

Møte fredag den 22. mars 2013 kl. 9

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 64):

1. Interpellasjon fra representanten Trine Skei Grande til finansministeren:

«Siden 1992 har avtalepartnerne i klimakonvensjonen forhandlet om en internasjonal avtale som kutter CO₂-utslipp. Samtidig brukes flere hundre milliarder dollar på å holde prisene på olje, gass og kull kunstig lave. I 2010 brukte 37 land 409 mrd. dollar på å subsidiere fossil energi, ifølge IEA. På samme tid ble utvikling og utbygging av fornybar energi støttet med 66 mrd. dollar. G20-landene vedtok i 2008 en erklæring om på mellomlang sikt å fjerne ineffektive subsidier av fossil energi. Norge deltar i dette arbeidet. Global Subsidies Initiative anslår subsidiene til olje- og gassproduksjon i Norge til 25,5 mrd. kr i 2009. I Dokument nr. 15:301 for 2011–2012 identifiserer Finansdepartementet ytterligere fossile subsidier.

Hva vil statsråden gjøre for at det norske statsbudsjettet er i tråd med Norges ambisjoner om å fjerne fossile subsidier?»

2. Interpellasjon fra representanten Olemic Thommessen til finansministeren:

«Behovet for nye løsninger i mediepolitikken er åpenbart. Det viktigste virkemiddelet er i dag momsfritaket for mediene. Slettholm-utvalget reiste spørsmålet om innføring av en plattformnøytral lav momssats for mediene. Mediebedriftenes Landsforening har i ettertid anbefalt dette. Dagens ulike momssatser representerer en kraftig brems på den nødvendige omstillingen som i dag skjer på medieområdet. Slettholm-utvalgets innstilling er i liten grad fulgt opp. Hva momsspørsmålet angår, har statsråden ved noen anledninger henvist til at EU-reglene står i veien for endringer i momssystemet. Det er fra meget kvalifisert hold reist spørsmål om riktigheten av om EU-reglene virkelig setter bom for slike endringer, eventuelt hva som skal til for å få slike godkjent.

Avskriver statsråden moms som del av fremtidens virkemiddelapparat, og hvordan tenker statsråden eventuelt å kompensere for de skjevhetene som dermed kommer?»

3. Interpellasjon fra representanten Tone Merete Sønsterud til samferdselsministeren:

«Internasjonal handel og pendling over nasjonale grenser vokser, og behovet for internordiske prosjekter vokser i takt med dette. Nordisk råd har lenge diskutert utfordringer og utvikling av nordisk transportinfrastruktur, spesielt når det gjelder utvinning av naturressurser i nord og behovet for effektive transportforbindelser for persontrafikken innenfor de folkerikeste deler av Norden. Transportrelevant forskning for Nordens transportutfordringer har også stått på dagsordenen. Det ville være en fordel å samle felles nordiske synspunkter i en strategi som tar utgangs-

punkt i Helsingforsavtalen. På Nordisk råds sesjon i Helsingfors i november 2012 ble det fattet flere vesentlige vedtak innenfor transportområdet.

Hva vil statsråden gjøre for å følge opp vedtakene?»

4. Referat

Presidenten: Representantene Freddy *de Ruiten* og Morten *Høglund*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger en permisjonssøknad fra representanten Truls *Wickholm* om foreldrepermisjon i tiden fra om med 1. april til og med 21. juni.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten Lotte Grepp *Knutsen* innkalles for å møte i permisjonstiden, fra 2. april til og med 21. juni.

Presidenten: Representanten Bent Høie vil framsette et representantforslag.

Bent Høie (H) [09:00:42]: På vegne av representanten Jan Tore Sanner og meg selv vil jeg sette fram et forslag om bedre helsebygg.

Presidenten: Representanten Dagrur Eriksen vil framsette fire representantforslag.

Dagrur Eriksen (KrF) [09:01:06]: På vegne av representantene Knut Arild Hareide, Kjell Ingolf Ropstad og undertegnede vil jeg fremme et representantforslag om å løfte lærerens stilling i grunn- og videregående skole.

På vegne av representantene Line Henriette Hjemdal, Kjell Arvid Svendsen, Geir Jørgen Bekkevold og undertegnede vil jeg fremme et representantforslag om faget religion, livssyn og etikk.

På vegne av representantene Steinar Reiten, Line Henriette Hjemdal og undertegnede vil jeg fremme et forslag om tiltak for å styrke den maritime utdanningen.

På vegne av representantene Steinar Reiten, Øyvind Håbrekke og undertegnede vil jeg også fremme et forslag om styrking av ingeniør- og sivilingeniørstudiene.

Presidenten: Representanten Tord Lien vil framsette et representantforslag.

Tord Lien (FrP) [09:02:06]: På vegne av representantene Svein Harberg, Dagrur Eriksen, Trine Skei Grande og meg selv har jeg den ære å sette fram et forslag om studiekvaliteten i høyere utdanning.

Presidenten: Representanten Jan-Henrik Fredriksen vil framsette et representantforslag.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [09:02:34]: Jeg har den glede å presentere et representantforslag fra representantene Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik, Bård Hoksrud og meg selv om en kon-

sekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane.

Presidenten: Representanten Hans Olav Syversen vil framsette to representantforslag.

Hans Olav Syversen (KrF) [09:03:13]: Først vil jeg fremme et representantforslag fra representantene Line Henriette Hjemdal, Kjell Arvid Svendsen, Kjell Ingolf Ropstad og undertegnede om å styrke etikkarbeidet i Statens pensjonsfond utland.

Så vil jeg fremme et representantforslag fra representantene Knut Arild Hareide, Geir Jørgen Bekkevold og undertegnede om å utvide kommunenes adgang til å ta sosiale hensyn i utformingen av eiendomsskatten.

Presidenten: Representanten Svein Flåtten vil framsette et representantforslag.

Svein Flåtten (H) [09:04:01]: På vegne av representantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Torgeir Dahl, Frank Bakke-Jensen og meg selv vil jeg framsette et forslag om bedre betingelser for samdrifter i landbruket.

Presidenten: Representanten Laila Dāvøy vil framsette et representantforslag.

Laila Dāvøy (KrF) [09:04:31]: På vegne av representantene Dagrun Eriksen, Line Henriette Hjemdal, Kjell Arvid Svendsen og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om videregående skoletilbud til pasienter i helseinstitusjon.

Presidenten: Representanten Trine Skei Grande vil framsette seks representantforslag.

Trine Skei Grande (V) [09:05:06]: På vegne av representanten Borghild Tenden og meg sjøl vil jeg fremme følgende representantforslag:

Forslag om et moderne, trygt og fleksibelt arbeidsliv – forslag om endringer i arbeidsmiljøloven, deretter forslag om å stadfeste en klar frist for overgang til fem-årig mastergradsbasert grunnskolelærerutdanning, så forslag om tiltak for å fremme reell kjønnslikestilling i Norge, forslag om å etablere en ny nasjonal institusjon for menneskerettigheter, så forslag om fellesnordisk landinfo og til slutt forslag om norsk naturmangfold.

Presidenten: Representanten Kjell Ingolf Ropstad vil framsette tre representantforslag.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [09:05:52]: For at Stortinget skal ha nok å gjøre, har jeg i hvert fall to her, så hvis noen kan hjelpe med det tredje, blir jeg glad for det.

Jeg har på vegne av representantene Steinar Reiten, Geir Jørgen Bekkevold og undertegnede gleden av å fremme et forslag om tiltak for å styrke norsk industri.

På vegne av representantene Hans Olav Syversen, Steinar Reiten, Knut Arild Hareide og undertegnede vil jeg

fremme et forslag om fritak for formuesskatt på arbeiden-de kapital.

På vegne av representantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Dagrun Eriksen og undertegnede – det skal egentlig ikke fremmes nå, så jeg lar det ligge. (Muntherhet i salen.)

Presidenten: Vi fremmet altså forslag om at det skulle fremmes forslag, men det tredje ble ikke framsatt.

Vi går videre til representanten Steinar Reiten, som vil framsette to representantforslag.

Steinar Reiten (KrF) [09:07:00]: På vegne av representantene Hans Olav Syversen, Øyvind Håbrekke, Dagrun Eriksen og meg selv vil jeg fremme et forslag om avvikling av arveavgift ved generasjonsskifte i familieeide bedrifter.

På vegne av representantene Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke, Line Henriette Hjemdal og undertegnede vil jeg fremme et forslag om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø.

Presidenten: Peter N. Myhre ønsker å framsette et representantforslag.

Peter N. Myhre (FrP) [09:07:44]: Jeg har bare ett representantforslag, og det er fra representantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og meg selv om finansiering av overskridelsene på Oslo-pakke 3.

Presidenten: Samtlige representantforslag vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [09:08:14]

Interpellasjon fra representanten Trine Skei Grande til finansministeren:

«Siden 1992 har avtalepartnerne i klimakonvensjonen forhandlet om en internasjonal avtale som kutter CO₂-utslipp. Samtidig brukes flere hundre milliarder dollar på å holde prisene på olje, gass og kull kunstig lave. I 2010 brukte 37 land 409 mrd. dollar på å subsidiere fossil energi, ifølge IEA. På samme tid ble utvikling og utbygging av fornybar energi støttet med 66 mrd. dollar. G20-landene vedtok i 2008 en erklæring om på mellomlang sikt å fjerne ineffektive subsidier av fossil energi. Norge deltar i dette arbeidet. Global Subsidies Initiative anslår subsidiene til olje- og gassproduksjon i Norge til 25,5 mrd. kr i 2009. I Dokument nr. 15:301 for 2011–2012 identifiserer Finansdepartementet ytterligere fossile subsidier.

Hva vil statsråden gjøre for at det norske statsbudsjettet er i tråd med Norges ambisjoner om å fjerne fossile subsidier?»

Trine Skei Grande (V) [09:09:37]: Jeg har først lyst til å begynne med noen klimamyter. Det første er at det er så

dyrt å berge klimaet. Ikke alle klimatiltakene er dyre. Det å fjerne subsidier er både lønnsomt og effektivt. Rapporter fra både FNs miljøprogram og OECD konkluderer med at det å fjerne subsidier vil gi høyere økonomisk vekst, fordi ressursene vil bli brukt bedre.

Den andre myten er at klimaproblemene bare er forårsaket av rike land. Historisk sett har det vært riktig, men de fattige landenes ansvar vokser. Faktisk er det land utenfor OECD som i størst grad bruker statsbudsjettet til å sponse global oppvarming. Sjøl om Obama fjernet subsidier også på hjemmebane, gjelder subsidietoppen nå land som Iran, Russland, Kina, Saudi-Arabia, India, Venezuela og Indonesia.

Den tredje myten er at den politiske venstresida alltid har vært best på miljø. Når det gjelder fjerning av subsidier, er det en dame som faktisk ligger langt til høyre for meg, som var veldig effektiv på det området, nemlig Margaret Thatcher. Som britisk statsminister tok hun på midten av 1980-tallet opp kampen mot statsstøtte til ulønnsom kulldrift og mot streikende gruvearbeidere. Hun fjernet ikke kullsubsidiene helt, men hun bidro til at britene la om mer til naturgass. Nå ligger Storbritannia an til å overoppfylle Kyoto-avtalen. Thatchers markedsliberalisme og fagforeningsknusing viste seg faktisk å være en veldig effektiv klimapolitikk.

Klimaendringer har sponsorer. Global oppvarming er sponset av skattebetalere, gjennom fossile subsidier. I 2010 brukte 37 land 408 mrd. dollar på å subsidiere fossil energi, ifølge IEA. På samme tid ble utvikling og utbygging av fornybar energi støttet med 66 mrd. dollar. G20-gruppen vedtok i 2008 en erklæring om på mellomlang sikt å fjerne ineffektive subsidier av fossil energi. Norge har deltatt i det arbeidet. Det internasjonale energibyrået slo fast i en rapport i 2011 at subsidier til fossil energi er til hinder for utvikling av fornybar energi, og for at vi skal klare å løse klimautfordringene. Rapporten slår fast at det er behov for en revolusjon når det gjelder fornybar energi. Rapporten sier at en ren energi gjør store framskritt globalt og kan føre til en vekst på 30–40 pst. årlig. Samtidig forbi-går fossil energi de rene alternative kildene. IEA slår fast at verden nå trenger en revolusjon innenfor ren energi for å nå klimamålsettingene og for å unngå de alvorlige konsekvensene av klimaendringene, med behov for å doble all fornybar energi innen 2020.

Hva er da disse fossile subsidiene? Den største andelen av subsidier tilbys forbrukere. Oljeproduserende land som Iran, Qatar, Kirgisistan og Venezuela subsidierer forbruket av bensin til en pris som gjør at bensinprisen ligger godt under prisen på ferskvann. Forbrukersubsidier i utviklingsland er forkledd som fattigdomsbekjempende virkemidler. Men flere av disse subsidiene går i overveiende grad til middelklassens økte bruk av fossilt brensel.

Et eksempel på det er at 40 pst. av dieselsubsidiene i Egypt går til landets aller rikeste. Mindre enn en tiendedel av disse subsidiene går til de 20 pst. fattigste i landet. De når aldri de fattige. Land som har hatt ustabile politiske forhold, har ved flere tilfeller blitt fanget i fella hvor regjeringa har brukt deler av nasjonale BNP-subsidier for å forbli ved makten, eller ledere har vanskjøttet sin oljefor-

mue og samlet den i store personlige formuer. De fleste fattige land med betydelige mineral- og oljeforekomster har de rammene og den ressursforbannelsen – f.eks. land som Nigeria, som ble tvunget til å stoppe sine subsidier fra en dag til en annen for å unngå nasjonal konkurs. Indonesia er et annet eksempel. Her blir 60 pst. av drivstoffet subsidiert. Antall motorsykler ligger an til å vokse fra 42 millioner i 2007 til 60 millioner – det er én pr. husstand – i 2010. Subsidier til fossil energi og elektrisitet tar 12 pst. av statsbudsjettet i landet. Regjeringa ønsker å kutte det til 7 pst. i 2014 for å redusere budsjettunderskuddet. Problemet er at forslaget om dyrere drivstoff er minst like «populært» i verdens fattigste land som det er i Norge.

På klimakonferansen i København lovet de rike landene at de fattige landene skulle få 100 mrd. dollar i klimatiltak hvert år fram til 2020. Skal de internasjonale klimaforhandlingene komme noen vei, må pengene legges på bordet. Et tankekors – for å si det forsiktig – er at fattige land allerede bruker fem ganger så mye på å skape klimaproblemer som det kreves av rike land for å få dem med på å løse dem. De industrialiserte landene i nord gir massive subsidier til produksjon av olje og gass. Begge måtene å subsidiere på forvrenger de reelle kostnadene ved fossil energi, for også rike land må rydde opp i sine subsidier. De fattige land gis subsidier til forbrukere, mens vi subsidierer produsentene og produksjonen, f.eks. gjennom gunstige skatteordninger for å fremme investeringer. Det anslås at rike land subsidierer med over 100 mrd. dollar i året – altså mer enn vi har lovet de fattige landene i klimastøtte fram til 2020.

Til tross for denne særbehandlingen av fossil energi og fornybar energi er fornybar energi på vei til å bli jevnbyrdig i pris og har faktisk blitt billigere enn fossil energi i land som f.eks. India, USA og Kina – og det er interessant nok. Også i den avsidesliggende delen av Vest-Afrika har det vært svært stor avhengighet av diesel og parafin. Tenk på hva som ville skjedd hvis de fossile subsidiene hadde blitt avvirket. Jeg skal gi et eksempel på størrelsesordenen. Hvis alle subsidier rettet mot forbruk av fossil energi hadde blitt fjernet, ville de globale CO₂-utslippene falle med 6,9 pst., ifølge IEA. Det tilsvarer de samlede utslippene fra Frankrike, Tyskland, Spania, Italia og Storbritannia. Men det er noen lyspunkter, det er imidlertid noen lovende tegn når det gjelder å fase ut disse subsidiene. I Obamas budsjettforslag for 2013 kom det løfte om kutt i subsidiene på fossilt brensel innen ti år, og det er foreslått å kutte om lag 4 mrd. dollar i 2013 i skattesubsidier til produksjon av olje, gass og kull.

I Norge påstår Global Subsidies Initiative at vi sponset vår olje- og gassproduksjon med 25,5 mrd. kr i 2009. Det er klart at vi stadig står overfor en oversikt over oljesubsidier også i flere oljeproduserende land, og at det er bra at vi har åpenhet rundt det. Norsk oljeindustri støvsuger Norge for ingeniører av alle slag, og vi ser en stor utfordring når det gjelder den todelte økonomien, som vi ofte diskuterer i denne salen.

Vi kan gjøre et tankeeksperiment. Hva om staten gikk inn i REC og garanterte for 78 pst. av utviklingskostnadene? Det er realiteten for norsk petroleumsindustri, der

staten betaler 78 pst. av leteknadene til små selskap i underskudd for å sikre flere leteaktører på norsk sokkel. Dermed får vi hvert år startet på ny frisk og kan glemme fjorårets kostnader. Den norske petroleumsindustrien er vurdert av Verdens handelsorganisasjon med en definisjon som å være sterkt subsidiert. I rapporten er det avdekket ni subsidieordninger, der fire er skattemessige og mange andre er veldig store. I tillegg ser vi at det er en rekke andre fossile støtteordninger innenfor vårt system, både når det gjelder CO₂-fritak, NO_x- og grunnavgiftene og taxfree-ordningene våre, som er en firemilliarders subsidiering av drift av fly og ferje. Bruk av koks og kull i energi- og prosessformål får en støtte på om lag 900 mill. kr i vårt system. Vi har tildeling av gratis kvoter i kvotesystemet, og flere departementer har støtteordninger som f.eks. frakttilskudd for kjøtt, egg, korn, kraftfôrvarer og kompensasjon for forskjellige drivstoffformer – eller vi har pendlerfradraget, for å nevne det til sist.

Det alle disse subsidiene har til felles, er at de i og for seg har formål som er vel og bra. Venstre støtter flere av dem. Problemet er at de individuelle formålene trumfer det faktum at disse subsidiene øker klimagassutslippene. Så derfor, siden Stoltenberg på pressekonferansen sin før jul snakket varmt om å få fjernet fossile subsidier: I de internasjonale klimaforhandlingene sitter land som må bli enige om avtaler. Det betyr at CO₂-utslippene ikke lenger skal være gratis, men de må ha en pris. Så hva vil statsråden gjøre for at det norske statsbudsjettet kommer mer i tråd med norske ambisjoner om å fjerne fossile subsidier?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [09:20:13]: Det er fint at representanten Skei Grande tar opp dette spørsmålet. Det er et viktig spørsmål, og det er en sak som vil bety mye for hvordan framtiden skal se ut, og om en på global basis klarer å komme fram til en internasjonal bred klimaavtale kombinert med at man også kommer fram til gode muligheter for å finansiere gjennomføring av aktive klimatiltak.

Derfor deler jeg den bekymringen som representanten Trine Skei Grande har for omfanget av subsidier til fossil energi internasjonalt. Subsidier til fossil energi har, som representanten sa, store økonomiske følger. Subsidiene gir gale prissignaler til produsenter og forbrukere av fossil energi, belaster offentlige budsjetter og har gjerne – som representanten også påpekte – uheldige fordelingsvirkninger. Subsidier til fossile brensler er i virkeligheten det samme som en negativ pris på karbon og bidrar til økte klimagassutslipp.

Representanten Skei Grande viser bl.a. til beregninger som er gjennomført av Det internasjonale energibyrået, IEA. Disse tyder på at en del land har svært høye subsidier på fossil energi, og at subsidiene har økt de siste årene på grunn av stigende energipriser. Mange olje- og gassproduserende land kommer høyt på denne listen.

Samtidig uttrykker IEA også at omfanget av energisubsidier ville vært enda høyere uten reforminnsatsen i flere land. I 2009 forpliktet G20-landene seg til å fase ut skadelige subsidier på fossil energi på mellomlang sikt. Flere land har etter 2009 sluttet seg til dette målet. Også Norge støtter dette arbeidet. Det er ikke opplagt hvordan subsidi-

er til fossil energi skal beregnes. Det finnes ulike tilnærminger til hva som anses å være støtte. For eksempel brukes IEA og OECD forskjellige metoder i sine beregninger.

IEA beregner subsidiene som prisforskjellen mellom fossil energi omsatt på hjemmemarkedet og verdensmarkedsprisen. Et slikt prisgap kan betraktes som en negativ avgift på fossil energi, dvs. det motsatte av våre avgifter på fossile brensler og priser på utslippskvoter.

I Norge har vi ingen subsidier som direkte fører til lavere priser på fossile brensler. Tvert imot er prisene vesentlig høyere enn verdensmarkedsprisen. Det skyldes at vi har CO₂ avgifter på utslipp, veibruksavgifter på drivstoff og et kvotesystem for klimagasser.

Norge var ett av de første landene i verden som innførte en CO₂-avgift, i 1991. CO₂-avgiften har bidratt til lavere utslipp fra virksomheten på sokkelen og til at bruken av fyringsolje til oppvarming har blitt betydelig redusert. Avgiftsgunnlaget har blitt utvidet i flere runder. I 2010 ble det innført en CO₂-avgift på bruk av gass, og senest i år ble CO₂-avgiften utvidet til å omfatte fiske og fangst i nære farvann. I tillegg er Norge med i det europeiske systemet for handel med klimagasskvoter. Fra 2013 er kvotehandelssystemet utvidet til å omfatte bl.a. utslipp fra aluminiums- og ferrolegeringsindustrien. Dermed er over 80 pst. av de norske klimautslippene omfattet av avgifter eller klimagasskvoter.

OECD har nylig lagt fram en rapport som gir en oversikt over subsidier til produksjon og forbruk av fossil energi i OECD-landene. I beregningene har OECD tatt med økonomiske fordeler som følge av unntak eller lettelser i avgifter til enkelte bruksområder for fossil energi. Denne metoden gir noen ikke helt opplagte resultater. For eksempel vil et land som Norge, med høye generelle avgifter på fossil energi, men med reduserte satser for noen få brukere eller produkter, komme ut med høyere støtte enn et land med et generelt lavt avgiftsnivå. Dette gjelder selv om de lave satsene i Norge ligger over det generelle avgiftsnivået i andre land. Som OECD gjør oppmerksom på, kan man derfor ikke sammenligne subsidier mellom land med denne metoden.

Den samme innvendingen mot sammenligninger gjelder også listen jeg presenterte i mitt skriftlige svar til representanten Borghild Tenden om direkte og indirekte støtte til fossil energi. Mange av anslagene for indirekte støtte skyldes fritak eller lettelser fra klima- og miljøavgifter. I svaret understreket jeg derfor at det er vesentlig forskjell mellom skatteutgifter som er inkludert i oversikten, og hva som i alminnelighet forstås som subsidier til fossil energi.

Som representanten Skei Grande viser til i sin interpellasjon, offentliggjorde Global Subsidies Initiative i samarbeid med Econ Pöyry for et år siden en rapport om subsidier til olje- og gassproduksjon i Norge. Ifølge rapporten er de største subsidielementene knyttet til leteknadsordningen og raske avskrivninger i oljeskatten.

Utvinning av olje og gass gir en høyere fortjeneste enn det som er vanlig i andre næringer, en såkalt grunnrente. Det er bred politisk enighet i Norge om at denne grunnrenten tilhører fellesskapet. For å sikre fellesskapet en stor del av grunnrenten har vi derfor en særskatt for utvinning av

olje på 50 pst. Det betyr at den samlede marginalskatten for overskudd på sokkelvirksomheten er på hele 78 pst., mens den normale selskapskatten er 28 pst.

Etter mitt syn er det ikke riktig at letetekostnadsordninger er statsstøttet. Leterefusjonen fører til at selskap som ennå ikke går med overskudd, kan nyttiggjøre seg skattefradraget for letetekostnader på samme tidspunkt som selskaper som går med overskudd. Leterefusjonen reduserer ikke den samlede skattebelastningen for oljeselskapene over tid og er derfor ikke en subsidie. Leterefusjonsordningen bidrar slik til å likestille nye og etablerte selskaper på norsk sokkel og dermed til å fremme konkurransen mellom selskaper om å lete og utvinne olje på norsk sokkel.

Rapporten peker også på fordelene ved raske avskrivninger. Det er riktig at raske avskrivninger isolert sett er en fordel for selskapene. GIS og Econ Pöyry beregner imidlertid også skattefordeler for såkalte SDØE-investeringer. SDØEs virksomhet er ikke skattepliktig, men er reelt sett en del av skattesystemet på sokkelen. Rapporten fra GIS og Econ Pöyry overvurderer derfor, etter mitt syn, skattefordelen av raske avskrivninger.

Representanten Skei Grande spør hva vi vil gjøre for at det norske statsbudsjettet skal samsvare med Norges ambisjoner om å fjerne subsidier på fossil energi.

Selv om det norske oljeskattesystemet ikke er helt perfekt, vil jeg hevde at vi har lyktes godt med å trekke inn en stor del av grunnrenten på sokkelen, uten å hindre at lønnsomme prosjekter blir gjennomført. Det er bred enighet i Stortinget om både måten vi driver oljepolitikken på, og måten oljeskattesystemet er utformet på. En viktig del av Stortingets aktivitet går også med til å fordele de store inntektene som staten får fra oljevirkosheten. Jeg vil også peke på den høye CO₂-avgiften vi har på utslipp fra petroleumsvirksomheten på toppen av kvoteplikten.

Norske forbrukere står dessuten overfor høye priser på fossile brenslere som følge av CO₂-avgifter, vegbruksavgifter på drivstoff og kvotesystemet for klimagasser. En ser også spennvidden i diskusjonene i salen her. Jeg har hatt gleden av å delta i debatter om Dokument 8-forslag som har dreiet seg om det stikk motsatte, altså prisen på drivstoff, prisen på bensin, sammenlignet med andre land. Det er et faktum at Norge har høye priser på f.eks. drivstoff til bil. En viktig grunn til det er bl.a. CO₂-avgiften og vegbruksavgiften.

Samlet sett mener jeg derfor at statsbudsjettet er i tråd med våre ambisjoner om å fjerne subsidier på fossil energi. Det vil også være et viktig hensyn som regjeringen skal ha med seg når vi nå utformer statsbudsjettet for 2014.

Trine Skei Grande (V) [09:29:55]: Jeg takker statsråden for svaret, sjøl om det var en litt annen tone enn den tonen jeg hørte hos statsministeren da han skulle ha den store gjennomgangen. Jeg er helt enig med finansministeren i at det er bra at vi i Norge ikke har subsidier på forbruk, og jeg brukte ganske gode argumenter for å vise at det er lite målrettet. Jeg syns ikke vi skal sammenligne oss med de regimene som bruker den type subsidier. Det er lite målrettet av både klimamessige, sosiale og andre årsaker, og det løfter også fram problemstillinga

at norsk olje skal redde verden fra fattigdom – og det er feil.

Statsråden bruker veldig mye tid på å si at dette er vanskelig å beregne, og at det er utrolig mange ulike måter å vurdere dette på. Ja, det er det selvfølgelig. Poenget vårt er at vi har en statsminister som har sagt at vi skal fjerne subsidiene, og da må vi gå inn i de subsidiene som vi faktisk har. Den støtten vi gir, og den subsidieringen vi har av selskapene i sektoren, går det ikke an å komme bort fra. Spesielt letefunksjonen er så sterkt subsidiert at det tror jeg ikke statsråden kan komme bort fra. Hele 20 mrd. kr i tapte skatteinntekter er knyttet til de raske avskrivningsratene vi har på sokkelen. Petroleumssektorens investeringer blir skrevet av i løpet av seks år – det er ikke normal levetid.

Jeg syns egentlig ikke statsråden svarte på hva det er regjeringa har lyst til å gjøre for å fjerne disse subsidiene, som statsministeren syntes det var viktig å bruke sin halvårspresseseminar på å si at han skulle fjerne. Er det bare at man skal lære seg metoder for å regne dette på riktig vis, sånn at vi skal slippe å gjøre noe, eller er det faktisk et reelt ønske om å fjerne de subsidiene vi har i Norge i dag? Vi har mange subsidier, og noen av dem har store konsekvenser for klimaet.

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

Statsråd Sigbjørn Johnsen [09:32:38]: Det er vel riktig å si at det helt ideelle systemet for både skatt og mangel på subsidier neppe er mulig å oppnå, fordi det alltid vil være slik, både når det gjelder skatt og ulike ordninger på utgiftssiden i statsbudsjettet, at man må ta ulike politiske hensyn. Men jeg vil understreke det jeg sa i svaret mitt, at den ambisjonen vi har om å bruke statsbudsjettet aktivt for å fjerne subsidier på fossil energi, er en viktig retningslinje for den måten vi jobber med statsbudsjettet på. La meg derfor bruke noen ord på å forklare investeringsfradragene i oljeskatten.

I 2000 la et utvalg fram en vurdering av oljeskatten. Utvalget pekte på innstramminger i rentefradraget, likestilling av nye aktører utenfor skatteposisjon og innstramming i investeringsfradragene. Når det gjaldt utvalgets anbefalinger om innstramminger i rentefradraget og likestilling av nye aktører, ble det ført opp endringer i oljeskatten med virkning fra inntektsåret 2002. Det ble også omtalt i samme proposisjon som la fram lovforslagene, at oljeskattesystemet ikke var nøytralt siden de investeringsbaserte fradragene var høyere. Det ble likevel ikke fremmet forslag til innstramminger fordi man da prioriterte endringer i rentefradraget og å stimulere til et mangfold av selskaper på norsk sokkel. Investeringsfradraget består av både avskrivninger, rentefradrag og friinntekt. Avskrivninger og renter kommer til fradrag i det ordinære skattegrunnlaget og særskattegrunnlaget. Friinntekten inngår bare ved beregningen av særskatt. Dette prinsippet ligger også til grunn både for den såkalte aksjonærmodellen for beskatningen av aksjeinntekt for personlige aksjonærer og for grunnrenteskatten for vannkraftverk. Det benyttes også noe som heter risikofri rente, når verdien av skattefradragene beregnes.

I oljeskatten er verdien av investeringsfradragene høye, og det kan gi incentiv til høy kapitalbruk i prosjekter og større vilje til å ta investeringsrisiko. Men de fleste utbyggingsprosjektene på sokkelen er svært lønnsomme, og jeg kjenner ikke til eksempler på at selskapene har fremmet utbyggingsplaner som er samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Prosjekter som er svært lønnsomme, vil betale høyere skatt enn prosjekter som skattlegges etter vanlig landskatt.

Oljeresursene er fellesskapets eiendom. Verdien skal komme hele fellesskapet til gode. Utvinning av ressurser baserer seg på at kompetente og gode oljeselskaper skal ta beslutninger som er til det beste for samfunnet. Da er vi avhengige både av gode rammevilkår for næringen og av et velfungerende skattesystem.

Marianne Marthinsen (A) [09:36:01]: Jeg vil også gjerne starte med å si takk til interpellanten for å ta opp et viktig tema, for det gjør interpellanten. Dette er et stort og voksende tema i de globale klimaforhandlingene. Det er et tema som kommer stadig høyere på dagsordenen, og det er bra. Den gangen jeg startet med å følge disse globale klimaforhandlingene for noen år tilbake, var dette knapt et tema. Nå er det noe som de fleste land diskuterer.

Det er blitt gjort et veldig viktig arbeid med finansiering av klimatilpassingstiltak og klimagassreduserende tiltak, hvor Norge har hatt en helt ledende rolle, en rolle som jeg mener fortjener mye ros. Men det er også et helt åpenbart paradoks at det globalt foregår en storstilt subsidiering i et helt annet omfang enn det vi makter å mobilisere til klimatiltak. Det er for lite som er gjort. Samtidig har jeg respekt for at det å fjerne subsidier som i mange land oppfattes som viktige fattigdomstiltak, er vanskelig, at det er noe som tar tid. Derfor er G20-initiativet viktig, og det er en selvfølge at Norge deltar i det arbeidet.

Jeg synes likevel at inngangen til denne interpellasjonen er litt underlig i og med at prisen på fossil energi i Norge ligger mye høyere enn det den gjør på verdensmarkedet. Vi har en lang historie i internasjonal sammenheng med å prise CO₂. Vi var først ute med en høy CO₂-avgift på sokkelen, og det er altså ingen subsidier som reduserer prisen på fossil energi i Norge. Jeg skal ikke gå inn i de ulike måtene å beregne subsidier på – finansministeren redegjorde for det – men jeg synes det er noe rart å gjøre det uten å ta med prising av CO₂, eller å regne på det med et utgangspunkt i unntak eller lettelser fra avgifter.

Men grunnen til at jeg tar ordet, er at det er flere ting som er politisk interessante i Venstres tilnærming. Det har over lang tid vært bred enighet om grunnrentebeskatningen på sokkelen. Det har vært bred enighet om den svært høye marginals-katten som vi har på sokkelen, på overskuddet av den aktiviteten som skjer der. Det er jo resultatet av en politisk holdning, en politisk holdning til at de ressursene som man pumper opp fra norsk sokkel, er ressurser som tilhører folket – overskuddet skal i stort tilfalle oss. Dette speiles bl.a. av letestkostnadsordningen, som også er en ordning som har hatt bred støtte, bl.a. fordi den bidrar til å fremme mangfold på sokkelen. Jeg tror personlig – og det er jeg helt sikker på at Venstre er enig i – at det er en god ting at det ikke bare er Statoil som opererer på norsk

sokkel. Det er vanskelig å argumentere for at dette er en subsidie, så lenge den ikke fører til at oljeselskapene over tid betaler mindre skatt, og det gjør den altså ikke.

Det er alltid mulig – og alltid viktig – å diskutere innretninger, justeringer og forbedringer, men grunnprinsippet om høy marginals-katt kombinert med leterefusjonsordningen utgjør på mange måter kjernen i petroleumsskattesystemet. Hvis det er sånn at interpellanten mener at denne måten å innrette petroleumsskattesystemet på er subsidiering, vil jeg gjerne utfordre henne på hvordan hun mener at petroleumsskattesystemet bør se ut. Mener Venstre at leterefusjonsordningen skal bort? Skal vi i så fall beholde den høye marginals-katten vi har, eller skal vi ikke det? Det ville være veldig verdifullt for debatten og veldig oppklarende på mange måter å høre både Venstre og de andre borgerlige partiene som Venstre vil i regjering med, si noe om dette. For det er enkelt å peke på utfordringer, men det er uklart hva som er svaret. Er det sånn at vi kan forvente en kraftig omlegging av de grunnleggende prinsippene for petroleumsskatt dersom det skulle bli et regjeringsskifte? I så fall er det et såpass stort og viktig tema at jeg mener at det ville være verdifullt å få det avklart.

Nikolai Astrup (H) [09:40:49]: La meg først få lov til å takke representanten Skei Grande for å rette oppmerksomheten mot et viktig tema. Verden trenger mer energi, og vi trenger å bruke den energien vi har, på en mer effektiv måte. I 1950 var vi 2,5 milliarder mennesker på jorden, nå er vi 7 milliarder mennesker. Stadig flere mennesker skal dele på stadig knappere ressurser. Skal vi lykkes i både å bekjempe fattigdom og løse klimautfordringen, er vi nødt til å produsere renere energi til en rimeligere kostnad, med mindre miljøbelastning.

I dag dekkes mye av energibehovet av kull, gass og olje. I snitt bygges det to nye kullkraftverk i India og Kina hver uke. 80 pst. av verdens utslipp av klimagasser kommer fra forbrenning av olje, gass og kull.

Hvis vi skal løse denne utfordringen, er vi nødt til å adressere hovedproblemet, nemlig at det er for billig å forurense og for dyrt å være miljøvennlig. Subsidier til fossil energi forsterker denne markedssvikten dramatisk på global basis.

Ideelt sett løser vi dette gjennom en internasjonal pris-mekanisme som en global avgift på klimagasser, eller et internasjonalt kvotesystem og en gradvis utfasing av fossile subsidier. De internasjonale klimaforhandlingene gir dessverre liten grunn til optimisme på kort sikt. Samtidig ser vi at flere stater nå følger i EUs fotspor og etablerer kvotemarkeder, som f.eks. California og Mexico. Kina skal etablere forsøk med kvotemarkeder i fem regioner, og har også vedtatt å innføre en ny CO₂-avgift. Som interpellanten har vært inne på, mange land har sluttet seg til målet om å fase ut fossile subsidier.

I Norge er halvparten av utslippene underlagt EUs kvotesystem. Rett nok tildeles mange kvoter vederlagsfritt, men Norge må ha samme vilkår som andre europeiske land. I tillegg har vi hatt CO₂-avgift på norsk sokkel siden begynnelsen av 1990-tallet. Vi har også høy CO₂-avgift på

bensin, diesel og mineralolje og store avgiftsfordeler for miljøvennlige kjøretøy.

Norge er dermed et av landene i verden som har kommet lengst i å rette opp markedssvikten gjennom å holde forurenser-betaler-prinsippet i hevd. Det er positivt, og avgiftsomleggingen i favør av miljøvennlige biler må fortsette. Offentlig sektor har også et særlig ansvar for å gå foran, sette miljøstandarder ved offentlige innkjøp og fase ut fossil energibruk til oppvarming og transport. Her ser vi at mange kommuner leder an, men staten gjør svært lite. Høyre savner også en støtteordning for utfasing av fyring med fossil olje, som Stortinget har vedtatt skal innføres fra 2013, men som regjeringen fremdeles ikke har innført.

Trass i at Norge kan bli bedre, er vi kommet lenger enn de fleste i å sette en pris på utslipp. I mange utviklingsland er situasjonen en helt annen. Bensin, diesel, fyringsolje og gass er kraftig subsidiert direkte til forbruker. Samtidig er rene, fornybare energikilder svært dyre. Denne ubalansen gjør det krevende å endre energibalansen i miljøvennlig retning.

Vi må anerkjenne hvorfor det er slik. Dyp fattigdom gjør det krevende å få til endringer uten at det rammer dem som står nederst på rangstigen. Selv om subsidiene i absolutte tall, som interpellanten var inne på, favoriserer de rikeste mest, betyr de mest, relativt sett, for de fattige. Norges engasjement for å bygge ut mer fornybar energi i utviklingsland, f.eks. gjennom SN Power, er svært viktig for å fremskaffe mer fornybar energi på kommersielle vilkår.

Industrialiseringen av solcelleproduksjon de siste tre årene har gjort at solkraft nå er konkurransedyktig uten subsidier mange steder i verden, og når vi etter hvert lykkes med å utnytte effektiviteten i solcellene bedre enn dagens 17 pst., vil solkraftens konkurransevne styrkes betydelig. Fremveksten av konkurransedyktige miljøvennlige energikilder vil gjøre det mulig gradvis å fase ut subsidier til fossile energikilder uten å ramme utviklingslandene urettmessig hardt.

Som interpellanten er inne på, har også Norge et mål om å fase ut fossile subsidier. Jeg tror vi må erkjenne at det er lettere sagt enn gjort, ikke minst fordi det meste av det man kan kalle subsidier til fossil energi i Norge, er indirekte subsidier, og mange av dem finner sitt motstykke i en høy CO₂-avgift eller kvoteplikt.

Representanten Marthinsen lurte på hva de andre borgerlige partiene mente om petroleumsskattesystemet. Jeg tror vi kan si at det er bred enighet om det i denne sal. Men bevisbyrden ligger da heller ikke på opposisjonen, for det er statsministeren som har vært ute og sagt at Norge skal fase ut fossile subsidier. Finansministeren har i grunnen ikke svart på hva det egentlig betyr, og det kunne vært interessant om finansministeren kunne svare på hva man helt konkret har tenkt å gjøre for å fase ut det man anser å være reelt sett subsidier til fossil energi. Da tar jeg ikke med petroleumsskattesystemet i den kategorien.

Det er ikke noen tvil om at Norge har et stort potensial for grønn skatteveksling, men den store utfordringen med fossil subsidiering er global først og fremst. Vi skal støtte opp om og bidra til at utviklingsland kan fase ut

fossile subsidier bl.a. gjennom å fremskaffe mer fornybar energi.

Geir-Ketil Hansen (SV) [09:46:12]: Jeg vil også understreke at det er et viktig tema som interpellanten tar opp, og som det er viktig å ha kontinuerlig fokus på, subsidiering av fossilt brensel internasjonalt, men også fokus på oss selv: Hva er virkningen av vår egen samlede skatte- og avgiftspolitik og av statsbudsjettet som sådant?

Interpellanten spør: Hva vil statsråden gjøre for at det norske statsbudsjettet er i tråd med Norges ambisjoner om å fjerne fossile subsidier? Så vises det til Finansdepartementets liste. Der vil jeg se på en annen problemstilling som også er relevant for debatten, og som det er viktig å ha høyde for konsekvensene av. Det er at den listen viser vel at den største delen av bevilgningene over statsbudsjettet som kan tendere opp mot denne problemstillingen, er bevilgninger til kollektivtransporten i distriktene. Det er bevilgninger til riksveiferjedriften, det er bevilgninger gjennom kommunalbudsjettet, til hurtigbåt drift i distriktene, det er bevilgninger til kjøp av flyruter på kortbanenettet, og det er bevilgninger til kjøp av tjenester av Hurtigruta. Det er altså viktig infrastruktur i dette landet vi diskuterer når vi diskuterer fossilt brensel og subsidiering av det. Det er klart at det må være en helt uaktuell problemstilling å kutte disse bevilgningene, ja sågar redusere dem betydelig. Konsekvensene av det ville bli så store, det ville slå så hardt ut i hele landet, og jeg er overbevist om at det også vil være dårlig miljøpolitikk. Det er det som må diskuteres i den sammenheng. Riktig politikk må være å stimulere til omlegging av maskineri og drift av disse ferjene, båtene og flytrafikken, slik at man får hurtigbåter og ferjer som slipper ut mindre CO₂ enn de gjør i dag. Det har regjeringen bidratt til. Vi setter snart i gang en batteridrevet ferje over Sognefjorden, den første i verden, vi har fått gassferje over Vestfjorden, som også er et viktig miljøtiltak, og vi har kommet langt i utvikling av bedre maskineri og drift av hurtigbåtene, som også er positivt for miljøet. Så det er det å legge til rette for miljøteknologiutvikling som er riktig, ikke å ha fokus på å redusere bevilgningene til kjøp av tjenester.

Regjeringens kraftige omlegging av drivstoffavgiftene har også bidratt til å redusere klimautslipp fra biltrafikken – 26 pst. reduksjon av utslippene fra nye biler siden 2007. Norge er blitt verdens beste elbilland som følge av at vi har gitt store avgiftsfritak og fordeler for nullutslippskjøretøy. Så politikken går i riktig retning – det er viktig å understreke og ha med i denne debatten.

SV vil øke klimaavgiftene. Det ligger til grunn for vår politikk. Forurenser skal betale. Men som jeg har sagt: I den virkelige verden må dette skje gradvis ved å bruke en kombinasjon av pisk og gulrot, sånn at vi ikke legger ned viktige samferdselstilbud i distriktene eller flagger ut kraftkrevende industri til land uten miljøkrav. Det er vår vei å gå, og ikke slik som interpellanten annonserte i innleggene sine i debatten da hun viste til Margaret Thatcher og Storbritannia på 1980-tallet og det å knuse fagforeninger og legge ned arbeidsplasser i stort omfang. Jeg var litt usikker på om interpellanten mente at dette var et eksem-

pel vi burde se nærmere på fra norsk side. I så fall er jo det en interessant refleksjon fra Venstres side.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [09:51:02]: Naturen er grunnlaget for alt liv og all aktivitet. Dei menneskeskapte klimaendringane er blant hovudutfordringane i dagens politiske verkelegheit når vi veit kva avgrensa handlekraft som blir utvist globalt for å møte desse utfordringane. Samanlikna med andre kriser som f.eks. finanskrisa er det grunn til å føla stor uro. Interpellanten skal difor ha honnør for at ho reiser problemstillinga om avgiftspolitikken vår faktisk fungerer i høve til våre vedtekne klimamål.

Trine Skei Grande viser til Venstres spørsmål til finansministeren om dette tidlegare, og eg ser av Stortinget sine referat at finansministeren i både 2011 og 2012 har gjort greie for direkte og indirekte subsidiering av fossil energi i Noreg.

Så har vi område der vi har kome godt i gang med energiomlegging. Fleire og fleire gassferjer er eksempel på det. Denne batteridrivne ferja ved Sognefjorden som snart blir sett i gang, er òg eit godt eksempel på at vi prøver ut nye område.

Omlegging av bilavgifta er eitt av områda der vi verkeleg har lukkast med å vri forbrukaråttferd i rett retning. Vi kjøper drivstoffvennlige bilar fordi det løner seg, og vi vel elbil i større grad enn andre europearar fordi det følger fordelar med det gjennom moglegheit til å køyra i kollektivfelt og ved å sleppa bompengar. Bilavgiftspolitikken viser at folk vel klimavennlige løysingar når vi legg positivt til rette for det. Vi må halda fram med omlegginga i same retning gjennom å forsterka miljøelementa i bilavgiftene.

Så blir snart Nasjonal transportplan for dei neste ti åra lagd fram. Vi har alt fått nokre signal om viktige element i planen. Det blir ei offensiv interciticsatsing, ferjefri E39, ei sterk satsing på bypakkar for kollektivtrafikken.

Nokon vil meina at jernbane og kollektivtrafikk er gode skritt i miljøvennleg retning, mens veg på Vestlandet ikkje er det. Mange i landet bruker dyrebar tid i ferjekø eller på meir eller mindre køyrbare vegar. Eg håpar interpellanten ikkje høyrer med til dei som ser satsing på betre framkommelegheit som negativ miljøpolitikk. Vi blir ikkje eit meir miljøvennleg samfunn ved å hindra utvikling av næringsliv og busetjing i heile landet. Auka flyttestraumar slår ikkje positivt ut i klimarekneskapen.

Enkelte hevdar at satsing på veg og ferjeavløysingsprosjekt er miljøfiendtleg politikk. Det skal svært snever rekneskapsføring til for å få eit slikt svar. Gode vegar, sikre vegar og nedkorting av avstandar effektiviserer transporten òg når det gjeld forureining. I mange delar av vårt langstrakte land er ikkje jernbane eller andre kollektivløysingar eit alternativ.

Senterpartiet meiner at vi skal halda fram med innsatsen for energiomlegging frå avhengigheit av fossilt brennstoff til fornybart. Regjeringa har lagt eit godt grunnlag for å auka fornybar produksjon. Gjennom ordninga med grøne sertifikat har vi fått ein ny giv i satsinga på rein fornybar energiproduksjon.

Senterpartiet vil òg framleis bruka avgifter som verke-

middel for å stimulera til ei klimavennleg utvikling. Men vi ynskjer å ta heile landet i bruk. Dersom vi gjer det, og dersom vi ynskjer å sikra norsk matproduksjon, må vi òg unngå ein avgiftspolitik som fremjar avviking i staden for å stimulera til energiomlegging. Det håpar eg at interpellanten er einig med meg i.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [09:56:05]: Jeg vil starte med å takke interpellanten for en viktig interpellasjon. Den er viktig også fordi den minner om litt av dilemmaene i klimapolitikken. Ofte er det ting som kan være enkelt å snakke høyt om, men det kan være vanskelig når en kommer ned til de konkrete sakene, selv om jeg er enig med interpellanten i at hvis det er noe en kan gjøre noe med, er det den type subsidier som hun var inne på.

Vi er alle enige om at vi skulle hatt en internasjonal klimaavtale, vi er enige om at en skulle hatt pris på CO₂, vi er enige om å få til bedre kvotesystemer. Dessverre ser det mørkt ut, og det bare viser behovet for at vi må gjøre ting nasjonalt, og vi må gjøre ting internasjonalt der vi kan, for iallfall å få gjort noe med de forskjellige områder og sektorer som det er mulig å få gjort noe med uten at avtalen er på plass.

Jeg mener spørsmålet knyttet til subsidier til fossil energi opplagt er et spørsmål som det er viktig å reise. Som interpellanten var inne på, kunne en redusert CO₂-utslippene globalt med 6,9 pst. Det viser behovet for å redusere dem og helst fjerne dem.

Det interessante er, som interpellanten også var inne på, at det er et viktig initiativ fra G20-landene, og jeg mener at G20-landene har et ekstra ansvar for å lede an, og særskilt også Norge. Men så er det de fattigste landene som sponser mest, og det er egentlig også litt forståelig. Det interessante er at den debatten som er rundt i de fattige landene om å kutte ulike subsidier, særlig til forbrukere, er like tøff, det vet vi. Utfordringen er bare: Hvis de subsidiene – billig bensin eller billig fyringsolje osv. – gjør at vi ikke klarer å få inn fornybar energi, er det livsfarlig. Derfor er det kjempenødvendig at en gjennom internasjonale initiativ og avtaler klarer å få fram ny teknologi som vi kan gi dem, eller i hvert fall kan være en pådriver for å sikre at subsidier til fossil energi ikke gjør at det tar lengre tid å fase inn ny fornybar energi. Selv om vi vet at det er sånn i dag, er det iallfall viktig at en har det fokuset framover.

Så det er viktig å jobbe internasjonalt, men det er vel så viktig å jobbe nasjonalt. Denne uken kom det en sak i Dagens Næringsliv som jeg synes viser litt av paradokset. Statsråd Borten Moe varslet at det ikke skulle komme nye støtteordninger for å få bygd fornybar energi, altså havvindmøller. Det skulle ikke komme noen nye subsidier, selv om utbyggerne sier at de ikke ser det som lønnsomt, og utbygging derfor ikke kommer til å skje. Men vi vet også at avtalen om grønne sertifikater har gjort at mye av utbyggingen av den fornybare energien som vi håpet skulle komme i Norge, ser ut til å ende i Sverige istedenfor. Det viser også at det iallfall er behov for å se på støtteordningene, subsidiene, for fornybar energi.

Men den samme statsråd virker ikke å bli veldig urolig når en ser Yme-skandalen, der staten må punge ut med

kanskje så mye som 8, kanskje 10, kanskje 12 mrd. kr. Her er det egentlig indirekte store subsidier til fossil energi, men når det gjelder å få fram nye prosjekter for fornybar energi, er ikke den store viljen til stede.

Det er noen andre punkter som jeg også synes er interessante. Det gjelder f.eks. gasskraftverkene vi har, Mongstad og Kårstø, som for så vidt ikke er så mye i drift. Det advarte vi jo mot allerede i 2000, noen av partiene her, men nå er de bygd. Men hvis en ser på CO₂-avgiften på disse kraftverkene, er den 25 kr per tonn CO₂-utslipp, mot f.eks. 231 kr per tonn på Snøhvit. Jeg vet at det er forskjell på disse typene kraftverk, men det viser jo også at det er en forskjell på CO₂-avgiften, og det kunne vært hensiktsmessig å regulere det.

Det samme gjelder også når det kommer til å se på de gratis utslippskvotene petroleumsvirksomheten får, eller CO₂-avgifter på drivstoff, der en f.eks. på diesel ligger mer enn 100 kr lavere enn man gjør på bensin per tonn CO₂. Det viser også at det er et potensial for å innrette avgiftene enda bedre. Det er ikke nødvendigvis snakk om subsidier i den forstand, men det er i hvert fall viktig at man går inn i de ulike avgiftene og regulerer det slik at det blir avgifter som sikrer at man velger de mest miljøvennlige løsningene.

Jeg synes dette er en veldig viktig interpellasjon og håper at finansministeren også tar med seg de nasjonale spørsmålene og forsetter arbeidet for å legge om avgifter og skattesystemet og sikrer at det lønner seg å velge grønt og koster mer å forurense.

Lars Egeland (SV) [10:01:29]: I likhet med alle andre synes også jeg at dette er en viktig interpellasjon. Jeg mener det fordi det er forferdelig viktig å få oppmerksomhet omkring det at fornybar energi globalt i verden i dag er lønnsomt, men den sliter mot subsidiert fossil energi.

Vi vil ha en klimapolitikk som selvfølgelig virker når det gjelder å redusere utslipp, men som også skal være koblet opp mot fattigdomsbekjempelse. Det er åpenbart rett at vi, som et rikt land, må gå foran – ikke minst for å kunne ha gode argumenter i kampen for å få til en internasjonal avtale.

Verdens fattige trenger energi, men kull, olje og gass er ikke en del av den løsningen. Tvert imot – IEA, Det internasjonale energibyrået, mener at 70 pst. av energien til verdens fattige land bør og vil komme fra fornybar energi. Det betyr at vi snur dagens forbruk på hodet, og at bare 20–30 pst. vil komme fra fossil energi. Det bør etter min mening ha betydning når vi diskuterer olje- og gassutvinning i Norge, der mange nærmest framstiller dette som om vi produserer olje og gass for å hjelpe verdens fattige i deres kamp mot nød og for energi. Da er spørsmålet om hvorvidt skattesystemet og avskrivingsreglene for olje og gass skal regnes som subsidiering, kanskje på et vis en litt mer uinteressant diskusjon. Det viktige er i hvert fall at avskrivingsreglene driver investeringene i været. Det fører til en todelt økonomi i Norge som svekker annen næringsvirksomhet, som lager et press i økonomien, som f.eks. gjør investeringer i miljøvennlig samferdsel, som jernbane, dyrere enn det behøver å være.

Ideen bak avskrivings- og skatteregimet for petroleumssektoren er at inntektene er store og sikre, sjøl om det tar tid før de kommer. Det kan vi nå stille spørsmålsteget ved, for det vil nemlig være avhengig av bruken og etterspørselen av olje og gass i framtida. Vi må ikke ha et system som fremmer investeringer som bare er lønnsomme, og som vil gi fellesskapet penger, dersom olje- og gassetterspørselen blir så stor at vi går mot en temperaturøkning som er langt høyere enn målet om to grader. Da subsidierer vi en klimakrise, og det går an å diskutere om vi er i ferd med å komme inn i en slik situasjon. Derfor bør vi – etter SVs mening – nå vurdere avskrivingsreglene for petroleumssektoren på nytt, for å se om de er i samsvar med målene om reduksjon i bruk av fossil energi.

Trine Skei Grande (V) [10:04:57]: Interpellasjon er den måten vi har til å løfte en temadebatt på i Stortinget, og grunnen til at jeg fremmet denne interpellasjonen var statsministerens ønske om å kutte i subsidiering av fossilt brensel i Norge. Da synes jeg det kanskje er litt rart at representanten Martinsen går i strupen på meg og spør: Hva vil dere gjøre? Mitt åpne spørsmål var jo egentlig: Hva var det statsministeren mente da han sa at han skulle gjøre det? Når jeg da spør finansministeren hvordan han vil gjøre det og hva finansministeren skal gjøre, får jeg en ti minutters innledning om at dette er det vanskelig å beregne. Ja, det er sikkert mange ulike metoder man kan bruke, og finansministeren har et svært finansdepartement til å lage de modellene, men det var statsministeren som kom med et initiativ, der han sa at han ønsker å kutte, og jeg har fortsatt ikke skjont hva statsministeren mener at han skal kutte i.

Representanten Egeland holdt nå et innlegg fra SV, men jeg har lyst til å kommentere det første innlegget fra SV, som jeg synes var meget på sida hvis man tror at det er Hurtigruta man snakker om når man snakker om fossile subsidier i Norge. Da har man ikke forstått hva som er utfordringen, og det skremte meg litt at man tror at det er det som er fokuset.

I Finansavisen litt før jul, hadde man beregninger som viste at oljeprosjekter i Norge får dekket opp mot 104 pst. av kostnadene sine gjennom det avskrivingsreglementet vi har. Da synes jeg det er på tide at Stortinget kan ha en diskusjon om det er riktig å gjøre det. Det kan godt hende at det er riktig å gjøre det når vi har store avkastninger på prosjektene, men når vi begynner å bevege oss til mindre lønnsomme prosjekter og mer og mer marginale prosjekter, kan man diskutere hvorvidt det er økonomisk og finansielt lønnsomt for Norge at vi har en slik type subsidiering av investeringene når vi begynner å bevege oss over på marginalene.

Dette er en diskusjon som vi må holde levende. Venstre kommer også til å løfte dette videre, fordi vi trenger å ha en diskusjon om investeringene, subsidiering og hvordan vi målrettet skal nå fram, både med klimapolitikken vår og en fornuftig økonomisk politikk på sokkelen vår, slik at vi får de riktige investeringene og prioriteringene også framover.

For tredje gang vil jeg gjenta mitt spørsmål: Hva var det statsministeren ville kutte da han mente at det var viktig å kutte i subsidiering av fossil energi i Norge?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [10:08:08]: Som jeg sa i det forrige innlegget mitt, er det slik at skattesystemet generelt og for så vidt oljeskattesystemet spesielt ikke er perfekt. Dette er et spørsmål som Stortinget har diskutert tidligere, og jeg mener også at det er viktig – i forbindelse med de skatte- og avgiftsoppleggene som regjeringen legger fram i statsbudsjettet og for så vidt ellers også – å diskutere innretningen av både skattesystemet og avgiftssystemet for å nå viktige mål, f.eks. når det gjelder klima og reduksjon av klimautslipp. Det er mitt generelle svar til spørsmålet som representanten Skei Grande stiller.

Det er viktig å ha med seg noen andre stolper også som er lagt når det gjelder klimaarbeid: den brede enigheten som er i Stortinget om veien videre når det gjelder klimasaken og klimaarbeid, basert på forlikene som ligger i Stortinget. Det er ingen tvil om at hovedmålet er å få ned klimautslippene, både i Norge og internasjonalt. Det betyr at man må jobbe videre med å redusere subsidier og ikke minst med å få en mer riktig prising av karbon internasjonalt. Det er i grunn her mye av nøkkelen vil ligge i det framtidige klimaarbeidet.

Vi ser – og det synes jeg ble godt illustrert av innlegget til Geir-Ketil Hansen – at det er noen dilemmaer man står overfor, for det er ofte slik at politikken skal tjene ulike formål. På den ene siden har man et skattesystem, på den andre siden har man distriktpolitikk og annet, som er en viktig inkludert del av politikken. Så det er en del dilemmaer og veivalg vi står overfor, nettopp fordi politikken skal tjene flere formål.

Så er det, som jeg sa, viktig at vi bruker skatte- og avgiftssystemet for å påvirke og endre atferden. Et eksempel på det er det som representanten Astrup viste til – omlegging av bilavgifter. Kombinasjonen av CO₂-avgifter og omlegging av bilavgifter har de siste årene gitt en mye mer miljøvennlig bilpark i Norge. Det er en type omlegging som vi vil fortsette med.

Det siste, som andre også har vært inne på, er at å bruke teknologiutvikling, å stimulere til ny miljøvennlig teknologi også er viktig. Så må politikken ideelt sett bygge på prinsippet om at forurenser skal betale. Det er ganske sentralt. Det er det som på fagspråket heter kostnadseffektive virkemidler for å utforme både skatte- og avgiftssystemer slik at det påvirker atferd i klima- og miljøvennlig retning.

Det er en viktig debatt. Takk for debatten, for å si det slik.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 1 avsluttet.

Sak nr. 2 [10:11:21]

Interpellasjon fra representanten Olemic Thommessen til finansministeren:

«Behovet for nye løsninger i mediepolitikken er åpenbart. Det viktigste virkemiddelet er i dag momsfrirket for mediene. Slettholm-utvalget reiste spørsmålet om innføring av en plattformnøytral lav momssats for mediene. Mediebedriftenes Landsforening har i ettertid anbefalt dette. Dagens ulike momssatser representerer en kraftig brems

på den nødvendige omstillingen som i dag skjer på medieområdet. Slettholm-utvalgets innstilling er i liten grad fulgt opp. Hva momsspørsmålet angår, har statsråden ved noen anledninger henvist til at EU-reglene står i veien for endringer i momssystemet. Det er fra meget kvalifisert hold reist spørsmål om riktigheten av om EU-reglene virkelig setter bom for slike endringer, eventuelt hva som skal til for å få slike godkjent.

Avskriver statsråden moms som del av fremtidens virkemiddelapparat, og hvordan tenker statsråden eventuelt å kompensere for de skjevhetene som dermed kommer?»

Olemic Thommessen (H) [10:13:02]: De største utfordringene i norsk mediepolitikk i dag knytter seg til overgangen til digital plattform. Dagens mediepolitiske virkemiddelapparat er utformet i en helt annen tid enn vår og er på mange måter et regelverk på overtid.

De viktigste elementene i virkemiddelapparatet er produksjonstilskuddet og nullmomssatsen. Produksjonstilskuddet ble gitt for å demme opp for nr. 2-avisenes annonsesvikt. I dag er det ikke så mange nr. 2-aviser igjen, men produksjonstilskuddet bidrar fortsatt til å holde liv i viktige redaksjoner, kanskje ganske særlig for de aviser vi kaller riksdekkende meningsbærende, som Vårt Land og Nationen, Klassekampen og Morgenbladet.

Nullmomssatsen må ses i et lengre historisk perspektiv i utviklingen av de europeiske demokratiene. Det å ha frie, kritiske medier er en nødvendig, for ikke å si integrert, del av vår demokratiske modell. I mange land har dette vært et tema ved viktige historiske korsveier. I dag er behovet for en kritisk presse et godt nedfelt prinsipp som også er solid forankret i det norske lovverket.

Avgifter, skatter og statlig fastsatte portotakster har vært måter demokratiske regjeringer har kunnet ramme mediene på. Engelske avgifter pr. side på engelske aviser var noe av bakteppet da det norske momsfrirket ble vedtatt midt på 1960-tallet.

Gunstige momsregler er et nøytralt virkemiddel som smører alle avishusene, dette til forskjell fra produksjonstilskuddet, som gis etter et sett kriterier til gitte aviser som ellers ikke ville klare seg økonomisk. Momsen som virkemiddel er med andre ord ikke et avhengighetsskapende virkemiddel i forhold til staten på samme måte som produksjonstilskuddet er det.

Da medieministeren i spørretimen 13. mars i år ga uttrykk for at regjeringen ikke har til hensikt å videreføre ordningen med gunstig momssats for digitalt formidlede redaksjonelle tjenester, som nettaviser o.l., er dette både et brudd med en lang historisk linje og et skritt i feil retning når det gjelder mediens avhengighetsforhold til staten. Her bygger regjeringen ned et nøytralt virkemiddel, nemlig momsens, samtidig som den styrker en direkte statlig tilskuddsordning som øker mediens avhengighetsforhold til staten.

For mediehusene er det imidlertid nok ikke på det prinsipielle plan at disse spørsmålene er mest følbare akkurat nå. I dag dreier dette seg om hvilke rammebetingelser vi som politikere bidrar med i en svært krevende omstillingsprosess for mediene.

I dag er det et faktum at svært få mediehus har inntekter av betydning fra sine redaksjonelle nettprodukter. Inntektene ligger fortsatt i papiravisen, mens nettavisen så langt har vært gratis for leseren og en utgift for mediehuset. Kanskje ligger det noen annonseinntekter i nettutgaven, men også på annonsemarkedet blir avisene utfordret på nettet av nettsteder uten redaksjonelt innhold.

Lesetrendene taler sitt tydelige språk. Stadig færre leser avis på papir, mens stadig flere benytter redaksjonelle tjenester på nett, telefon, iPad eller hva det kan være. Papiravisen er langt fra død, men skriften på veggen er likevel tydelig å lese. Skal vi i fremtiden makte å finansiere uavhengige redaksjoner kommersielt, altså mest mulig uavhengig av statlig støtte, må det skaffes inntekter fra de digitale tjenestene. Disse inntektene må være tilstrekkelige til å dekke det som skal til for å sikre gravende journalistikk og kompetente redaksjoner, for å nevne sentrale kvaliteter ved norske utgivertradisjoner.

Over hele den vestlige verden arbeides det derfor nå med å innføre betalingsordninger for redaksjonelt innhold på nett. Dette er en krevende prosess fordi leserne har vent seg til at dette er gratis tilgjengelig. At mediehusene ved innføringen av dette, i tillegg til å introdusere betalingen, også skal legge 25 pst. moms på toppen, gjør selv sagt arbeidet tøffere og overgangen til digital plattform mye vanskeligere. Et vanlig avisabonnement koster kanskje 2 500 kr. Selv om et nettabonnement eller tilgjengeliggjøring av netjtjenesten er billigere, snakker vi om flere hundre kroner pr. leser.

Fra opposisjonens side er det også naturlig å bemerke at et så viktig spørsmål som det vi nå skal diskutere, aldri på grunnlag av noen konkret sak fra regjeringen har vært drøftet i Stortinget. Da Slettholm-utvalget ble nedsatt – og i hele den tiden det arbeidet – henviste regjeringen til arbeidet, og det lå liksom i kortene at vi skulle få en sak der helhetlige omlegginger av virkemiddelapparatet for mediene med tanke på å oppgradere dette til en digital virksomhet, skulle fremlegges for Stortinget. Denne saken kom aldri. Regjeringen har i denne saken ikke utøvet særlig mye politikk, snarere passivitet.

Mediebransjen, som berettiget har ventet på hvilke rammebetingelser den skulle ha å forholde seg til, er naturligvis svært utålmodig. Jeg vil si: De hadde fortjent bedre.

Det er mange spørsmål som her henger i luften. For det første er det grunn til å spørre om regjeringen mener det er god politikk å operere med forskjellige momssatser – ganske særlig i den omstillingsperioden vi står oppe i. Hvis svaret er ja – vil jeg selv sagt ta opp med medieministeren hva dette betyr for omstillingen av produksjonstilskuddet. Men jeg håper jo også at finansministeren har noen kommentarer til dette her i dag – det er litt krevende å forholde seg til to forskjellige statsråder i noe som til syvende og sist er det samme spørsmålet.

Hvis svaret er nei, nemlig at det ville være ønsket politikk å få etablert lik lav momssats, men at dette er vanskelig å få til, ville det være av interesse å få vite hva disse vanskelighetene består i, slik at vi kan drøfte dem. Det kan være avgrensingsproblematikk, eller det kan være EU-

regler, slik medieministeren har indikert ved en del anledninger. Hvis det er EU-reglene, er det et betydelig behov for å klargjøre hvor hunden ligger begravet. Hvilke mulige veier gjennom EU-systemet har regjeringen vurdert, og hvilke initiativ er tatt overfor EUs organer?

I mangel av mediepolitiske saker fra regjeringen der dette kunne vært belyst, håper jeg finansministeren nå kan gi et mer utfyllende svar enn det medieministeren fikk anledning til i spørretimen 13. mars. Det vil også være av verdi om finansministeren kunne gi en vurdering av de muligheter han ser overfor EU. Hvilke problemstillinger bør prøves, og hvilke politiske prosesser kan man eventuelt ta del i for å forsøke å finne veier gjennom EU-strukturen?

De problemstillingene vi står overfor, er også aktuelle i Belgia. Der har man reist spørsmålet om lik lav momssats for såkalte e-aviser – altså PDF-formatet. Utgangspunktet er selvfølgelig mye bredere anlagt enn det, men en så – skal jeg si – avgrenset ting vil være av betydning å få klarlagt i Norge, for svært mange distriktsaviser sliter med portotakster og er i stor grad avhengig av å opprettholde kontakten med de leserne som ikke lenger bor i de kommunene hvor avisen utgis.

Jeg ser frem til å høre finansministerens svar. Jeg håper vi kan få en debatt rundt spørsmålet om dette er av politisk karakter, eller om dette knytter seg til mer praktiske og formelle spørsmål, og at vi i forlengelsen av det kan forsøke å komme litt videre i denne debatten, som handler om avgjørende rammebetingelser for omstillingen av norske medier. Det handler også om rammevilkårene for videreutviklingen av det norske demokratiet, basert på ønsket om, behovet for og kravet til at vi selvfølgelig skal ha en god, kritisk journalistikk og ikke minst kompetente redaksjoner i fremtiden.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [10:22:41]: Jeg er enig med interpellanten i at dette er en litt krevende debatt, i den forstand at det dreier seg om mer generelle avgiftsspørsmål, og det er også – midt i denne saken – en ikke ubetydelig dose mediepolitikk her, som ikke er finansministerens spesialområde, utover det å ha alminnelig god innsikt i hva det dreier seg om.

Momsen er en generell forbruksavgift som i utgangspunktet skal omfatte alle varer og tjenester. Den gir i år om lag 230 mrd. kr i statskassen. Ideelt sett er det slik at momsens bare skulle ha ett formål, og det er å skaffe staten inntekter. Det er det ideelle, men der er vi ikke. Som vi var inne på i den forrige interpellasjonsdebatten, er det sånn at man på den ene siden kan dyrke det ideelle skatte- og avgiftssystemet, og så må man bruke andre virkemidler for å oppnå en bestemt politisk hensikt eller et bestemt politisk formål/mål.

Det ideelle systemet er ikke der i dag, og det er det sikkert vanskelig å tilstrebe. Det betyr at man har særordninger med lave satser, fritak for merverdiavgift, som reduserer statens inntekter og gir høyere administrative kostnader for både næringslivet og avgiftsmyndighetene.

Så er det alltid slik at når noen har fått en lav sats, vil andre ha en lav sats. Det er et politisk press i retning av å få den lave satsen, men samtidig også bevare muligheten

for å trekke fra full moms. Dette er litt av det komplekse i momssystemet.

Det fritaket som vi har i dag for trykt skrift, har eksistert siden momsen kom i 1970. Grunnen til at f.eks. aviser fikk det, var at de var fritatt for den alminnelige omsetningsavgiften, som momsen i sin tid erstattet. I dag kan man bruke begrepet «subsidiert», som vi diskuterte i den forrige interpellasjonen – eller sagt på en annen måte: Verdien av momsfritaket for aviser er anslått til om lag 1,8 mrd. kr i 2013.

Mediestøtteutvalget har sett på problemstillingen – det var delt på midten i spørsmålet om merverdiavgift for medier. På dette punktet har ikke utvalget gitt noen klar retning for hvordan man skal følge opp dette videre. Men utvalget var enig på ett punkt, og det gjaldt spørsmålet om å innføre en såkalt plattformnøytral produksjonsstøtteordning, slik at det ikke bare er papirutgivelser som blir lagt til grunn for produksjonstilskuddet. Det har regjeringen fulgt opp, og Kulturdepartementet har hatt et nytt såkalt plattformnøytralt produksjonstilskudd på høring, så der er prosessen i gang.

Utvalget var som nevnt delt i synet på spørsmålet om moms på aviser. En del av utvalget foreslo å beholde nullsatsen for papiraviser og innføre en ny, redusert moms på nyheter i elektronisk form. Den andre delen foreslo å avvikle nullsatsen for aviser og inkludere både aviser og elektroniske medier i 8 pst.-satsen som vi har i momssystemet. Det er også dette forslaget – det som senere fikk navnet omfordelingsalternativet – som Mediebedriftenes Landsforening har gått inn for.

Dette viser at saken er kompleks. Det er ulike syn. Samtidig er det en viktig sak, som interpellanten var inne på, for det dreier seg om hvordan vi i framtiden skal kunne ha et mangfold av aviser og nye medier, som aviser og andre tar i bruk gjennom nettet.

Så sa også utvalget at innføringen av en ny, lav sats på digitale, redaksjonelle tjenester ville medføre nye avgrensingsproblemer for digitale medier knyttet til hvordan man skulle definere nyheter, aktualitetsstoff og samfunnsdebatt. Samtidig pekte man også på at det ville bli krevende å skille mellom støtteberettiget innhold og aktører som tilbyr underholdning og annen informasjon, og som ikke har krav på støtte gjennom redusert sats. Jeg er enig i, som det sikkert framgår av det jeg sa innledningsvis, at det vil være vanskelig å avgrense en slik ny, lav merverdiavgiftssats for enkelte elektroniske tjenester.

Det er også slik, som interpellanten spør om, at EUs regelverk ikke tillater redusert sats på slike tjenester. Det gjelder ved omsetning av både e-bøker og elektroniske aviser. Norge har også innført en merverdiavgift på elektroniske tjenester fra utlandet som tilbys norske forbrukere. Det er den utenlandske aktøren som innbetaler avgiften. En lav sats for nyheter og aktualitetsstoff i elektronisk form må skilles fra andre elektroniske tjenester som skal ha full sats. For eksempel må et abonnement på en fjernsynskanal eller et tidsskrift fra utlandet vurderes opp mot en slik avgrensning. Innføring av en slik ny, lav sats på enkelte elektroniske tjenester vil også gjøre regelverket for utenlandske aktører mer komplisert, og på den måten – tror

jeg – redusere muligheten for å etterleve merverdiavgiftsregelverket. Så det er også vanskelige spørsmål i den sammenhengen.

I Mediestøtteutvalgets omfordelingsalternativ ble det også foreslått en ny rammestyrte tilskuddsordning på statsbudsjettets utgiftsside som et mer målrettet alternativ for å beholde fritaket for papiraviser. En eventuell ny støtteordning på utgiftssiden må utformes i tråd med EØS-avtalen og godkjennes i ESA.

Derfor er dette viktig – når representanten Thommesen spør om det er riktig at EU-reglene setter bom for endringer i momssystemet, eventuelt hva som må til for å få slike godkjent. Som jeg sa i sted, tillater ikke merverdiavgiftsdirektivet å innføre en redusert sats på elektroniske tjenester. Det gjelder også elektroniske aviser.

I den forbindelse kan det nevnes at EU-kommisjonen nylig har gått til sak mot Frankrike og Luxemburg fordi de har innført en slik redusert momssats på digitale bøker, på henholdsvis 7 pst. og 3 pst. Kommisjonen mener det er i strid med direktivet, samtidig som det er, som de sier, alvorlig konkurransevridende.

Merverdiavgiftsdirektivet er ikke direkte bindende for Norge. Avgiftsfritak og reduserte avgiftssatser kan imidlertid bli sett på som offentlig støtte, som er forbudt etter EØS-avtalen. Ved vurdering av om støtten likevel skal godkjennes, vil EFTAs overvåkingsorgan, ESA, se på hvordan regelverket er i EU. Hvis EU ikke tillater reduserte satser på elektroniske aviser, vil det i tilfelle innebære at Norge som eneste land i EØS-området vil få lavere sats på slike tjenester. Derfor er det stor usikkerhet knyttet til EØS-avtalen både når det gjelder eventuell innføring av en ny moms for elektroniske nyheter, og dersom en skal utforme en støtteordning for pressen.

Det som skjer videre nå, er at Kulturdepartementet i samarbeid med Finansdepartementet vil ta kontakt med ESA for å drøfte handlingsrommet for hvordan mediestøtten skal utformes i framtiden. På den bakgrunn har vi ikke planer om å endre merverdiavgiftsregelverket for papiraviser og elektroniske aviser. Vi har valgt å satse på det virkemiddelet vi anser mest målrettet og effektivt, nemlig produksjonstilskuddet. Vi har økt den økonomiske rammen for dette i år, og ordningen skal gjøres såkalt plattformnøytral.

Jeg mener det er et viktig steg i retning av å fornye pressepolitikken og sikre at aviser kan opprettholde sin viktige demokratiske rolle også i framtiden.

Olemlig Thommesen (H) [10:32:19]: Jeg synes at det substansielle innhold av interesse i dette innlegget fra finansministeren knytter seg til at Kulturdepartementet nå faktisk skal ta et initiativ overfor EUs organer for å vurdere handlingsrommet. Det er jo et spørsmål om dette i det hele tatt er omfattet av EUs regelverk. Utgangspunktet er, som finansministeren var inne på, at EØS-avtalen setter oss i en egen stilling. Det er ingen grunn til ikke å utnytte det handlingsrommet det gir oss, selv om det skulle bety at vi ble det eneste landet i Europa med en lik, lav momssats.

Jeg tror nok at denne diskusjonen vil være litt forskjellig for henholdsvis bøker og aviser. Avisene er en del av det

demokratiske systemet og har en lang historie, også i europeisk sammenheng. I dag er det i hvert fall 15 land som har lavere momssats for aviser nettopp på den bakgrunn, og jeg tror det vil være en viktig del av debatten vi vil få fremover.

Finansministeren tok opp spørsmålet om avgrensingsproblemer. Vel, i den analoge verden klarer vi helt fint å ha støtteordninger for aviser og f.eks. avgrense mot ukeblader eller andre typer tjenester som ikke ses på som del av det sentrale redaksjonelle området. Det er også gjort et betydelig arbeid fra Mediebedriftenes Landsforenings side med å komme med forslag til hvordan slike grenser skal kunne settes. Jeg tror det er fullt mulig å få til dersom viljen er der. Det er ikke sikkert at den digitale verdenen er så forskjellig fra den analoge.

Så var det snakk om proveny. Det er alltid viktig for en finansminister. Det er jeg glad for. Saken er at så langt har dette vært gratis tjenester. Det betyr at staten ikke har hatt videre inntekter av dette, og det betyr at hvis man klarer å innføre ordninger i dag, er det ikke så vanskelig å finne de pengene, rett og slett fordi de ikke har kommet inn ennå. Derfor er dette noe som haster. Den dagen dette representerer en betydelig inntekt for statskassen, vil jeg tippe at saken blir vanskeligere.

Jeg kunne godt tenke meg å høre om finansministeren synes det er et problem at man vil bygge ut en ordning som produksjonstilskuddet, som handler om aviser som ikke tjener penger, til forskjell fra en ordning hvor vi kanskje burde legge opp til at mediehusene tjente penger.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [10:35:45]: Det er jo et kjennetegn ved utviklingen at den går framover – noen vil mene i visse tilfeller at det ikke går framover, men på momsområdet har det gjort det. Da moms kom i 1970, var det en merverdiavgift på det en kan kalle mer tradisjonelle varer, altså brød, melk etc. En hadde vel ikke tenkt på, og det var heller ikke inkludert, moms på tjenester eksempelvis, som kom 30 år senere, altså tidlig på 2000-tallet. I løpet av de siste ti årene har også verden endret seg. Elektroniske plattformer har fått mye større plass, og det reiser nye utfordringer også for momssystemet.

Det er klart at på skatteområdet, som på andre områder, tror jeg ikke det bare er i finansministerens, men i hele Stortingets, interesse at vi klarer å ta vare på både skattegrunnlag og avgiftsgrunnlag for å få inntekter til fellesskapet. Det er klart at avgiftsgrunnlaget på dette området blir utfordret av nettet og nye elektroniske tjenester som går på tvers av landegrensene. Derfor er det ingen grunn til å undres over at dette også er et spørsmål som har høy interesse i EU. Og vi bygde på det som skjedde i EU, da vi kom med reglene som gjaldt bøker, som jeg viste til i mitt innlegg.

For å utbygge litt når det gjelder forholdet til EU: EU-kommisjonen sendte i 2011 et forslag om modernisering av regelverket på høring. I rapporten ble det pekt på at dagens satser kunne innebære forskjellsbehandling av sammenlignbare tjenester, som papiraviser og elektroniske tjenester. Endringer i EUs momssystem krever enstemmighet blant 27 land. Det vil derfor være krevende å få vedtatt endringer i EUs merverdiavgiftssystem, så det er lite tro-

lig at EU på kort sikt tillater reduserte satser på e-aviser, e-bøker eller andre digitale produkter. Og som jeg sa i innlegget mitt, har en allerede reist sak mot Luxemburg og Frankrike på det grunnlaget.

Jeg kan også vise til, som jeg sa i innlegget mitt, at en nå har kontakt med EU for å diskutere handlingsrommet for produksjonstilskuddet. Jeg har fått opplyst fra Kulturdepartementet at de er i kontakt med ESA når det gjelder omlegging av produksjonstilskuddet, som skal notifiseres i løpet av våren. Den kontakten gjelder ikke merverdiavgiften spesielt, men produksjonstilskuddet.

Ib Thomsen (FrP) [10:39:04]: Takk til representanten Thommesen for å ta opp dette temaet. Det er et viktig tema for Avis-Norge. Vi har diskutert det før i denne sal og kommer sikkert til å diskutere det framover. Det virker for meg som at det er en liten åpning, og at man ser en mulighet for å endre dette. Dette handler om avgift på nyhetsformidling og samfunnsdebatt, det handler om språket vårt, og det handler om at vi må ta vare på demokratiet vårt.

En avis som distribueres elektronisk, er en elektronisk utgave, og at det er en elektronisk utgave, betyr at avisen er overført til et digitalt format, slik at avisen kan leses på pc, lesebrett og mobil.

Det er i dag full merverdiavgiftssats for aviser som distribueres elektronisk – noe som også er blitt sagt tidligere – mens salg av trykte aviser har nullsats. Det er skjevt og gjør det vanskelig for avishusene å utvikle den framtidige avisen. Vi må jo innrømme at det er en fremvekst av Internett, og mange tror det har kommet for å bli. Det faktum at aviser også kan distribueres elektronisk, betyr at man slipper kostnader ved trykking, og man slipper kostnader ved fysisk distribusjon – samtidig som publikum på en enkel måte får tilgang til aviser de ønsker å lese. Det er viktig. Det som også er viktig her, er at det er et miljøperspektiv ved det at man slipper å trykke, man slipper å distribuere, og, ikke minst, man gjør avisen tilgjengelig for leserne.

Det er derfor ingen tvil om at aviser som distribueres elektronisk, er et godt tilleggstilbud til publikum. Og det er ikke bare et tilleggstilbud, det er sågar det eneste tilbudet til mange. Ønsker man å lese hele papiravisen, med smått og stort, kan man nå kjøpe den digitale avisen på Internett, som en PDF-fil. Mange aviser tilbyr også at man kan kjøpe tidligere utgaver av avisen på samme sted – et godt tilbud, som mange benytter seg av. De kan gå tilbake til tidligere utgaver og lese dem elektronisk.

Avisene får på sin side mulighet til å utvikle en kvalitetssikret, digital produksjonslinje for avisens innhold, mulighet til å bygge felles plattformer for en felles distribusjon av innholdet og sikre at utgiveren har kontroll over rettigheter og prising også i elektronisk form. En likebehandling av papiraviser og elektroniske aviser er derfor viktig.

Staten bør gå inn for en likebehandling på avgiftssiden når det gjelder nyhetsformidling og samfunnsdebatt. Kun papiraviser har nullsats – aviser som distribueres elektronisk, har full merverdiavgiftssats. Det er skjevt.

Utviklingen av elektronisk distribuerte aviser skjer raskt – det skjer noe hver eneste dag. Dagens avgiftssystem

hindrer norske avisshus i å lage gode løsninger og i å sette i gang nye tiltak for å gjøre distribusjonen lettere. Ved å la avisene få nullsats når de distribueres elektronisk, vil man gjøre det mye enklere. Mediebedriftene har sagt – som finansministeren også var inne på – at de ikke behøver nullsats, men de ønsker i hvert fall en likebehandling. Det vil stimulere til utvikling av framtidige avisprodukter og bidra til utvikling av nye forretningsmodeller for avisene.

Gjeldende lovverk, merverdiavgiftsloven, fritar for merverdiavgift «avisar som er trykt på papir og som utkommer regelmessig med minst ett nummer ukentlig». Det er for meg gammeldags. Dette har vært tilstanden siden slutten av 1960-årene, da man ikke hadde begrep om eller visste hva som ville komme i framtiden. Det forstår jeg, men da bør man i hvert fall endre dette i dag. Begrunnelsen for dette fritaket er langt på vei språket og den kulturpolitiske diskusjonen man hadde da, men dette gjelder sågar i dag. Vi er et lite språksamfunn, og det må vi ta vare på. Dette er for meg et kulturpolitisk spørsmål og ikke et avgiftsspørsmål.

Fremskrittspartiet ønsker å bygge landet for framtiden og ikke se bakover. Da må vi fokusere på enkeltmennesket og ikke på systemet.

Lars Egeland (SV) [10:44:24]: Jeg tror at vi ikke kommer unna at dette dreier seg både om et mediepolitisk spørsmål og om et avgiftspolitisk spørsmål. Sjelve drivkraften i økonomien nå er egentlig produksjonen av digitalt innhold i en eller annen form. Et avgiftsfritak for hele den framvoksende delen av økonomien har betydning for finansieringen av velferdsstaten.

Vi ønsker å støtte norsk språk, norsk nyhetsformidling, norsk debatt – fordi det er viktig for demokratiet – og norsk kultur. Vi mener at dette er viktig fordi vi er et lite språksamfunn og et lite nyhetssamfunn. SV deler også målsettinga om at vi skal fremme digital utvikling – det er viktig fordi det er miljøvennlig. Og det skal i hvert fall være mest mulig plattformnøytralt. Jeg mener det er viktig – som finansministeren viste til – å få til en plattformnøytral produksjonsstøtte. Den har den fordelen at den er målrettet med hensyn til hva vi ønsker å fremme. Vi deler også ønsket om en lik, men lavere momssats.

Jeg tror nok at Thommesen undervurderer avgrensingsproblemene når han sier at det ordner vi nok, for vi har klart det innenfor den analoge verdenen. Jeg tror at dette vil bli atskillig vanskeligere i den digitale verdenen, hvor det nettopp handler om konvergens i medier – at jeg kan kjøpe tilgang til en avistjeneste på nett som samtidig gir tilgang til en tv-kanal som formidler nyheter, til en filmkanal, til et musikksted. Da har vi åpenbart avgrensingsproblemer. Vi er nødt til å se litt lenger fram, sånn at vi ikke innfører en ny urimelighet, ved f.eks. å støtte spredningen av en PDF-utgave av en papiravis, noe som ville være veldig urimelig overfor de avisene som ikke produserer en papirutgave.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [10:47:16]: Meirverdifritaket for papiravisar utgjør hovuddelen av pressestøtta. Støtta VG får gjennom nullmoms, representerer langt meir

per sysselsett i avisa enn det dei fleste andre kulturarbeidarar – eller for den saka si skuld, bønder – kan drøyma om når det gjeld såkalla subsidiar. Slik er det, slik har vi gjeve eit godt liv til ei mangfaldig presse i dette landet.

Halve Mediestøtteutvalget og eit samla Avis-Noreg, gjennom Mediebedriftenes Landsforening, ynskjer ei omlegging av meirverdifritaket, slik at det blir plattformnøytralt. Dei ynskjer kultur moms for både trykte og digitalt produserte aviser. Vi innfører no ei plattformnøytral omlegging av produksjonsstøtta til avisene. Det er det allmenn tilslutning til.

Så må vi nok erkjenne at det er ikkje berre å gå vidare med tilsvarande løysing for meirverdiavgift på avisene, sjølv om mykje talar til fordel for det. Eg forstår det slik at mediebedriftene meiner ei omlegging til lik og låg meirverdiavgiftssats for innhald, uansett om det blir distribuert på papir eller digitalt, ikkje vil strida mot EØS-avtalen. Finansministeren har i sitt innlegg i dag opplyst at hans departement, i samarbeid med Kulturdepartementet, vil drøfta handlingsrommet på dette feltet med ESA. Det er bra. Vi treng ei avklaring, slik at debatten blir opplyst og skjer ut frå kva vi må halda oss til.

Det er landsmøtetid i partia. Eg antek at mediepolitikken og pressestøtta – og i samband med ho òg meirverdiavgiftsordninga – står på dagsordenen i programdebatten dei fleste stader.

I Senterpartiet ser eg at det er ulike forslag. Programkomiteen ynskjer vidareføring av dagens ordning med nullmoms på papiravisar, men det er òg fremja forslag om plattformnøytral, låg moms. Eg kan ikkje forskotera kva utfallet blir.

Mediestøtte er avgjerande for at vi har ei differensiert presse over heile landet. Vi veit det skjer raske endringar, der papiravisene får aukande konkurranse frå digitalt distribuerte aviser. To høve gjer at denne utviklinga går raskt. Nyheitssøkjande ungdomar er vande med å søkja på nettet. Dei vil i langt mindre grad enn min generasjon vera abonnentar på papiravisar. Distribusjonskostnadane for papiravisar er òg eit forhold som vil medverka til raske endringar.

Senterpartiet si haldning er at nivået på mediestøtta må haldast ved lag. Vi bør likevel alle vera opne for å sjå på korleis vi vil bruka pressestøtta for å sikra målsettinga om å halda oppe ei differensiert presse gjennom riks- og lokalavisar, nr. 2-avisar regionalt og dei mindre, meiningsberande nasjonale avisene. Debatten om korleis vi brukar den samla pressestøtta for å nå desse måla er langt viktigare enn debatten om nullmoms på papiravisar kontra plattformnøytral kultur moms.

Trine Skei Grande (V) [10:51:23]: Jeg vil først takke interpellanten for å sette fram en viktig interpellasjon. Så vil jeg bemerke at jeg er veldig uenig i den siste bemerkingen fra talerstolen om at det er pressestøtten som er det viktige. Jeg tror vi står foran veldig store endringer i medie verdenen og i hvordan media og journalistikk blir formidlet. Det å tro at det er pressestøtten som ene og alene er avgjørende for hvordan den utviklingen blir, mener jeg

nesten er litt skremmende med tanke på den teknologien vi står overfor.

I denne salen er det blitt gjort mange modige vedtak, både når det gjelder norsk språk og norsk journalistikk og utviklingen av norsk demokrati og offentlig debatt. Vi er blant de mest avislesende folk i verden, vi har hatt stor støtte og oppbacking knyttet til vårt demokratiske system, og vi har hatt en stor grad av offentlig debatt som har preget mange av de viktige samfunnsområdene vi har taklet i denne sal. Det har skjedd fordi det er gjort modige vedtak her både om språk og om journalistikk. Nå står vi foran en enorm endring i hele medie verden; hvordan man har en offentlig debatt, måten journalistikk blir formidlet på og hvordan undersøkende journalistikk blir jobbet med. Det er egentlig litt deprimerende å se at man i politikken stiller seg på sida av den debatten og ikke ønsker å være premissgiver når det gjelder hvordan den utviklingen faktisk skal være.

Jeg kan heller ikke foregripe hva Venstres program kommer til å ende med, men jeg merker meg at et enstemmig landsstyre i Venstre har innstilt på at programmet skal ha en fast, lav moms som er nøytral i denne sammenheng. Jeg tror vi må se på måten vi også stimulerer til kvalitetsjournalistikk gjennom de støtteordningene som fins.

Jeg syns det er utrolig passivt av et finansdepartement bare å stille seg på sida av debatten og ikke ønske å legge noen premisser for den. Jeg skjønner at et finansbyråkratis jobb er å få inn mest mulig penger – det er faktisk en jobb jeg forutsetter at de gjør – men politikeres jobb er å av og til fatte noen modige vedtak fordi noe faktisk er viktig for demokratiet vårt. Den offentlige debatt – mediesituasjonen vår – er en viktig premiss for å ha et åpent, fungerende demokrati.

Jeg tror at den offentlige debatt og kvalitetsjournalistikken kommer til å bli hardt presset i den nye hverdagen vi er i mediemessig, og da må vi gjøre noen modige grep for å møte det. Jeg mener det kan skje gjennom en god dialog med dem som faktisk representerer kvalitetsjournalistikken vi ønsker å stimulere framover. Når de har ønsket å være med på f.eks. å avgjøre hvor disse grensene skal gå, syns jeg det skal skje i dialog med de miljøene som vil være med å framelske det samme som jeg hadde håpet at denne salen ønsket, nemlig en kvalitetsmessig, god offentlig debatt, god journalistikk og medier som er med å utvikle demokratiet vårt. De vil alltid være i forandring. Noen av dem vil dø, noen nye vil vokse opp.

Det er gjennom det levende demokratiet at vi også klarer å holde en levende debatt – så takk til interpellanten. Jeg er litt skuffet over at man i regjeringa ikke har en mer offensiv holdning, og at noen faktisk går rundt og tror at det er pressestøtten alene som skal redde dette framover, for det kommer det ikke til å være.

Olemic Thommesen (H) [10:55:42]: Jeg må si det var litt skuffende at det handlingsrommet regjeringen skulle undersøke, bare var handlingsrommet for et endret produksjonstilskudd. Jeg kan ikke tolke det annerledes enn at det betyr at regjeringen ikke har tenkt å gjøre konkrete grep

med tanke på å prøve ut handlingsrommet når det gjelder avgiftsspørsmålet.

Det ville vært mulig å søke notifikering i ESA om dette. Da ville man i og for seg ikke ha gjort noen juridiske innrømmelser, men man ville fått klare premisser for hvordan man kan håndtere en slik lav momssats i fremtiden, og man ville stoppet mulighetene for erstatningsspørsmål i den anledning. Det konstaterer jeg at regjeringen ikke later til å ville gjøre, ei heller vil man gå videre med avgiftsspørsmålet og reise spørsmål om hvordan man vil se på dette i forhold til f.eks. sektorstøtte eller lovlig kulturstøtte. Det er synd, og det betyr jo at den egentlige grunnen til at regjeringen ikke går inn i dette, er grunner som hører til på hjemmebane. Det kan dreie seg om avgiftsgrunnlaget, altså en avgrensning av hva vi snakker om. Det kan jeg heller ikke si at jeg har notert meg at man har vært interessert i å gå inn i, og det betyr at man står tilbake med å redusere dette til å bli et spørsmål om produksjonstilskuddet. Det er et meget defensivt utgangspunkt.

Produksjonstilskuddet er en ordning som gis til bedrifter som ikke tjener penger nok til å drive egne redaksjoner. Det er en tilskuddsordning som forhindrer de bedriftene som får det, i å gi utbytte. Det betyr at det er bedrifter med et vanskelig utgangspunkt når det gjelder kapitaltilgang. Det betyr også en vridning fra et nøytralt virkemiddel – momsen – og over til et avhengighetsskapende type virkemiddel. Det er prinsipielt betenkelig, og det er særlig betenkelig fordi det ikke erkjenner behovet og viktigheten av at man skal ha lønnsomme mediebedrifter som grunnlag for en kritisk, slagkraftig og kvalitetsmessig god presse. Jeg er lei for å si det, men dette synes jeg var ganske dårlige nyheter.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [10:58:51]: Selvsagt skal finansministeren være opptatt av skatt og inntekter til fellesskapet, men det forhindrer jo ikke – som jeg sa i stad – at finansministeren også kan være opptatt av viktige ting som språk som betydning for identiteten vår, dialekt som betydning for røtter, muligheten for å ha en tilhørighet gjennom den betydningen språket har for oss, og for så vidt også å diskutere ulike måter å ta vare på og utvikle det norske språket.

Det er alltid en avveining når en skal vurdere om en skal bruke et generelt virkemiddel som f.eks. lavere momssatser, eller et mer direkte virkemiddel, som f.eks. produksjonsstøtte er. Her er det ulike oppfatninger i denne sal, men jeg mener det nå er viktig å forfølge det sporet, som Kulturdepartementet gjør, med å utforme den nye politikken på dette området.

Når det gjelder momssatser og om det eventuelt er mulig å få gjennomslag for en redusert sats på e-aviser, for å bruke det konkret, så vil ikke jeg utelukke at ESA kan godkjenne det, men som jeg sa i innlegget mitt, vil det bety at Norge da i tilfelle blir det eneste landet i EØS-området som har redusert sats på e-aviser – med de utfordringer det fører med seg. Dette spørsmålet er jo med i den videre diskusjonen, men i denne omgangen har en da selvsagt satt inn støtet på produksjonsstøtten når det gjelder å få notifisert akkurat dette.

Så vil jeg litt tilbake til det med generelle virkemidler, som for så vidt også representanten Meltveit Kleppa var inne på: Fritak for moms gir ikke bare avgrensingsutfordringer, men det gir jo også mest støtte til de mediebedrifter som har høyest omsetning, og mindre støtte til mindre publikasjoner. Det kan tolkes på flere måter, men det kan også framstå som et lite målrettet virkemiddel med tanke på målet om mangfold og kvalitet, og det er også noe vi må ha med oss i denne diskusjonen. For å overføre dette til elektroniske aviser, så vil det også, på samme måten som for trykte aviser, være et lite målrettet virkemiddel. For dette er et generelt virkemiddel som virker på tvers, som da ikke rettes inn f.eks. mot mangfold og kvalitet, som jeg nettopp har nevnt.

Dette er en viktig debatt. Finansministeren skal håndtere avgiftssystemet, men jeg er sikker på at kulturministeren alene og i samråd med finansministeren også er i stand til å håndtere dette spørsmålet som interpellanten har tatt opp i dag, så det er nok ikke siste gang dette blir diskutert i Stortinget.

Presidenten: Debatten i sak nr. 2 er avsluttet.

Sak nr. 3 [11:02:17]

Interpellasjon fra representanten Tone Merete Sønsterud til samferdselsministeren:

«Internasjonal handel og pendling over nasjonale grenser vokser, og behovet for internordiske prosjekter vokser i takt med dette. Nordisk råd har lenge diskutert utfordringer og utvikling av nordisk transportinfrastruktur, spesielt når det gjelder utvinning av naturressurser i nord, og behovet for effektive transportforbindelser for persontrafikken innenfor de folkerikeste deler av Norden. Transportrelevant forskning for Nordens transportutfordringer har også stått på dagsorden. Det ville være en fordel å samle felles nordiske synspunkter i en strategi som tar utgangspunkt i Helsingforsavtalen. På Nordisk råds sesjon i Helsinki i november 2012 ble det fattet flere vesentlige vedtak innenfor transportområdet.

Hva vil statsråden gjøre for å følge opp vedtakene?»

Tone Merete Sønsterud (A) [11:03:25]: Som det står i interpellasjonen, har Nordisk råd lenge diskutert utfordringer og utvikling av nordisk transportinfrastruktur, og saken opptar også mange andre.

I min tid i transport- og kommunikasjonskomiteen og i Nordisk råd har jeg fått mange henvendelser fra lokalpolitikere, næringsliv, foreninger og enkeltpersoner som er opptatt av person- og godstrafikk over landegrensene. Det handler også om å binde sammen landene i et større felles arbeidsmarked, som igjen kan gi hele Norden en konkurransefordel.

I dette bildet er det mange som ønsker seg en nordisk transportplan. Spesielt gjelder dette dem som bor i eller driver næringsvirksomhet i grenseområdene. Det er et problem at de nasjonale planene stopper ved grensene. Eller sagt på en annen måte: Norge har bra planer for Norge,

men når en ser på kartet, så er Sverige helt hvitt. Og det samme gjelder andre veien: Det er fine planer i Sverige, men ser vi på kartet, så er Norge i hvitt.

Vi i transportkomiteen har nettopp vært på reise til Sverige og Danmark, og på mange av møtene våre var dette et tema.

For ikke lenge siden hadde vi besøk av politikere fra Jämtland som var opptatt av opprustning av Meråkerbanen og raskere forbindelse mellom Østersund og Trondheim, og vi er godt kjent med samarbeidet mellom Jämtland og trøndelagsfylkene for å utvikle den regionen. Det samme gjelder samarbeidet mellom Østfold og Värmland på vei og bane for utvikling av den regionen, og ekstra gledelig er det at vi i dag har besøk av svenske riksdagsmedlemmer som er spesielt opptatt av dette, og som følger debatten vår.

Jeg vil også nevne min egen region og samarbeidet mellom Hedmark og Värmland. Først til tog og strekningen Oslo–Stockholm over Karlstad: For noen år siden kunne man kjøre denne strekningen på ca. fire og en halv time. I dag tar det i overkant av seks. Dette er noe vi burde gjøre noe med. For eksempel vil et kryssningsspor på Kongsvingerbanen være et viktig bidrag. Det ville også løse mye av utfordringene med godstrafikk, spesielt når det gjelder tømmer. Et slikt kryssningsspor ville kunne redusere tømmertransport langs veiene med 30 pst.

Vi har også hørt mye om «Skandinavia-kryset», hvor transportveien gjennom Kongsvinger fra Stockholm, Gøteborg og videre til Trondheim og Oslo er viktig.

Jeg har nevnt jernbane, men veien E16, tidligere rv. 2, er også en del av dette. Denne veien er allerede den nest mest trafikkerte grenseveien mellom Norge og Sverige. Bare Svinesund har mer trafikk. Det pågår også en storstilt utbygging i dette grenseområdet, som vil føre til ytterligere belastninger på dette veinettet.

Store deler av Värmlands 273 000 innbyggere har dessuten Gardermoen som nærmeste hovedflyplass. Det bygges nå fra Kongsvinger til Slomarka, og det er svært viktig at vi nå ikke får en stopp i denne utbyggingen, men at de tre milene som gjenstår mellom Oslo og Kongsvinger, blir bygget. Trysil og Sælen har et godt og nært samarbeid på å utvikle turistnæringen og er opptatt av en flyplass. Lenger nord er det stort fokus på transport i forbindelse med hele nordområdesatsingen. Et eksempel er malmtransporten mellom Skibotn og Tromsø.

Oftobanen er også viktig, spesielt for de nordligste delene av Skandinavia. Den har et stort potensial som råvareleverandør til det europeiske markedet. Banen går som kjent fra Narvik og østover til Kiruna og nordover mot og innover i Finland. Men banen bør også vurderes med henvisning til Nordøstpassasjen, og av den grunn kan den også bli relevant for islandske og grønlandske interesser. Derfor var det en god nyhet da regjeringen i forrige uke fortalte at man fra norsk side vil investere 1,6 mrd. kr til forlengelse og bygging av kryssningsspor og tiltak for å øke kapasiteten i banestrømforsyningen. Det betyr en økning fra 18 til 27 tog i hver retning. I tillegg er det bra at Samferdselsdepartementet har tatt initiativ til et samarbeid med svenske myndigheter for videre utvikling av denne banen på lang sikt.

Foreningen Norden har engasjert seg i saken om nordisk infrastruktur. De har fokus på det som kalles «8-millionersbyen», dvs. strekningen Oslo–Gøteborg–København. De ønsker seg et høyhastighetstog som skal kjøre strekningen på to og en halv time.

De eksemplene jeg har nevnt, viser viktigheten av denne saken og ikke minst det brede engasjementet. I Norden har vi også felles interesser både i luftrommet og sjøveien, som mange mener – med rette – vi burde ha utnyttet mye bedre.

Vi er vel alle enige om at gode transportkorridorer er viktig, ikke bare mellom de nordiske land, men også videre ut i Europa. Sånn sett hadde det vært en fordel med en felles plan i forhold til de store og viktige transportårene, og jeg håper vi en dag kommer dit. For å få det til tror jeg det er nødvendig å gjenopprette det nordiske ministerrådet for transport som dessverre ble lagt ned for noen år siden.

Jeg er klar over at vi har flere samarbeidsarenaer, som f.eks. det nordisk-baltiske transportsamarbeidet, som er et nyttig forum for informasjonsutveksling, men det er uformelt og uforpliktende. Men vi har noe å støtte oss på, bl.a. Helsingforsavtalen, hvor vi kan lese:

«Avtalepartene skal arbeide for å befeste det samarbeid som tidligere er innledet på samferdselsens område, og søke å utvikle dette samarbeidet for å lette forbindelsene og varebyttet mellom landene og oppnå hensiktsmessige løsninger på de problemer som måtte forekomme på dette område.

Bygging av samferdselsforbindelser som berører to eller flere avtaleparters område, skal skje i samråd mellom de berørte parter.

Avtalepartene skal samordne arbeidet for øket trafiksikkerhet.»

Et annet viktig steg på veien mot en plan er de enstemmige vedtakene som ble fattet på Nordisk råd i sin sesjon i Helsinki i november i fjor, hvor de nordiske lands regjeringer ble oppfordret til

- å utarbeide en felles nordisk strategi for arbeidet med utvikling og investeringer i transportinfrastruktur på sjø og land av felles nordisk interesse
 - å utarbeide en felles plan for forbedring av forbindelsene mellom de mest folkerike deler av Norden, et område hvor ca. to tredjedeler av Nordens 25 millioner innbyggere bor og arbeider, dvs. Oslo–Stockholm, Oslo–Gøteborg–Malmø–København samt omliggende områder, og forbindelsen Helsingborg–Helsingør
 - å utarbeide en felles plan for utbygning og drift av jernbanen i den nordligste delen av Skandinavia fra Narvik og østover til Kiruna, og nordover mot og innover i Finland
 - å undersøke ulike muligheter for å utbygge og finansiere de foreslåtte prosjekter hvor de involverte stater inngår som partnere
- Videre ble Nordisk ministerråd oppfordret til
- å gi relevante nordiske institusjoner i oppdrag å utarbeide en langsiktig felles nordisk satsing på forskning og innovasjon innenfor transportområdet.

Det er disse vedtakene som er min hovedgrunn til denne

interpellasjonen, og jeg vil derfor redegjøre noe nærmere for begrunnelsen som Nordisk råd ga i denne saken.

Transport har en grunnleggende betydning for langsiktig og bærekraftig økonomisk vekst, konkurransekraft og sysselsetting i Norden. Innretningen av transportpolitikken har konsekvenser for regional utvikling, utslipp av klimagasser og miljø for øvrig.

Selv om de nordiske land ikke har et formelt samarbeid om transportpolitikk, vil det være en fordel å samle felles nordiske synspunkter i én strategi, en strategi som skal gjøre det mulig for de respektive land å finne en felles plattform, samordne synspunkter i den bredere europeiske dialog og forbedre forutsetningene for finansiering. Den skal ikke overlapse eller motvirke øvrig samarbeid om transport innenfor Den nordlige dimensjon, EU og grenseregionale organisasjoner, men målet er å gjøre det lettere for de enkelte land å utforme sine nasjonale transportplaner så de i større grad tar hensyn til forbindelser over grensene.

Infrastrukturinvesteringer som bidrar til å redusere transportsektorenes negative innvirkning på miljøet og redusere utslipp av klimagasser, bør stå i fokus.

Vedtaket om en felles nordisk transportrelevant forskning som søker effektive, sikre og klimavennlige løsninger på Nordens transportutfordringer, er også viktig. Spesielt gjelder dette nye energiteknologier under nordiske forhold, og løsninger på f.eks. trengselsproblemer, som mange av de store norske byene sliter med.

Når det gjelder finansiering, mente rådet at det må adresseres i et nordisk perspektiv, og man bør søke å finne felles løsninger hvor det er mulig,

Dette var i hovedsak det Nordisk råd debatterte i november, men det er mange flere transportsaker som til enhver tid blir tatt opp og diskutert med oss både i nordisk sammenheng, nasjonal sammenheng og i møter mellom landene, og jeg har gitt noen eksempler på det.

Jeg ser fram til svaret fra statsråden og til debatten.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Marit Arnstad [11:12:47]: Som representanten Sønsterud viser til i interpellasjonen, er det viktig å øke samarbeid for å forbedre transportforbindelsene med de nordiske nabolandene våre. De er våre viktigste handelspartnere, og vi opplever nærhet på mange måter, både språklig, kulturelt, geografisk og økonomisk. Representanten har helt rett når hun viser til at utviklingen av transporter over landegrensene i Norden har økt. Integreert arbeidsmarked, økt arbeidspendling, økt reiseaktivitet og internasjonal handel generelt har ført til en sterk vekst i grensekryssende transporter, både for personreiser og for gods.

La meg også i den sammenheng få nevne at vi ofte, også når det gjelder det grensekryssende, har en tendens til å tenke nord–sør, som vi ofte gjør når det gjelder transportpolitikken i Norge og kanskje også i andre land. Men i denne sammenhengen er ikke minst transportarbeidet øst–vest meget viktig.

Nordisk råd har anbefalt de nordiske regjeringene å lage overordnede planer for utvikling av transportinfrastruktur av felles nordisk interesse, i tillegg til at en også bør legge planer for utvikling av transportforbindelser i sørlige og nordlige Skandinavia.

Et formelt svar til Nordisk råd er under utarbeidelse av det svenske formannskapet for Nordisk ministerråd, i dialog med de øvrige nordiske regjeringene. Et svarbrev kommer til å bli ferdigstilt av det svenske Näringsdepartementet. Dette brevet vil uttrykke de nordiske regjeringenes syn på henvendelsen fra Nordisk råd. Det er trolig at det der vil bli vist til hvilke arenaer som eksisterer for nordisk samarbeid på transportområdet i dag, og hva slags spørsmål som håndteres i dem.

Men det er også viktig å gjøre rede for hva som gjøres i dagens situasjon når det gjelder konkrete grensekryssende forbindelser. Det er også en viktig konklusjon at de eksisterende samarbeidsarenaene må videreutvikles, og kanskje er det viktigere enn å reetablere strukturer eller etablere nye. Konkrete initiativer bør følges opp både bilateralt og i et mer multilateralt perspektiv.

Jeg er enig at det er behov for å utvikle transportinfrastrukturen mellom nabolandene. Jeg tror det er en viktig forutsetning for å legge til rette for framtidig verdiskaping. Regjeringen har fått innspill fra transportetatene både når det gjelder det framtidige transportbehovet i sentrale næringer som er grensekryssende, og om behovet for å utvikle infrastrukturen, kanskje særlig i nordområdene av den skandinaviske halvøya. Jeg vet også at tilsvarende utredninger er gjennomført i Sverige og Finland. Det har gitt oss mye nyttig kunnskap, men den kunnskapen er så langt forankret i hvert enkelt av de nordiske landene.

Vi vet at transporten ikke stopper ved landegrensene, og at det derfor er behov for flere initiativer når det gjelder å utvikle nordiske samarbeidsløsninger. Norge har derfor tatt initiativ til å utvikle en felles Barents-transportplan som skal få fram transportutfordringene, behovet for transportforbindelser og gjennomføring av transportinvesteringer – både når det gjelder veg, jernbane, sjø- og lufttransport i nordområdene. Et slikt dokument er ikke laget tidligere, så det er første gang det er under utarbeidelse. Vi håper at det kan gi et svar på behovet for en helhetlig tilnærming til transportsektoren iallfall i nordområdene, og at det også kan gi noen langsiktige rammer rundt arbeidet med transportutfordringene i dette området. En ekspertgruppe som er ledet av Norge, skal ha et forslag til en slik felles transportplan klart i september i år, og planen skal etter det presenteres på et møte med transportministre fra alle de fire barentslandene i september i Narvik. Det er altså et første steg i den retningen, den tenkningen, som Nordisk råd også her har gitt uttrykk for.

Et annet moment som Nordisk råd har vært opptatt av, gjelder utviklingen av forbindelsene mellom hovedstedene i Skandinavia, som jo har nær kontakt og et godt samarbeid om enkelte konkrete prosjekter. Den viktigste oppfølgingen vi der gjør på norsk side, foregår gjennom Nasjonal transportplan og gjennom de årlige budsjettene. Prosjektene i Nasjonal transportplan inngår i transportkorridorer, der alle transportformene blir behandlet samlet, både veg,

bane, luft og sjø. De internasjonale transportkorridorene har økende betydning både for eksport og import, og de nasjonale transportkorridorene må i stadig større grad ses i sammenheng med de internasjonale.

Regjeringen har så langt gjennomført en rekke forbedringer både på vegnettet og jernbanen. Den viktigste vegforbindelsen fra Norge til det europeiske kontinentet er E6 over Svinesund. På norsk side er som kjent utbyggingen til motorvegstandard fullført, mens det fortsatt gjenstår en del arbeid på svensk side. Sommeren 2012 ble imidlertid de formelle beslutningene tatt også for den gjenstående parsellen i Bohuslän, og sommeren 2015 skal denne parsellen åpnes for trafikk. Nasjonal transportplan 2014–2023, som snart vil bli framlagt, kommer også til å inneholde konkrete tiltak som vil forbedre veg- og jernbaneforbindelsene i «det nordiske triangelet», dvs. mellom Oslo, Stockholm og København. Stikkord for jernbanen er bl.a. det store prosjektet Follobanen og utbygging av dobbeltspor på Østfoldbanen. På vegnettet er det viktige tiltak knyttet til E18 og E16 i retning Stockholm. I tillegg kommer oppgraderingen av E105 til Russland og E8 finskegrensa til Tromsø. I NTP 2014–2023 vil regjeringen også komme tilbake med nærmere forslag om utvikling og oppgradering av Ofotbanen, og også forholdet til videre arbeid på Trønderbanen og Meråkerbanen.

Det er en rekke samarbeidsarenaer på transportområdet som brukes svært aktivt for å utvikle grensekryssende forbindelser i Norden og i Nord-Europa. Det nordisk-baltiske samarbeidet oppsto som en naturlig følge av nedleggelsen av det nordiske transportministerrådet i 2005. De nordiske og baltiske transportministrene møtes regelmessig for å drøfte saker av felles interesse innenfor den såkalte NB8-rammen. Dette samarbeidet er svært nyttig for Norge, både for å følge med og for å kunne påvirke arbeidet med samferdselsspørsmål i EU. Jeg vil særlig peke på arbeidet med TEN-T – det transeuropeiske transportnettet. Her fremmet de nordiske og baltiske landene høsten 2010 en felles erklæring overfor EU-kommisjonen med synspunkter på hvordan det framtidige kjernenettverket bør utformes i området. Dette er et konkret eksempel på et viktig initiativ av strategisk betydning for utvikling av transportinfrastruktur, som da ble tatt i fellesskap mellom de nordiske og baltiske land.

Jeg har også lyst til å nevne partnerskapet for transport og logistikk innenfor den nordlige dimensjon, der Norge sammen med ti andre land har definert et nettverk med transportforbindelser og etablert en finansieringsordning for studier og analyser knyttet til det transportnettverket. Det bygger på og er en forlengelse av TEN-T-nettverket. Norge er aktivt med i det partnerskapet, og har bl.a. finansiert en studie om metoder for finansiering av grensekryssende infrastrukturprosjekter. Dette arbeidet skal også gi grunnlag for gjensidig læring og samarbeid. Studien vil bli ferdigstilt i løpet av 2013.

Norge deltar også i Østersjørådet, som bl.a. har utarbeidet en bred studie som et faglig grunnlag for strategisk langtidsplanlegging. Hovedformålet med Baltic Transport Outlook, som ble ferdigstilt i desember 2011, var å gjøre hele regionen mer tilgjengelig og konkurransedyktig.

Så har jeg også lyst til å nevne det nordiske samarbeidet om transportforskning, fordi det har gode historiske røtter. De nordiske landene har mange like utfordringer når det gjelder kunnskapsutvikling på transportområdet. Samarbeidet på dette området er viktig for å forsterke innsatsen felles, men også i hvert enkelt land. Mye av samarbeidet foregår i regi av transportetatene, som har et omfattende og tett samarbeid innenfor forskning og utvikling. Vi ønsker å bygge videre på de positive erfaringene vi har hatt når det gjelder nordisk forskningssamarbeid på transportområdet, og vil også sammen med Forskningsrådet se hvordan dette kan følges opp videre.

De nordiske landene utgjør kjernen i et større nettverk som omfatter Østersjøsamrådet, nordisk samarbeid, Barentssamarbeidet og arktisk samarbeid. Vi kan og skal gjøre mer ut av det samarbeidet i årene som ligger foran oss. Det er bred enighet om å fortsette samarbeidet mellom de nordiske landene om transportpolitiske problemstillinger, og å ta vare på det gode nettverket og det gode samarbeidet som er etablert. I bunnen for det nordiske regjeringssamarbeidet i transportsektoren ligger målene om at vi skal fremme en effektiv, konkurransekraftig, sikker og miljøvennlig transport på tvers av grensene. Noen spørsmål løser vi best bilateralt og direkte, noen saker dreier seg om flere land, og da er det viktig å ta det multilateralt. Det er også viktig å gjøre bruk av de samarbeidsarenaene som allerede er etablert, sjøl om jeg ikke ser bort ifra at vi i årene framover også kan utvikle nye arenaer. Jeg mener at den felles Barents transportplan som er under utarbeidelse, er et eksempel på det.

Tone Merete Sønsterud (A) [11:22:56]: Jeg takker statsråden for svaret, og jeg er selvfølgelig glad for at det skjer veldig mye positivt på dette området. Men jeg ser også fram til svaret som nå er under utarbeidelse til Nordisk råd, og får håpe at det er positivt når det gjelder de vedtakene som rådet har fattet, nemlig en felles nordisk transportstrategi som er noe mer forpliktende enn det vi har sett til nå.

Så er jeg klar over alle samarbeidsarenaer som eksisterer i dag. Vi arbeider bra, det gjøres mye bra, og vi får til mange gode løsninger. Men som jeg sa i mitt innlegg, er det man ønsker seg en overordnet strategi. Den skal ikke overlapp eller motvirke øvrig samarbeid om transport innenfor den nordlige dimensjonen, EU og f.eks. grenseregionale organisasjoner. Men Nordisk råd mener altså at det er på tide å lage en mer samlende og noe mer forpliktende plan som kan beskrive de store, viktige transportkorridorene mellom de nordiske land og ut til kontinentet.

Jeg var selv saksordfører for denne saken i Nordisk råd, og vet hvor mye arbeid som ligger bak. Innstillingen var fremmet fra to utvalg, fra miljøutvalget, eller -utskottet, som det heter der, og næringsutskottet. Det var mange møter, samtaler og kompromisser, for det var mange som gjerne ville ha sin vei eller sin bane konkretisert inn i vedtaket – det kjenner vi jo godt til fra arbeidet med transport her i landet også.

Men for nordiske parlamentarikere var det viktig å gjøre noen prioriteringer, og å ha fokus på det aller viktig-

ste. Det var det jeg redegjorde for i mitt hovedinnlegg. Men det er flott at samarbeidet i dag er godt og utvikler seg i positiv retning, og at man får til gode resultater.

Statsråd Marit Arnstad [11:24:49]: Jeg forstår representantens ønske om at vi skal kunne samle en del av de initiativ som foreligger, og også se på muligheten til å lage en mer overordnet plan. Jeg vil ikke stille meg avvisende til det, men jeg synes samtidig det er viktig at en da, som representanten også understreker, ikke overlapper eller lager nye arenaer til fortrensel for arenaer som allerede fungerer.

Jeg har lyst til å nevne et eksempel på en arena som nå er under utvikling, som jeg synes fungerer godt, og som må få lov å jobbe videre. Det er at en fra norsk og svensk side har gitt Jernbaneverket og Trafikverket i Sverige oppdrag om å se på kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen, og om de kan gjennomføres og finansieres etter en omforent plan og arbeidsdeling mellom Norge og Sverige. Det er ett eksempel på et praktisk orientert samarbeid, der man på hver side har ambisjoner knyttet til utbygging og finansiering, og der tiden er moden for at man også kan ha et omforent arbeid, både for videre planlegging og for finansiering.

Så mener jeg også at vi skal være oppmerksom på det at vi ofte, innad i Norge, men også internasjonalt, tenker nord-syd. Det er viktig å tenke forbindelsene øst-vest, og det er viktig også å tenke nordområdene som en helhetlig bit i dette arbeidet. Når det gjelder øst-vest-korridorene, har representanten vist til flere viktige forhold. I disse dager vil man ikke minst på det sentrale Østlandet se viktigheten av å kunne ha en fungerende og god transportinfrastruktur når det gjelder tømmertransporten. Det er klart at de vegforbindelsene vi har, både E18, E16 og også lenger nordover, er ganske viktig. Så har vi, som representanten også var inne på, spørsmålet om Ofofbanen og om Meråkerbanen, og også det mer helhetlige samarbeidet i nord.

Jeg tror det er mulig både å legge til rette for konkret samarbeid knyttet til de enkelte strekningene og å klare å få til et mer helhetlig samarbeid og en plan over det. Jeg opplever Barents transportplan som et forsøk på å starte i én del av det nordiske området, som har et stort behov, og jeg ser ikke bort fra at det også kan utvides videre etter hvert. Men det er viktig at vi bygger på det som allerede eksisterer, og unngår at vi overlapper de initiativ som allerede er i gang.

Irene Johansen (A) [11:28:02]: Jeg vil takke interpellanten for å reise en veldig viktig sak som spesielt fylkene langs grensen mot Sverige har vært opptatt av lenge, nemlig å få til en felles transportplanlegging, utvikling og investering i grenseoverskridende transportinfrastruktur. Det er viktig at jernbane- og veisystemene prioriteres og bygges ut sammenhengende også på begge sider av grensene mellom Norge og Sverige for å få fullt utbytte av investeringene i begge land, og for å sikre et godt transportsystem mellom Norge og resten av Europa.

Jeg møter av og til i Grensekomiteen Värmland-Østfold, der politikere fra begge land møtes og jobber for å

fjerne grensehindre. Ett viktig grensehinder er transportinfrastrukturen. Tiltak de er svært opptatt av, naturlig nok, er å få bygd ut jernbane mellom Oslo og Stockholm via Østfold, og en E18 med samme standard på begge sider av grensen. I Grensekomiteen Bohuslän–Østfold jobber de for sammenhengende utbygging av jernbanen og E6 mellom Oslo og Gøteborg, og det er også etablert et veldig godt samarbeid mellom fylkene på begge sider av grensen og helt inn til Oslo, som jobber med det samme.

Østfold er et grensefylke med flere grensekryssende transportårer både ved Ørje og Svinesund. Det aller meste av godstransporten inn til landet kommer med lastebil over disse to grenseovergangene. Det ser vi som ferdes på E6 daglig, veien fylles opp med trailere, og kapasiteten vil ifølge Statens vegvesen være sprengt innen få år. Kun 13 pst. av godstransporten til og fra Europa går på Østfoldbanen. Statens vegvesen skriver i forslaget til Nasjonal transportplan 2014–2023:

«Det har de siste årene vært en kraftig økning av antallet vogntog og semitrailere som passerer svenskegrensen ved Svinesund.»

Videre:

«Drøyt halvparten av godset inn til Norge ved Svinesund kommer fra Sverige, mens den andre halvparten har Sverige som transitland. De siste årene har handelen med EUs nye medlemsland i østre Europa økt relativt sett kraftig, men totalt sett er andelen fremdeles lav. Fordi godset som kommer inn til Norge via Svinesund til stor del kommer fra Sverige og til økende del fra østre Europa er det små muligheter å flytte dette godset til sjøtransport.»

Og videre:

«Jernbanen har i dag en liten betydning for eksport og import, den er viktigere for innenriks transport i Norge. Så lenge hastigheten på jernbanen i Europa er så lav som i dag vil ikke jernbanen få stor betydning for utenlandstransport til og fra Norge. Økt jernbanetransport til og fra Göteborgs havn skulle kunne være en tenkbar utvikling, men kapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Göteborg er lav og det går meget raskere å transportere godset på trailere på E6.»

En godt utbygd jernbane med høy hastighet vil også kunne avlaste persontransport til København og videre ut i Europa som i dag går i bil og med fly.

Jeg er opptatt av at jernbanen bygges ut på begge sider av grensen mot Göteborg, og det er en veldig god start at den bygges ut til Halden innen 2030, slik regjeringen nå har foreslått, men vi må altså hele veien til grensen og videre gjennom Sverige til Göteborg. Og det er dette vi ønsker å gjøre noe med.

Gjennom Grensekomiteen har jeg kommet i dialog med våre svenske venner i Riksdagen om våre felles transportutfordringer. Jeg har invitert tre representanter fra transportutskottet i den svenske Riksdagen til Stortinget i dag, fordi vi ønsker å markere enighet om å jobbe sammen for en felles transportplanlegging for grenseoverskridende transportinfrastruktur i Norge og Sverige. Da passet det veldig bra med representanten Sønsteruds initiativ til en debatt om dette.

Vi har en felles interesse i å få bygd ut vår felles infrastruktur og at dette prioriteres på begge sider av grensen, fra nord og ned til Østfold. Det jobbes mye med å fjerne grensehindre, og transportinfrastrukturen er en del av dette. Et godt utbygd transportnett mellom våre land vil bidra til større samhandling og integrasjon mellom landene. I EU pågår et arbeid for å utvikle et europeisk nettverk av grønne godskorridorer for en effektiv og bærekraftig godstransport. Det er viktig at vi i de nordiske land står sammen og får prioritert våre korridorer. Vi vil derfor foreslå at våre regjeringer tar initiativ til å utarbeide en felles nordisk strategi for utvikling av og investering i grenseoverskridende transportinfrastruktur på sjø og land av felles interesse, og følger opp anbefalt vedtak i Nordisk råd i 2012 om dette.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:32:45]: Jeg vil takke interpellanten for å rette oppmerksomheten mot en sak som er viktig i dag, og som med all sannsynlighet vil bli enda viktigere i fremtiden.

Norden har ikke alltid hatt tradisjon for nært samarbeid, men om vi tar tidsepoken etter annen verdenskrig, er det liten tvil om at de nordiske land har hatt en meget positiv utvikling når det gjelder utveksling, samarbeid, harmonisering av lover og ikke minst forståelse av hverandre. Når dette er sagt, er det ikke slik at våre utfordringer er løst. De vil alltid være der, i en dynamisk verden som er i evig utvikling.

Behovet for et dypere samarbeid innenfor infrastrukturutbygging, både innenfor samferdselssektoren og med hensyn til å sikre overføring av energi, er stort internt i Norden – og kanskje størst i den nordligste delen av Norden: det arktiske området. Vi vet i dag nær sagt alt om de utfordringer Østersjøen og Storebælt byr på – Østersjøen med sine problemer med forurensning og sine store utfordringer om vinteren med isproblemer, og Storebælt, hvor utskipningskapasiteten fort blir for liten i forhold til behovet som Finland og Sverige har innenfor industrien. Malm- og mineralproduksjon og ekspansjon på området er nøkkelen her.

En annen side er Norges muligheter til energiproduksjon i nord, knyttet til både vindkraft og gass/olje. Dette kan bli en vinn-vinn-situasjon for både Norge, Sverige og Finland. Vi trenger å få på plass både øst-vest-forbindelser og sør-nord-forbindelser mellom våre land ut fra topografi og næringslivets ønsker.

Oftobanen kan stå som et flott eksempel på et samarbeid mellom to land som alle parter har hatt fordel av. Vi trenger å utvikle samarbeid med Finland på disse områdene. Finland ønsker å kunne eksportere malm via Norge fra Pajala-Kolari og mange andre steder nord i Finland, samtidig som de ønsker energi fra Nord-Norge.

Vi ser at det er behov i Nordland, i Mo i Rana, for å kunne skipe ut malm fra Sverige. Det er sterke ønsker fra Sverige om å utvikle og bygge ut mot Trøndelag, med tanke på både gods og passasjerer. Det samme gjelder lenger sør, både i Kongsvinger-området og i Østfold. Men så kan man jo spørre seg om vi har de riktige verkøyene for å utvikle disse prosjektene. Nordisk råd forsøker

å sette fokus på dette, men samtidig er mandatet til Nordisk råd og de vedtak som blir fattet der, kun rådgivende overfor de ulike lands parlamenter – det være seg om det er plenumsvedtak eller om det er vedtak fattet av Nordisk ministerråd.

Noe annet – relatert til så store samfunnsmessige utbygginger vi her snakker om, hvor vei, bane og energioverføringer inngår – er om Nordisk råd vil ha en slik rolle, med 880 mill. kr i året og hovedkontor i Danmark. Jeg tror det er svært viktig at Næringsdepartementet og Samferdselsdepartementet kommer mye tidligere og tydeligere på banen overfor Finland og Sverige og ikke minst overfor Russland. Mangelen på tydelige, styrende strukturer synliggjøres godt i nordområdepolitikken, hvor Utenriksdepartementet i dag er blitt gitt det største ansvaret for infrastruktur og utvikling.

UD har helt klart sine virkeområder som er mer enn viktige nok – la det være hevet over enhver tvil. Men når det gjelder det å være en pådriver for nærings- og infrastrukturbygging, vil det være mer naturlig at dette ligger under Næringsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Jeg er bekymret for dette. Når vi vet at vi i Finnmark siden 1990 har jobbet for å få til ulike prosjekter, og når man snakker om 2040, som er de beskjedene vi får tilbake via nordområdemeldinger, er jeg fort redd for at kua kan dø mens gresset gror.

Når dette er sagt, vil jeg ønske alle mine kolleger her på Stortinget i dag en riktig god påske. Håper alle vil kose seg – enten det blir på, med eller uten scooter.

Ingjerd Schou (H) [11:38:01]: Nå kan det vel se ut som om veldig mange har tatt oppfordringen om påske allerede, men vi som er her, kan jo snakke om nordisk samarbeid innenfor transportområdet.

Jeg har lyst til å starte med å gi honnør til interpellanten for å ta opp temaet om mer samordning, men stikkordet for interpellanten om en forpliktende plan støtter jeg fullt ut – at vi forplikter oss og koordinerer oss over grensene, kanskje særlig i Skandinavia, i Norden.

Nå er det jo slik at bane, luft, vei, sjø, og det meste, ikke kjenner disse landegrensene. Slik sett er behovet for både å koordinere oss og å forplikte oss i økende grad til stede. Sett fra Høyres side er det viktig for oss – det har vi også skrevet i vår alternative transportplan – å være med også i det europeiske transportnettverket, for innenfor EU bygges det stadig større og mer integrerte nettverk av transportårene, og i Sverige og i Danmark legges det stor vekt på koblinger mot resten av EU. Denne utviklingen må vi være med på, både nord-syd og øst-vest.

Europeisk infrastruktur for transport, som vi er en del av, harmoniseres også gjennom Trans-European Transport Network, TEN-T, som veldig mange i denne salen kjenner det som.

Europeisk infrastruktur for transport harmoniseres gjennom nettopp dette nettverket, og innenfor EU er langsiktige transportpolitiske mål å balansere økonomisk vekst, sosial velferd og bevaring av miljøet. Derfor pågår det et omfattende arbeid knyttet til bl.a. ulykker, køer og

forurensning, større grad av det å optimalisere utnyttelsen av hver transportform, og at vi også får en overgang mellom transportmidlene på en slik måte at det blir sømløst, fleksibelt og intermodalt, som vi kaller det på vårt språk. Innovasjon og forskning er også viktig i dette arbeidet, og transport og kommunikasjon blir sånn sett et virkemiddel for å oppnå noe som er mer og større. Det tror jeg veldig mange opplever innenfor arbeidsmarkedet.

I mitt fylke er det ikke mangel på arenaer, og det er ikke mangel på prosesser. Jeg har deltatt i slike i åtte-tolv år nå. Forpliktelsen som interpellanten faktisk etterspør, blir jo at vi måles på resultater og fremdrift i tid mer enn på at vi har etablert vennskapssamarbeid i Västra Götaland for mitt fylke, eller i Värmland sammen med Østfold fylkeskommune. Vi har grensekomiteen Østfold/Värmland, Østersjørådet og Atlanterhavskomiteen – det mangler ikke på prosesser. Det som mangler, er å få til noe mer. For min egen del har jeg lyst til å si at det kan hende det da er nødvendig med en modernisering av transportområdet innenfor Nordisk råd, for det blir rådgivende.

Jeg legger merke til at statsråden sier at det kommer mer innenfor dette området når Nasjonal transportplan legges fram, og at det er det nordiske triangelet som sånn sett vil få oppmerksomhet.

Jeg ser også at de regionale transportplanene som er laget i de ulike fylkene, ser over landegrensene. Vi så det senest i Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag, hvor også den regionale transportplanen så over grensen til Sverige. Det samme ser vi i Østfold, at landegrenser ikke er til hinder, og at det faktisk er en forutsetning for å lage en regional transportplan – men det blir mye prosess og det blir mange møter. Resultatene uteblir, rett og slett fordi i alle sammenhenger i disse prosessene etterspørres det forpliktende politiske lederskapet.

Jeg har utfordret statsråden til å lage et utbyggings-selskap mellom Norge og Sverige nettopp for å få til et forpliktende samarbeid og en prioritering mellom disse landene når det gjelder f.eks. en «missing link» mellom svenskegrensen og Øksnered. Jeg ser at regjeringen ønsker å få dobbeltspor til Fredrikstad, i mitt fylke, men ikke har ambisjoner om å få det til Halden. Jeg minner om at det fortsatt er noen – det er ganske mange – mil også fra Halden til svenskegrensen. Sånn sett er Halden-Kornsjø-svenskegrensen avgjørende for å få flyt, både når det gjelder utdanning, næring, samkvem over landegrensene, og regjeringen har kun ambisjoner – ingen forpliktelser – for å få til dette dobbeltsporet,

Jeg imøteser det som måtte komme i Nasjonal transportplan. Jeg tror det er nødvendig å både modernisere og forplikte, og at man tar enkeltprosjekter i et skandinavisk opplegg, gjerne i Nordisk råd-sammenheng – men at det må ut av rådrollen og over på resultatrollen, er det jeg etterlyser.

Alf Egil Holmelid (SV) [11:43:23]: Eg sit i næringsutvalet i Nordisk råd, og dette er ei sak som vi har drøfta veldig ofte, og som det er stor interesse for. SV og den venstregrønne gruppa i Nordisk råd har teke opp transportsamarbeidet i Norden for lenge sida, og det har vel i mange

samanhengar fått brei støtte i Nordisk råd, men dessverre føler vi vel at det skjer relativt lite. Ein av grunnane til at det skjer lite, iallfall lite i forhold til at konkrete handlingar blir tilbakemelde til Nordisk råd, kan vere at vi ikkje har eit ministerråd for samferdsel, sånn som vi har på mange andre område. Derfor har næringsutvalet i nokre tilfelle bedt om å få snakke med ministrane for samferdsel som ein kompensasjon for at vi ikkje har eit eige ministerråd, og det er noko vi vil fortsetje med.

Når det gjeld dei konkrete tiltaka som er nemnde før her i dag, har eg lyst til å peike på Ofofbanen som ei veldig viktig satsing. Ein ting er at den banen no er i ferd med å bli sprengd på grunn av at malmtransporten frå Sverige og Finland er aukande, men vi ser også eit stort potensial for å bruke den transportåra til andre ting. I dag går det 200 000 tonn fisk med Ofofbanen. Her ser vi eit potensial for å bruke tog som eit viktig transportmiddel for å få fisk av god kvalitet utover til heile Europa – i første omgang til Sverige, som ein legg opp til med Ofofbanen, men også seinare ved å bli knytt opp mot det europeiske jernbanenettet, som eg skal kome litt tilbake til.

Elles vil eg nemne Meråkerbanen. Dersom vi får elektrifisering av han, saman med Trønderbanen, kan det vere ein viktig tverrforbindelse mellom Trondheim og Sundsvall.

Så har eg også lyst til å nemne noko som ikkje har vore så mykje framme før i dag, og det er togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm. Han blei lagd ned i 2005, etter 133 års drift, men han kom heldigvis i gang igjen. Eg har prøvd å ta den banen nokre gonger, men det er ikkje det beste tilbudet innanfor persontrafikk som ein kan tenkje seg. Det er sjeldne avgangar, og transporten går ikkje så raskt som ein ventar i moderne tid.

Elles kan eg også nemne E6 over Svinesund. I den korridoren går i dag 86 pst. av godset på bil og 17 pst. på bane. Med moderne transport burde det ha vore motsett. Vi må ha ein ambisjon om å få ein langt større del av godstransporten over frå veg til bane. Det er ikkje berre det at det er ein moderne og effektiv måte å ta godstransporten på, det er også ein måte som gjer det mykje meir behageleg å køyre på vegen for dei som skal bruke vegen. Dei fleste som har vore ute og køyrt bil, har vel følt at utfordringa med å køyre bil, er å bli forbikeyrt av store trailerlass. Så det med å frigjere kapasitet i vegsektoren ved å få godset over på bane, er noko vi må leggje vesentleg større vekt på framover.

Så er det også sånn at det er eit stort arbeid på gang, der Danmark gjennom tunell og bru ønskjer å knyte seg opp mot Tyskland på skjener, og den utviklinga er veldig viktig. Når den koplinga, Femern-forbindelsen, kjem, er vi rett inne i hjartet av Europa med jernbanetransport. Det er utruleg viktig at vi no gradvis klarer å byggje ut det internordiske samarbeidet for å utvikle jernbanenettet, slik at vi er klare til å kome rett inn i hjartet av Europa når Danmark har fått kopla seg opp imot Tyskland.

Så har eg lyst til å nemne til slutt at Audun Lysbakken, SVs leiar, og leiaren i vårt søsterparti i Sverige, Sjøstedt, nyleg gjekk ut og snakka om at no var det på tide å få ein nordisk togunion. Eg vil meine at det er få områ-

de der det ligg så godt til rette for samarbeid, og vi har så mykje å hente, så vi må satse tyngre på tog i det nordiske samarbeidet.

Heidi Greni (Sp) [11:48:42]: Styrking av transportforbindelser mellom våre nordiske naboland er en viktig samferdselsutfordring. Det er derfor et viktig initiativ som er tatt i Nordisk råd, og det er en prisverdig oppfølging her i Stortinget i dag fra interpellanten Tone Merete Sønsterud.

Jeg har selv bakgrunn fra en region der økt samarbeid over grensene er et potensial for styrket næringsliv og bosetting. Det er selvsagt viktig at vi har gode kommunikasjoner i sentrale områder av Norge som Oslo-regionen, men også i Midt-Norge har grensesamarbeid lange tradisjoner, både kulturelt og næringsmessig.

Jeg er enig i at det er behov for å utvikle en strategi for utvikling av transportinfrastruktur mellom nabolandene. Jeg merker meg – og er enig i – statsrådets understreking av hvor viktig det er for nordområdene. Jeg har også merket meg det store arbeidet som er gjort, og som planlegges gjort for å utvikle både vei og bane sør i landet, mellom Østfold og Bohuslän.

Midt-Norge har de samme utfordringene og de samme mulighetene. Så mitt fokus vil være rettet mot denne regionen. Vi har, som kjent, Meråkerbanen mellom Storlien og Trønderbanen. På svensk side er den opprustet fram til Storlien, den er elektrifisert og istandsatt. Vi har en bitte liten missing link fra Storlien til Stjørdalen og til Trondheim. Dette er viktig for grensesamarbeidet, men det krever utvikling og investering for fremtiden.

Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen er noe som senterpartilagene i trøndelagsfylkene har jobbet med i en tiårsperiode sammen med Centern i Sverige. Det blir sterkt fokusert i fylkeskommunene, og det er et par hovedprosjekter som er prioritert felles fra fylkeskommunene i trøndelagsfylkene fram mot NTP-en. Derfor har jeg store forhåpninger til at det nå kommer midler til elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen i NTP-en. Jeg håper endelig det blir en realitet. Det vil bety utrolig mye for tømmertransporten fra Sverige. Det vil bety mye for all annen utveksling med Sverige, og det vil også bety mye for sameksistensen med landene enda lenger øst. Finland er interessert og også naboene lenger øst. Det vil ha betydning for både gods- og persontransport, utvikling av næringslivet i fjellregionen, industri og ikke minst vil reiselivet ha store muligheter. Men, som sagt, det trengs gode transportårer, og det trengs strategier for grenseoverskridende samarbeid.

Videre må Rørosbanen og Solørbanen selvsagt prioriteres. Jeg har spurt meg selv mange ganger: Hvorfor må alt gods i Norge innom Alnabru? Det er den regionen i Norge som har størst press i trafikken, størst problemer med trafikkavvikling, og det er en terminal der kapasiteten er sprengt. Hadde vi fått elektrifisert Rørosbanen og Solørbanen, kunne vi tatt godset ut til kontinentet uten at det skulle innom Oslo-regionen. Det kunne gått direkte til kontinentet på bane uten å belaste veinettet. Jeg ser bare for meg alle laksetrailerne som kjører nord-sør hver eneste dag. Det er utrolig mengder vi kunne fått over på bane.

I tillegg kunne vi hatt tosporede godsbaner fra Hamar til Støren. Med det mener jeg at vi kunne hatt godstransport sørgående på Rørosbanen og nordgående på Dovrebanen. Med elektrifisering av Meråkerbanen, Trønderbanen, Rørosbanen og Solørbanen ville det vært uante muligheter for å få mer gods på bane og uante muligheter for større samarbeid med Sverige.

Susanne Bratli (A) [11:53:09]: Når det nå kommer to trøndere etter hverandre på Stortingets talerstol og skal snakke om øst–vest-forbindelsen, skal ikke noen bli overrasket over at man kommer til å høre «elektrifisering» og «Meråkerbanen» flere ganger i løpet av de neste minuttene!

Jeg vil begynne med å takke interpellanten for å ta opp et viktig tema. Det er et tema og et spørsmål som vi har diskutert stadig vekk i mange ulike sammenhenger, i transportkomiteen her på Stortinget, og jeg har også gjort det i mitt tidligere liv som fylkesråd og samferdselspolitiker i Nord-Trøndelag.

Vi må ha bedre planer for transport på tvers av grensene i Norden – det er det ingen tvil om. Det er på høy tid med en felles nordisk overordnet tenking om hvordan vi skal løse samferdselsutfordringene oss imellom.

Så er det selvfølgelig sånn at det ikke er unaturlig at det blir forholdet til Sverige som får mest fokusering, fordi det er tross alt mot Sverige vi har den lengste grensa, og der vi har de største utfordringene på samferdselssektoren.

Det har bestandig vært en utfordring når vi ser kartene i Nasjonal transportplan. Man ser det store kartet over Norge, og vi ser grensa mot Sverige, og det er helt hvitt på den svenske sida. Alle spekulerer på hva som skjer der. Jeg mener at hvis man tar Meråkerbanen og det som er utfordringene der som et eksempel, viser det veldig godt hva som skjer når man ikke har en overordnet tenking.

Det er sånn, som representanten Greni sa i sitt innlegg, at man for ganske mange år sida allerede både rustet opp og elektrifiserte jernbanen på svensk side helt inn til Storlien, som er på grensa mot Nord-Trøndelag, for over 1 mrd. kr. På den tida man gjorde det, var også Meråkerbanen i mye dårligere stand enn den er i dag. Da var det sånn at det ikke gikk an å ha en kopp kaffe på bordet på toget da man tok Meråkerbanen. Det er det gjort noe med, så selve banelegemet er ganske bra, men man mangler altså elektrifisering.

Det har vært snakk om prosesser regionalt og lokalt. Ja, det har vært ført mange prosesser regionalt og lokalt. Jeg må innrømme at jeg også har vært en av dem som har vært med på disse regionale og lokale prosessene i mitt hjemfylke. I denne sammenhengen her kan vi takke Interreg-samarbeidet, faktisk, for at mange av disse prosessene har blitt ført. Men vi må ha en overordnet nasjonal tenking om dette, så det å få sydd sammen disse regionale tankene sånn at de passer inn i vår egen nasjonale overordnede tenking om transport, er kjempeviktig.

Så tilbake til Meråkerbanen og dette ønsket om elektrifisering. Alle har nå løftet opp sine «missing links». Nå finnes det sikkert missing links over hele landet, og manglende elektrifisering av Meråkerbanen er en missing link.

Vi mangler altså elektrisitet fra Storlien til Trondheim. I dag er det faktisk et forholdsvis bra tilbud når det gjelder persontransport på tog fra Trondheim til Østersund. Problemet er at det tilbudet er et dieseltog, så når en kommer til Sverige, kjører en dieseltog under strømlinjene. Sånn er det i dag, og sånn kan det ikke være i framtida.

En annen utfordring er at vi nå ser at godstransporten på Meråkerbanen har blitt redusert ganske kraftig, særlig tømmertransporten. En av forklaringene er nettopp at man er nødt til enten å skifte lokomotiv, gå fra elektrisitet til diesel når man er på Storlien, eller man må kjøre diesel hele veggen, og det er ikke særlig effektivt. Når tømmertransporten på vegene selvfølgelig øker, blir det en utfordring. Det positive vi ser, er at de som produserer kalk i Verdalen, har en kunde i Sverige som krever at man transporterer med tog, så noe togtransport går fortsatt.

Vi ser også at man lokalt og regionalt er veldig opptatt av dette. Jeg kommer fra Nord-Trøndelag og hun som snakket før meg, fra Sør-Trøndelag, og våre venner i Jämtland sier at de kommer fra Øst-Trøndelag! Disse tre trøndelagsfylkene har dannet en felles forening som heter Foreningen Elbanen STS. STS står for Steinkjer–Trondheim–Storlien. Den eies av disse tre fylkene/länene. De jobber ut fra en felles interesse for å få på plass denne elektrifiseringen.

Det er økt trykk på øst–vest-forbindelsen. Det er økt handel og dermed økt godstransport. Vi ser også at turismen øker. Så gjør også svoveldirektivet at det nå etter hvert blir lønnsomt å frakte godset fra øst mot vest i stedet for å ta det ut på skip i Østersjøen. Så her har vi store muligheter hvis vi klarer å pare føttene riktig, lage de rette strategiene og ikke minst få på plass de rette tiltakene når vi nå etter hvert skal lansere Norges nye Nasjonal transportplan. Det blir å håpe at man i framtida faktisk klarer å få på plass en overordnet strategisk tenking når det gjelder samferdsel – ikke bare mellom Norge og Sverige, men mellom de nordiske landene.

Olemic Thommessen (H) [11:58:28]: La meg også få takke representanten Sønsterud fordi hun tar opp dette viktige temaet. Jeg tror Nordisk råds organer har en sentral og viktig jobb å gjøre for å belyse dette, og sørge for at det kommer frem.

Samferdselsministeren har også pekt på at det er viktig at vi nå ikke lager nye arenaer eller nye nivåer. Det er jeg hjertens enig med statsråden i. Jeg ser for meg at en slik overordnet strategi først og fremst vil bygge på de eksisterende strukturene vi har. Dette er mer en strategi for hvordan disse strukturene skal samhandle, ikke et spørsmål om å lage nye strukturer. Det er all grunn til å følge med på strukturutvikling i det offentlige. Der blir det fort flere strukturer enn man kanskje i utgangspunktet ville ønske seg.

Det er en stor bredde i de temaene som dette omhandler. Representanten Irene Johansen var inne på en del lokale problemstillinger. Det var også den siste taleren her, og man skal ikke reise mye i grenseområdene før man ser at dette er veldig følte problemstillinger for befolkningen, særlig i grensefylkene.

Vi har snakket mye om tog, men vi kunne også snakke litt om buss. En så enkel ting som å få Stockholmsbussen til å stoppe i grenseområdene – i Østfold-kommunene hvor den passerer – er altså en problemstilling som knytter seg til konsesjonsspørsmål. Dette burde kanskje vært enkelt å løse, og det er følte problemstillinger for dem som jobber på den ene siden av grensen og bor på den andre. Det er altså dårlig sammenheng mellom dem som jobber med problemstillingene knyttet til nærtransport.

I den helt andre enden av skalaen kommer f.eks. et prosjekt som åttemillionersbyen som Oslo kommune har stilt seg i spissen for. Dette er et veldig visjonært prosjekt som handler om å bygge Oslo-regionen, Göteborg-regionen og København–Malmø-regionen sammen, i tråd med større, europeisk samferdselstenkning, der man har et veldig langsiktig perspektiv når det gjelder både tid og planlegging. Det er et veldig kostnadskrevenende og stort prosjekt. Likevel er det slik at hvis man ønsker seg det lenge nok, vil også drømmene kunne gå i oppfyllelse. Det er et spørsmål om å se at de fleste store prosjekter også er summen av mange små. Vi skal bygge ut intercitytriangelet nesten til grensen. Bare der ligger det viktige insitamerter eller viktige ressurser for å få et slikt prosjekt på plass.

Det har også vært nevnt andre tversgående jernbanestrekninger som Meråkerbanen og Ofotbanen. De føyer seg inn i rekken av hvordan Norge og Sverige etter hvert integreres økonomisk og spiller viktige roller i den sammenhengen.

Samferdsel handler jo om lange prosesser – dessverre ofte litt for lange prosesser. Grenseområdene er ofte provins, enten faktisk geografisk eller i alle fall mentalt når man jobber med samferdselspolitikk i de enkelte land. Derfor er det veldig viktig at man nå får en bedre rutine rundt det fellesnordiske samarbeidet. Det å få på plass en strategi for dette – og kanskje en strategi som kan fungere rullerende – vil kunne styrke dette samarbeidet i det tidsperspektivet som vil være nødvendig. Det er jo også det jeg opplever er interpellantens anliggende.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Anna Ljunggren (A) [12:03:19]: Først vil jeg takke interpellanten. I likhet med henne er jeg også medlem i Nordisk råd og har vært involvert i diskusjonene om utfordringer og utvikling av nordisk transportinfrastruktur.

Når det gjelder utvinning av naturressurser og transport av gods i, til og fra Nord-Norge, er det viktig at vi ser på korridorer på tvers av landegrensene. En av jernbanestrekningene som er omtalt i Nordisk råds arbeid om denne nordiske transportinfrastrukturen, og som er nevnt mange ganger i debatten her i dag, er Ofotbanen. Den går fra Narvik til Kiruna i Sverige. På norsk side er banestrekningen bare 42 kilometer. Ofotbanen er i dag en hovedpulsåre for gods til og fra den nordlige landsdelen.

Malmtransporten over Ofotbanen er kjent for de fleste. Malmen i Norrbotten og Nord-Finland er ingenting verdt, bare gråstein, hvis det ikke hadde vært for Ofotbanen og den isfrie havna i Narvik.

Mindre kjent er det at en vesentlig del av forbruksvarene som konsumeres i de tre nordligste fylkene, blir transportert dit med jernbane sørfra til Narvik – gjennom Sverige – for derfra å transporteres videre på bil. Hele 95 pst. av dagligvarene i butikkene til Norgesgruppen, Rema 1000 og Coop i Finnmark, Troms og nordlige Nordland fraktes via Ofotbanen. Totalt snakker vi om ca. 65 000 containere over Narvik med tog – inn og ut. Halvparten av dette går videre nordover på bil: 32 500 containere i året, mer enn 600 containere i uka.

I motsatt retning utgjør transporten av fisk allerede betydelige volum. I dag dreier dette seg om 120 000 tonn fisk. 50 pst. av den fisken som går på tog ut av Norge, går altså via Ofotbanen. Fisketransporten har potensial til å vokse sterkt. Transport av fisk sørover til markedene i Europa med Ofotbanen fra Narvik er et raskt, effektivt, økonomisk og ikke minst miljøvennlig alternativ.

Malmtransporten kommer til å fordobles i løpet av ganske få år, og da må vi også ha dobbelt opp av jernbane. Nå utbygges det gradvis ut kryssningsspor flere plasser. Vi er godt gang, og i forrige uke kom samferdselsministeren med lovnader om 1,6 mrd. kr til to nye strekninger med dobbeltspor. I ny Nasjonal transportplan som legges fram i april, kommer det tiltak som vil øke kapasiteten fra dagens 18 til 27 tog i hver retning. Men jeg vil gjøre det helt klart: Det er dobbeltspor vi trenger for at LKAB skal kunne realisere sin planlagte vekst, og for at Northland Resources skal komme i gang på en skikkelig måte.

Dette er nordområdepolitikk på sitt aller beste: bedre tverrgående forbindelse på Nordkalotten, utvikling av våre naturgitte fortrinn og verdiskaping hos oss og hos våre naboer. Videre må vi også vurdere å utvikle transportkorridorene fra øst – Kina – mot vest – USA – via Narvik. Ofotbanen må rett og slett ikke bli flaskehals. Vi ønsker jo heller ikke en ren malmbane. Det skal gå andre godstog her – begge veier, flere ganger i døgnet. Vi må også forberede oss på en tid da kanskje også LNG kan selges og fraktes fra Nord-Norge og Narvik til våre naboer i øst, samtidig som nær- og fjerntrafikken av passasjerer må opprettholdes og aller helst forbedres.

Ofotbanen er bare 1 pst. av samlet norsk jernbane. Men godsmengden på Ofotbanen utgjør ca. 60 pst. av det samlede godsvolumet i Norge i dag. Jernbaneverkets prognoser viser at denne godstrafikken vil øke til langt over det som i dag er kapasiteten på Ofotbanen. Narvik er Nord-Norges ledende logistikk-knutepunkt. Det er viktig at Norge og Sverige fortsetter det gode samarbeidet for å utvikle denne strekningen inn i framtida, slik statsråden også nevnte i innlegget sitt og interpellanten sa.

Avslutningsvis synes jeg bare det er verd å nevne at Ofotbanen inngår som en forlengelse av EUs prioriterte transportnettverk. Prioriterte strekninger i dette transportnettverket betegnes som «core». EU har pekt ut to plasser i Norge, Oslo og Narvik, som det er viktig at også EU prioriterer, i likhet med Nordisk råd og i likhet med det denne regjeringen gjør, som vi kommer til å se i Nasjonal transportplan.

Steinar Gullvåg (A) [12:08:19]: Jeg er uten videre enig med interpellanten i at det nordiske transportsamarbeidet må utvides. Heller enn å dyrke ulikhetene bør vi lete etter likhetene og felles interesser. Det forhold at Finland, Sverige og Danmark er medlemmer av EU og deltar i utformingen av det felles europeiske transportmarkedet, understreker viktigheten av et tett nordisk samarbeid. Som utenforland er det nordiske transportsamarbeidet faktisk viktigere for oss enn for de andre landene.

Jeg har kanskje en litt annen innfallsvinkel til denne debatten enn de fleste andre som har hatt ordet her i dag. Jeg har nemlig registrert at EU-kommisjonens forsøk på ytterligere liberalisering av det europeiske transportmarkedet nå møter sterk motstand, og det er bra. Medlemslandene – og det gjelder i høy grad våre nordiske naboland – er eksempelvis ikke rede til å oppheve dagens kabotasjeregler og tillate fri flyt i det europeiske transportmarkedet. Dagens regler er sannelig liberale nok. Dessuten praktiseres de noe ulikt fra land til land, ikke minst gjelder dette kontrollregimet eller rettere sagt kontrollregimets utilstrekkelighet. Utilstrekkelig kontroll bidrar faktisk til en utarming av det nordiske transportmarkedet til fordel for transportører i Europas lavkostland. Konsekvensene av dette opplever vi daglig på norske vinterveier, der mangelfullt utstyrte vogntog står fast i snødrivene. Vi har eksempler på at lokalbefolkningen faktisk må bære mat til nødstilte sjåfører.

Rent bortsett fra at utenlandske vogntog åpenbart er et sikkerhetsproblem på norske veier, bidrar underbetalte utenlandske sjåfører til en konkurransevridning som truer norske lønns- og arbeidsvilkår i denne sektoren. Jeg nøler ikke med å karakterisere dette som sosial dumping og er glad for at regjeringen nå retter blikket mot transportnæringen i sin bransjevise kamp for et anstendig arbeidsliv. Den kampen har full støtte her i huset.

Jeg vet at fagbevegelsen i Norden er opptatt av dette, ikke minst gjelder dette Nordiske Transportarbeiderføderasjon som nå ser at viktige arbeidsplasser forsvinner til lavkostlandene i tidligere Øst-Europa. I nært samarbeid med arbeidsgiverne etterlyser transportarbeiderføderasjonen felles forståelse av gjeldende regler, samordnet praktisering av regelverket og felles intensivt kontroll. Et eksempel på dette er utformingen av kabotasjereglene, altså utenlandske kjøretøys adgang til transportoppdrag i det enkelte land. Hos oss innebærer det at utenlandske vogntog har adgang til å kjøre tre turer i løpet av en periode på sju dager før vogntoget må ut av landet.

En tur, eller et transportoppdrag, er ikke nødvendigvis en tur i regelverkets forstand, for en tur kan bestå av lasting og lossing flere ganger underveis. På turbussområdet er det enda verre. Dagens liberale regler fører til at norske selskaper utkonkurreres av utenlandske selskaper med ansattes lønns- og arbeidsvilkår som innsats, hvilket i høy grad aktualiserer tiltak som allmenngjøring av tariffavtaler og solidaransvar for oppdragsgiverne.

Dette er ikke bare en norsk situasjon. Det gjelder flere land, ikke minst våre nordiske naboland som er opptatt av akkurat det samme.

Jeg er fullt på det rene med at EU i økende grad vil

legge premisser og regler for det europeiske transportmarkedet. Det er og kommer til å bli en betydelig utfordring for oss. Det er nok å nevne EU-kommisjonens siste forsøk på å liberalisere jernbanetransporten i Europa, som også har vakt betydelig motstand i de enkelte medlemsland.

Jeg begynte dette innlegget med å understreke viktigheten av det nordiske transportsamarbeidet i EU, og jeg vil gjerne avslutte med det.

Karin Andersen (SV) [12:13:15]: Jeg vil også takke interpellanten for å ta opp en viktig sak.

For oss som har vokst opp på grensen, har det felles arbeidsmarkedet mellom Norge og Sverige sør i Hedmark alltid vært der, og det har faktisk på tidspunkter vært nesten sterkere enn det er i dag. For de av oss som har jobbet veldig for Kongsvingerbanen og opprustningen av den i mange år, har det vært litt rart å se hvordan den ikke har fått noen god plass, verken i en nasjonal jernbanepolitikk eller i en politikk der samarbeid mellom Norge og Sverige skulle stå i høysetet. Det så vi under Bondevik-regjeringen da jernbanestrekningen mellom Oslo og Stockholm via Kongsvinger ble nedlagt. Det var ganske ille å se på at en strekning som går fra hovedstadssentrum til hovedstadssentrum i to naboland der forholdet er så godt, og der man har et stort utnyttet potensial for bedre samarbeid, ikke skulle være en prioritert oppgave. Det sier litt om den store snuoperasjonen som den rød-grønne regjeringen har gjort på jernbanesiden totalt sett. Derfor bør Kongsvingerbanen og strekningen inn mot Sverige prioriteres mye mer enn det den har blitt til nå.

Det har vært slik at fylkene på begge sider av grensen har brukt penger sjøl på å opprettholde et togtilbud tvers over grensen. Det har vært et veldig bra initiativ, men det er klart at hvis det ikke er forankret skikkelig i de to landenes nasjonale strategi at en skal ha jernbanetrafikk både for gods og personer på denne strekningen, er det litt vanskelig å få det til å bli godt nok. Nå er det satsinger, og det er fulle tog på Kongsvingerbanen – det er så fulle tog at man har måttet sette inn nye og flere tog. Dette er et område som har hatt stor pendling mot Sverige, men også mot Oslo, som har veldig historiske røtter, og som kommer til å fortsette å være slik. Her er det et stort potensial for å bedre transporten også over grensen.

Jeg har jobbet med dette i ganske mange år og snakket med veldig mange svenske politikere om dette som sier at de nesten har gitt litt opp Norge på vår side av grensen. Jeg håper inderlig at vi nå skal få til noen løft der, for på andre siden av grensen er mye av sporet – ikke hele – veldig bra, slik at det er mulig å realisere Stockholm–Oslo kjapt over grensen. Strekningen på norsk side er ikke avskrekkende lang. Det er mye av den banestrekningen som har veldig god kurvatur, og som ligger til rette for mer moderne togtransport enn det det er i dag.

I en nasjonal strategi for gods på bane vil denne banestrekningen være veldig viktig. Særlig hvis man greier å se den i sammenheng med å få elektrisitet på Røros-

og Solørbanen og godsterminal på Kongsvinger, vil man kunne avlaste svært mye av den trafikken som i dag går på Dovrebanen, og man vil i prinsippet ha to spor mellom Midt-Norge og Øst-Norge og muligheter for å transportere gods rett ut til Sverige og kontinentet uten å måtte innom Alnabru, som er en propp i godsterminalsammenheng.

Dette er kjempeviktig for fylket Hedmark, også fordi vi er avhengig av å kunne transportere – og burde transportere – mer av det vi produserer, nemlig tømmer, trelast og andre trebaserte produkter, på bane. Noe av det skal over grensen, og da er vi helt avhengig av at det lages planer som henger sammen, ikke bare i Norge, men som henger sammen på tvers av grensene. Det er kjempeviktig, så jeg er veldig glad for dette initiativet.

Til slutt vil jeg bare gi støtte til mye av det som representanten Steinar Gullvåg snakket om i denne sammenhengen, nemlig problemene som er knyttet til sosial dumping og grenseoverskridende transport. Det er et stort og uløst problem foreløpig, men hvis vi greier å bygge ut jernbanesystemet og greier å få mer av transporten over på bane, har vi en langt bedre kontroll, også med deler av denne sektoren som er veldig utsatt for sosial dumping.

Tone Merete Sønsterud (A) [12:18:32]: Takk for en veldig god debatt.

Representanten Steinar Gullvåg, og nå Karin Andersen, tok også opp problemene rundt kabotasje og sosial dumping som det er utrolig viktig at vi nå har et stort fokus på. Dessverre vokser problemene innen transportsektoren i rekordfart med tanke på dette – det må vi selvfølgelig også ta med oss.

Innleggene, slik jeg ser det, understreker absolutt viktigheten og har vist oss behovet for en overordnet strategi. Som vi vet, og som flere har vært inne på i denne debatten, foregår det nå et arbeid i EU for å utvikle et europeisk nettverk av grønne godskorridorer for effektive og holdbare godstransporter. Det jobbes for å samordne medlemslandenes infrastruktur, og de vil gjøre et krafttak for spesielt viktige områder og korridorer. Jeg tror det er en fordel hvis vi kunne hatt en felles nordisk røst i det arbeidet som foregår der.

Rett over påske skal Nordisk råd samles i Stockholm. I det møtet vil vi også følge opp denne saken med spørsmål til den svenske samarbeidsministeren. I tillegg vil vi også ta opp saken og spørre om muligheten for en felles nordisk luftblokk på flysikkerhet, for det er også en sak som opptar mange. Transportkomiteen hadde i går et møte med Avinor, som også var positiv til at vi løfter dette inn i Nordisk råd.

Det er mange gode krefter som nå jobber godt, og de drar i samme retning. Det lover godt for gode infrastrukturløsninger, som alle våre nordiske land vil nyte godt av, og det vil bidra til vekst og bedre muligheter, både for folk som bor i Norden, for bedrifter og for næringslivet.

Jeg vil gjøre det kort: Jeg takker igjen for debatten, og jeg gleder meg til det videre arbeidet, både i Nordisk råd og med de sakene vi nå har diskutert.

Ettersom jeg i hvert fall er den siste stortingsrepresentanten som kommer til å stå på denne talerstolen før påske, ønsker jeg presidenten en god påske.

Presidenten: Presidenten kvitterer med et hjertelig takk!

Statsråd Marit Arnstad [12:20:44]: Jeg synes dette har vært en interessant debattrunde. Det er en rekke temaer som er tatt opp.

Hvert enkelt av de nordiske landene kommer til å lage sine transportplaner ut fra det å få en god sammenheng i transportsystemet, få et moderne transportsystem og få dekket de viktige transportbehovene i sitt samfunn. Det er klart at det finnes mange muligheter – som jeg også synes en har pekt på i debatten i dag – til å samordne interessene mellom de nordiske landene.

Vi kommer fra Nordisk Ministerråd tilbake til Nordisk råd med et svar på den henvendelsen som er kommet derfra. Jeg ser også fram til at regjeringen skal drøfte en felles Barentstransportplan i september med de andre ministrene i Barentssamarbeidet.

Så synes jeg debatten er en interessant reise gjennom landet, for du har E8 i Troms, der du er opptatt av strekningen Skibotn–grensen. Så har du E10 ved Narvik og E12 og E14, som vi ikke har hørt så mye om, men som også ligger der. Du har E16, som er svært viktig for mange – over Kongsvinger og til Sverige – og du har ikke minst E18 og E6. Det er veldig mange strekninger mellom Norge og Sverige av stor betydning – både for persontransporten og ikke minst for næringsvirksomhet og næringslivet.

Så skal vi heller ikke glemme ferjeanløpene mellom Norge og Danmark og den betydningen de også faktisk har, både for transport av personer og av varer mellom Danmark og det sørlige Norge.

Flere har vært inne på jernbanestrekningene. Jeg ser betydningen av dem. Det som har vært sagt om Ofotbanen, er viktig. Der ligger det store muligheter i årene framover. Jeg har sjølsagt også – ettersom jeg kommer fra samme kjerneområde som representantene Bratli og Greni – merket meg det de har sagt om Trønderbanen og Meråkerbanen, som er viktig i den sammenhengen, og også strekningen mellom Stockholm og Oslo.

Poenget er at det er viktig å få sagt at det finnes viktige transportbehov langs hele landet, knyttet til både vei og bane. Så finnes det også noen avveininger som må gjøres når det gjelder det representanten Gullvåg var inne på, nemlig konkurranseforholdene mellom de ulike transportformene og betingelsene for dem som arbeider og driver i de ulike transportformene.

Det er ikke tvil om at jernbanen fikk seg en knekk under finanskrisen, og den har ikke kommet seg helt igjen med hensyn til godstrafikken. Den er i dag også utfordret av konkurranse på veitransporten, som i stor grad handler om kabotasjeproblematikk. Også arbeids- og lønnsbetingelser for utenlandske sjåfører er en vanskelig utfordring for den norske lastebilnæringen og også for å få mer gods over fra vei til bane.

Jeg vil gjerne takke for en god debatt, og ettersom jeg er definitivt siste taler, skal jeg få lov til å ønske Stortingets representanter god påske.

Presidenten: Presidenten er helt sikker på at mange tanker vil gå til samferdselsministeren i påskeutfarten. Jeg vil samtidig ønske henne en god påske og ber om at hun viderebringer det til regjeringen.

Debatten i sak nr. 3 er avsluttet.

S a k n r. 4 [12:24:08]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 12.25.
