam Hussein sto for mot egen befolkning, som har skapt den nye givnen i dette arbeidet. Sånn sett ligger allerede de erfaringene til grunn for både vårt arbeid og mye av det som gjøres internasjonalt. Disse erfaringene er naturligvis et tema som vi har diskutert og vil diskutere med både irakiske og regionale kurdiske myndigheter, og det oppfølgingsarbeid som gjøres der. De fortjener verdens oppmerksomhet, og jeg er glad for denne anledningen til at vi sammen både kan minne om de lidelsene som ble påført, og arbeide for at det ikke må skje om igjen, på samme måte som folk i Hiroshima og Nagasaki har spilt en rolle i å minne verden om atomvåpnenes totalt uakseptable virkninger om de blir brukt.

Så stiller representanten Chaudhry et spørsmål om Syria. Vi er i den store alminnelighet dypt bekymret for hele bildet i Syria – for brutale overgrep fra regimets side mot egen befolkning, men også for en fragmentert opposisjon og veldig mye av det som skjer den andre veien. Vi ser jo at det som begynte som et demokratisk opprør, utvikler seg mer og mer til en borgerkrig, og dessverre er land utenfor Syria involvert i den.

Noe av det som bekymrer meg aller mest, er hvis dette skulle føre til enten bruk av kjemiske våpen fra regimets side eller ved en regimekollaps at kjemiske våpen kommer på gale hender. Derfor er det utrolig viktig at de kompetente organer og FN har dette meget høyt på agendaen, at vi har en kriseplan for om dette skulle skje, altså enten i tilfelle bruk under den nåværende konflikten eller ved en regimekollaps. Dette er det stor oppmerksomhet rundt, og jeg vil personlig bidra til større oppmerksomhet rundt det. På dette planet ser det ut til, selv om det er dyp uenighet om mange andre spørsmål, at stormaktene deler den bekymringen når det gjelder utviklingen i Syria.

Til slutt til USA og Russland. Det gjelder på hele feltet kjemiske, biologiske og nukleære våpen at vi må ha en sterk norm, men vi må også ha sterke verifikasjonsregimer. Det fins stater som nok har tenkt at de en gang skal avskaffe disse våpnene, men da vil de være sikre på at man i ettertid også vet at andre ikke skaffer seg dem. Derfor er det en sammenheng mellom normbyggingen og byggingen av sterke og gode institusjoner som kan ivareta på en troverdig måte at medlemslandene forplikter seg på normene.

Svein Roald Hansen (A) [10:34:10]: Kampen mot masseødeleggelsesvåpen er en av vår tids viktige oppgaver. Det er viktig å løfte den fram i den politiske debatten, enten det dreier seg om kjemiske våpen, som interpellanten fortjenestefullt tar opp, atomvåpen eller andre typer våpen med humanitære lidelser som resultat når de brukes.

Når det gjelder kjemiske våpen og biologiske våpen, er rammeverket – forbudet – på plass, som utenriksministeren har gjennomgått. Men det er fortsatt en jobb å gjøre. Flere land har ikke forpliktet seg. Flere gamle lagre er ikke destruert. Og kjemiske våpen ble altså brukt i Halabja i 1988, slik interpellanten tok utgangspunkt i. Så det er fortsatt mye å gjøre for å forhindre at en slik uhyrlighet skal skje igjen.

På atomvåpensiden er det lenger fram. Etter tre tiår med framgang og håp om at rustningsspiralen fra den kalde krigen skulle kunne snus, ble det første tiåret i det nye århundret det tapte tiår for nedrustningsbestrebelsene.

1970-årene ga oss ikke-spredningsavtalen og den første avtalen om reduksjon av de strategiske arsenalene, SALT I.

1980-årene, som sluttet med Berlinmurens fall, innebar slutten på den kalde krigen, og 1990-årene ga oss en prøvestansavtale, START II, landminekonvensjonen og en halvering av militært materiell i Europa.

En oppmuntring fikk vi mot slutten av det tapte tiåret vi har bak oss: konvensjonen mot klasevåpen, hvor ikke minst Norge med utenriksministeren i spissen var en avgjørende drivkraft.

Den nye START II-avtalen mellom USA og Russland, som reduserer antall utplasserte våpen med en tredjedel, var også et skritt i riktig retning.

NATOs nye strategiske konsept innebærer at det skal arbeides for å redusere kjernevåpenets betydning, og at alliansen ikke skal bruke eller true med bruk av kjernevåpen mot land som har underskrevet og etterlever ikke-spredningsavtalen. En målsetting for neste revisjon bør være at NATO avstår fra førstebruk av atomvåpen.

Positivt er det også at det skal settes i gang en prosess mot Russland for å få redusert arsenalene av korttrekkende kjernevåpen.

Regjeringens planer for konferansen neste år, hvor det settes fokus på atomvåpenets humanitære konsekvenser, er en innfallsvinkel som kan bære frukter.

Under sitt besøk i Japan i fjor var utenriks- og forsvarskomiteen også i Hiroshima. Det gjorde et sterkt inntrykk å være på stedet der den første atombomben ble sprengt – se modellen som viste ødeleggelsene, som først og fremst rammet en uskyldig sivilbefolkning, og møte ett av ofrene. Det var forferdende. De humanitære konsekvensene var grusomme. Terrorbombing var en nærliggende tanke.

Arbeiderpartiet har programfestet å arbeide for en verden fri for kjernevåpen og andre masseødeleggelsesvåpen. Dette er også nedfelt i regjeringens plattform. Det er et mål vi aldri må gi slipp på.

Men den alvorligste trusselen for spredning av atomvåpen ligger nå i Nord-Korea og Iran. Det er skremmende å tenke på at lederne i de to landene skal kunne sitte med fingeren på en atomknapp. Som Napoleon sa: Den som

sier alt, kan også gjøre alt. Det er et internasjonalt ansvar å forhindre at dette skal skje.

Nettopp derfor er det også bekymringsfullt å se at den israelske statsminister ikke utelukker en ensidig israelsk militæraksjon mot Iran. Den israelske forfatteren David Grossman har i flere artikler advart regjeringen i Tel Aviv mot en slik aksjon.

Israel har rett til å forsvare seg – men ikke til å angripe sine naboer. For med hvilken rett kan Israel, som selv har atomvåpen, bruke militærmakt mot andre land som måtte ønske å skaffe seg det samme? Hva skal landet gjøre hvis naboland som Saudi-Arabia eller Egypt også skulle ønske å skaffe seg atomvåpen? Skal også disse angripes?

Arbeidet for å forhindre at Iran og Nord-Korea skaffer seg atomvåpen, må føres av det internasjonale samfunn. Det er den eneste veien til at vi kan lykkes, og det er den eneste forsvarlige veien å gå.

Morten Høglund (FrP) [10:38:48]: Jeg vil også få lov å takke interpellanten for å reise viktige spørsmål her i salen i dag.

Før jeg går inn på selve interpellasjonstemaet, en liten visitt til representanten Hansen: Det er en veldig forståelig advarsel til Israel i forhold til et eventuelt angrep mot Iran. Jeg deler langt på vei den bekymringen. Men vi må vel si at det som dog er spesielt med Iran i denne sammenheng, er at de har kommet med erklærte trusler og ønsker om å utsette staten Israel. Det gjør forholdet til Iran veldig spesielt, og det er forståelig at Israel er bekymret.

Når det gjelder overgrepet mot kurderne, som representanten Chaudhry prisverdig tar opp, og som utenriksministeren på en forbilledlig måte er veldig tydelig på å definere folkemordbegrepet i forhold til, er det utrolig viktig at vi ikke glemmer, og at vi legger kunnskap om dette inn i historiebøkene, inn i undervisningen, inn i alle relevante sammenhenger. Det har vi gjort når det gjelder holocaust mot jødene under den andre verdenskrigen, og det gjør vi når vi opplever ting som er så grusomme som det representanten Chaudhry detaljert beskriver, og som det er viktig at gir oss et kollektivt minne, og ikke minst for at ungdommen skal få en forståelse av hvorfor mange av oss engasjerer oss i politikk – nemlig for å forhindre den typen situasjoner.

Jeg har heller ikke noe problem med å dele interpellantens bekymring for kurdernes situasjon generelt. Kurdernes landområde er fordelt på flere land, og spesielt situasjonen i Syria er i dag vanskelig. Det var ikke enkelt før borgerkrigen brøt ut, men det er særdeles krevende nå. Iran, som jeg var inne på tidligere, er også et land hvor mange kurdere bor, og hvor situasjonen for menneskerettigheter generelt og for kurdere og andre etniske minoriteter er svært krevende.

Jeg vil gi regjeringen anerkjennelse for arbeidet med hensyn til ulike former for våpen – masseødeleggelsesvåpen og klasevåpen har vært nevnt. Vi har ment at regjeringen her har gjort et forbilledlig arbeid.

Så til det som utenriksministeren også brukte en del tid på: kjernevåpen. Det er og forblir en av vår tids største utfordringer. Vi har kjernevåpen nær den norske grensen i Barentsregionen. Et program som kanskje mer i det stille

har gjort mye godt for ikke minst å ta hånd om en rekke atomubåter på russisk side, er det såkalte Nunn-Lugar-programmet, som har pågått i 20 år. Dette er et samarbeid med hovedsakelig amerikansk finansiering, hvor man har gått inn i Russland og tatt for seg atomubåter og andre kjernevåpen som bør destrueres og ødelegges på en forsvarlig måte, og ikke minst sørge for at dette ikke havner i hendene på elementer som vi ikke ønsker skal ha denne typen kapasitet.

Nå signaliserer russerne – ifølge de informasjonen jeg kan lese i pressen – at de ønsker å avslutte dette samarbeidet. Det er bekymringsfullt. Her bør vi – sammen med amerikanerne, selvfølgelig – prøve å få russerne til å fortsette samarbeidet og fortsette det gode arbeidet som her har skjedd. Russerne mener at de kanskje nå har kapasitet til å håndtere dette selv, men vi tror at slik fjerning av atomvåpen best skjer i et samarbeid under internasjonal overvåking, og hvor vi kan sørge for at denne typen våpen destrueres, slik at de for all fremtid ikke kan benyttes igjen. Slik vil vi totalt sett redusere all kapasitet på ulike masseødeleggelsesvåpen – i dette tilfellet kjernevåpen – men den historiske lærdommen her vil også kunne trekkes inn når det gjelder andre våpen, som biologiske og kjemiske våpen, som også har vært tatt opp i interpellasjonsdebatten.

Ivar Kristiansen (H) [10:43:49]: Det er selvfølgelig et svært viktig tema representanten Chaudry tar opp i dag, og han spør direkte: Hvilken rolle kan Norge spille i disse spørsmålene?

Det er helt klart at Norge har spilt og kan fortsatt spille en sentral rolle, og la meg bare si at jeg deler utenriksministerens tilnærming og svar til interpellanten på dette området.

Som medlem av Kjemivåpenkonvensjonen har også Norge en enestående mulighet til å påvirke og hindre spredning av masseødeleggelsesvåpen. Det er helt rett, som representanten Chaudry hevder, at slike våpen dessverre ennå produseres, og de har inntil nylig vært i bruk.

Det må være tragisk for det syriske folket å registrere verdens handlingslammelse – som utenriksministeren definerte som den praktiske politikken – når Assad-regimet slakter ned sin egen befolkning og sågar nå velger å true verden med masseødeleggelsesvåpen, dersom det nå intervenseres utenfra i Syria.

Det er svært leit å se hvem som i disse situasjonene – i den praktiske politikken – støtter Syria og sørger for at tyranner får fortsette å plage sin egen befolkning, og igjen dokumentere at verden står handlingslammet når stormakter som Kina, Russland, Iran og andre eksempelvis velger å si njet. Det er dessverre land som disse m.fl. som er avgjørende og som bestemmer og avgjør tempoet i forsøk på fremrykk.

Representanten Chaudry viste selv til de lidelser som kurderne har blitt utsatt for, og han beskrev, nokså rørende, hendelsene i Halabja, i de angrepene som kurderne ble utsatt for. De er et forfulgt og plaget folk som fortsatt lider en hjemløs tilværelse, selv 25 år etter Saddam Husseins kjemiske gassangrep.

Konvensjonen om forbud mot kjemiske våpen er en meget vellykket internasjonal avtale på nedrustnings- og ikke-spredningsområdet. Konvensjonen hadde sin oppstart i 1997, og de aller fleste land har ratifisert avtalen og konvensjonen. Med en del unntak som Syria, Nord-Korea og andre, har mange likevel valgt å destruere sine arsenaler. Konvensjonen setter et forbud mot kjemivåpen og pålegger ødeleggelse av de gjenværende lagrene av disse våpnene.

Historien har dessverre vist at masseødeleggelsesvåpen er mest farlig når de havner i hendene på antidemokratiske og uforutsigbare ledere. Disse finnes det som kjent fortsatt nokså mange av. Tilbakeslagene i kampen for å bli kvitt disse våpnene er mange. 11. september 2001 er et slikt eksempel og medførte det som representanten Svein Roald Hansen på en utmerket måte beskrev som «det tapte tiår», oppstarten på et tapt tiår.

Atomvåpen som avskrekingsvåpen er fortsatt et anvendt og kjent prinsipp. Likevel har Start I- og Start II-avtalen vist at det er mulig å oppnå resultater. Det har inntil nå – særlig fra de store atomvåpenmaktene – vært en vilje til å innse at spredningen av atomvåpen er en alvorlig trussel mot internasjonal fred og sikkerhet. Målet om en atomfri verden er velfundert i FN og ikke minst i NATO. NATO har ved en rekke anledninger, bl.a. i NATOs strategiske konsept fra 2010, slått fast at spredningen av masseødeleggelsesvåpen og ballistisk missilteknologi er en økende trussel og en av de største utfordringene alliansen står overfor i fremtiden. Likevel er det fortsatt – som kjent – en lang vei å gå.

Representanten Høglund og andre har vært inne på forholdet mellom Russland og USA og at dette har blitt kjøligere. Vi har en nabonasjon, Russland, som har et økt militærbudsjett i år på 25 pst. I løpet av en toårsperiode skal det øke med inntil 60 pst. De har 600–700 taktiske atomvåpen på Kolahalvøya, og de foretar atomvåpensprenging rundt 100 mil fra norskegrensen. Vi må – som Høglund og andre har vært inne på – sørge for at forholdet mellom Russland og USA ikke blir kjøligere, men at denne dialogen kan vedvare og at Nunn-Lugar-avtalen kan videreføres. Det er ingen annen nasjon som kanskje kan ha mer å tjene på at et slikt samarbeid videreføres enn nettopp Norge, som ligger som nabo til – og med grense til – verdens største lager av atomavfall og atomvåpen.

Peter Skovholt Gitmark (H) [10:49:09]: Aller først ønsker jeg å gi ros til interpellanten for trekke frem to viktige tema. Det første er kampen mot masseødeleggelsesvåpen, og det andre er folkemordet på kurderne i 1988.

Jeg vil samtidig gi ros for regjeringens arbeid mot masseødeleggelsesvåpen. Det har vært en tverrpolitisk enighet som regjeringen har forvaltet på en klok og god måte, hvor den norske stemmen har vært sentral i den internasjonale debatten mot masseødeleggelsesvåpen.

Jeg vil også si at utenriksministerens kommentarer i denne saken var kloke og gode og har Høyres fulle støtte.

Men jeg ønsker å begynne i en annen ende når det gjelder debatten. Jeg ønsker å begynne i Irak. Det er mye positivt som har skjedd i Irak de siste årene. Landet har demokratiske valg og en demokratisk valgt regjering – ikke

uten problemer, men med betydelige fremskritt. Det har vært en overføring av sikkerhetsansvaret fra utenlandske styrker, hovedsakelig amerikanske, og over til irakiske sikkerhetsstyrker. Rettsvesenet i Irak har nå en uavhengighet det aldri har hatt tidligere. Det så man tydelig da ansvarlige for Halabja-massakren og folkemordet ble dømt og det ble klassifisert som et folkemord. Irak har nå en maktfordeling som de heller ikke har hatt på lang tid, og det er stor grad av selvstyre i de kurdiske områdene. Det er bra for det kurdiske folk, og det er bra for Irak.

Så vil jeg også si at det bildet som vi nå tegner av det kurdiske folk når vi diskuterer dem og alle de overgrep historien har sett mot dem, er som den største etniske folkegruppen uten nasjonalstat. Etter første verdenskrig ble kurderne lovet eget land av vestmaktene, men da Mustafa Kemal innlemmet Øst-Anatolia i den tyrkiske republikken, falt denne muligheten bort. I 1947, med sovjetisk støtte, ble det opprettet en kurdisk republikk med hovedstad i Mahabad i Iran. Republikken overlevde ett år, men det er en republikk som også i dag har stor kulturell og åndelig betydning. Fra 1991, altså rundt den første Golfkrigen, har det vært reelt selvstyreområde i de områdene av Irak som har et flertall av kurdere i nord. Den kurdiske kontrollen har blitt utvidet, og kurderne fikk sentrale posisjoner i styrende organer etter parlamentsvalgene både i 2004 og i 2005. I 2005 ble den kurdiske regionale regjeringen med sete i Hewler anerkjent i den nye irakiske grunnloven. Barzani er i dag president i den autonome provinsen Kurdistan.

Med andre ord er det skjedd en betydelig forbedring fra tiden under Saddam Hussein til i dag. Jeg mener et fungerende Irak med reell maktfordeling er å se på som en modell også for Tyrkia, Syria og Iran, hvor vi ikke lenger kan se på at den kurdiske befolkningen systematisk blir underminert og diskriminert.

Jeg har ikke tenkt å gå inn i en stor diskusjon om Syria her, men likevel er det to poenger jeg vil ta opp. Det første er at det er hevet over enhver tvil at det som finner sted av krigshandlinger i Syria, er en reell borgerkrig. Men det jeg ønsker å stresse, er viktigheten av kurdiske stemmer i demokratibevægelsen, at demokratibevægelsen i Syria har, og må ha, klare kurdiske stemmer som bringer inn elementet av en reell maktfordeling når konflikten er over.

Det siste er Tyrkia. Tyrkia har anslagsvis 55 pst. av kurderne i verden på sine territorier. Det er systematisk diskriminering, men likevel er situasjonen kraftig forbedret de seneste årene. Både når det gjelder kurdisk språk og når det gjelder dagens situasjon, med flyktningleirene, trenger vi å se en kurdisk politikk som endres mot diskriminering og for reell toleranse.

Akhtar Chaudhry (SV) [10:54:47]: SV ble dannet på motstand mot atomvåpen. Jeg er stolt over å være en del av det partiet. Vår motstand står fortsatt støtt. Derfor er jeg veldig glad for de signalene som kom fra mine kolleger. Vi er utålmodige hva gjelder avskaffelse av alle atomvåpen i verden.

Jeg deler representanten Svein Roald Hansens betraktninger ubetinget. Vi må gjøre alt vi kan for at Iran ikke skaffer seg atomvåpen. Det er SV helt klar på. Samtidig

er jeg enig med representanten Svein Roald Hansen i at ingen andre land skal bruke våpen mot Iran, for da har vi et problem, da har vi et Midtøsten som står i brann. Og jeg deler representantens syn på Israel, som selv har atomvåpen: Med hvilken moralsk kraft vil de bruke våpen mot Iran for at de ikke skal skaffe seg atomvåpen?

Det beste som kan skje i Midtøsten, er at hele Midtøsten blir atomvåpenfritt, og at Israel avskaffer sine våpen. Da får vi et Midtøsten som er atomvåpenfritt. Der er SV meget klare, og vi vil fortsatt jobbe for det.

Jeg registrerer og takker utenriksministeren for at regjeringen har god kontakt med både den irakiske og den regionale kurdiske regjeringen for å lære av og dele erfaringene fra Halabja for å unngå at slike våpen blir brukt noen andre steder.

Jeg konstaterer med glede at det er bred enighet i det norske stortinget om at kjemiske våpen, biologiske våpen og andre masseødeleggelsesvåpen er et onde for verden og bør avskaffes fortest mulig. Jeg er veldig glad for at parlamentet gir regjeringen sin fulle støtte i det arbeidet som regjeringen gjør. Jeg er også veldig glad for at regjeringen skal holde en konferanse i Norge neste år hvor vi skal bruke vår innflytelse og vårt engasjement for å gjøre verden til et fredeligere sted enn den er i dag.

Så til Syria. Jeg er helt enig med utenriksministeren i at situasjonen er uoversiktlig. Det er altfor mange aktører. Vi vet ikke hvem de er, vi vet ikke hvilken agenda de har, vi vet ikke hva de vil gjøre med Syria i dag, langt mindre hva de skal gjøre etter at regimet er falt. Derfor er vi nødt til å holde skarp fokus og holde kontakt med verdens aktører, slik at vi er parat til å bistå slik at det blir en fredelig utvikling der.

Utenriksminister Espen Barth Eide [10:58:07]: Jeg takker for mange og gode innlegg om et av verdens viktigste og mest krevende spørsmål. Jeg vil kvittere – som ble nevnt av flere representanter fra opposisjonen – at jeg også setter stor pris på den brede tverrpolitiske enigheten, for dette er spørsmål av en viktighet der vi som et tross alt relativt lite land står oss veldig godt på å stå samlet, så jeg takker for det som ble sagt her, og også det løpende samarbeidet.

Jeg vil si noen ord til om selve spørsmålet om Halabja og folkemordet. Det var jo slik at de massive overgrepene mot kurderne i Halabja i Nord-Irak først ble undersøkt av menneskerettighetsorganisasjonen Human Rights Watch i 1992 og 1993. Deres konklusjon var at overgrepene utgjorde et folkemord. Så hadde vi en straffedom i Nederland i 2007 mot en forretningsmann som hadde forsynt irakiske myndigheter med råmateriale til produksjon av giftig gass, og det nederlandske rettsvesenet mente at det var sterke indikasjoner på at det var blitt begått et folkemord. Og så, like etter, avsa den spesialopprettede nasjonale domstolen, Iraks høye domstol, en straffedom mot fem personer, bl.a. for deltakelse i folkemord begått mot kurderne under Anfal-angrepene, som de altså anså som folkemord. Det er altså den juridiske prosessen og tolkningen som Norge støtter når vi også slutter oss til – som interpellanten – at dette utgjør et folkemord.

Så til representanten Svein Roald Hansen. Det er svært viktig at vi fortsetter med det ene som har lyktes i det tapte tiåret – jeg er helt enig i beskrivelsen «tapt tiår» – på nedrustningsarenaen, og det er å sette de humanitære konsekvensene i sentrum. Vi har sett at ved å ta en del nedrustningsspørsmål ut av de tradisjonelle forane og sette den humanitære vinklingen, så kan vi få ny giv. Det er nettopp det regjeringen prøver når vi nå setter i gang arbeidet med en stor konferanse i Oslo om humanitære konsekvenser av atomvåpen. Den er ikke i seg selv en nedrustningskonferanse, men det er grunn til å håpe at den vil skape en ny dynamikk i det arbeidet.

Når det gjelder samarbeidet med Russland om atomopprydding, vil jeg si at det har vært et langvarig samarbeid. Jeg har selv deltatt i det i flere perioder. Det har vært krevende, men viktig. Det har vært mye framgang når det gjelder fyrlykter og opprydding i gamle marinebaser, og det er ikke urimelig at Russland etter hvert tar et større ansvar for det selv. Men det vi kommer til å fortsette å gjøre, er å støtte opp om uavhengige russiske overvåkingsorganer – altså den russiske statens atomtilsyn. Det er viktig at man har en intern dialog i Russland om hvordan dette skal gjøres.

Til slutt vil jeg si at jeg slutter meg til det som har vært sagt om at kurdernes situasjon i en rekke land fortjener betydelig mer oppmerksomhet enn den gjerne får. Det er et tema vi tar opp hver gang vi har anledning til det i vårt samkvem med de landene dette angår.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [11:01:25]

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde om en plan for hvordan elbiler og biler som bruker ny teknologi, kan beholde et forutsigbart avgiftsregelverk over tid (Innst. 28 S (2012–2013), jf. Dokument 8:109 S (2011–2012))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

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

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

– Det anses vedtatt.

Arve Kambe (H) [11:02:25] (ordfører for saken): Fremskrittspartiets Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde foreslår å lage en plan for hvordan elbiler som bruker ny teknologi, kan beholde et forutsigbart avgiftsregelverk over

tid. I klimaforliket fra juni i 2012 ble det enstemmig definert – med Fremskrittspartiets subsidiære tilslutning – et tak i 2017, eller 50 000 solgte biler. Da ble ikke andre drivstofftyper nevnt i selve vedtaket. Høyre hadde et lignende representantforslag i 2010, fremmet av Nikolai Astrup og undertegnede.

Regjeringen har ved flere anledninger varslet en omlegging av kjøpsavgiftene for kjøretøy til et mer framtidrettet avgiftssystem. Det er høyst nødvendig. Dagens avgiftssystem er ikke godt nok tilrettelagt for den teknologiske utviklingen som skjer stadig raskere innenfor bilindustrien. Dessverre har regjeringens arbeid hittil kun medført flikking på det gamle systemet for å tilpasse seg, bl.a. til den nye typen plugg inn-hybridbilen, som riktignok får en bedre parkeringsløsning i dagens statsbudsjett. Men skattesystemet er dessverre reaktivt i stedet for proaktivt. Forslagsstillerne har et forslag som de selv kommer til å gjøre rede for.

Det skjer en betydelig utvikling av teknologi innen bilmotorer, enten de drives på gass, strøm, hydrogen, eller for så vidt på vanlig bensin og diesel. Forslagsstillerne mener det hersker stor usikkerhet om hvor lenge disse avgiftsfritakene for andre kjøretøy enn elbiler – som er løst i klimaforliket – varer.

Når det gjelder avgiftsfordelene for elbiler, ble det som nevnt avgjort i forbindelse med klimaforliket i 2012, og regjeringen har heldigvis ingen planer om å endre disse nå. Det er imidlertid flere ganger varslet at på bakgrunn av utviklingen i salg av ulike kjøretøy, må regjeringen komme tilbake til Stortinget med en ny modell.

Vi har i komiteen merket oss at det de siste årene er lansert en rekke nye miljøvennlige drivstoff. Vi skal ha en interpellasjonsdebatt om ikke så altfor lenge om miljøvennlige drivstoff i transportsektoren – biodiesel, biogass, bioetanol, elektrisitet, selvsagt, EcoPar, EcoFuel og hydrogen. Med dagens nivå på avgiften vil fritaket for CO₂-avgift ikke være nok, da disse klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoffene vil være konkurransedyktige med tradisjonell fossil diesel og bensin. Det kan derfor være nødvendig med fritak for andre avgifter i en da på forhånd definert introduksjonsfase.

For Høyres del er det viktig, for at nye klimavennlige produkter skal kunne realiseres, at det er stabile og forutsigbare rammebetingelser fra myndighetenes side. Fjerningen av fritaket fra autodieselavgift for biodiesel er ett eksempel på det motsatte. Over natten ble avgiftsfritaket fjernet, noe som har skapt store problemer for produsentene av biodiesel.

Transportsektoren var den sektoren som i 2008 sto for den største andelen av de norske klimagassutslippene, med en andel på 32 pst. av utslippene. Samtidig utgjør transportsektoren den klart største del av de sektorene som vil stå utenfor det europeiske kvotehandlingssystemet for klimagasser fra 2013, og dermed kun vil være underlagt nasjonale virkemidler og nasjonalt ansvar for disse reduksjonene.

Fra Høyres side viser vi til at biodieselsaken og saken om EcoFuel/EcoPar, som nå pågår i både rettsapparatet og regjeringens forskriftsendring, skaper usikkerhet rundt

rammebetingelsene også for andre som driver med klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff. Det er derfor behov for en gjennomgang av avgiftssystemet for drivstoff for å skape forutsigbare og stabile rammebetingelser som kan sikre fremtiden.

Høyre peker på at dersom vi innfører midlertidig fritak for ikke klimarelaterte avgifter for nye drivstoff i en introduksjonsfase, må det tidlig tilkjennegis hvor lang tid dette fritaket skal gjelde, sånn at produsenter og forbrukere – og eventuelle produsenter av ytterligere nye drivstoff – kan tilpasse seg dette. Det er egentlig etter modell fra klimaforliket i 2012. Det må etableres forutsigbare kriterier for hva slags avgifter man skal innføre, hva slags avgifter man vil ta vekk for nye klimavennlige drivstoff, og hvor lenge midlertidige avgiftsfritak skal vare.

Jeg tar på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre opp forslag nr. 1, mens andre sikkert vil ta opp komiteens flertallsinnstilling.

Presidenten: Ja, komiteens flertallsinnstilling ligger allerede til behandling.

Representanten Arve Kambe har da tatt opp det forslaget han refererte til.

Dag Ole Teigen (A) [11:07:48]: I statsbudsjettet for 2012 ga regjeringen en helhetlig gjennomgang av bilavgiftene. Hensikten var nettopp å sikre forutsigbarhet med hensyn til utviklingen i framtidige avgifter og å gi de enkelte avgiftene en prinsipiell forankring. I gjennomgangen ble det varslet en omlegging til en mer generell veibruksavgift på drivstoff. Veibruksavgiften skal dekke kostnader bilparken påfører samfunnet gjennom ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp. I 2015 skal unntaket fra veibruksavgiftene evalueres.

Jeg mener denne gjennomgangen skaper grunnlag for en helhetlig, prinsipiell og forutsigbar politikk. Bilavgiftene er sammensatte og skal ivareta mange hensyn. Tar man grep ett sted, kan det gi utslag også på andre områder. I arbeidet med gjennomgangen hadde Finansdepartementet kontakt med en rekke organisasjoner med interesse for bilavgiftene. Denne prosessen viste at flere og til dels motstridende hensyn må balanseres.

Det er riktig å bruke avgiftssystemet til å bidra til en mer miljøvennlig nybilpark. Å styrke CO₂-profilen i engangsavgiften har vært en viktig del av den nasjonale klimapolitikken, og omleggingen av engangsavgiften til å legge vekt på CO₂-utslipp har bidratt til at norske bilkjøpere har valgt å satse miljøvennlig.

Denne politikken er en suksesshistorie. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye biler er redusert fra 177 g/km i 2006 til 130 gram de ni første månedene av 2012 – en reduksjon på mer enn en fjerdedel. Siden nye biler i gjennomsnitt er på veien i rundt 20 år, vil dette ha konsekvenser for norske CO₂-utslipp i lang tid framover. Det er en viktig grunn til at regjeringen har satt ambisiøse mål for reduksjon av CO₂-utslippet fra nye biler. Endringene i engangsavgiftens CO₂-element i 2012 gjør det enda mer lønnsomt å velge biler med små CO₂-utslipp. Også lokale NO_x-utslipp blir nå vektlagt i engangsavgiften.

I klimaforliket ble det enighet om å legge ytterligere vekt på klimaegenskaper og lokal forurensning i bilavgiftene. Biler som har både lave klimautslipp og lave lokalutslipp, kommer dermed særlig godt ut. Denne politikken virker. I september 2012 utgjorde elbiler 5 pst. og hybridbiler 6 pst. av nybilsalget.

Det er også positivt at det skapes forutsigbarhet, både for næringslivet og for bilistene, gjennom at veibruksavgiften for alternative drivstoff ikke endres før tidligst i 2015. Gjennom klimaforliket er det enighet om at dagens avgiftsfordeler for rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode, så framtidig antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Det er et positivt bidrag til en forutsigbar avgiftspolitik for elbiler.

På den bakgrunn mener vi at dokumentet bør vedlegges protokollen.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:11:02]: Regjeringen har ved flere anledninger varslet en omlegging av kjøpsavgiften for kjøretøy til et mer framtidsrettet avgiftssystem, og det er høyst nødvendig. Dagens avgiftssystem er ikke godt tilrettelagt for den teknologiske utviklingen som skjer stadig raskere innenfor bilindustrien. Dessverre har regjeringens arbeid hittil kun medført flikking på et gammelt system for å tilpasse seg. Det har vi bl.a. sett på den nye typen plugg inn-hybrid. Skattesystemet er dermed reaktivt istedenfor å være proaktivt. Det bør endres. Vi må ha et framtidsrettet avgiftssystem.

Det er viktig å stimulere til en moderne, miljøvennlig og sikker bilpark, som er tilpasset transportbehovet til folk flest. Det norske bilmarkedet er lite i global målestokk, men kan allikevel være et interessant marked for bilprodusenter med ny teknologi. Dagens kjøpsavgift for biler er bygd opp gjennom en del CO₂-avgift, en del vektavgift, en del effektavgift, i tillegg til NO_x-avgift. I hvert av disse leddene er det en betydelig progresjon, som slår kraftig ut allerede for vanlige familiebler. Dette rammer spesielt store barnefamilier som er avhengig av litt større bil. Mange barnefamilier tvinges derfor til å velge en liten bil framfor en bil som dekker deres behov.

Det er betydelig aktivitet i bilindustrien for å utvikle nye bilmodeller og ta i bruk andre energibærere enn bensin og diesel. Det skjer en betydelig teknologiutvikling innen bilmotorer som drives av gass, strøm og hydrogen. Tidligere har biler som utelukkende går på elektrisk kraft, vært små tosetere med betydelig begrensning i kjørelengden. Utviklingen innenfor dette området, bl.a. med ny batteriteknologi, går stadig raskere. Både potensiell kjørelengde og bilens vekt øker gradvis. Det er nå mulig å kjøpe større familiebler, med stor rekkevidde, som kun går på strøm. Det gjør at denne type bil blir mer anvendelig for den store massen som kjøper bil. Andre bilmerker har løsninger hvor man har elektrisk bil med fossilt drevet hjelpemotor. Fremskrittspartiet mener at utviklingen av elektrisk drevne biler er positivt, da sånne biler er meget energieffektive, og reduserer utslippet av miljøskadelige stoffer i bystrøk.

Elektrisk drevne personbiler har i dag fritak for avgifter som andre personbiler har, men det er fra flere hold, bl.a. fra regjeringen, blitt skapt usikkerhet rundt dette avgiftsfr-

taket. Det er også flere typer hybridbiler i markedet, som f.eks. ordinære hybridbiler som drives med en elektrisk motor og en forbrenningsmotor. I tillegg er det kommet plugg inn-hybridbiler som lades via strømmettet, og hvor noen har eget strømaggregat som lader batteriet. Alle disse hybridbilene har en redusert avgift. Men de fleste av tilpasningene til avgiftssystemet var ikke tilpasninger i forkant, men ble det etter hvert som veien ble til.

Felles for alle biler som enten har avgiftsfritak eller redusert avgift, er at det hersker stor usikkerhet om hvor lenge slike fritak vil gjelde. Det skaper stor usikkerhet for importører, forhandlere og kunder. Biler med en slik ny teknologi er ofte mer kostbare enn konvensjonelle bensin- og dieslbiler. Siden bilholdet for mange styres av økonomiske disposisjoner, er det viktig at man har forutsigbarhet for ulike kostnader både ved kjøp og i driftsperioden. Økt usikkerhet om framtidige rammer for nye biler med alternativ teknologi kan fort medføre at interesserte bilkjøpere setter seg på gjerdet. Flere miljø- og bilorganisasjoner, bl.a. Bellona og Norges Automobil-Forbund, har tatt til orde for langsiktighet i fritaket for elektriske biler fram til 2020. Forslagsstillerne mener at myndighetene må bidra til at en sånn langsiktighet i rammeverket kommer.

Regjeringen har i klimaforliket gitt fritak for avgifter på rene nullutslippsbiler fram til 2017 med forbehold om at det ikke skal overstige 50 000 biler. Men det store spørsmålet er hva man gjør med alle andre biler, biler som brukes som en ordinær bil – det er ikke avklart. Denne type bil lever fortsatt i uvisse og er avhengig av vedtak i statsbudsjettet i november om hvordan avgiftene for 1. januar året etterpå skal være.

Ikke bare er selve avgiften på bilen usikker, vi har også sett at avgiftene på miljøvennlig drivstoff har eksplodert over natten. Jeg tenker både på biodiesel og på gass til framdrift av biler. Det er helt avgjørende i en innføringsfase at nye, miljøvennlige drivstoffkilder gis fritak eller sterkt reduserte avgifter. Nye drivstoffkilder er vanligvis kostbare å framstille, bl.a. på grunn av lite salgsvolum i starten, og både produsenter og forbrukere som skal gjøre store investeringer, har krav på en viss forutsigbarhet. Det må derfor etableres forutsigbare kriterier for hvilke avgifter man vil innføre, og hva en vil unnta avgifter, og eventuelt hvor lenge et slikt regime skal virke.

Jeg tar herved opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Da har representanten tatt opp det forslaget han selv omtalte.

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:16:22]: Jeg ber om ordet for å understreke noe av det som representanten Dag Ole Teigen tok opp i sitt innlegg.

Det er et spesielt forslag vi diskuterer, for i forslaget ligger det en påstand om at man har et avgiftsregime som ikke fungerer, og som ikke er forutsigbart. Bakgrunnen for påstanden ligger vel i at disse engangsvavgiftene skal evalueres i 2015, og så vet man ikke hva som kan komme deretter. Men det er sant å si ikke noen grunn til å skape usikkerhet om hvorvidt man kan få et avgiftsregime som går i motsatt retning av det vi har, når det gjelder lavutslippsbiler.

I klimameldingen, som den rød-grønne regjeringen står bak, er det helt klart at man har satt seg som mål at gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye personbiler skal reduseres til 85 g/km innen 2020, altså en helt klar overordnet føring på at utslippene skal reduseres betydelig innen 2020. Det står videre i meldingen at også når det gjelder bilavgiften, som vi nå diskuterer, skal det legges ytterligere vekt på klimaegenskaper og lokal forurensning. Det betyr at i den grad det kommer endringer i regimet i forhold til dagens, så vil det være ytterligere forsterkning med henblikk på å nå de effektene som dette avgiftsregimet allerede har oppnådd.

Når det gjelder påstanden om at det er uforutsigbart, har jeg sett på en organisasjon som bør ha peiling på dette området, nærmere bestemt Norsk Elbilforening. De har skrevet følgende på sin hjemmeside:

«Norske politikere er best i verden på å lage rammevilkår for elektrifisering av vegtransporten. I løpet av de tjue siste årene har samtlige norske regjeringer, storting og kommuner kommet med tiltak som gir en stadig bedre tilrettelegging for introduksjon av elbiler.»

Her får vi skryt fra Norsk Elbilforening – vi er best i verden.

Til Fremskrittspartiets representant Svendsen og forslagsstillerne: Man bør også merke seg når det gjelder det at det avgiftsregimet vi har gir effekter, at Norge har det høyeste elbilsalget i Europa per innbygger – det høyeste elbilsalget, altså. Elbilsalget stiger betraktelig, men ikke bare det: Vi ligger også på tredje plass i Europa i absolute tall, etter Frankrike og Tyskland. Norge sto for nesten en femtedel av elbilsalget i Europa. Jeg synes det er positivt at opposisjonens representanter, og kanskje spesielt Fremskrittspartiet, som ikke har vært spesielt opptatt av klimaproblematikken, nå ønsker å engasjere seg for å få et godt regime, men da burde man sette seg bedre inn i saken enn man har gjort. Det går veldig bra, hvis Norge står for nesten en femtedel av elbilsalget i Europa. Og det er på grunn av denne regjeringens tiltak, avgiftsregime, for å få elbilsalget opp. Politikken fungerer.

Arne Bergsvåg (Sp) [11:20:17]: Endringene i bilavgiftene dei siste åra har vore vellykka. Det gjennomsnittlige utslippet av CO₂ er redusert med 24 pst. i løpet av fem år. Noreg er, som alle veit, også eit føregangslend når det gjeld elbilsal. Det er eit resultat av avgiftsfritak og andre fordelar, som gratis parkering og bomavgiftsfritak, som kjem eigarane av desse bilane til del.

Eg opplever forslagsstillerane sitt utolmod når det gjeld å etablere langsiktige ordningar, som positive, men meiner nok samtidig at det er å slå inn opne dører. Stortinget behandla jo i fjor regjeringa sin gjennomgang av avgifter, køyretøy og drivstoff og slutta seg til framdriftsplanen for endringar som skal fasast inn. Me gjennomførte i førre veke ei budsjett høyring i finanskomiteen, der Norges Automobil-Forbund i den samanhengen sa følgjande:

«De endringene som er foreslått er basert på en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet som NAF er fornøyd med. Vi anbefaler at Stortinget gir ett tydelig signal om at dette er en felles politikk som vil følges

uavhengig av politiske flertall. Dette vil gi større forutsigbarhet for forbrukere og markedet, og i større grad kunne fremme trafikksikkerhet, miljø og forbrukerøkonomi.»

Opposisjonen ber regjeringa forsera arbeidet med omlegginga og på den måten fråvika signala som er gitt til både forbrukarar og næring om korleis nye tiltak vil bli sette i verk. Det er tvilsamt om dette er ein klok strategi. Stortinget har nyleg behandla klimameldinga, og me har lagt viktige føringar for arbeidet med å utvikla ein meir miljøvennleg bilpark. I statsbudsjettet for 2013 blir det òg fremma forslag til endringar i eingongsavgift som er blitt godt mottekne.

Utolmod kan vera bra, men det er også viktig å vera føreseieleg. I det løpet for endringar i avgiftsopplegget for bilar og drivstoff som regjeringa har lagt opp til og fått Stortinget si tilslutning til, har vi vore føreseielege på ein måte som eg opplever har brei tilslutning. Me står oss derfor på å følgja dei planane som er lagde for ein reinare bilpark, eit betre miljø og større trafikksikkerheit.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:22:59]: Noen ganger er det fornuftig å lette blikket og se hva som faktisk skjer. På det området vi diskuterer i dag, f.eks. når det gjelder elbiler, er Norge et foregangsland. Det skal vi være stolte over, og også over at det er bred politisk oppslutning om at det skal være på den måten.

Vi har gjort store endringer i bilavgiftene for å redusere utslippene fra den nye bilparken. Det gir resultater. Det har tidligere i debatten også vært referert til de faktiske tallene – at CO₂-utslippene fra nye personbiler i løpet av perioden fra 2006 til 2011 er redusert fra 177 g/km til 134 g/km. Det er en reduksjon på om lag 27 pst. i løpet av knapt 6 år.

I det budsjettet som nå ligger til behandling i Stortinget, styrker vi miljøprofilen ytterligere. Det legges større vekt på CO₂-utslipp og NO_x-utslipp. Vi reduserer de høyeste innslagspunktene i CO₂-komponenten med 5 g/km, og fradragene for biler med CO₂-utslipp under 110 g/km økes. Avgiften for NO_x-utslipp økes fra 22 til 35 kroner per mg/km, og det legges mindre vekt på motoreffekten i avgiften. Det bidrar etter mitt syn til at vi får en enda bedre struktur på dette avgiftssystemet. De endringene vi nå foreslår, vil særlig redusere avgiftene for de mest miljøvennlige bilene, f.eks. gjelder det ladbare hybridbiler med både lave CO₂-utslipp og lave NO_x-utslipp.

Det er andre året på rad at regjeringen foreslår å redusere bilavgiftene, og det er først og fremst omregistreringsavgiftene som drar i den retningen.

I dag har elbiler en rekke avgiftsfordeler og bruksfordeler – fritak for moms, engangsavgift og veibruksavgift og lav årsavgift. I tillegg kan de kjøre i kollektivfeltet, og de har fri bompassering, gratis parkering og gratis drivstoff, dvs. ladestasjoner. Samlet gir dette betydelige økonomiske fordeler for elbilkjøpere og elbilbrukere. Det er nok også noe av forklaringen på det høye elbilsalget vi har i Norge i forhold til veldig mange andre land.

Til og med september i år er det registrert 3 000 nye elbiler. Det utgjør om lag 3 pst. av alle nye personbiler

i perioden. Det skjer i et land som er relativt sett spredt bebygd, men med noen store befolkningskonsentrasjoner. Det er også viktig å ha med seg i dette bildet. Antallet så langt i år er høyere enn for hele fjoråret, og det er en økning hvis man ser på perioden fra 1. januar til september 2011. Sammenlignet med det samme tidsrommet i år er det en økning på om lag 140 pst. Bare i september i år er det registrert nesten 600 nye elbiler, som utgjør 5,2 pst. av alle nye personbiler i september. En må ikke lenger tilbake enn til 2010 for at salget av elbiler i løpet av et helt år var lavere enn det er i september i år. Totalt er det nå ca. 8 000 elbiler i Norge.

Det ble i statsbudsjettet for 2012 varslet at regjeringen ikke har konkrete planer om å endre elbilens fordeler. Men det ble varslet at helhetlige rammebetingelser for elbiler må vurderes i årene framover på bakgrunn av utviklingen i salget av slike kjøretøy. I forbindelse med klimameldingen, som det også er referert til så langt i debatten, er alle partiene her, med unntak av Fremskrittspartiet, blitt enige om å beholde dagens avgiftsfordeler ved kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler ut neste stortingsperiode, dvs. fram til 2018. Det gjelder såfremt antallet rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000.

Etter mitt syn er det nå etablert et forutsigbart og langsiktig avgiftssystem og et opplegg for hvordan vi skal utvikle dette videre. Jeg ser derfor ikke behov for å lage ytterligere planer for et mer langsiktig avgiftsregelverk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:28:13]: Jeg har nå vært på Stortinget i snart 16 år. I veldig mange av de årene, i alle fall de siste åtte årene, har det vært varslet fra regjeringen at man skal komme med et nytt avgiftssystem som er framtidsrettet. Det har fremdeles ikke kommet.

Det er ikke framtidsrettet å legge vekt på vekten på en bil. Det er ikke framtidsrettet å legge vekt på effekten av en bil. Det er framtidsrettet å legge vekt på det som kommer ut av eksosrøret på en bil. Det har ikke regjeringen gjort foreløpig. De har gjort endringer i det gamle systemet som har vært bra – det skal de ha skryt for – men de har ikke kommet med et framtidsrettet avgiftssystem. De har hele tiden, etter hvert som det har kommet nyvinninger i teknologien innenfor bilmotorindustrien, flikket på et gammelt system.

Når har man tenkt å komme med et framtidsrettet system som man kan forholde seg til i mange, mange år framover, også med nye teknologier?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:29:11]: Representanten Svendsen sa at et framtidsrettet avgiftssystem skulle ta høyde for CO₂-avgift og -effekt. Det er jo nettopp det vi gjør i det nye avgiftssystemet når det gjelder engangsavgiften på biler. Det er å legge større vekt på CO₂-komponenten og på en slik måte at lavutslippsbiler blir billigere. Så sent som i det budsjettforslaget som ble lagt fram 8. oktober, legger vi mindre vekt på effektkomponenten, noe som også betyr at biler med en viss motorstørrelse, men som har lave utslipp, faktisk får en dobbelt fordel, for å bruke det uttrykket. Etter mitt syn er det et framtidsrettet og godt av-

giftssystem. Så kan det hende at det kommer biltyper inn på markedet, f.eks. hybridbiler og andre, som gjør at en må se på tilpasninger i avgiftssystemet. Men det er også et godt trekk i den forstand at det nå stadig kommer ny motorteknologi som gjør at utslippene fra nye biler går ned. Det er bra.

Arve Kambe (H) [11:30:28]: I klimaforliket innførte man fredningstid fram til 2017, for å si det slik, for elbiler og rammebetingelser. Det er Høyre veldig fornøyd med. Samtidig har regjeringen, som representanten Svendsen forteller, stadig sagt det snart kommer en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet, og alle som ikke betaler veibruksavgift, må etter hvert betale en slik avgift. Det tror jeg egentlig de aller fleste på Stortinget er enige om. Noe av dette forslaget går nettopp på å få vite når, hvor lenge introduksjonsfasen skal vare og slike ting – det kommer ikke. Både Høyre og Arbeiderpartiet – og for så vidt Fremskrittspartiet – har vært veldig interessert i å få opp andelen biler som går på gass. Jeg er fra Rogaland, hvor det både i Stavangerregionen og Haugesundregionen tilbys gass gjennom rørledninger – rimelig enkelt å få tak i. For mange av dem som eier slike biler i dag, er bruktværdien usikker. Skal de kjøpe en bil som går på gass, eller skal de vente til 2013–2015 for å se hva skjer? Hva er status når det gjelder gass?

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:31:36]: Som vi skrev i inneværende års budsjett, hvor vi ga en ganske bred gjennomgang av avgiftssystemet, var utgangspunktet – både for det vi der skrev, og det vi gjorde – det som nå er blitt et mer velkjent uttrykk innenfor avgiftssystemet: forutsigbare og langsiktige rammebetingelser. Der er det pekt på at en innen 2020 skal ha et system hvor en har en generell veibruksavgift, og så er planen at du skal ha en avgift knyttet opp mot energiinnholdet i drivstoffet. Det er den langsiktige veien som regjeringen går etter, og så er det lagt inn noen stolper i mellomtiden. Det skal skje en evaluering i 2015, og vi har det spesielle med el-biler, som er 2017, slik det ligger i klimaforliket. Jeg mener det vil være fornuftig i denne perioden også å ha stabile rammevilkår, i den forstand at de unntakene som gjelder i dag, bør vurderes i den sammenheng, og at det ikke bør gjøres noe med dem før en kommer til denne nye stasjonen, bl.a. i 2015.

Hans Olav Syversen (KrF) [11:32:57]: Utfordringen for regjeringen og regjeringspartiene har vel vært velgerne erfaringer med hvordan man har håndtert ulike avgifter på dette området. Diesellavgiften er kanskje det mest eklatante eksemplet, hvor man det ene året anbefaler folk å kjøpe dieselbil, mens man et par år etterpå sier at det var en dårlig idé, og det får de betale for nå. Det er slikt som gir noen utfordringer, for å si det veldig forsiktig, for dem som forvalter en politikk, opp mot dem som faktisk merker konsekvensene av den.

Mitt spørsmål går på departementets og regjeringens

erfaringer med de avgiftsomlegginger man faktisk har gjort, så jeg spør rett og slett: Ut fra erfaringene, hva vil statsråden si har vært den mest effektive omleggingen for å nå det felles mål vi har om flere biler som går på miljøvennlige drivstoff?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:34:04]: Først til det jeg vil kalle en liten misforståelse: Vi har aldri oppfordret folk til å kjøpe dieslbiler, men vi la om avgiftene i 2007–2008, noe som gjorde at dieslbiler relativt sett ble billigere, fordi de slapp ut mindre CO₂, og fordi en hadde et system som la større vekt på CO₂-utslipp.

Jeg vil si at det er to ting som er ganske viktig å understreke. Det ene er de effektene en har fått nettopp av omleggingen med å legge større vekt på CO₂-komponenten, som har ført til en betydelig nedgang i CO₂-utslipp fra nybilparken – det er bra. Det andre er at den erfaringen vi har med de tiltak som nå er rettet inn mot elbiler, ser ut til å ha en veldig god effekt. Det viser at det er mulig å bruke avgiftssystemet til både å stimulere adferd og oppnå andre viktige mål enn bare å skaffe statskassen gode inntekter, bl.a. mål på miljønsiden. Men inntektene er viktig uansett.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:35:30]: Først til det siste statsråden sa: Han sa at han ikke oppfordret bilistene til å kjøpe dieslbiler, men samtidig har statsråden ved flere anledninger sagt at man bruker avgiftssystemet for å skape incentiver. Når man lager incentiver til å kjøpe dieslbiler, er det da ikke en oppfordring til å gjøre det?

Det som fikk meg til å ta ordet, var representanten Geir-Ketil Hansen, som malte et rosenrødt bilde av regjeringen når det gjelder spesielt elbiler. Elbiler har hatt avgiftsfritak så lenge jeg har vært på Stortinget, så det er ikke noe denne regjeringen har gått inn for. Vi har støttet de ordningene som er for elbiler, og synes de har vært veldig bra, men både produsenter og salgssapparater har sagt at de vil ha forutsigbarhet fram til 2020. 2017 er bra – ikke så bra som 2020, men allikevel er det en grei ordning. Men man kan ikke stoppe der, for problemet er jo alle de andre bilene.

Det er sagt at man har forutsigbarhet. Dieslbiler ble nevnt: Først senket man avgifter for dieslbiler, så oppdaget man at det var masse forurensing med det, og så økte man diesellavgiften året etterpå, slik at det ikke var lønnsomt. Så har man biodiesellavgiften, som ble økt over natta, gassavgiften ble økt over natta – jeg kunne ha nevnt flere ting.

Man skryter av at man har et fremtidsrettet avgiftssystem som gjør at vi har en kraftig reduksjon i utslipp av CO₂. Det er for så vidt rett, men – og det kunne jeg godt tenke meg å få en forklaring på – CO₂-utslippene i Europa har vært minst like høye, om ikke høyere enn i Norge, og de landene har ikke avgift på biler. Hvordan har man fått en reduksjon i utslipp av CO₂ i disse landene hvis det er avgiftssystemet i Norge som har æren for reduksjonen her? Det kunne jeg godt tenke meg å få et svar på – jeg tviler på at jeg får det.

Det har vært dårlig behandling av dieselbilene, som

man sa skulle være så veldig miljøriktige. Da dette ble behandlet på Stortinget, gikk jeg inn og så på den kanskje strengeste plassen i verden når det gjelder utslipp: staten California. De bilene som ble billigere under dieselavgiftsreduksjonen i Norge, sto på rødlisten i California det året regjeringen sa at dette var en veldig god idé. Året etterpå gikk lyset opp for dem, og de måtte øke avgiften på diesel for å motvirke utslippene. Er det fremtidsrettet?

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

Sak nr. 4 [11:38:24]

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold, Torgeir Trældal og Kenneth Svendsen om lik merverdiavgiftssats på næringsmidler (Innst. 29 S (2012–2013), jf. Dokument 8:116 S (2011–2012))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Arve Kambe (H) [11:39:35] (ordfører for saken): Dagens merverdiavgiftsregelverk er innrettet slik at dagligvarehandel som tilbyr næringsmidler, opererer med redusert sats. Med dette forslaget støtter forslagsstillerne for så vidt den ordningen, men essensen er altså å innføre lik merverdiavgiftssats på næringsmidler, uavhengig av om man kjøper dem i butikk, i restaurant eller velger «take away».

Jeg vil takke komiteen for et godt samarbeid. Dessverre for forslagsstillerne betyr dette at det er en samlet komité – minus Fremskrittspartiet – som står bak innstillingen.

Samtidig må restaurant- og serveringsvirksomheter operere med to ulike satser, avhengig av om maten skal spises på stedet eller tas med og spises hjemme eller et annet sted. Slike elementer i systemet gjør det både unødvendig komplisert for næringsdrivende og frustrerende for forbrukerne. Eksempelvis vil bespisning på restaurant ha en moms på 25 pst., mens det altså er 15 pst. hvis en tar med seg maten, selv om det i utgangspunktet er snakk om det samme måltidet.

Dette problemet oppsto som en følge av regjeringens reduksjon av matmomsen, som i dag er 15 pst. En bieffekt av dette var at et brød kjøpt i et bakeri – der et brød i utgangspunktet gjerne er dyrere enn i vanlig butikk – fikk en enda høyere momssats enn om den samme forbrukeren hadde kjøpt et brød i en butikk. Et samlet stortingsmentende at dette var en urettferdig konsekvens, og dermed

ble det åpnet opp for en slags «take away»-moms, eller «take away»-moms, som det vel heter i Finansdepartementet.

Komiteen viser til at det i dag er ulike satser på næringsmidler – 25 pst. og 15 pst. – og at næringsmidler som omsettes som en del av en serveringstjeneste, skal avgiftsberegnes med alminnelig sats. Komiteen viser ellers til at merverdiavgiften er en generell avgift på forbruk av de aller, aller fleste varer og tjenester og er en viktig inntektskilde for staten. Dette tilsier – noe en enstemmig komité understreker – at avgiftsgrunnlaget derfor er bredt, og at antall satser, fritak og særordninger er færrest mulig. Et avgiftssystem med flere satser og fritak bidrar til å øke de administrative kostnadene ved avgiften, som fullt og helt dekkes av de næringsdrivende selv.

Forslagsstillerne viser til at restaurant- og serveringsvirksomheter som sagt opererer med to ulike satser, og de mener at det dermed blir både komplisert for næringsdrivende og frustrerende for forbrukerne. En eventuell innføring av redusert sats på 15 pst. vil redusere avgrensingsproblemene mellom mat som serveres, og mat som tas med, men alkohol – som ofte ligger som en premiss for serveringsstedene – skal likevel ha ordinær merverdiavgiftssats, og da får mange bedrifter likevel to satser å forholde seg til.

Komiteen tar ellers til etterretning at regjeringen anslår at redusert merverdiavgiftssats på 15 pst. for serveringstjenester vil gi et provenytap på om lag 2,8 mrd. kr. De store budsjettkonsekvensene innebærer at et slikt forslag eventuelt må gjennomføres i budsjettssammenheng. Regjeringen har ikke gjort noe nå, og jeg tror heller ikke at vi fra Høyres side kommer til å prioritere det i vårt alternative statsbudsjett, men dette er vel kanskje en lekkasje om hva som kommer i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, siden man nå har fremmet forslaget.

Komiteen mener det ikke er økonomisk grunnlag for å redusere den momssatsen for servering som er nå. Vi viser igjen til regjeringens uttalelse, for mange andre land har redusert momsen på næringsmidler. Problemet i mange av de andre landene er at de har en svært stor arbeidsledighet. Norge har – hvis en spør folk som driver restauranter og kafeer i dag – høy turnover i arbeidsmarkedet. Folk er der i kort tid, og det er ofte manko på folk i serveringsbransjen. Så det å bruke arbeidsledighet er kanskje et poeng for andre land, dette kan gjøre det lettere for folk å få seg jobb i bransjen. I Norge er det heldigvis et godt arbeidsmarked, og en vil ikke få den samme effekten her.

Jeg vil også si at en bieffekt av en reduksjon av en momssats ikke nødvendigvis bidrar til at kundene fullt og helt får ta del i en avgiftsreduksjon. Ofte forsvinner den i et virvar mellom grossist, leverandør, restauratør og andre. Det er altså ikke nødvendigvis sikkert at den kommer forbrukerne til gode.

Så på denne bakgrunn ser ikke komiteen grunn til å innføre redusert moms på serveringstjenester.

Dag Ole Teigen (A) [11:44:51]: Jeg vil være kort, for dette som saksordføreren redegjorde for, er en sak som et bredt flertall står samlet om, og jeg kan stille meg bak konklusjonene hans.

Merverdiavgiften er utformet som en generell forbruksavgift, som bør ha et bredt grunnlag og få unntak. Det skal beregnes merverdiavgift med alminnelig sats på 25 pst. med mindre annet er uttrykkelig fastsatt. For næringsmidler er satsen 15 pst. Næringsmidler som omsettes som del av en serveringstjeneste, skal avgiftsberegnes med alminnelig sats.

Skulle en innført redusert sats på 15 pst. på serveringstjenester, vil en kunne redusere avgrensingsproblemene mellom mat som serveres, og mat som tas med, men samtidig gjøre regelverket vanskeligere for serveringssteder som serverer alkohol med ordinær merverdiavgiftssats, men som ikke tilbyr ta-med-mat.

Samtidig er merverdiavgiften en av statsbudsjettets største inntektsposter, og å utvide området for redusert sats vil ha store kostnader som bør diskuteres i en helhetlig sammenheng sammen med resten av statsbudsjettet. Det er heller ikke grunn til å tro at hele avgiftsreduksjonen vil komme forbrukeren til gode.

Så i tråd med det som Arve Kambe har sagt, vil også Arbeiderpartiet stå bak komiteens tilråding om at forslaget ikke vedtas.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:46:31]: Etter å ha hørt de to foregående talerne, så ser det ikke spesielt lyst ut for forslaget.

Dagens merverdiavgiftsregelverk er innrettet slik at dagligvarehandel som tilbyr næringsmidler, opererer med redusert sats – 15 pst. moms. Dette er en ordning som Fremskrittspartiet støtter, og når de rød-grønne tidligere har økt grensene, har Fremskrittspartiet konsekvent stemt imot økningen. Ordningen for dagligvarehandelen er lett å gjennomføre og lett å kontrollere i og med at alle produktene har samme sats. Dette er ikke tilfellet for restaurant- og serveringsvirksomheter, som må operere med to ulike satser, avhengig av om maten skal spises på stedet eller tas med. Slike elementer i systemet gjør det både unødvendig komplisert for næringsdrivende og frustrerende for forbrukerne. Eksempelvis vil bespisning på restaurant ha en merverdiavgift med alminnelig sats på 25 pst. Ønsker en derimot å ta med seg maten, vil en ha en merverdiavgift med redusert sats på 15 pst. I utgangspunktet er det likevel snakk om det samme måltidet.

For serveringsstedene er dagens avgiftssystem fordelaktig for dem som kun er innrettet på dem som tar med seg maten, mens det vil være en utfordring for dem som har en kombinasjon av serveringssted og ordinær dagligvarehandel. For restauranter og serveringssteder blir dette derfor en ufordel i avgiftssystemet, uten at det kan sies å ha noen fornuftig ernæringsmessig eller miljømessig forklaring.

Innretningen med kombinasjon av «take away» og serveringssted, for å kunne tilby begge tjenestene, medfører ekstraarbeid og påfører næringsvirksomhetene ekstra kostnader. Det medfører også ofte ekstra forsøpling i gatebildet ved at mer engangsemballasje kastes på gaten. I tillegg er forslagsstillerne av den formening at dette merverdiavgiftssystemet er forbrukerfiendtlig og skaper irritasjon hos kunder.

Denne ordningen skaper også et behov for økt kontroll

på de stedene hvor en både kan ta med seg maten eller velge å spise den på stedet. Dette vil spesielt gjelde for de mange matkjedene som leverer «fast food» – McDonald's, Burger King og andre kjeder eller enkeltbedrifter. Disse bedriftene må være sikre på at en som sier at han eller hun skal ta med seg maten, faktisk gjør det. Hvis ikke, kan dette føre til reaksjoner fra ligningsmyndighetene, da de har tatt inn kun 15. pst mva., mot at de skulle ta inn 25 pst.

Systemet er derfor ekstra byråkratisk og fører til økte kostnader både for driver og kontrollmyndighet.

For å sikre like konkurransevilkår innen matsalg og for å forenkle avgiftssystemet både for næringslivet og forbruker mener Fremskrittspartiet at næringsmidler skal behandles likt når det gjelder merverdiavgift, uavhengig av restaurantens eller serveringsstedets innretning.

Jeg tar herved opp vårt forslag.

Presidenten: Da har representanten Kenneth Svendsen tatt opp det forslaget han refererte til.

Arne Bergsvåg (Sp) [11:49:38]: Redusert merverdiavgiftssats på næringsmiddel bidreg til å gjera basiskostnadene for hushalda lettare å bera. Mat må ein som kjent ha, og redusert merverdiavgiftssats er ikkje noko særnorsk fenomen, men ein vanleg måte å vareta fordelingsomsyn på i europeiske land.

Det kan sikkert opplevast som irriterande og byråkratisk for serveringsstader som skal ta omsyn til to ulike merverdiavgiftssatsar for mat som blir tatt med, og mat som blir servert på staden, men så lenge me beheld full merverdiavgift på alkohol, må det uansett opererast med to avgiftssatsar for dei bedriftene som har det. Framstegspartiet meiner at dagens avgiftssystem for mat verkar diskriminerande på reine serveringsstader i forhold til stader som leverer mat som blir tatt med. Dette argumentet har bl.a. blitt framført frå veikroer som konkurrerer med bensinstasjonar og kioskar. Eg skal såleis ikkje avvisa problemstillinga.

Finansdepartementet har berekna eit provenyrtap på 2,8 mrd. kr dersom merverdiavgifta på serveringstjenester blir redusert frå 25 pst. til 15 pst. Det er òg verdt å merka seg at gjestene på serveringsstader på langt nær fekk glede av avgiftsreduksjonane då desse blei innførde i nabolanda våre. Gevinsten blei igjen i bedriftene.

Representantforslaget om å innføra lik merverdiavgift for næringsmiddel med 15 pst. handlar formelt sett om å likestillast servert mat med mat som blir tatt med frå serveringsstaden. Reelt sett er det likevel følgekostnadane ved betening og servering me reduserer avgiftene for. Dette kan vanskeleg sjåast som ein naturleg konsekvens av grunngevinga for redusert avgiftssats for næringsmiddel. Me innførte redusert avgift for å halda matkostnadane nede, ikkje minst av omsyn til barnefamiljar. Det er ikkje like lett å finna argument for å subsidiera restaurantbesøk.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:52:04]: Jeg synes saksordføreren holdt et forbilledlig innlegg, så jeg kan begrense meg til noen få merknader.

For det første: Det som er helt åpenbart, er jo at mer-

verdiavgiften er en av fellesskapets aller viktigste inntektskilder. Den står for om lag en fjerdedel av alle skatte- og avgiftsinntektene, og jeg tror at den avgiften er enklest å etterleve når den omfatter flest mulig varer med en generell sats og færrest mulig unntak, eller med andre ord: et robust og godt system. Generelt er det også slik at både avgifts- og skattegrunnlaget bør være bredt, med færrest mulig satser, fritak og særordninger. Det har jo det ved seg at når man innfører graderte satser eller nye særordninger i et system, medfører det økte administrative kostnader både for dem som skal håndtere merverdiavgiften i det offentlige, og for den enkelte bedrift, som da får et mer komplisert opplegg.

Det kan godt hende at det å innføre 15 pst. overfor serveringstjenester, slik forslagsstillerne er ute etter, betyr en forenkling. Men på den andre siden, som også saksordføreren var inne på, vil det kunne bety at det blir mer komplisert i forhold til f.eks. servering av alkohol – som var det som ble nevnt av saksordføreren.

Det andre jeg vil nevne, er at dette betyr et stort inntektstap for fellesskapet – i underkant av 3 mrd. kr – og jeg er ikke sikker på om dette er av de områder som bør prioriteres dersom en skal sette avgifter eller skatter ned. Men jeg vil for så vidt overlate det til dem som skal håndtere sine alternative budsjetter om litt.

Det siste jeg vil nevne, er at man i Sverige og Finland har gjennomført redusert merverdiavgift på restauranttjenester, først og fremst som et sysselsettingstiltak, og erfaringer bl.a. fra Finland viser at den gjennomsnittlige prisreduksjonen ble anslått til om lag 5 pst. Men hvis hele avgiftsreduksjonen skulle ha kommet forbrukerne eller restaurantgjestene til gode, burde prisene ha blitt redusert med om lag 7,5 pst. Det ligger i det at det her også skjedde en form for subsidiering av en bestemt næring.

Jeg tror dette er et relativt sett dyrt sysselsettingstiltak. Det man har anslått i Sverige, er at en redusert sats for restaurant- og cateringtjenester innebærer en kostnad på om lag 600 000 kr per årsverk. I Norge har vi ikke behov for å komme med den typen stimuleringsstiltak for å øke sysselsettingen. Her er sysselsettingen høy og arbeidsledigheten lav, og det tilsier at et lignende tiltak i Norge nok ville fått enda lavere virkning enn det vi har sett i Sverige og Finland.

Jeg er glad for den innstillingen som foreligger, og vil nok en gang bare si at her er det bred enighet om at dette ikke er et prioritert tiltak.

Harald T. Nesvik (FrP) [11:55:59]: Det har vært en spesiell debatt å følge med på, for det er flere som har snakket om at bakgrunnen for at man reduserte matmomsen i sin tid, bl.a. var å hjelpe barnefamilier og andre med at det skulle bli rimeligere. Men dette forslaget dreier seg ikke om å øke noen moms. Dette forslaget dreier seg om å fjerne et unntak som er helt meningsløst. Jeg skal prøve å begrunne hvorfor.

Hvis en person eller en familie går inn og skal spise på en restaurant, får man 25 pst. moms hvis man sitter der. Men hvis man skal ta med seg maten ut og dra et annet sted, dvs. at man ikke kjøper mineralvann eller andre ting og sitter og spiser i det miljøet, skal man altså premieres for at

man ikke vil bruke etablisementet, men tar med seg maten et annet sted. For SV bør jo dette være et miljøargument, bl.a. at det er litt underlig at man skal betales ekstra, eller subsidieres, for at man tar med maten bort fra restauranten.

Når det gjelder hvorvidt det er restaurantene eller hvem det er som sitter igjen med fortjenesten, ville man kunne bruke akkurat det samme argumentet om man reduserte den generelle matmomsen. Det er helt åpenbart at den type ting vil man jo ha fokus på. Hva skjer da hvis den personen som har kjøpt med seg maten, plutselig tenker seg om og sier: Nei, jeg vil være her likevel, eller kanskje på vei ut bare setter seg ned ved et bord og spiser? Det dette da vil kunne innebære, er rett og slett at om man får en kontroll, vil den restauranten faktisk i henhold til loven kunne bli tatt for brudd på merverdiavgiftsloven. Dette viser bare hvordan denne loven faktisk ikke fungerer etter det man opprinnelig hadde tenkt seg.

Det kan ikke være slik at man skal premieres for ikke å bruke restaurantene. Det er det dette faktisk dreier seg om, og det blir en konkurransevridning sammenlignet med «take-away»-virksomhet.

Vi ser at det ikke blir flertall for dette forslaget. Statsråden framførte jo argumenter knyttet til hvor mye hver arbeidsplass ville vært subsidiert om man hadde gjort dette. Men dette dreier seg ikke om å subsidiere verken arbeidsplasser eller noe annet, dette dreier seg faktisk om å kunne konkurrere på like vilkår og fjerne en del av den loven man i sin tid innførte, som helt åpenbart har virkninger som strider mot sunn fornuft.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [11:58:57]

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen om å fjerne avgiften på båtmotorer (Innst. 27 S (2012–2013), jf. Dokument 8:120 S (2011–2012))

Presidenten: Etter ønske fra finanskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Arve Kambe (H) [12:00:10] (ordfører for saken): Jeg takker komiteen for et greit samarbeid. Også i denne saken står Fremskrittspartiet mot en samlet komité.

Forslaget gjelder et ønske fra Fremskrittspartiet om å fjerne avgiften på båtmotorer. Fra 1. januar i år skal det i

henhold til loven om særavgifter betales avgift til statskassen både ved innførsel og innenlands produksjon av båtmotorer på minst 9 hk med kr 155,50 per hk. Den avgiftsplikten omfatter også motorblokker til båtmotorer, men ikke elektriske motorer. Avgiftsgrunnlaget er båtmotorens effekt målt i hk. Jeg har gjort et kjapt søk i butikker som selger båtmotorer og funnet ut at i snitt, pluss/minus, vil avgiften utgjøre 10. pst. av utsalgsprisen. Det er altså ikke en vesentlig del av folks utgiftspost når de kjøper båtmotor. Avgiften på 10 pst. på en motor på 50 hk utgjør 7 775 kr.

Båtmotorer som leveres til bruk i fartøy som er registrert i f.eks. skipsregistrene NOR og NIS, er fritatt for denne avgiften. Det samme gjelder båtmotorer som leveres til bruk i fartøy som er registrert i tilsvarende registre som er omfattet av EØS-avtalen. Men dette forslaget gjelder, slik jeg forstår forslagsstillerne, fritidsbåter. Både rednings- og andre hjelpebåter har dette fritak i dag.

Forslagsstillerne mener at en avgift på båtmotor fører til at bådeiere ikke kjøper ny motor. Dessuten påvirker det båtsalget i negativ retning, blir det påstått. Videre påpeker forslagsstillerne at sannsynligheten for havari og redningsaksjoner øker ved at folk bruker gamle motorer, som også stoyer unødvendig mye og bruker for mye drivstoff.

Komiteen ellers viser til at båtmotoravgiften påløper ved innførsel og innenlands produksjon. Båtmotoravgiften er hovedsakelig, i likhet med veldig mange avgifter, en fiskal avgift som har til hensikt å gi staten inntekter. Det er estimert at denne avgiften i 2012 vil gi staten 230 mill. kr i inntekt. En fjerning av avgiften vil dermed innebære et inntektsbortfall som det må tas høyde for i statsbudsjettet. Fra Høyres side kommer vi ikke til å gjøre noe med den avgiften i vårt alternative statsbudsjett, men jeg regner med at Fremskrittspartiet har lagt det inn i sitt alternative statsbudsjett siden de har fremmet dette forslaget.

I 2011 ble det i Norge solgt ca. 15 800 utenbordsmotorer med et snitt på 40 hk per motor. Hvis vi tenker at avgiftssatsen var rundt 7 000–8 000 kr for 50 hk, er kanskje 6 000–7 000 kr en gjennomsnittlig norsk avgiftssats på en båtmotor. I tillegg ble det solgt ca. 950 innenbordsmotorer.

Flertallet i komiteen viser til at både biler og båter betaler avgift ved kjøp og bruk, og ser ingen hensikt med at båter skal slippe å betale motoravgift. Det betales f.eks. CO₂-avgift på drivstoff til båter for å dekke kostnadene knyttet til utslipp av CO₂. Flertallet i komiteen konstaterer også at det i motsetning til ved kjøp av bil heller ikke er en vektikomponent når det gjelder kjøp av båt. Der er det allerede et gunstig avgiftssystem.

Båtmotoravgiften kan samtidig bidra til å redusere støy og stor fart ved at den vrir etterspørselen over til mindre motorer. Flertallet i komiteen vil også påpeke at nye motorer vil føre til redusert støy og reduserte kostnader til drivstoff. Det vil faktisk være et incitament til kjøperne at de vil spare kostnader ved kjøp av ny motor.

Videre registrerer flertallet i komiteen at Særavgiftsutvalget foreslo å innføre en progressiv satsstruktur i selve avgiften. Det er foreløpig ikke fulgt opp av regjeringen. Utviklingen i denne avgiften har ikke hatt en realøkning i det hele tatt de siste årene, men kun fulgt konsumprisindeksen.

Flertallet i komiteen kan ikke støtte forslaget om å fjerne motorbåtagiften.

Noen bransjer har tatt kontakt. Jeg valgte ikke å nevne dem i selve merknadene, men båtprodusenter som skal eksportere, har i utgangspunktet ikke avgiftsplikt. Men dersom en båt settes på vannet for en test, for en prøvekjøring med en utenlandsk kunde – og det håper vi at vi skal få til for å eksportere norske båter – må det svares hk-avgift, selv om de bare skal prøve båten.

Jeg sier dette fordi det hadde vært greit om finansministeren og Toll- og avgiftsdirektoratet har en mer lempelig holdning til prøvekjøring hvis båten skal eksporteres. Det er normalt at når du skal kjøpe en båt til noen hundre tusen kroner, har du lov til å prøvekjøre den først.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:05:38]: Representanten Kambe gjorde et regnestykke her som helt åpenbart var feil. Han glemte selvfølgelig at det er merverdiavgift på avgifter, noe som betyr at man kommer opp i 10 000 kr her. Det betyr at en båtmotor som kostet 50 000 kr, kunne ha kostet 40 000 kr. Det er en betydelig avgiftsreduksjon.

Avgiften ble innført i 1978 som en midlertidig avgift, som så mange andre, på salg av motorer for fritidsbåter fra og med 9 hk og oppover. Den gang var avgiften på båtmotorer 30 kr pluss merverdiavgift per hk. Avgiften på båtmotorer ble introdusert for å dempe salget av båtmotorer og for å redusere utslippene fra motoren. I 2011 ble det solgt ca. 15 800 utenbordsmotorer med et snitt på 40 hk per motor. I tillegg ble det solgt ca. 950 innenbordsmotorer.

Den miljøgevinsten man håpet på i 1978, har endret seg til det motsatte, da nye motorer forurensrer betydelig mindre enn eldre motorer. Dagens avgift gjør at flere beholder de gamle motorene lenger enn normalt, noe som fører til økt forurensning og mer støy fra de gamle motorene. Man kan derfor si at de opprinnelige årsakene til innføringen av avgiften ikke eksisterer per i dag, og at avgiften på båtmotorer i dag virker mot sin opprinnelige hensikt.

Avgiften på båtmotorer er blitt justert flere ganger, den har sågar blitt doblet ved en anledning. De senere årene er den økt kun med konsumprisindeksen. Likevel er avgiften per hk i dag på kr 155,50 pluss moms. Avgiften på båtmotorer er en ren fiskal avgift som ikke kommer båtbrukerne til gode i det hele tatt.

Avgiften på båtmotorer har flere negative følger. Det kan nevnes noen:

Avgiften er et miljøproblem fordi mange utsetter kjøp av ny, miljøriktig motor på grunn av avgiften. De nye båtmotorene er mer miljøvennlig på to måter. De har betydelig lavere utslipp av avgasser og forurensrer dermed betydelig mindre enn eldre motorer. De har betydelig lavere støynivå, noe som fører til redusert støy på sjøen.

Avgiften fører til lavere sikkerhet fordi mange utsetter kjøp av ny motor på grunn av avgiften. Dette kan illustreres på flere måter:

Gamle motorer blir utslitte. Det fører til større risiko for motorhavari, noe som igjen øker risikoen for kostbare redningsaksjoner. Høy pris gjør at innkjøp av ny motor utsettes.

Båter blir kjøpt med for lav motoreffekt på grunn av den fordyrende avgiften. Dette kan føre til lavere sikkerhet fordi manøvreringsegenskapene blir dårligere med for lav motorkraft. I motsetning til biler blir nemlig manøvreringsegenskapene for båter dårlige dersom motorkraften blir for liten.

Avgiften fører også til at brukte bilmotorer bygges om til båtmotorer, noe som medfører miljø- og sikkerhetsmessige konsekvenser, da disse motorene forurenses mer, og de vil ikke være så driftssikre som nye motorer.

Avgiften fører til smugling av båtmotorer fordi avgiften er en særnorsk avgift, som så mange andre.

Avgiften fordyrer innkjøp av båtmotorer til undervisning – for dem er det også full avgift. Dette gjelder også for motorer som monteres i klasserom og aldri blir brukt i båter.

Båtmotorer har betydelig større belastning enn en tilsvarende motor i en bil. Dette fører til at behovet for utskiftning av båtmotorer er større. Det er derfor vanlig at en skifter motor i en båt flere ganger i løpet av båtens levetid, noe som ikke er vanlig for tilsvarende motor i en bil. Dette gjør at en bilmotor avgiftsbelegges ved første gangs innførsel, mens en båtmotor avgiftsbelastes hver gang den skiftes. Mens en bil påfører samfunnet kostnader ved veibygging, påføres ikke samfunnet kostnader til infrastruktur for båt.

Flertallet – Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet – sier selv i sin merknad i Innst. S. nr. 28 for 2012–2013:

«Veibruksavgiften skal dekke de samlede eksterne kostnader (ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp) bilparken påfører samfunnet.»

Dette var noe som representanten Teigen gjorde et poeng av i en tidligere debatt i dag.

For båter betales også denne avgiften uten at den brukes noe særlig på vei. Jeg kunne gjerne fått posisjonens begrunnelse for hvorfor båteiere skal betale veibruksavgift på bensin når de selv sier at veibruksavgiften skal brukes til å dekke de utgifter bilparken påfører samfunnet. Det blir interessant å få en forklaring på det.

Jeg tar herved opp det forslaget Fremskrittspartiet har fremmet.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [12:10:00]: Heller ikke i denne saken er det nødvendig for meg å holde et veldig langt innlegg.

Jeg kan kanskje begynne med en liten historie. Denne avgiften stammer jo fra 1978, som en såkalt midlertidig avgift. Litt før på 1970-tallet ble det også innført en midlertidig avgift på traktorer til bruk i skogbruket. I etterkant av opptrappingsvedtaket for inntekter i landbruket var det en overinvestering i traktorer, og jeg minnes at i et møte som jeg var med på, var det en delegasjon som ville bli kvitt denne midlertidige avgiften. De fikk følgende beskjed av formannen i landbrukskomiteen: Det fins få eksempler i Stortingets historie på at en midlertidig avgift ikke er blitt permanent.

Derfor er det for så vidt riktig, som saksordføreren sier, at i dag er dette i hovedsak en fiskalavgift, som samtidig også skal tjene en del andre viktige formål. Det er jo slik at det er avgifter både på kjøp og bruk av ting som beveger seg, altså på vei og på sjøen, og det at man har et avgiftssystem som på en måte har lik struktur, der man både har en kjøpsavgift og en bruksavgift, mener jeg er et fornuftig og godt avgiftssystem.

Så er det jo slik at båter påfører også samfunnet kostnader. Støy er ett eksempel. Det skjer ulykker, og selvsagt skjer det også utslipp. Så det er viktig at man nå har en avgift som i hvert fall kan virke i retning av at en kjøper motorer f.eks. med færre hestekrefter og motorer som bidrar til mindre fart på sjøen og dermed kanskje også færre ulykker.

Jeg er derfor glad for den innstillingen som foreligger i denne sammenhengen. Så ser jeg at denne avgiften også kan ha enkelte utslag som det kan være grunn til å se på, uten at jeg skal forespeile noe spesielt på det området, men det er ett område som er nevnt av saksordføreren, prøvekjøring for eksport – vi skal se på det – men det kan godt hende at det er avgrensingsproblemer som gjør at det ikke er så enkelt likevel.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [12:12:39]: Jeg har bare noen kommentarer.

Først var det interessant å høre finansministeren latterliggjøre sin egen politikk og fortelle historier om hvor dårlig politikken er og hvor meningsløs den er. Det er jo interessant i seg selv, men det får finansministeren ta med seg. Jeg hadde håpet det hadde vært noen flere til stede, men jeg håper noen hører det.

Jeg tenkte jeg skulle reagere på teksten her. Flertallet sier bl.a.:

«En fjerning av avgiften vil innebære et inntektsbortfall for staten, som må dekkes inn ved å øke andre skatter og avgifter eller ved å redusere statens utgifter.»

Er det de to eneste alternativene som finnes? Eller finnes det kanskje et tredje alternativ, at man ikke kjøper like mange aksjer i Coca Cola? Det er et tredje alternativ som ikke står her, men det er klart at det er et alternativ. Og det er vel ikke slik at det er så ille å kunne kutte et annet sted at det nesten er umulig å få det til, for det er faktisk mulig. Det er tre alternative måter å gjøre det på. Norge er ikke et underskuddsforetagende.

Så kan man tenke seg: Hva gjør de som eier båtmotorer, med 230 mill. kr hvis de hadde fått de pengene som de faktisk burde hatt, som de har betalt inn? Tror man de pengene brennes opp, forsvinner de, blir de satt i Coca Cola i utlandet? Nei, sannsynligvis ikke. De blir selvfølgelig brukt på en eller annen måte i samfunnet, de genererer nye inntekter for samfunnet, nye avgifter til staten – som blir kalt dynamiske virkninger. Så hver gang det blir en avgiftslettelse eller en skattelettelse har det dynamiske virkninger i mer eller mindre grad. Det må også regnes inn. Jeg er klar over at finansministeren ikke liker det, men det er altså påvist. Det er bevist at det finnes. Det er ganske naturlig at dersom du får 100 kr mer i inntekt, vil du sannsynligvis bruke det. Du vil spare noe, og så vil

du bruke opp resten. Det vil generere mer inntekter til det offentlige.

Så står det videre i teksten fra flertallet:

«Flertallet ser det ikke som hensiktsmessig å frita båter for båtmotoravgift, selv om bruk av båt også er avgiftsbelagt gjennom drivstoffavgiftene.»

Hensiktsmessig for hvem? Man må jo si hvem det er hensiktsmessig for. Dette stiller Høyre seg bak. Hensiktsmessig for hvem? Det er kanskje det man burde forklare og ikke bare si «hensiktsmessig».

Så står det videre i innstillingen:

«Videre konstaterer flertallet at det i motsetning til ved kjøp av bil heller ikke er vekt-komponent eller andre momenter som påvirker avgiften ved kjøp av båt.»

Nei. Det er flere avgiftskomponenter i bilavgifter. Er det en begrunnelse for at man ikke skal redusere den urimelige avgiften på båtmotorer av den grunn? Neppé. Og jeg må si at jeg er overrasket over at Høyre både i retorikk og i innhold er enig med Arbeiderpartiet i sak etter sak når det gjelder avgifter. Jeg husker en gang for noen år tilbake da man sa at det er hipp som happ – når Fremskrittspartiet kom med det. Om det var Høyre eller Arbeiderpartiet: happ med Arbeiderpartiet og hipp med Høyre. Det er akkurat samme ulla, og det viser seg nå at Høyre er akkurat like glad i avgifter som Arbeiderpartiet er – og ikke minst når avgiftene etter statsrådets utsagn nå er en fiskalavgift. Så kall det en fiskalavgift da. Ikke kom med alle disse begrunnelsene som ikke er reelle, og som vi motbeviser gang på gang. Kall det en fiskalavgift!

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

Sak nr. 6 [12:16:00]

Interpellasjon fra representanten Arve Kambe til finansministeren:

«Regjeringen har i fellesferien sendt ut på høring, med kort høringsfrist, et forslag om full avgiftsbelegging av alternative drivstoff. Dette skjer etter at Finansdepartementet nok en gang har tapt en sak i norske domstoler. Finansdepartementet har ikke tid til å avvende sin egen anke, men velger i stedet å endre regelverket underveis. Etter mitt syn er det et reelt flertall i Stortinget for å la drivstoff fra for eksempel EcoFuel få avgiftsfritak slik andre drivstofftyper har. Dette er bra for norske miljøutslipp, luftkvaliteten i storbyene og norsk næringsliv. Jeg mener slike prinsippavgjørelser, som regjeringen nå later til å snike gjennom, bør drøftes med Stortinget på forhånd. Finansdepartementet spenner beinkrok på en bransje som driver med forskning på nye og mer miljøvennlige drivstoff.»

Hvilken strategi har statsråden for å legge forholdene til rette for at det forskes mer, utvikles mer og selges mer alternative drivstoff?»

Arve Kambe (H) [12:17:29]: Jeg var litt sen til å ta ordet i forrige sak. Jeg kunne ha tenkt meg å svare på Tybring-Gjeddes innlegg, men jeg tror nok normaliteten gjenoppstår med denne interpellasjonen, og at denne de-

batten vil avdekke at det er stor uenighet, i hvert fall i denne saken, mellom Høyre og Arbeiderpartiet, og at Fremskrittspartiet vil være enig med Høyre.

Bakgrunnen for interpellasjonen er litt merkelig. Før sommeren hadde vi et representantforslag fra Fremskrittspartiet som et reelt flertall i Stortinget, etter mitt syn, støttet innholdet i. Det gjaldt altså GTL som hadde fått fritak fra autodieselavgiften, trodde man, men som Toll- og avgiftsdirektoratet hadde ilagt likevel. Det var altså slik at hvis f.eks. naturgass, deler av biodiesel, etanol og elbiler slipper den avgiften, trodde man også at man skulle slippe for denne typen drivstoff. Den fantastiske med dette var at nyheten sprakk samtidig som dieselforbudet skulle komme i Oslo, kanskje i Bergen, nettopp på grunn av de store NO_x-utslippene. Dette gjaldt EcoFuel, EcoPar, som var et drivstoff som ville løse opp i hverdagsutslippene i storbyene.

Så skjedde dessverre det at produsenten av dette saksøkte staten mens saken var oppe til behandling i Stortinget, og det bidro selvsagt ikke akkurat til å løse saken politisk. Men det merkelige oppi dette – ikke bare merkelig, det begynner kanskje å bli en regel – er at Finansdepartementet taper saker i norske rettssaler, enten det er i tingretten eller i lagmannsretten – og veldig ofte i Høyesterett.

Så tapte man – altså Toll- og avgiftsdirektoratets forståelse av at dette drivstoffet skulle slippe veibruksavgift og dermed være konkurransedyktig og konkurrere ut diesel, som har mye NO_x, i storbyene.

Så sender Finansdepartementet i sommerferien – rett etter dommen i tingretten – ut på høring en forskriftsendring. Denne forskriftsendringen har som forutsetning at uavhengig av hva som måtte skje, om dommen blir rettskraftig eller ei – i departementets disfavør – skal man i hvert fall sørge for at om man taper i rettssalen enda en gang, skal man i mellomtiden ha innført en forskrift som gjør at rettsprosessen ikke har noen praktisk betydning. Det kler ikke regjeringen veldig godt. Det kler heller ikke – hva skal vi si – Stortinget veldig godt. Men i mellomtiden blir altså – til protester fra veldig mange – forskriften, slik jeg har forstått det, vedtatt av regjeringen.

I Prop. 1 LS for 2011–2012 er det foretatt en presisering av at fossil naturgass er å anse som et alternativt drivstoff, selv om det slipper ut klimagass:

«Dagens veibruksavgifter omfatter ikke alle typer drivstoff. I dag er fossil gass (LPG og naturgass), biogass, høyinnblandet etanol, hydrogen, hytan og elektrisitet som benyttes i el- og hybridbiler, ikke omfattet av veibruksavgiftene.»

Det er altså ikke stortingsflertallets oppfatning at den endringen som forvaltningen – og departementet – legger opp til, skal resultere i veibruksavgift. Likevel er det dette avgiftsmyndighetene nå vil innføre, ved å gjennomføre forskriftsendringen uten politisk behandling i Stortinget, i og med at man velger å gjøre det gjennom en forskrift.

NAF har protestert mot forskriften som kommer, og er opptatt av at det må legges til rette for alternative drivstoff og ny teknologi, til beste for miljø og klima. Avgiftsendringene som foreslås, sier NAF, vil umuliggjøre framveksten av nye alternative drivstoff til dieslbiler, ettersom

disse per definisjon uansett vil måtte illegges veibruksavgift. Nye drivstoff som har en høyere introduksjonskostnad fordi en foreløpig ikke kan tjene penger på dem, vil da få store problemer og dermed ikke bli produsert, ikke bli forsket på osv.

Med de politiske signalene som er gitt, framstår det nå som noe uforståelig at det foreslås å innføre avgifter på et drivstoff som vil kunne ha stor positiv innvirkning på de lokale utslippene i byene. Problematikken knyttet til et dieselforbud i Oslo og andre byer underbygger og synliggjør viktigheten av å få fram enkle alternativer til diesel. Men i stedet for å fremme et drivstoff som kan bidra til å løse utfordringen med NO_x, foreslås det en regelendring som i realiteten vil fjerne slike alternative og miljøfremmende drivstoff fra markedet. Dette vil i praksis bety at drivstoffet selvsagt kan tilbys på markedet, men det vil bli så dyrt at ingen vil være interessert i å ta det i bruk.

Utskiftingstakten i den norske bilparken er lav, uavhengig av de endringene som er gjort i engangsavgiften de siste årene. Gjennomsnittsalderen for personbilene er høy og var i 2011 19,2 år. Det betyr at det tar lang tid å få gjort noe, at vi vil måtte leve med dagens biler langt inn i framtiden. Derfor bør det i mye større grad også fokuseres på miljø og klima i tilknytning til eksisterende bilpark.

Derfor er det så trist at EcoPar som et alternativt drivstoff er blitt fullstendig utradert av Finansdepartementet. Departementet har altså foreslått – for å unngå den faglige diskusjonen om hvilken kategori dette drivstoffet tilhører – at det skal defineres ut fra kokepunktet.

En samlet opposisjon – Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre – har bedt regjeringen om i alle fall å se på det som Finansdepartementet og finansministeren har varslet i flere budsjetter, at det i 2015 skal komme en ny gjennomgang av avgiftssystemet. For eksempel skal naturgass ha fritak fram til da – kanskje også i framtiden, men i alle fall fram til 2015. Jeg er ganske sikker på at det er et reelt flertall i Stortinget – når man tar med dem fra Arbeiderpartiet som har uttalt seg i saken, før finansministeren gjorde det – som ville gitt dette fritak fram til 2015, og behandlet det på samme måte som tilsvarende virkemidler, når dette har en enorm miljøeffekt på nærmiljøet.

Ifølge miljøstiftelsen Zero ville dette drivstoffet gitt en utslippsreduksjon på 5–45 pst. når det gjelder NO_x, 25–40 pst. reduksjon i partikkelforurensning, 40–60 pst. reduksjon av hydrokarboner og 40–80 pst. reduksjon av karbonmonoksid.

På denne bakgrunn burde drivstoffet egentlig ikke ha veibruksavgift. Selgeren av drivstoffet regnet dette som god praksis og solgte produktet – uten veibruksavgift – til kunden. Så kommer Toll- og avgiftsdirektoratet i ettertid og innkrever alle pengene, samtidig som pengene ikke lenger finnes. Dermed sender man et selskap som har gjort en kjempejobb, til skifteretten. Og derfor blir det ekstra flaut, synes jeg, for Finansdepartementet når dette firmaet altså tar Toll- og avgiftsdirektoratet og Finansdepartementet til retten – og vinner mot Finansdepartementet i første instans. Dommen er riktignok ikke rettskraftig, men jeg synes dette taler litt for at Finansdepartementet kunne vært lempelig med tolkningen og f.eks. inkludert dette i likhet

med naturgass, med fritak for veibruksavgift fram til 2015, når den store gjennomgangen kommer. Provenytapet for staten ville i mellomtiden vært svært håndterbart.

Vi har flere ganger – både i dag og andre dager – sagt at veibruksavgiften skal prise kostnader som veitrafikk påfører samfunnet. En elbil tar plass og lager støy, en gassbil gjør det, en bioetanolbil gjør det – alt dette gjør det. Disse står for en viss prosent av ulykker, kø, støy, slitasje, støvoppvirvling og helse- og miljøskadelige utslipp. Det er vel og bra, det tror jeg alle er enig i. Finansministeren har vel selv varslet at man må se på dette fram mot 2020. Man har med andre ord god tid til å inkludere nettopp nye drivstoff.

Høyre er også lite grann bekymret for hvilke signaler regjeringen sender ut til de forskningsmiljøene som nå forsker på alternative drivstoff, og til de investorene som disse skal gå til når de finner på noe lurt. For at dette skal komme ut til forbrukerne, trenger man investorer. Det firmaet som vi har snakket om, har bl.a. – ironisk nok – fått støtte av Innovasjon Norge, det er nå en annen sak. Men det viser at en må ha tillit til at de som skal forske, utvikle, investere og få det ut til forbrukerne, i en oppstartsperiode har et visst – skal vi si – incitament i det å ha noen avgiftsfordeler, ellers vil man gjerne la være å forske. Og dermed øker miljøutslippene istedenfor å avta. Vi så det dessverre i forbindelse med biodiesel, der skjedde det samme. Jeg mener at her har regjeringen en stor jobb å gjøre.

Når det er sagt, vil jeg si at jeg er litt spent på diskusjonen, for forskriften er der. Vi skal få en liten diskusjon og skal ikke bruke rettsprosessen som en del av interpellasjonsdebatten. Hvilken strategi har statsråden for å legge forholdene til rette for at det forskes mer, utvikles mer og selges mer alternative drivstoff i Norge?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [12:27:51]: Spørsmålet dreier seg om hvilken strategi jeg – eller, rettere sagt, regjeringen – har for å legge til rette for at det skal forskes, utvikles og bli solgt mer alternativt drivstoff.

I spørsmålet blir det også referert til en forvaltnings-sak som gjelder avgift på syntetisk diesel. Staten mener at det aktuelle produktet er en mineralsk basert dieselolje, som omfattes av veibruksavgiften for drivstoff, etter dagens regelverk. Selskapet EcoFuel er uenig i dette. Derfor er saken brakt inn for domstolene. Der er den fortsatt. Utover dette vil det ikke være riktig av meg å kommentere denne enkeltsaken.

Når det gjelder forslaget som var på høring i sommer, er dette resultat av en lengre prosess der en har ønsket å klargjøre gjeldende regelverk. Forslaget er ikke ment å utvide avgiftsplikten til å omfatte nye produkter.

Forurensning fra kjøretøy representerer en utfordring både globalt og lokalt. Dette er problemstillinger som regjeringen jobber aktivt med på flere områder.

Som vi diskuterte tidligere i dag, har vi gjennom flere endringer i engangsavgiften lagt til rette for at det skal være lønnsomt å velge miljøvennlige biler. Dette har bidratt til at de bilene som blir solgt i Norge i dag, har vesentlig lavere utslipp av CO₂ enn tidligere. Med innføringen av en NO_x-komponent i engangsavgiften er det nå også tatt hensyn til lokale utslipp, noe som også gir kjøperen et

incentiv til å velge kjøretøy med lavere NO_x-utslipp. Etter mitt syn er omleggingen av avgiftssystemet kanskje det viktigste tiltaket for å få en mer utslippsvennlig bilpark.

Veibruksavgiften på drivstoff skal stille brukeren overfor de samlede kostnader som kjøring på vei påfører samfunnet i form av ulykker, kø, støy, forurensning og veislitasje. Lokal forurensning utgjør en liten del av disse kostnadene, og hensynet til å redusere lokale utslipp kan etter mitt syn ikke rettferdiggjøre et fullt fritak for veibruksavgiften. Det er hovedsakelig i tettbygde strøk at lokal forurensning er en utfordring og et problem, og et fritak vil derfor være et lite målrettet tiltak. Som vi diskuterte i spørretimen i går, mener jeg at muligheter for lokale myndigheter til å treffe lokale tiltak, f.eks. kjøprising, kan være et mye mer målrettet tiltak enn en generell fjerning av veibruksavgiften.

Hvis en får mange unntak og reduserte satser på enkelte drivstofftyper, kan en også få vridninger som i verste fall kan medføre at en investerer i kjøretøy og infrastruktur som utelukkende er lønnsomt på grunn av avgiftsfritak. Så det er hensyn å ta for så vidt i begge retninger, som det er viktig å ha med seg.

Vi varslet i inneværende års statsbudsjett en omlegging til en mer generell veibruksavgift innen 2020, der alle drivstofftyper skal ilegges veibruksavgift etter energiinnhold. Det holder vi fast ved. De unntakene som i dag er bl.a. for gass, høyinnblandet etanol og hydrogen, skal utvikles, og vi har ingen planer om å endre veibruksavgiften for alternative drivstoff før 2015. Da skal unntakene i veibruksavgiften evalueres.

I tillegg til veibruksavgiften blir drivstoff også ilagt CO₂-avgift. CO₂-avgiften gjør det lønnsomt for den enkelte å bruke mindre drivstoff og å velge drivstoff med lavere utslipp av CO₂. Dette er i tråd med hovedformålet med avgiften, som er å minske utslippene av gasser, noe som vil redusere de globale klimaendringene.

Stortinget står fritt til å vedta fritak for enkeltprodukter og anvendelser innenfor rammen av EØS-avtalen. Etter mitt syn vil nye fritak være et skritt i feil retning, som jeg ikke kan slutte meg til. Skatte- og avgiftsfritak for syntetisk diesel bidrar neppe til vesentlig mindre lokale utslipp med mindre store deler av bilparken benytter slikt drivstoff. Det synes urealistisk at det kan skje på kort sikt. På lengre sikt må en ta i bruk kjøretøyteknologi som gir både lavere globale og lavere lokale utslipp til luft. Derfor er den elbilstrategien som en har lagt opp til, som et bredt flertall i Stortinget nå har stilt seg bak, så viktig i den sammenheng, og dette var vi også inne på i en sak tidligere i dag. Salget av elbiler har som sagt gått i været, og antall hybridbiler har økt kraftig. Jeg ikke bare tror, men er helt sikker på at det skyldes de omlegginger som har skjedd i forbindelse med endringer i engangsavgiften.

Drivstoffavgiftene og de andre bilavgiftene er etter mitt syn ikke like treffsikre med tanke på å bidra til å løse lokale miljø- og helseutfordringer. Dette er utfordringer som må løses på en annen måte. Et slikt tiltak kan, som jeg sa, være kjøprising. Kjøprising innebærer at trafikanter må betale for å bruke bestemte deler av veinettet til bestemte tider. Siktemålet med det er å kor-

rigere for de svakheter som generelle avgifter ikke kan løse.

Regjeringen har lagt til rette for forskning, utvikling og salg av alternative drivstoff bl.a. gjennom Transnova. Der arbeides det med å erstatte fossile drivstoff med alternative drivstoff eller energibærere som gir lavere eller ingen CO₂-utslipp. Et siktemål for Transnova er å bidra generelt til overgang til mer miljøvennlige transportformer og redusere det totale transportomfanget.

Regjeringen er også en pådriver for produksjon av biogass, og det satses bredt på det feltet. Både Enova og Innovasjon Norge støtter utviklingen av biogassanlegg i Norge, både store anlegg og små gardsbaserte anlegg.

Jeg mener at regjeringen fører en offensiv klima- og miljøpolitikk, der siktemålet både er å få ned lokal luftforurensning og å redusere utslippene av klimagasser nasjonalt og globalt. Et viktig virkemiddel er å ha forutsigbare regelverk som folk kan forholde seg til over tid. Jeg mener at det å gå videre i den retningen som vi allerede har gjort i forbindelse med engangsavgiften, er et viktig tiltak, og ikke minst å styrke forsknings- og utviklingsarbeidet både for å få fram alternative drivstofftyper og også generelt sett transportmønster, transportkostnader osv. Mange av disse tiltakene er også omtalt og ligger for så vidt inne i det forliket som nå er gjort om klimapolitikken, og en ser på utviklingen i transportsektoren framover.

Arve Kambe (H) [12:35:49]: Jeg sa i det første innlegget mitt at jeg synes prosessen har vært lite kledelig for regjeringen, og det vil jeg gjenta. Rett etter tingrettsdommen hvor regjeringen tapte i tingretten, sender man, i sommerferien, forslag ut på høring. I høringsbrevet viser man til to dommer, Noretyl-dommen og Agder lagmannsretts dom, som går i favør av Finansdepartementet, men man unnlater å nevne to andre dommer, nemlig Franzefoss-dommen fra Borgarting lagmannsrett 20. august 2008 og EcoFuel-dommen fra Oslo tingrett av 24. april 2012, som går mot statens syn, og hvor dens forståelse ikke har fått støtte i rettspraksis. Nå utvidet regjeringen riktignok høringsfristen da den skjønnte at det ikke så pent ut å ha en kort høringsfrist i fellesferien. Det skal regjeringen selvsagt ha honnør for, men det har uansett ikke endret realitetene i det.

Jeg mener på bakgrunn av de lekkasjene som har kommet fra stortingsrepresentanter fra Arbeiderpartiet, enten det er i tv eller andre steder, at det er et reelt flertall i Stortinget nettopp for å la disse drivstofftypene slippe veibruksavgiften fram til 2015, og dermed kunne vi hatt et godt grunnlag. Jeg mener, for å spisse budskapet litt, at finansministeren og regjeringen har gjort et dårlig politisk håndverk. De har latt det gå prestisje i saken. Det kunne vært løst på et betydelig tidligere tidspunkt, da problematikken oppsto mellom Toll- og avgiftsdirektoratet og dette firmaet. Da fikk også finansministeren og regjeringen politiske henvendelser både fra eget parti og fra opposisjonen, som kunne gjort at man fikk en løsning. Man pekte på at her var det tolket feil, vi har altså en rett som sier at det er tolket feil, det var en samlet opposisjon som mener at det er tolket feil, og vi har sannsynligvis et rent flertall

i Stortinget som sier det er tolket feil. Regjeringen har her skapt et problem som ingen visste var et problem. Så har man gått i lås – det har gått prestisje i det fordi saken havnet i retten, og så gikk det enda mer prestisje i det fordi man tapte i retten og la ut forskriftsendringen. I og med at statsråden er neste taler, spør jeg: Hvorfor valgte finansministeren å legge ut en forskrift etter at man tapte i tingretten? Hvorfor avventet man ikke en rettskraftig, endelig dom og lot dette drivstoffet ha avgiftsfritak fra veibruksavgiften fram til dommen forelå, slik som f.eks. jeg mener at et reelt flertall i Stortinget mente?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [12:39:07]: Som jeg sa i mitt hovedinnlegg, mener jeg at det ikke er riktig av meg å gå inn på den konkrete enkeltsaken som er til behandling i rettsapparatet, men kommentere mer generelt rundt det som interpellanten nå har tatt opp.

Jeg må nok ta avstand fra begrepet «snike» inn. Dette er en sak som har vært på høring, og hvis motivet var å snike noe inn bakveien, er det litt underlig å sende saken ut på høring. Det er viktig å understreke det fra min side. Det som er det faktiske forhold, er at det har vært uklarehet rundt regelverket for mineralolje, spillolje og slike ting, og det som nå skjer, er at en ønsker en opprydning i dette regelverket for å gjøre det enklere. Blant annet ønsker en å basere seg på det som er internasjonale standarder når det gjelder definisjonen av den typen produkter. Det er det som er begrunnelsen for at en ønsker å gå over til en kokepunktdefinisjon og ikke det som er i regelverket i dag, der det er en opprømsing av de enkelte produkter som er avgiftspliktige. Dette er ikke et forslag som går ut på å utvide avgiftsplikten, men å definere på en enklere og tydeligere måte selve definisjonen av produktet.

Så tror jeg det er viktig å understreke én ting til når det gjelder syntetisk diesel: Den kan brukes på flere måter, den kan brukes ren eller blandes inn i vanlig mineralsk diesel. Det som er en utfordring, er at dersom en skulle innrømme et fritak for syntetisk diesel basert på gass, ville det naturlige være at en gjorde det fritaket generelt, slik at det også ville omfatte syntetisk diesel produsert av kull. Det er neppe et godt miljøtiltak. En annen sak blir det i det tilfellet der syntetisk diesel kan bli produsert fra fornybare ressurser eller fornybare råvarer, f.eks. biogass, skogsavfall, mv.

Til slutt: Norge er ikke noe særskilt tilfelle på dette området. Både Danmark og Sverige har en tilsvarende avgiftsbelegging som det vi har i Norge, og saken har for så vidt også vært gjenstand for en ganske bred debatt bl.a. i den svenske riksdagen om hvordan en skal se på dette framover. Så det er ikke noe særnorsk at det er en slik avgift.

Dag Ole Teigen (A) [12:42:25]: Jeg vil begynne med å si at jeg synes svaret til statsråden gjorde det tydelig at regjeringen fører en målbevisst og resultatorientert politikk for å redusere både klimagassutslipp og omfanget av lokal luftforurensning.

Norge har kanskje verdens beste avgiftsregime for elbiler: fritak for engangsavgift, merverdiavgift og bom-

penger, og redusert årsavgift. I september 2012 utgjorde elbiler 5 pst. og hybridbiler 6 pst. av nybilsalget.

Engangsavgiften er endret for å vektlegge både CO₂-utslipp og NO_x-utslipp. Biler som har lave utslipp av begge deler, kommer dermed best ut. Denne politikken gir resultater. CO₂-utslippene fra nye biler er redusert med over en fjerdedel. Det skyldes i høy grad den teknologiske utviklingen på området, men miljøvennlige avgiftsendringer bidrar også. Politikken virker.

Det er viktig å ha en avgiftspolitik som er helhetlig, prinsipiell og forutsigbar. Veibruksavgiften skal kompensere for de samlede kostnadene bilparken påfører samfunnet gjennom veislitasje, kø, ulykker, støy og miljøproblemer. Veibruksavgiften går i retning av å bli mer generell, ikke mindre. Regjeringen har ikke planer om endringer før 2015, og gjennom klimaforliket ble det enighet om at rene nullutslippsbiler skal beholde dagens avgiftsfordeler fram til 2017, såfremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Det er et positivt bidrag til forutsigbarhet.

I skatteproposisjonen for 2013 foreslår Finansdepartementet å knytte avgiftsplikten på mineralolje og bensin til kokepunkt. Systemet for å kategorisere ulike typer mineralolje legges dermed om.

Dette er ikke et forslag Stortinget behandler, og derfor synes jeg det er vanskelig å gå veldig i detalj på det. Etter hva jeg er kjent med, har forslaget ikke til hensikt å endre hvilke oljeprodukter som har avgiftsplikt, men å endre måten produktene kategoriseres på. I dag skjer det gjennom en opprømsing av hvilke produkter som er avgiftspliktige. Uavhengig av hva man mener om avgifter på ulike typer drivstoff, bør det være ønskelig med et presist regelverk. Kategorisering etter kokepunkt er en internasjonal standard basert på EUs energiskattedirektiv.

Denne debatten gjelder en endring i forskrift, ikke en lovsak som tilligger Stortinget. Sånn sett tenker jeg at det er positivt at temaet blir debattert gjennom en interpellasjon, en samtale med statsråden, og ikke gjennom et representantforslag, siden dette i utgangspunktet tilhører regjeringen å beslutte. Men uavhengig av hvordan man kategoriserer er det Stortinget som bestemmer hvilke drivstofftyper som har avgiftsplikt, og hvilke som ikke har det.

Det som ble sendt ut i sommer, var en høring om forskriftsendring der regjeringen søkte å få belyst temaet og få tilbakemeldinger på om det var et godt forslag. Rettssaken det vises til, vil jeg ikke kommentere her, utover at den selvsagt ikke må berøres av det forslaget. Dommen i tingretten ble anket, men retten må basere seg på det som var gjeldende rett da saken ble brakt for retten.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:46:09]: Som interpellanten helt riktig har framført, har regjeringen midt i fellesferien sendt ut på høring – med kort høringsfrist – et forslag om full avgiftsbelegging av alternative drivstoff. Dette føyer seg inn i handlemåten til den rød-grønne regjeringen, noe man bl.a. så under behandlingen av biodieselsaken. Dette er det motsatte av forutsigbarhet. Jeg støtter også interpellantens syn på at det er et reelt flertall i Stortinget for å la drivstoff som f.eks. EcoFuel få avgifts-

fritak, slik andre drivstofftyper har. Dette er bra for norske miljøutslipp, luftkvaliteten i storbyene og norsk næringsliv. Jeg mener at slike prinsippavgjørelser som regjeringen nå later til å snike gjennom, bør drøftes med Stortinget på forhånd. Selv om statsråden ikke liker at det kalles for en snikinnføring, mener jeg at det er akkurat det det er.

Jeg har hørt på tidligere debatter i salen i dag at regjeringspartiene ikke har noen plan for hvordan man skal fase inn nye miljøvennlige drivstoffkilder. Det forskes over en lav sko på slike alternativer, men hvis en skal kunne overføre forskningen til salgbare produkter, må det gis avgifts-incentiver for det. Det gjør ikke regjeringen. Vi har sett flere utslag av en lite forutsigbar politikk. Over natten sørget de rød-grønne for at produsenten av biodiesel fikk store problemer med salget, over natten økte avgiftene på gass som brukes til framdrift av biler, dramatisk. Dette førte til at store deler av dem som kjører taxi, gikk bort fra gass og over til diesel. Som kjent er diesel en versting når det gjelder forurensning, spesielt i byer.

Dette må vi komme bort fra. Flere produsenter kommer nå med produkter som er såkalt klimanøytrale. Et produkt er bl.a. EcoPar GTL, som er en viktig del av utviklingen av såkalt andregenerasjons syntetisk biodiesel. I stedet for naturgass bruker man metan fra alger, biometan eller trevirke og cellulose. Dette er råvarer som ikke går på bekostning av matvareressurser, og som kan gi et miljøvennlig drivstoffalternativ. Slike energibærere kombinert med moderne dieselmotorer og hybridsystemer er alternativer som er tilgjengelige i dag og i nær framtid. Om man ser på hele livssyklusen i et totalregnskap for CO₂, har man også en netto utslippsreduksjon av CO₂ målt i henhold til ISO 14040. Morgendagens BTL-drivstoff er helt CO₂-nøytralt, anvendbart i alle dieselmotorer og vil bidra til et enda bedre miljø.

Dette produktet, og flere andre produkter, er helt avhengig av å kunne selges til kunder. Som jeg tidligere har sagt, koster det mye å produsere nye produkter, gjennom både forskning og investeringer, og hvis en ikke avgiftsmessig legger til rette for et salg av nye miljøvennlige produkter, ja, så vil de heller ikke komme på markedet, og vi vil kunne gå glipp av flere nyvinninger.

Det de rød-grønne nå legger opp til, og det sammen med SV som liker å kalle seg miljøpartiet, er å legge en demper på dem som ønsker å satse på utviklingen av nye miljøvennlige drivstoffprodukter.

Fremskrittspartiet ønsker en framtidrettet avgiftspolitik som ikke går fra statsbudsjett til statsbudsjett, hvor vi faktisk av og til har sett at den ikke varer lenger enn fra statsbudsjettet i desember til revidert i juni. En framtidrettet miljøvennlig avgiftspolitik har en innebygd forutsigbarhet, hvor en legger til rette for at nye produkter kan innarbeides i markedet. Produsentene må vite at deres investeringer kan avskrives over en periode, uten at de plutselig får en avgift tredd ned over hodet uten forvarsel. Det samme gjelder kundene. Regjeringen kan ikke først lokke kundene til å kjøpe seg miljøriktig bil for så å doble avgiftene på drivstoffet over natten. Det er å lure folk. Dessverre har de rød-grønne en lei uvane med å gjøre akkurat det – biodieselsaken er nevnt, men også stundet som regje-

ringen gjorde med dieslbiler for et par år siden, hvor de senket avgiftene på bilene, og da befolkningen hadde gått over til diesel, hevet de avgiften over natten. I tillegg til det er det trusler om forbud mot bykjøring og skyhøye avgifter for å kjøre dieselbil i byene, til tross for at de rød-grønne forsikret befolkningen om at dette var en miljøbil. Ikke rart at det er mange som er både forbannet og skuffet over den rød-grønne regjeringen.

Dette er ikke forutsigbarhet. Fremskrittspartiet ønsker forutsigbarhet, og jeg viser til vårt forslag i Innst. 28 S for 2012–2013, som vi behandlet tidligere i dag, hvor vi fremmet forslag om en gjennomgang i revidert for å legge prinsippene for forutsigbarhet til grunn for avgiftene på miljødrivstoff samt et forslag om et langsiktig regelverk for kjøretøy basert på ny teknologi. De rød-grønne fant at det ikke var nødvendig å stemme for disse forslagene. Det betyr vel at det ikke blir noen endring før vi får en ny regjering.

Borghild Tenden (V) [12:50:56]: Jeg vil takke interpellanten for denne interpellasjonen. Representanten Arve Kambe spør hvilken strategi statsråden har for å legge til rette for at det forskes mer, utvikles mer og selges mer alternativt drivstoff. Det mener jeg og Venstre er et godt spørsmål.

Et eksempel: I Akershus fylke er man tverrpolitisk opptatt av å legge til rette for at vi kan ta i bruk hydrogen som energibærer i transportsektoren. Det er satt av 1 mill. kr i året til drift av hydrogenstasjoner. Venstre har også der vært pådriver for å sikre at vi har på plass et minimum av infrastruktur for hydrogen når hydrogenbilene kommer på markedet. Flere av de asiatiske bilprodusentene sier de kan levere hydrogenbiler til et kommersielt marked i 2015. Da må vi være klare. Daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete åpnet i 2009 hydrogenstasjonen på Økern. Dette skapte optimisme i forskermiljøet og i næringen.

Statoil varslet i fjor vinter at de i februar ville legge ned sine hydrogenstasjoner i Stavanger, Oslo, Drammen og Porsgrunn. Med støtte fra lokale myndigheter og Transnova overtok driftsselskapet HYOP, med utspring i forskningsmiljøer på Kjeller, de tre stasjonene. Nå truer regjeringen i statsbudsjettet med å kutte den statlige støtten til hydrogenstasjoner. I forslaget til statsbudsjett kreves det at næringslivet bidrar langt mer dersom staten fortsatt skal gi støtte gjennom selskapet Transnova. Venstre er enig i at næringslivet på sikt kan bære både utbygging og drifting av hydrogeninfrastruktur. Der er vi imidlertid ikke i dag, og det er fortsatt flere år til det kommer hydrogenbiler for salg i et kommersielt marked.

I dag har vi i Norge 6 hydrogenstasjoner i drift, samt en testflåte på 22 biler og 5 busser. Det kan høres litt puslete ut, men faktum er at Norge er det landet i Europa som ligger lengst framme når det gjelder satsing på hydrogen. Ingen andre land i Europa har i dag verken infrastruktur eller antall kjøretøy i det omfanget vi har i Norge. Venstre er opptatt av at vi må holde på posisjonen og kompetansen til det blir en kommersiell satsing.

Det vi vet akkurat nå, er at det er vanskelig, for det er først om tre til fem år at det kan bli en kommersiell satsing.

Næringslivet vil derfor fortsatt være forsiktig med å gå inn i dette området før de vet helt sikkert hvordan det utvikler seg. Derfor må staten gå inn i en overgangsperiode, slik Venstre ser det. Når regjeringen nå vil gjøre fortsatt støtte avhengig av næringslivets bidrag – som i dag ikke finnes – blir Venstre veldig bekymret. Det er viktig at staten er inne slik den har vært til nå om dette skal lykkes. Venstres bekymring er at Norge kan miste både markedsposisjon og opparbeidet kompetanse, samt at en kommersiell satsing vil bli mange år forsinket.

Jeg merket meg at finansministeren i sitt innlegg ikke nevnte hydrogen spesifikt. Jeg håper imidlertid at finansministeren kan ta med seg denne utfordringen i sitt svarinnlegg her i dag, men aller helst at det gjøres om på dette i det endelige statsbudsjettet.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:54:51]: La meg først stille meg bak alt som kom fra min kollega Kenneth Svendsen. Jeg vil understreke et par punkter litt bedre, fordi dette er et tema som Stortinget har behandlet lenge, og jeg kjenner meg ikke igjen i den historiebrevskrivelsen som finansministeren kommer med når han forsøker å gi inntrykk av at dette har vært en prinsipielt klar linje fra regjeringen. Det er det motsatte som er tilfellet.

Hans forgjenger, finansminister Kristin Halvorsen, sendte en rekke statsbudsjetter, stortingsproposisjon nr. 1, til Stortinget. Der slo regjeringen fast at den skulle satse på alternative drivstoff gjennom å ha avgiftsfritak for alle alternativer til fossil bensin og diesel. Etter den famøse biodieselsaken, der statsministeren klarte å tvinge alle på Stortinget til å mene noe annet enn det de egentlig mente – mene det samme som han mente – inkluderte han biodiesel i det som ikke skulle ha avgiftsfritak. Alle andre drivstoff enn bensin, diesel og biodiesel skulle ha avgiftsfritak. Det var måten regjeringen skulle satse på alternative drivstoff på. Vi så altså at folk sto i fare for å begynne å bruke dette produktet, og da innførte han en avgift.

Han har faktisk tapt i rettssystemet i siste instans nå. Det synes jeg også at finansministeren skal ta med seg, og ikke skjule seg bak at saken er i rettssystemet og ikke er avgjort. Det er det at regjeringen har anket saken videre i systemet som gjør at saken ikke er avgjort. Rettssystemet mener altså per i dag at EcoFuel er de som har rett – ikke regjeringen.

Når jeg ser på argumentene som regjeringen bruker, er de ikke i tråd med det stortingsflertallet sier. Der har representantene Kambe og Svendsen helt rett. Representanten Rudihagen, som representerer Arbeiderpartiet og sitter i energi- og miljøkomiteen, var på NRK i fjor og lovet at det måtte være feil at en fikk avgiftsbelagt syntetisk diesel. Det var ikke i tråd med regjeringens miljøpolitikk at dette produktet skulle være avgiftsbelagt. Dette måtte være feil, og her måtte det ryddes opp. Den opprydningen besto altså i at Finansdepartementet overstyrte stortingsrepresentantene sine. Sånn skal det ikke være. Når Arbeiderpartiets stortingsgruppe åpenbart mener at dette produktet ikke burde vært avgiftsbelagt, var det regjeringen som skulle endret politikk – ikke stortingsgruppen deres. Det sier litt om hvordan en bruker makten sin i re-

gjeringen. Det er likevel et feil standpunkt regjeringen har tatt.

Når jeg ser på argumentasjonen som blir brukt av regjeringen – f.eks. argumenterer statssekretær Kjetil Lund stadig vekk i Dagens Næringsliv med at dette ikke er et miljøvennlig drivstoff. Jo, dette er et høyst miljøvennlig drivstoff. Det reduserer de lokale miljøproblemene sammenlignet med fossil diesel. Det eneste punktet på miljø-siden der det ikke er like godt, er på CO₂-utslipp. Men det handler ikke om miljø på den måten – det handler om klima. Hvis det er sånn at regjeringen mener at det er viktigere å kutte norske CO₂-utslipp marginalt, at det er en viktigere prioritering enn å prioritere lokalmiljø der folk bor, der folk har astmaproblemer og sånne ting, så er det et argument som regjeringen gjerne må stå for. Men det handler ikke om god miljøpolitikk – det handler om dårlig miljøpolitikk.

Regjeringen sier at kjøprising kan være en måte å løse dette problemet på. Hensikten med kjøprising er jo ikke at folk skal kjøre mindre, det er at man skal fordele trafikken jevnere over dagen sånn at man utnytter infrastrukturen bedre. Dermed vil vi ha like mange dieselmotorer på veiene, hvis målsettingen med kjøprising er det regjeringen sier. Altså er ikke dette løst.

Regjeringen har, f.eks. i spørretimen i går, sagt at de nye dieselmotorer nå har lavere miljøskadelige utslipp. Det er helt riktig. Men det tar en del år å bytte ut bilparken. Spørsmålet, som interpellanten bl.a. tar opp, er da: Hva skal vi gjøre i mellomtiden? Hva skal vi gjøre mens de bilene som nå er solgt, fortsatt går på veiene og slipper ut dette som gjør at vi får miljøforurensing lokalt? Svaret er kjøreforbud. Det er det regjeringen har åpnet for. De vil ikke kreve det, så finansministeren trenger ikke hevde at jeg sier det. Men regjeringen gjør det enklere lokalt å velge dette istedenfor at en gjør det enklere å velge et bedre drivstoff. Det er jo det en kunne gjort fra sentralt hold: å redusere avgiften på de miljøvennlige drivstoffene sånn at vi ikke hadde fått problemet i utgangspunktet. Vi kunne hatt en positiv tilnærming til å la folk velge bedre alternativer istedenfor at en velger de negative pisk-virkemidlene der en nekter folk å bruke den bilen som de av regjeringen ble oppfordret til å kjøpe – dieselmotoren.

Jeg oppfordrer finansministeren til å være konstruktiv og løsningsorientert i sitt siste innlegg, og si at så lenge dette problemet eksisterer, skal vi la GTL, EcoFuels produkt, være avgiftsfritt – i hvert fall om vinteren.

Arve Kambe (H) [13:00:10]: Jeg vil først benytte anledningen til å takke alle bidragsyterne i debatten. Jeg er glad for mye støtte, for dette er en viktig sak.

Jeg anklager regjeringen for å ha hatt en ugalant framdriftsmåte i prosjektprosessen. Jeg mener det har vært dårlig politisk håndverk i Finansdepartementet og i dialogen mellom Toll- og avgiftsdirektoratet og Finansdepartementet på et tidligere tidspunkt. Hadde det vært bedre, hadde regjeringen sluppet å havne i rettsapparatet for n'nte gang og tape i rettsapparatet for mer enn n'nte gang. Det er ikke kledelig å komme med denne forskriften i ettertid.

Spørsmålet på slutten av min interpellasjon var: Hvil-

ken strategi har statsråden for å legge forholdene til rette for at det forskes mer, utvikles mer og selges mer alternative drivstoff? Debatten kunne blitt kortere hvis finansministeren hadde svart det han egentlig har svart: Jeg har ingen strategi, kjære storting, for dette, men trenger forslag til tiltak, og forslag til tiltak har opposisjonen ganske mange av her.

For å gjøre det enkelt: Det er altså fire årstall som de som produserer drivstoff, importerer biler og selger biler, forholder seg til. Det er 2013, som er stortingsvalget – da kan det skje noe. Det er 2015, når finansministeren varsler en gjennomgang av unntakene fra veibruksavgiften. Det er 2017, som er endepunktet for elbilfritaket, og det er 2020, når hele gjennomgangen av veibruksavgiften kommer.

Et inntrykk som en gjerne får når det gjelder flere andre punkter, er at de store sakene som regjeringen tidlig gikk ut og sa at det skulle komme en helhetlig gjennomgang av, skyves over til neste regjering. Kompliserte saker løses ikke av den sittende regjeringen, de skyves på, slik at det blir viktige arbeidsoppgaver for den neste regjeringen. Det er ikke vi bekymret for, for vi er i stand til å løse dem. Vi har løsninger for dem. Vi gleder oss egentlig også til å sette dette i verk ganske fort. Men jeg synes denne interpellasjonen har avdekket at det regjeringen har gjort i saken om GTL og EcoFuel, ikke er bra, det står til stryk, og jeg mener oppriktig at de som i dag forsker på alternative drivstoff, har verken i statsbudsjettet, i forbindelse med klimaforliket eller i denne interpellasjonen fått svar på om de får den tryggheten de trenger hvis en finner opp noe lurt for å slippe en avgift. Det har vi ikke fått, og konklusjonen er etter min mening at regjeringen ikke har en strategi for å legge forholdene til rette for at det skal forskes mer, utvikles mer og selges mer alternative drivstoff.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [13:03:22]: Til representanten Solvik-Olsen: Ja, saken er anket. Det betyr at saken ligger i rettsapparatet. Det betyr også at finansministeren fra Stortingets talerstol ikke driver enkeltsaksbehandling. Slik skal det ikke være, slik bør det ikke være, og slik blir det ikke.

Så er jeg også nødt til å si at nok en gang er det slik at det blir ikke riktigere om representanten Solvik-Olsen gjentar noe som er feil. Regjeringen har ikke tenkt å foreslå noe kjøreforbud i byområder for dieselmotorer. Det var spekulasjoner om det i avisen, det ble blankt avvist av regjeringen at et slikt forslag skulle komme.

Derimot har jeg registrert – og det er ganske interessant – at så sent som i fjor fikk regjeringen kritikk bl.a. fra Solvik-Olsens partifeller i Bergen om når en kunne få retningslinjer som gjorde at en kunne ta i bruk lokale tiltak. Der ligger saken. Det er åpnet for at lokale myndigheter kan fatte vedtak om f.eks. kjøprising eller andre tiltak for å begrense lokal forurensning.

Regjeringen bevilger i budsjettet for 2013 77 mill. kr, ca., til Transnova. Det er viktig for at Transnova skal kunne føre videre det arbeidet som ligger der for å utvikle alter-

native drivstoff og bidra til en omlegging til drivstoff som slipper ut mindre CO₂.

Så er det viktig, som representanten Tenden sier, å skape et marked for disse drivstoffene. Det er åpenbart slik at staten kan spille en rolle i fødselen, men over tid er det viktig at en utvikler et privat marked som klarer å håndtere dette. Jeg tror også at her kan f.eks. lokale myndigheter, kommuner, spille en viktig rolle. Et eksempel er den omleggingen av bussparken som skjer i Trondheim kommune, som legger til rette for gassdrevne busser, som antakeligvis også i andre ender vil kunne skape et større marked for biogass. Det siste er et eksempel på at da spørsmålet om biogass kom opp for et par år siden, foreslo jeg fritak for veibruksavgiften for biogass for nettopp å stimulere til utviklingen av den type drivstoffer og muligheter for det i f.eks. bussparker.

Jeg vil takke for interpellasjonen selv om det var en del harde ord som kom fra interpellanten. Det må en bare ta med seg i diskusjonen. Interpellanten skal ha ros for at han tar opp et tema som er viktig: Hva gjør vi for å utvikle alternative drivstoffer i tiden framover? Jeg mener, som jeg sa i mitt hovedinnlegg, at regjeringen har et godt opplegg, og det er et opplegg som i all hovedsak også støttes av Stortinget.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 6 avsluttet.

Sak nr. 7 [13:06:38]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til ratifikasjon av avtale av 4. juni 2012 om etablering av den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokk mellom Estland, Finland, Latvia og Norge (Innst. 25 S (2012–2013), jf. Prop. 143 S (2011–2012))

Lars Myraune (H) [13:07:15] (ordfører for saken): Denne avtalen gjelder etablering av en nordeuropeisk funksjonell luftromsblokk mellom Estland, Finland, Latvia og Norge, den såkalte NEFAB-avtalen. Den ble undertegnet den 4. juni 2012, og den har som formål å organisere lufttrafikkstyringen og luftrommet mellom de fire statene uavhengig av nasjonale grenser. Avtalen er av folkerettslig karakter. Derfor har den også vært innom utenrikskomiteen.

Dette samarbeidet skal være et middel for at brukerne av flysikringstjenestene skal gis en mer effektiv og miljøvennlig avvikling av trafikken til en lavere pris. Det foreligger omfattende dokumentasjon med analyser av mulig samarbeid mellom aktørene. Dokumentasjonen viser betydelige positive effekter for tjenesteyterne, men særlig for brukerne av luftrommet, hovedsakelig gjennom kortere og mer effektive ruteføringer, altså flyveier. Dette vil næringslivet og de reisende nyte godt av. Tettere samarbeid på både statlig nivå og tilsyns- og tjenesteyternivå vil også medføre en mer effektiv ressursbruk, særlig med tanke på koordineringen av grenseoverskridende virksomhet.

Dette kommer som et resultat av EU-lovgivningen om opprettelsen av Det felles europeiske luftrom, pakkene I og

II, såkalt Single European Sky, som vi er medlem av. Pakke I er innlemmet i EØS-avtalen allerede, mens pakke II ikke er det. Pakke I går ut på at det skal opprettes et slikt samarbeid mellom landene, altså funksjonelle luftromsblokker, mens pakke II gjelder tidsrommet for når den skal settes i verk. Det er satt til 4. desember. Men den er ikke innlemmet i EØS-avtalen. Dermed er vi ikke forpliktet til å være med innen det tidsrommet.

Likevel har det fra norsk side vært ønskelig å delta i utviklingen av luftromsblokken fra starten av, for i størst mulig grad å kunne forme samarbeidet, ivareta norske hensyn og skape ønskelige rammebetingelser for norsk tjenesteytelse.

Opprinnelig var både Sverige, Danmark og Island med i dette samarbeidet, men Danmark og Sverige trakk seg ut og etablerte en egen blokk. Det var ikke ønskelig fra norsk side, men vi ble presentert for et fait accompli, og dermed var det nødvendig å etablere NEFAB-samarbeidet med de landene man nå har gjort.

Avtalen forventes ikke å medføre vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige, herunder Luftfartsverket, og kostnadene tilknyttet NEFAB-samarbeidet må regnes med å dekkes innenfor eksisterende budsjetter.

Ifølge en mulighetsstudie som er utført av Avinor, regner en med at besparelser for tjenesteyterne og forbrukerne av tjenesten beregnes til 400 mill. kr fra år 2015 og mer enn 600 mill. kr fra 2020.

Utenriks- og forsvarskomiteen har uttalt seg, og de hadde ingen ytterligere merknader. Transport- og kommunikasjonskomiteen uttaler enstemmig at de har merket seg at det er sterkt ønskelig å integrere luftromsblokken mellom Estland, Finland, Latvia og Norge og den dansk/svenske luftromsblokken. Komiteen har for øvrig ingen merknader.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [13:11:10]

Interpellasjon fra representanten Lars Myraune til samferdselsministeren:

«Sommerens flygelederkaos har avslørt at Avinor ikke har en god nok organisatorisk kontroll. Ifølge Eurocontrol hadde Gardermoen flest forsinkelser i hele Europa i juli, og mens trafikken sto stille, var 58 flygeledere sendt på ferie. Avinors egen ferieplanlegging var altså en sterkt medvirkende årsak til de store forsinkelsene i flytrafikken i sommer. 21. juli var det til og med fare for at hele hovedflyplassen skulle stenges, da bare én flygeleder var på vakt. Dette innebærer store ekstrakostnader for samfunnet, særlig for passasjerer, flyselskaper og turistnæringen. Samtidig som flyselskapene sitter igjen med store regninger, har ikke Avinor fått noen økonomiske konsekvenser etter kaoset. Det trengs en kunderetting av bedriftskulturen i flysikringen.

Hva gjør statsråden for å sikre at Avinor rydder opp og

innfører forsvarlige ferie- og beredskapsrutiner, og for å forhindre at samme situasjon oppstår igjen?»

Lars Myraune (H) [13:12:42]: I dag er det ventet 22 005 flyginger i europeisk luftrom. Kl. 09.00 var det 3 526 fly i luften. Av disse var 155 forsinket mer enn 30 minutter, hovedsakelig på grunn av været.

For å håndtere denne trafikken trengs det en effektiv og sikker flykontrolltjeneste. For å koordinere og samordne flyten i denne trafikken landene imellom ble Eurocontrol etablert. Norge er en del av dette systemet. Landings- og avgangstider for internasjonal trafikk fra og til Norge blir kontrollert fra Eurocontrols hovedsentral utenfor Brussel.

1. juli rapporterte VG om at i enkelte sommeruker ville over 30 flygeleder- eller supervisorvakter på kontrollsentralen på Røyken stå ubemannet. Vaktene som ikke er fylt opp, vil få konsekvenser for regulariteten i flytrafikken på Østlandet, sier leder Robert Gjønnes i Norsk Flygelederforening til VG. 11. juli sier pressevakt Mariann Hornnes at de ikke kan garantere at alt kommer til å gå som normalt utover dagen. Torp og Rygge hadde da allerede vært stengt fra mandag samme uke. Tirsdag kveld var flytrafikken forsinket rundt én time.

Samme uke ba flyselskapet Norwegian NHO Luftfart om å koordinere et møte mellom Avinor og flyselskapene Widerøe, SAS og Norwegian. Informasjonssjefen i Avinor beklaget og håpet på å få løst dette underveis i størst mulig grad, slik at passasjerene og flyselskapene skulle slippe flere slike hendelser.

Så skjer det igjen: 20. juli, på ettermiddagen, melder Avinor at det kan bli forsinkelser på Oslo Lufthavn Gardermoen, Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn på grunn av underbemanning ved Røyken kontrollsentral.

Senere opplyses det om at det var tilstrekkelig bemanning ved Røyken, men på grunn av akutt sykdom blir trafikkkapasiteten i luftrommet redusert. Dette vil skape forsinkelser i flytrafikken på Østlandet utover ettermiddagen, samtidig som det jobbes kontinuerlig for å bedre situasjonen. Det er ikke første gang akutt sykdom inntreffer i denne bransjen.

Ifølge Eurocontrol hadde Gardermoen flest forsinkelser av alle flyplassene i hele Europa i juli, og dette er et område som har absolutt lavest trafikk tetthet i Europa.

Forsinkelsene pågikk i perioden fra 1. juni til 27. august i år. Til sammen 1 876 SAS-flyginger ble rammet. Ifølge direktør Lothe i NHO Luftfart tapte flyselskapene anslagsvis 100 mill. kr. Men ikke bare flyselskapene hadde tap, en rekke virksomheter som ikke kunne gjennomføre planlagte aktiviteter, eller ble forsinket, hadde tap. I særdeleshet gjaldt det turistnæringen. For øvrig var det sterk irritasjon hos andre reisende som enten ble sittende å vente, eller som aldri kom dit de hadde planlagt.

Vi oppfatter det som positivt at direktøren i Avinor ikke utelukker at økonomisk kompensasjon kan komme på tale i denne sammenheng. Luftromskontroll er en statlig tjeneste vi betaler dyrt for i Norge. Vi forventer at den skal fungere. Mangel på flygeledere i sårbare perioder kan selvsagt ha mange ulike grunner, men det kan ikke være tvil om

at det er uakseptabelt at mangelen får så store konsekvenser som i sommer.

I september måned reiste 4 247 584 passasjerer til eller fra en av Avinors lufthavner. Det er en økning på 3,2 pst. i forhold til fjoråret. Utlandet øker mest, med 8,4 pst. Denne økningen vil mest sannsynlig fortsette. Det er lite som tilsier at denne økningen ikke vil fortsette. Derfor blir konsekvensene med en ustabil flysikringstjeneste enda større i fremtiden. Avinor er en monopolist i utførelsen av denne tjenesten. Det er derfor særdeles viktig at det rettes stor oppmerksomhet på effektivitet og kundefokusering.

Konsernsjefen i Avinor antydet tidligere i høst at trafikkforstyrrelsene i flytrafikken kan henge sammen med «et reelt kulturproblem» blant enkelte ansatte. Det er ikke første gang vi hører om konflikter i denne tjenesten.

Det kan synes som det er behov for en fokusering på kunderetting av bedriftskulturen når det gjelder flysikring, slik at Avinor ikke igjen skal sette seg i en slik situasjon som vi hadde sist sommer.

Jeg ser fram til statsrådens tilsvarende svar.

Statsråd Marit Arnstad [13:18:13]: Avinor har ansvaret for infrastruktur som er viktig for at samfunnet skal fungere på en normal måte. Som følge av spredt befolkning, lange avstander og vanskelig topografi er Norge mer avhengig av luftfart enn de fleste andre europeiske land. Når infrastrukturen i Avinor ikke fungerer, får det raskt alvorlige konsekvenser for samfunnet, og det var en meget uheldig situasjon både for passasjerer og flyselskap som oppsto i sommer. Samferdselsdepartementet er opptatt av at de hendelsene vi hadde i sommer, ikke må gjenta seg. På et overordnet nivå mener vi at Avinor fungerer godt, men i sommer hadde vi utfordringer knyttet til to enheter i flysikringstjenesten i selskapet, noe som skapte, som sagt, store problemer for flypassasjerer og flyselskap.

Avinor har i ettertid av hendelsen erkjent ansvaret for den vanskelige situasjonen og gjennomfører også nå en grundig evaluering av det som skjedde i løpet av sommeren.

Samferdselsdepartementets oppfølging av Avinor følger to hovedspor. For det første forvalter Samferdselsdepartementet statens eierskap i Avinor, og for det andre er Samferdselsdepartementet øverste myndighet for luftfarten i Norge, dvs. at vi er også regulator for Avinor.

Hvis vi først ser på eierrollen, er Avinor organisert som et statsaksjeselskap, dvs. et aksjeselskap der staten eier alle aksjene. Omgjøringen av det daværende Luftfartsverket skjedde under Bondevik II-regjeringen. Etter en evaluering av organiseringen og tilknytningsformen i 2006 bestemte også Stoltenberg-regjeringen seg for å beholde Avinor som et statsaksjeselskap med ansvar både for lufthavner og flysikringstjenester. Det har således vært bred politisk enighet både om organiseringen og om tilknytningsformen for Avinor.

Aksjeselskapsformen innebærer at Avinor har et styre som sammen med den daglige ledelsen har ansvaret for den daglige driften og forvaltningen av selskapet. Departementet som eier har på sin side ansvaret for å fastsette de overordnede rammene for selskapet på bakgrunn av Stor-

tingets vedtak og også sette mål for virksomheten. Viktige eieroppgaver er bl.a. å fastsette vedtektene og peke ut eierrepresentanter til styret. Pålegg til selskapet kan departementet som eier bare gjøre gjennom generalforsamling.

Avinor har et ansvar for infrastruktur som er viktig for at samfunnet skal fungere på en normal måte. Innenfor rammene av rolledelingen mellom eieren og selskapet fører Samferdselsdepartementet en tett eierdialog med Avinor. Utviklingen i flysikringstjenesten har stått høyt på dagsordenen i dialogen med selskapet den siste tiden. Departementet har gitt Avinor tilbakemelding om at den type hendelser vi så i sommer, er uakseptable, og departementet har stilt krav om at tilsvarende situasjoner ikke må gjenta seg i fremtiden. Departementet har videre forsikret seg om at Avinor har satt i verk tiltak for å kunne sikre en stabil drift i flysikringstjenesten.

I tråd med styringsprinsippene for aksjeselskap er det likevel viktig å understreke at det er styret og den daglige ledelsen som er ansvarlig for å utarbeide og følge opp de tiltakene som er nødvendige for å rette opp situasjonen. Som en del av dette ansvaret må Avinor sikre at det blir utdannet nok flygeledere. Videre må Avinor utnytte de flygelederressursene som er i selskapet, mest mulig effektivt. Sist, men ikke minst, må ferieavviklingen gjennomføres på en forsvarlig måte. Avinor må ha beredskap med tanke på at uforutsette situasjoner også kan oppstå i ferietiden.

På lengre sikt vil Samferdselsdepartementet som eier vurdere den måten flysikringstjenesten i Norge er organisert på. Dette er ikke tiltak som nødvendigvis vil løse problemene på kort sikt, men de kan ha en virkning på lengre sikt.

I Europa foregår det nå endringer av måten flysikringstjenestene blir regulert på. Det følger av lovgivningspakken om det felleseuropeiske luftrommet som Norge er en del av gjennom EØS-avtalen. Bakgrunnen for endringen av reguleringen er utfordringer i flere land med både høye kostnader og lav effektivitet. Formålet med endringene er således å få en mer effektiv flysikringstjeneste samtidig som miljøulempene reduseres og sikkerheten økes.

Endringene i måten å regulere tjenestene på har også ført til endringer i organiseringen av flysikringstjenestene i mange land. På bakgrunn av de endringene som har skjedd internasjonalt og hendelsene i sommer, er det ønskelig fra departementets side å se nærmere på om flysikringstjenestene i Norge er organisert på en hensiktsmessig måte. Det er spørsmål som Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til i stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor som skal legges fram til våren. Jeg vil likevel understreke at vi skal ikke tro at en omorganisering er svaret på alle problemer knyttet til dette temaet, men det er et av de områdene det er naturlig å vurdere i sammenheng med den varslede stortingsmeldingen om Avinor.

Når det gjelder Samferdselsdepartementets rolle som regulator, har Samferdselsdepartementet utpekt Avinor som en nasjonal yter av flysikringstjenester. Utpekingen følger av EØS-lovgivningen om det felleseuropeiske luftrommet. Dette vedtaket ble nylig forlenget for to år med virkning fra 26. september 2012. I den forbindelse ble det bestemt at Luftfartstilsynet nå kan be Avinor om å fram-

legge planer for hvordan robustheten i tjenesteytingen kan forbedres ved å muliggjøre overføring av tjenesteytelse fra én kontrollsentral til en annen ved bortfall av eller redusert kapasitet. I tillegg kan Luftfartstilsynet be om detaljerte planer og redegjørelser for hvordan Avinor skal sikre bemanningen per måned, per uke, per dag og per vakt. Herunder skal Avinor også måtte redegjøre for hvilken plikt den enkelte flygeleder har til å møte på jobb ved tilkalling på grunn av andres sykefravær.

Videre har Samferdselsdepartementet fra i år innført et system for ytelsesstyring. Dette systemet er i overensstemmelse med lovgivningen om det felleseuropeiske luftrommet. I ytelsesstyringssystemet måles Avinors flysikringstjenester på områdene kapasitet, kostnadseffektivitet, sikkerhet og miljø. For perioden fram til 2015 er det laget en egen nasjonal ytelsesplan med klare mål for kapasitet og kostnadseffektivitet i den såkalte underveisfasen. Alle-rede for perioden fram mot 2015 skal ytelsessystemet gi en gjennomsnittlig reduksjon av den tilknyttede underveisavgiften på 4 pst. per år sammenlignet med avgiftsnivået for 2009.

Systemet vil bli videreutviklet ved å definere bindende målsetninger på alle de fire områdene og for hele tjenesteytingen fra flysikringstjenesten fra avgang og til landing. Dermed vil vi få et system som favner alle sider av tjenesteytingen, og sånn at krav til kostnadseffektivisering ikke fører til forsinkelser eller redusert sikkerhet.

Samtidig ser vi starten på et tettere samarbeid mellom Avinor og andre tjenesteleverandører. Det viktigste virkemidlet er etableringen av det vi nettopp har vedtatt i Stortinget, nemlig såkalte funksjonelle luftromsblokker. Norge deltar i NEFAB, og målet er å løse operative utfordringer på en mer effektiv måte både gjennom stordriftsfordeler og gjennom en bedre organisering av luftrommet.

For å oppsummere noen av de punktene som jeg har vært inne på: Avinor har erkjent at det var store mangler ved tjenesteytingen i sommer. Det er et viktig ansvar de er nødt til å ta i tiden framover. Forventningene fra staten overfor Avinor er tatt opp med Avinor gjennom eierdialogen og tydeliggjort den siste tiden gjennom myndighetsrollen og via det nye ansvaret som Luftfartstilsynet har fått, når de i større grad kan detaljetterprøve om Avinor er i stand til å oppfylle sine forpliktelser.

Videre vil den neste ytelsesplanen, som Samferdselsdepartementet utvikler i rollen som myndighet, og som blir gjort gjeldende for en periode på litt lengre sikt, være mer treffsikker og viktig når det gjelder å sikre leveringsstabilitet og reduksjon av forsinkelser. Et insentiv som også blir vurdert, er å la mangler ved tjenesteytelsen få konsekvenser for de avgiftene som Avinor har krav på fra flyselskapene som betaling for tjenestene.

Alt i alt må man kunne oppsummere med at den daglige drift og utøvelse av tjenestene er det Avinors styre og ledelse som har det hele og fulle ansvar for. Men det er samtidig viktig at staten både gjennom eierrollen og gjennom sin myndighetsrolle sørger for å følge med på at de oppgavene som skal utøves, blir gjennomført på en god nok måte, og at det også føres et godt nok tilsyn med det som blir gjort fra Avinors side.

Lars Myraune (H) [13:28:07]: Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg la spesielt merke til at statsråden sa at dette ikke må gjenta seg, og at det som skjedde i sommer, vil bli gjenstand for en grundig evaluering. Det er positivt. Samtidig sa statsråden at det er styret og daglig ledelse som håndterer disse tingene. Naturligvis er det det, men når man får sånne utslag i samfunnsmaskineriet som det gjorde i sommer – og som vi for øvrig har hatt en del ganger før når det gjelder flysikringstjenesten – må det være riktig at politisk ledelse aksjonerer. Den jevne nordmann føler seg rimelig forlatt i en sånn sammenheng. Du sitter kanskje og venter på en flyplass og vet at flyet er klart til å ta deg med dit du skal, men så sitter det noen i et tårn eller i en kontrollsentral som ikke har utsjekk, som det ble sagt i sommer, eller noen er såkalt akutt syk. Da må vi kunne finne løsninger på det.

Statsråden sier at departementet har gitt tilbakemelding til Avinor om at dette ikke er akseptabelt, og at de bør foreta seg noe. Hun har samtidig påpekt dette med utdanning av nok flygeledere. Det er selvfølgelig en viktig bit. Men det er også en annen bit som vi nok er kjent med at Avinorsjefen har sett på, og det er at vi har et stort korps av flygeledere i Norge. Når det mangler noen få på Gardermoen eller i Røyken, sitter det fortsatt noen rundt omkring på alle småflyplassene i Norge som tar imot kanskje to eller tre fly i løpet av et døgn. Det synes å være en rimelig urasjonell måte å håndtere det på. Sverige har innført en annen måte til dels å fjernstyre dette på, og det må kunne være mulig å se på det i Norge også.

Statsråden sier jo at hun er villig til å se på organiseringen av det, så det oppfatter jeg som veldig positivt. Men det løser ikke alle problemer – selvfølgelig gjør det ikke det. Det som nok over tid har vist seg å være et problem i Avinor-systemet, er ofte miljøet og kulturen. Hvis Avinorsjefen gjør et hederlig forsøk på å gjøre noe med det, slik at vi får en fokusering på kundeorienteringen, håper jeg at Samferdselsdepartementet støtter helhjertet opp under det.

Statsråd Marit Arnstad [13:31:13]: Jeg deler interpellantens holdning til at dette er et viktig tema, for det angår veldig mange. Det er klart at når det skjer forsinkelser eller det blir uregelmessigheter, er det mange som blir rammet av det – både passasjerer og de flyselskapene som leverer viktige tjenester i Norge.

Jeg er også enig i at det er viktig at eierne reagerer og at Samferdselsdepartementet reagerer, men det er også viktig at en gjør det innenfor rammen av det som er god eierstyring og selskapsledelse. Det betyr at vi må holde oss innenfor noen rammer i forhold til selskapet, også når det gjelder styrets og ledelsens rolle i selskapet. Det har vi forsøkt å gjøre, i den forstand at vi har tatt opp problemstillingen og bedt selskapet om å gjøre det det kan for å unngå at den situasjonen som oppsto i sommer, vedvarer.

Jeg har lyst til kanskje spesielt å nevne at den nye rollen som Luftfartstilsynet nå kan ta overfor Avinor, er ganske viktig, for der gis det en mulighet for nettopp å kunne overføre tjenesteytelsene fra en kontrollsentral til en annen ved bortfall av eller ved redusert kapasitet. Det vil tilsynet nå

kunne be Avinor om å framlegge en plan for. Det mener jeg vil bidra i riktig retning med hensyn til det interpellanten er opptatt av når det gjelder spørsmålet om mer fleksibilitet mellom de ulike kontrollsentralene.

Ellers er jeg enig i at spørsmålet om en mulig omorganisering er et tema som kan være viktig. Jeg tror ikke det alene kan løse problematikken omkring disse spørsmålene, men det er et tema som det er viktig for departementet som eier og myndighet å se på, og det vil vi komme tilbake til Stortinget med i løpet av våren, når vi legger fram stortingsmeldingen om Avinor.

Så er jeg også enig i at utdanning og sertifisering er et viktig tema. Der har det jo skjedd en del positive ting. En har jo utdannet det en har hatt kapasitet til over de siste årene, og vi kommer antagelig nå fra neste vår til å bli å jour når det gjelder antall flygeledere. Men det er klart at det er en omstendelig prosess, særlig når også kravene til sertifisering på arbeidsstedet er så omfattende som det de er når det gjelder flygelederutdanningen. Det er også tema som det er grunnlag for å se nærmere på.

Gorm Kjernerli (A) [13:33:57]: Utgangspunktet for denne interpellasjonen er jo en situasjon som både vi som politikere, og reisende og også flyselskap fant uholdbar sommeren som gikk. Jeg har forståelse for interpellantens ønske om å reise denne debatten med samferdselsministeren i stortingssalen, men det er jo fristende å si at mye av dette burde representanten Myraune heller tatt med direktøren i Avinor, det statlige AS-et.

Jeg kan ikke innledningsvis la være å bemerke det jeg mener er et uttrykk for Høyres noe todelte holdning til selskapsdannelser i samferdselssektoren. Opprettelsen av Avinor skjedde under Bondevik II, der Høyre var premissleverandør. Høyre er jo ærlig på at de ønsker selskapsdannelse av de andre samferdselsetatene også. Frihet for selskapene understrekes ofte. Det samme gjelder Fremskrittspartiet, som Høyre vil i regjering sammen med. Men når det er noe de ikke er fornøyd med, skal de ha samferdselsministeren til Stortinget for å svare for seg. Da legges mye av ansvaret over på statsråden. Men, som statsråden påpekte, det er styret og ledelsen i Avinor som er ansvarlig for å utarbeide og følge opp de tiltakene som er nødvendige for å rette opp denne situasjonen. Da står vi igjen med eierstyringen og myndighetsrollen som Samferdselsdepartementet utfører på vegne av regjeringen.

Jeg føler at statsråden på en god måte har redegjort for hva som er blitt gjort, og hva som tenkes gjort framover fra Samferdselsdepartementets side for å forhindre at lignende situasjoner oppstår igjen. Men, som sagt, det er først og fremst noe Avinor selv må ta tak i. Jeg mener denne høsten har vist at Avinor tar dette på største alvor, og at de nå gjør sitt beste for å rydde opp og forsikre seg om at lignende situasjoner ikke oppstår igjen.

Hvis vi ser på tiltak som vi som politikere kan bidra til, og som vi ikke har omorganisert oss bort fra å kunne ta stilling til, er det et par ting jeg ønsker å komme inn på. Jeg mener at en diskusjon rundt antallet kontrollsentraler kunne være relevant. I dag har vi tre. Men hvis den teknologiske utviklingen gjør det mulig å redusere antallet kon-

trollsentraler til to, eller kanskje til én, mener jeg det er vel verdt å se nærmere på. Jeg går ut fra at vi kan komme tilbake til dette i forbindelse med den kommende stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor, som er varslet til våren. La meg likevel understreke det selvfølgelig i at flysikkerhet må komme i første rekke i en sårn diskusjon.

Så registrerer jeg også at Luftfartstilsynet har på høring et forslag om å oppheve aldersgrensen på 60 år for flygeledere, og oppheve kravet om norskkunnskaper for å kunne arbeide på kontrollsentralene. Også dette – med flysikkerhet i bunn – er et forslag jeg hilser velkommen. Det kan være med på å lette presset på flysikringstjenesten som vi har opplevd i det siste. En situasjon ingen er tjent med, fortsetter. Jeg er glad for de tiltakene statsråden var inne på, og som departementet har mulighet til å gjøre noe med. Så må Avinor selv ta det ansvaret de har. Det tror jeg de ser er i deres interesse at de gjør. Så ser jeg fram til en større debatt om virksomheten til Avinor i stort i forbindelse med den kommende stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [13:37:27:]: Aller først ønsker jeg å takke interpellanten for å ta opp en viktig debatt.

Norsk og internasjonal luftfart stopper helt opp når mange flygeledere er borte fra jobb. Dette førte til store problemer i sommer, da altfor mange flygeledere hadde sommerferie på en gang. Det er helt uakseptabelt at store deler av Distrikts-Norge og avganger til utlandet skal stoppe opp på grunn av dårlig planlegging av vakter hos Avinor. Det må gå an å planlegge ferieavviklingen slik at man har nok folk på jobb. Det er også veldig spesielt at Avinor ikke blir bøtelagt for nedetid, slik man ville ha gjort hvis det var et privat selskap som ikke leverte en tjeneste de hadde ansvaret for. Regjeringen må ta grep for å ordne opp i dette. Vi kan ikke akseptere at over 1 800 flygninger blir sterkt forsinket, med de konsekvensene dette får for de reisende.

NHO Luftfart har vært konstruktive og kommet med et godt forslag til hva som kan gjøres. NHO Luftfart mener nemlig at man kan løse hele problemet ved å importere utenlandske flygeledere, men da må reglene endres. Dessverre krever det norske regelverket for sivil luftfart at samtlige flygeledere må beherske norsk. Dette er et gammeldags krav, når vi vet at engelsk er språket i internasjonal kommersiell luftfart, og når vi også vet at det jobber norske flygeledere som ikke kan et eneste ord arabisk, i Golfstatene. Men det går helt utmerket. Det finnes garantert mange europeiske flygeledere som kunne tenke seg å jobbe i Norge dersom vi åpnet for dette, og med utenlandske flygeledere kunne man også ha løst hele overtidsproblematikken, som er et gjentakende stridstema mellom Avinor og fagforeningen. Regjeringen kan fjerne norskkravet hvis den vil, men Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet stritter tydeligvis imot. Norge er i dag – med dagens politikk – svært sårbar for forstyrrelser i innenriks- og internasjonal luftfart, noe man ikke minst oppdaget under vulkanutbruddene på Island for noen år siden. Ett av problemene er at Norge mangler et robust og godt utbygd veinett som

gjør det mulig å komme seg fram når flyene står på bakken, eller når togene har sporet av. Her har vi mye å lære av Danmark og Sverige. En flytur fra Oslo til Bergen er omtrent like lang som en flytur fra Gøteborg til København. En biltur fra Oslo til Bergen tar gjerne 7–8 timer, mens en biltur fra Gøteborg til København tar bare litt over 3 timer.

Inntil Norge har fått på plass et ordentlig veinett – noe som ser ut til å kunne ta veldig lang tid – er vi helt avhengige av luftfarten for å komme oss rundt i landet. Derfor er det helt nødvendig å gjøre alt man kan for å rydde opp slik at flyene går når de skal.

Øyvind Halleraker (H) [13:41:21]: Også jeg vil takke interpellanten for at han tar opp denne saken. Det er en viktig sak, men det hjelper ikke at vi bare tar den opp her og omtaler forholdene, hvis ikke statsråden tar grep. Og det må faktisk nye grep til i denne saken.

Jeg har lyst til å være litt direkte. En rask analyse av dette forholdet tilsier at vi står overfor en monopolisert tjeneste, med andre ord en yrkesgruppe med stor mulighet til å påvirke samfunnet, bedrifter og enkeltpersoner, og gjennom det påføre store kostnader og konsekvenser ved sin adferd. I slike tjenester er ofte lønnsnivået et kjennetegn, så også her. Jeg mener vi neppe kan være tjent med dette særlig lenger.

Interpellanten og flere andre har belyst saksområdet godt. Framtidsrettede tanker har også kommet fram. Jeg skal derfor peke på noen forutsetninger som vi i Høyre vil legge til grunn for vår politikk på området framover. Først og fremst vil vi sette passasjerene, næringslivet og flyselskapene i fokus. Flysikringstjenesten blir i denne sammenheng et virkemiddel og skal yte en tjeneste for disse. At dette skjer på en måte som skaper færrest mulig ulemper, er selvfølgelig statsrådets ansvar å gjennomføre gjennom det selskapet hun kontrollerer – Avinor. De må gis muligheter til å løse dette på en tjenlig måte.

Jeg oppfattet nesten statsråden dit hen – jeg håper ikke jeg gjorde det – at hun fraskriver seg litt av ansvaret, og sier at dette er en del av den selskapsstrukturen som vi har innrettet oss med. Det tror jeg ikke vil være særlig gangbart lenge, for dette er og blir statsrådets ansvar. Hvis man skulle ta statsråden på ordet, ville det også være slik at om Avinor-sjefen og Avinors styre velger å organisere seg i den retning som jeg henleder til, så ville hun anse det som et selskapsinternt anliggende for å få mest mulig ut av driften. Det kunne jo være spennende å se.

Stikkordet er konkurranse og konkurranseutsetting. Flyvirksomheten blir mer og mer konkurranseutsatt i Europa. Det bør også skje i denne delen av bransjen i vårt land. Jeg oppfattet ikke at statsråden nevnte konkurranse i det hele tatt i sitt innlegg. Det syntes jeg faktisk var litt skuffende.

Vi i Høyre mener at vi bør følge Sveriges eksempel med å utsette også flysikringstjenesten for konkurranse. Vi ønsker å åpne for nye aktører – selvfølgelig innenfor Avinors ansvarsområde. I Sverige har dette faktisk ført til større effektivitet, rimeligere tjenester, besparelser for hele sektoren, og dermed også en mer robust sektor. Alle aktører i Sverige er opptatt av at endringene, som startet i 2010, ikke

skal gå ut over flysikkerheten som sådan. Det er nærmest selvsagt.

Jeg håper at statsråden vil svare konkret på utfordringen om å konkurranseutsette flykontrolltjenesten, sørge for flere leverandører og tjenesteytere, og at Avinor får de muligheter som ligger i dette, til å administrere en slik ordning. Dette er selvsagt for oss i Høyre. Avinor ble opprettet av en tidligere regjering. Vi ser at det fungerer godt, men Avinor må også gis frihet til å organisere seg på en mer moderne måte med hele virksomheten sin, også flysikringstjenesten.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:46:16]: Avinor har ansvaret for en infrastruktur som er svært viktig for at samfunnet vårt skal fungere. Og det er et krevende land å drifte slik infrastruktur i, det ser vi ikke minst i disse tider med storm, regn og snø om hverandre, noe som gjør at det ikke alltid er så lett å få ting til å fungere slik de skal.

På samme vis er vi også helt avhengige av flytrafikken om vi skal få samfunnet til å fungere som det skal. Jeg bruker å si at flyet er ekspressbussen min. Det er den eneste muligheten, når man bor såpass midt i Norge som jeg gjør, til å komme raskt til og fra Oslo. Det vil aldri være noe alternativ som kan gå like fort når man er avhengig av å kunne være til stede i møter og ulike fora. Så flyet kommer til å være utrolig viktig framover.

Når det ikke fungerer – slik vi så i sommer – får det utrolig store konsekvenser for hele samfunnet. Det blir uro og forsinkelser som gjør at det ikke blir lett å få det daglige virket til å fungere som det skal. Sånn er det for veldig mange mennesker.

Sommerens situasjon med ferieavvikling førte til så store forsinkelser og såpass stor usikkerhet at mange var usikre på om de i det hele tatt kunne komme seg til og fra de planlagte destinasjonene sine og utføre oppgavene de skulle gjøre.

Jeg mener at i stort fungerer Avinor godt, men den situasjonen som har vært når det gjelder flysikringstjenesten, krever ekstra oppfølging. Senterpartiet er derfor veldig glad for at vi får en stortingsmelding om Avinors virksomhet til våren, der vi vil se på både flysikringstjenesten og de andre spørsmålene som bl.a. samferdselsministeren har vært innom, og ikke minst helheten i flytrafikken. Det tror jeg er veldig riktig.

Senterpartiet er ikke beredt til å diskutere konkurranseutsetting tatt ut av sin sammenheng. Vi må se på dette som en del av helheten i den totalgjennomgangen vi skal ha om Avinor. Derfor synes jeg, som sagt, det er veldig bra at vi får denne stortingsmeldingen. Tema som bør vies ekstra oppmerksomhet i meldingen, har vi jo vært innom. Jeg mener at det med sikkerhet er viktig, flysikringstjenesten er kjempeviktig, og den situasjonen som var i tilknytning til ferieavviklingen, må være et sentralt tema i så måte. Som sagt, Norge er helt avhengig av en velfungerende flytrafikk, og vi kan ikke akseptere at den kaossituasjonen vi hadde sist sommer, gjentar seg. Det er helt uakseptabelt.

Arne Sortevik (FrP) [13:49:37]: Statlige selskaper i stedet for etater er en god modell, som Fremskrittspartiet

støtter og gjerne ser brukt i større grad. Men slike selskaper skal selvsagt nå sine mål og løse sine oppgaver på en god måte. Det er viktig, og det er også en viktig oppgave for eier. Det er mye godt å si om Avinor-modellen og selskapet Avinor, men når det gjelder problemer og utfordringer knyttet til flygeledere, trafikkavvikling og regularitet i luftfarten, er det faktisk blitt en bedrøvelig historie.

På bakgrunn av sommerens flygelederkaos er interpellasjonen dessverre nødvendig, fordi eierstyringen ikke har vært god, grepene mangler – kanskje også viljen.

Om det virkelig forholder seg slik at sommersesong med høy trafikk på Avinors flyplasser sammen med ferieavvikling for Avinors flygeledere gir kaos for flypassasjerene, er det grunn til å vekke Avinors ledelse. Men det er statsrådets ansvar, det er en del av leder-, ledelses- og eieransvaret. Dessverre er det grunn til å tro at det ikke bare var innsøvnning foran årets sommersesong. Det er grunn til å merke seg, som andre har vært inne på, at vi snakker om et statlig selskap som har monopol. Dessverre er det grunn til å tro at verken Avinors ledelse – gammel eller ny – eller Samferdselsdepartementets ledelse – gammel eller ny – helt tar inn over seg utfordringene for å få på plass flygelederbemanning som sikrer forutsigbar, stabil, pålitelig trafikkavvikling i norsk luftfart – og også en organisering av området.

Til en forholdsvis ny samferdselsminister kan trøsten være at hun har arvet et uløst problem. Det gir flypassasjerer og flyselskaper liten trøst. Den eneste akseptable løsningen er nok flygeledere og at de er på jobb når det er behov for at de skal være på jobb. Dette problemet har ridd Avinor fra 2005. Det var noen av de første problemene som møtte transportkomiteen da sesjonen 2005–2009 startet. I perioden som har gått fra 2005, har selskapet skiftet både ledelse og styreleder. Utfordringene til samferdselsministeren er hva man gjør konkret for å sikre at det er nok flygeledere på plass, og hvordan eierskapet utøves aktivt for å sikre at dette skjer. Spørsmålet er også helt konkret og berettiget fra flyselskapene om hvorvidt de får dekket sine forsinkelses- og kanselleringskostnader fra sommeren 2012, hvor det har vært spesielt akutt, og hvor Avinor ikke har levert, men likevel fakturert for 100 mill. kr.

To foregående statsråder har opplyst til Stortinget, bl.a. i forbindelse med stortingsmelding om Avinor, at det er og har vært en plan for å bringe balanse mellom behov for flygeledere og ansatte flygeledere. Vi får høre i en halv setning fra statsråden her i dag at det fortsatt er en plan, og at den sannsynligvis – kanskje – skal være på plass neste år. La oss få vite mer om dette, og la oss få forsikringer om at det er nødvendig og tilstrekkelig balanse i bemanningen så snart som mulig.

En situasjon med mangel på flygeledere i norsk lufttransport gir usikkerhet, og stor risiko for forsinkelse for passasjerene er uakseptabelt. Blant løsningene som må vurderes i tillegg til rekruttering av flere kvalifiserte fort, er både omorganisering og kjøp av trafikkstyringstjenester fra andre. Monopolet må brytes, og det er jo slik at så lenge det er mangel på kompetente flygeledere i forhold til behovet, har vi en dobbel monopolsituasjon. Det er svært uheldig, det må løses, og det må løses med aktiv eierstyring

– og mer aktiv eierstyring enn denne regjeringen har utvist på dette området fra 2005 og frem til i dag, i 2012.

Bård Hoksrud (FrP) [13:54:41]: Det er veldig bra at interpellanten tar opp dette viktige spørsmålet. Det er ikke sånn at dette er et spørsmål som plutselig dukket opp i 2012. Dette har vært fram og tilbake helt tilbake til 2005. Det betyr altså at denne samferdselsministeren er den tredje samferdselsministeren, fra det samme politiske parti og fra de samme regjeringspartiene, som sier at vi har kontroll, men vi kommer med forslag og tiltak til hvordan vi skal løse det.

Det er lenge siden 2005, vi har diskutert dette her og andre steder mange ganger, og jeg forutsetter at statsråden tar ansvaret sitt og sørger for å gjøre noe med dette nå.

At Arbeiderpartiet og Senterpartiet i forbindelse med interpellasjonen i dag ikke vil diskutere inngående det med konkurranseutsetting, viser nok en gang at man ønsker å skyve problemet – eller utfordringene – foran seg og vil ikke ta stilling til konkrete forslag til hvordan man kan løse problemene.

Jeg hadde håpet at samferdselsministeren ikke er på det samme sporet, og ikke bare skyver problemene foran seg. Jeg må si at da jeg hørte statsrådets redegjørelse, eller svar til interpellanten, hørte jeg en statsråd som stort sett skrev fra seg alt ansvar og skjøv alt ansvar over på selskapet. Selvfølgelig har selskapet ansvaret, men det er selvfølgelig også sånn at eieren har hovedansvaret for det som skjer. Og statsråden er generalforsamling i selskapet. Det betyr at statsråden også har ansvaret for det selskapet gjør og for å sørge for at selskapet følger opp de krav og forventninger som eier og Stortinget forventer av selskapet.

Vi har altså virksomheten til Avinor oppe til behandling i Stortinget, vi kommer også med klare og tydelige innspill, og da forventer vi at statsråden som eier sørger for å følge opp det. Så skal denne statsråden, siden hun tiltrådte rett før dette skjedde i sommer, selvfølgelig ikke få skylden for alt det som har skjedd før og det de to andre statsrådene må ta ansvaret for. Men denne statsråden bør i hvert fall ikke komme til Stortinget så lang tid etterpå og skyve selskapet foran seg og si at man skal komme tilbake til det – i stedet for å ta tak i det umiddelbart. Det har tross alt gått noen måneder siden alt kaoset vi hadde i sommer.

Men nå skal jeg være veldig tydelig og klar og utfordre samferdselsministeren på klare forhold som ville ha betydd en stor endring eller forbedring.

Vil statsråden – så håper jeg at hun kan svare i dag – sørge for at man gjør noe med kravet til språkkunnskaper hos flygelederne, at ikke alle må beherske norsk for å være flygeleder når det er engelsk som er det internasjonale språket?

Vil statsråden gjøre som NHO og andre har tatt til orde for: skille ut flysikkerhetstjenesten i et eget selskap og tillate at private får lov til å opprette egne selskaper som kan konkurrere med Avinor?

Vil statsråden sørge for at flyselskapene som ble rammet nå i sommer, får kompensert for de merutgiftene man hadde?

Vil kanskje også Avinor kompensere alle kundene og

brukerne og vanlige folk som faktisk ble rammet fordi monopolisten ikke klarte å levere de tjenestene som monopolisten skal levere?

Jeg tror i hvert fall at det å få private selskaper på banen, er kjempeviktig og vil være et godt bidrag. Vil statsråden sørge for at private som ønsker å levere opplæring av flygeledere i Norge – som står helt klare, men venter på å få «go» fra Avinor og fra statsråden – nå får lov til å levere flygelederutdannelse i Norge? Det ville vært en kjempegod mulighet og ville bety at man på litt lengre sikt kan løse den situasjonen Avinor er i.

Til slutt: Det er ganske utrolig det vi opplevde på de første flyplassene som ble stengt i sommer. Det var Rygge og Torp – de to flyplassene som ikke er en del av Avinor-systemet, og som ikke selv har noen som helst mulighet til å få lov å sørge for å ha en flygeledertjeneste som gjør at de kan ha tjeneste hele tiden. De var blant de første som ble rammet – og det fikk virkelig store konsekvenser uten at de hadde noen som helst mulighet til å gjøre noe. De er prisgitt et monopol som gjør akkurat som de vil.

Jeg håper at statsråden i hvert fall kan svare på de konkrete spørsmålene. Det ville bety endringer, det ville bety positivitet, og det ville bety at passasjerene kommer fram i tide.

Lars Myraune (H) [14:00:05]: Jeg vil få lov å takke talerne som har deltatt i denne debatten, som jeg selv anser for å være en veldig viktig bit. Luftfart i Norge er usedvanlig viktig, ikke bare fordi vi delvis har mange dårlige veier, men også fordi det er veldig lange avstander. Derfor er vi avhengige av å fly, og da er vi avhengige av at det er sikker avgang på de flyene som vi har tenkt å være med.

Det blir sagt at det er mye bra i Avinor. Ja, jeg skal skrive under på det. I min tid som offiser i Luftforsvaret hadde jeg veldig mye og tett kontakt med Luftfartsverket, vi jobbet godt sammen. Men ikke desto mindre erfarer jeg i dag at det har utviklet seg en bedriftskultur i deler av Avinor som gjør at fokuset etter min mening ikke er der det burde vært, på de reisende. Da er det selvfølgelig, som statsråden sier, selskapet som må ordne opp i det, men et visst påtrykk fra politisk myndighet og politisk eierskap tror jeg kanskje er helt nødvendig i denne sammenhengen.

Internasjonalisering av denne tjenesten kommer – det vet vi, og det ser vi fram til. Etableringen av NEFAB fører til at på sikt vil en annen kontrollsentral kunne ta over for vår hovedsentral i Røyken, som ofte har vært problemet. Vi har aldri hatt tilsvarende problemer i Bodø, der vi også har en sentral. Vi hadde en sentral i Midt-Norge, det var heller ikke noe problem. Men Røyken har vist seg å være et problem av en eller annen grunn. Når den delen kan overtas av en annen, vil vi kunne løse sånne akutte problemer som vi har hatt i sommer. Men det betinger fritak fra kravet til norsk språk for alle som skal være på jobb. Jeg hadde en dialog på det med deler av aktiviteten i sommer. Så lenge du har noen som snakker norsk i en kontrollsentral, må det kunne holde.

Jeg ser fram til, som statsråden har sagt i dag, at det kommer en Eiermelding til våren som vil berøre mange av disse tingene. Jeg vil håpe at Eiermeldingen også innbe-

fatter en evaluering av det som statssekretær Lahnstein uttalte 9. september, at vi «utelukker ikke at det kan bli aktuelt å outsource flygelederne.» Vi ber om at det blir tatt med i vurderingen, for det er nå engang sånn at når du har et monopol, er det veldig vanskelig for andre å ha innflytelse, fordi makta er så stor. Så sant du blir kvitt monopol, vil du gjerne også få økt kvalitet på tjenestene.

Jeg vil også takke statsråden for debatten og ønske lykke til med å rydde opp i selskapsstrukturen.

Statsråd Marit Arnstad [14:03:20]: I likhet med interpellanten er jeg også av den oppfatning at fokuset for et selskap som Avinor skal være på de reisende. Det skal være på å gi et godt tilbud, og det er selskapets ansvar først og fremst. Så skal eier drive et påtrykk, men jeg er jo litt overrasket hvis det er slik at Høyre, ved Halleraker, eller Fremskrittspartiet mener at det påtrykket skal skje utenfor rammene av det Stortinget selv har sagt skal være god eierstyring og selskapsledelse. Jeg regner med at en mener at det skal skje innenfor de rammene som Stortinget selv har trukket opp i forholdet mellom selskap/aksjeselskap og eier. Da er det også en klar arbeidsdeling mellom eier og selskap når det gjelder ansvaret for utøvelse av tiltak, og også da i etterkant tilsyn og oppfølging av det som selskapet gjør.

La meg så få lov å kommentere et par spørsmål. Det ene er norsk som språk. Luftfartstilsynet har ute på høring et forslag om å oppheve norsk som språk ved kontrollsentralene, så det er allerede iverksatt fra myndighetenes side. Men jeg er nødt til å si at en skal ikke tro at det løser alle problemer. For det første er det fortsatt sånn, selv om du opphever norsk som kvalifikasjon ved kontrollsentralene, at utdanningskravet er at du må sertifiseres ved sentralen i et løp over flere måneder. Så det er ikke noen kortsiktig løsning. Det andre er at det fins faktisk ikke noen overflod av flygeledere heller i andre land. Og det tredje er at med den innsatsen som denne regjeringen har gjort når det gjelder utdanning av flygeledere, vil vi faktisk fra neste år av være å jour også med norske flygeledere.

Så er jeg også opptatt av framtidig organisering, og jeg ser at det har kommet ulike synspunkt i salen i dag på akkurat det. Det skal Stortinget få full anledning til å diskutere i hele sin bredde knyttet til den stortingsmelding som regjeringen legger fram for Stortinget om Avinor i løpet av neste vår.

Jeg har også lyst til å understreke at det er klart at Luftfartstilsynet har en rolle her, både når det gjelder å vurdere hva som er forsvarlig i forhold til sikkerhet, og også når det gjelder å følge med at Avinor bidrar til å oppfylle de planene de har, bidrar til å oppfylle den tjenesten de har, i spørsmålet om flygeledere og gjennomføring av flygeledertjeneste knyttet til de ulike kontrollsentralene. Det er også innskjerpet, så sent som i september i år, og vil også selvsagt bli fulgt opp fra tilsynets side.

Jeg takker interpellanten for debatten, og regner med at Stortinget vil komme tilbake og diskutere i sin fulle

bredde Avinor og dets videre virksomhet i løpet av våren 2013.

Presidenten: Dermed er interpellasjonsdebatten avsluttet.

Sak nr. 9 [14:06:27]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om lov om registrering av regjeringsmedlemmers verv og økonomiske interesser (Innst. 26 L (2012–2013), jf. Prop. 139 L (2011–2012))

Marit Nybakk (A) [14:06:55]: Bare veldig, veldig kort: Dette dreier seg om at presidentskapet har sluttet seg til regjeringens forslag om en lovhjemmel til at Kongen i statsråd kan gjøre den frivillige registreringsordningen for regjeringsmedlemmers verv og økonomiske interesser obligatorisk. Som kjent har denne ordningen vært obligatorisk for stortingsrepresentanter og for fast møtende vararepresentanter siden 1. oktober 2009 og for øvrige vararepresentanter fra 1. april 2011. Presidentskapet mener det er en fordel å videreføre ordningen med et felles register for stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer, ikke minst av praktiske årsaker når rollene skifter.

Presidentskapet viser også til at det er det til enhver tid gjeldende reglement for registreringsordningen for stortingsrepresentantene som skal være bestemmende også for regjeringens medlemmer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

Som medlemmer og varamedlemmer til Nordisk Råd velges for ett år:

Medlemmer:

1. Marit Nybakk
2. Sonja Mandt
3. Jorodd Asphjell
4. Anna Ljunggren
5. Torfinn Opheim
6. Tore Hagebakken
7. Martin Kolberg
8. Tone Merete Sønsterud
9. Hans Frode Kielland Asmyhr
10. Per Arne Olsen
11. Oskar J. Grimstad

12. Vigdis Giltun
13. Torgeir Trældal
12. Per-Kristian Foss
15. Olemic Thommessen
16. Sonja Irene Sjøli
17. Michael Tetzschner
18. Alf Egil Holmelid
19. Per Olaf Lundteigen
20. Rigmor Andersen Eide

Varamedlemmer:

For nr. 1–8:

1. Tor-Arne Strøm
2. Hilde Magnusson
3. Steinar Gullvåg
4. Lillian Hansen
5. Gorm Kjærnli
6. Tove-Lise Torve
7. Gunvor Eldegard
8. Magne Rommetveit

For nr. 9–13:

9. Solveig Horne
10. Laila Marie Reiertsen
11. Ingebjørg Godskesen
12. Peter N. Myhre
13. Tord Lien

For nr. 14–17:

14. Erna Solberg
15. Elisabeth Aspaker
16. Svein Harberg
17. Øyvind Halleraker

For nr. 18:

Geir-Ketil Hansen

For nr. 19:

Janne Sjelmo Nordås

For nr. 20:

Dagfinn Høybråten

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: I sak nr. 2 foreligger det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag.

Det er

- forslag nr. 1, fra Arve Kambe på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet

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

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan om et langsiktig avgiftsregelverk for kjøretøy basert på ny teknologi, deriblant elbiler.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 77 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.17.42)

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

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013, legge frem for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 55 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.18.17)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:109 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde om en plan for hvordan elbiler og biler som bruker ny teknologi, kan beholde et forutsigbart avgiftsregelverk over tid – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) § 5-2 for å innføre lik merverdiavgiftssats på næringsmidler med 15 pst. med virkning fra og med 2013.»

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:116 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar

Bredvold, Torgeir Trældal og Kenneth Svendsen om lik merverdiavgiftssats på næringsmidler – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 27 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.19.38)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«I Stortingets vedtak av 24. november 2011 gjøres følgende endringer:

Om avgift på båtmotorer (kap. 5537 post 71): §§ 1, 2, 3 og 4 utgår fra 1. juli 2012.»

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:120 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen om å fjerne avgiften på båtmotorer – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 26 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.20.28)

Presidenten: I sak nr. 6 foreligger det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i ratifikasjon av avtale av 4. juni 2012 om etablering av den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokk mellom Estland, Finland, Latvia og Norge.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: I sak nr. 8 foreligger det ikke noe vote-ringstema.

Votering i sak nr. 9

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

L o v
om registrering av regjeringsmedlemmers verv og økonomiske interesser

§ 1

Kongen i statsråd kan pålegge regjeringsmedlemmene å registrere sine verv og økonomiske interesser i et register som er tilgjengelig for allmennheten. De registrerte opplysningene skal tas ut av det elektroniske registeret etter at vedkommende regjeringsmedlem har trådt ut av regjeringen.

§ 2

Kongen i statsråd kan gi nærmere regler om hva registreringer skal omfatte, herunder at registreringer ikke skal angi beløp e.l. eller bare skal omfatte forhold som medfører ytelser over et visst beløp.

§ 3

Loven trer i kraft straks.

V o t e r i n g :

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til annen gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

S a k n r. 1 0 [14:22:00]

Referat

- (32) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2012 av 15. juni 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/65/EF om samordning av visse bestemmelser om utøvelse av fjernsynsvirk-somhet, og direktiv 2010/13/EU om samordning av

visse bestemmelser om innføring av audiovisuelle me-dietjenester (Prop. 10 S (2012–2013))

Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen, som fore- legger sitt utkast til innstilling for utenriks- og for- svarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

- (33) Endringer i kringkastingsloven, åndsverkloven og film- og videogramlova (gjennomføring av direk- tiv 2010/13/EU om audiovisuelle medietjenester mv.) (Prop. 9 L (2012–2013))

Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.

- (34) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arve Kambe, Elisabeth Aspaker, Svein Harberg, Hen- ning Warloe, Elisabeth Røbekk Nørve og Ine M. Eriksen Søreide om en styrket maritim utdanning i Norge (Dokument 8:10 S (2012–2013))

Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningsko- miteen.

- (35) Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2011 (Dokument 1 (2012– 2013))

Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

- (36) Arbeids- og sosialkomiteen melder å ha valgt Ro- bert Eriksson til leder, Karin Andersen til første nes- tleder og Anette Trettebergstuen til andre nestleder.

- (37) Energi- og miljøkomiteen melder å ha valgt Erling Sande til leder, Siri A. Meling til første nestleder og Eirin Sund til andre nestleder.

- (38) Familie- og kulturkomiteen melder å ha valgt Gunn Karin Gjul til leder, Solveig Horne til første nestleder og Øyvind Håbrekke til andre nestleder.

- (39) Finanskomiteen melder å ha valgt Torgeir Micael- sen til leder, Ketil Solvik-Olsen til første nestleder og Jan Tore Sanner til andre nestleder.

- (40) Helse- og omsorgskomiteen melder å ha valgt Bent Høie til leder, Kjersti Toppe til første nestleder og Thomas Breen til andre nestleder.

- (41) Justiskomiteen melder å ha valgt Per Sandberg til leder, Jan Bøhler til første nestleder og André Oktay Dahl til andre nestleder.

- (42) Kirke-, utdannings- og forskningskomiteen mel- der å ha valgt Marianne Aasen til leder, Dagrun Eriksen til første nestleder og Tord Lien til andre nest- leder.

- (43) Kommunal- og forvaltningskomiteen melder å ha valgt Aksel Hagen til leder, Gjermund Hagesæter til første nestleder og Ingalill Olsen til andre nestleder.

- (44) Kontroll- og konstitusjonskomiteen melder å ha valgt Anders Anundsen til leder, Per Olaf Lundteigen til første nestleder og Martin Kolberg til andre nest- leder.

- (45) Næringskomiteen melder å ha valgt Terje Aasland til leder, Svein Flåtten til første nestleder og Harald T. Nesvik til andre nestleder.

- (46) Transport- og kommunikasjonskomiteen melder å ha valgt Knut Arild Hareide til leder, Anne Marit Bjørnflaten til første nestleder og Bård Hoksrud til andre nestleder.

- (47) Utenriks- og forsvarskomiteen melder å ha valgt Ine M. Eriksen Søreide til leder, Svein Roald Hansen

til første nestleder og Snorre Serigstad Valen til andre nestleder.

17. (48) Den Norske Nobelkomité meddeler at Nobels fredspris for 2012 er tildelt The European Union (EU)

Enst.: Nr. 5–17 vedlegges protokollen.

Presidenten: Forlanger noen ordet før møtet heves?
– Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.23.
