

Møte tirsdag den 18. oktober 2016 kl. 10

President: Marit Nybakk

Dagsorden (nr. 8):

1. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nordisk råd (Innst. 31 S (2016–2017))
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Pål Farstad, Abid Q. Raja, Iselin Nybø, Terje Breivik og Sveinung Rotevatn om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030 (Innst. 22 S (2016–2017), jf. Dokument 8:71 S (2015–2016))
3. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Eva Kristin Hansen og Marit Arnstad om at Stortingets vedtak om struktur for drifts- og baseorganisasjoner i oljevirksomheten blir fulgt opp (Innst. 21 S (2016–2017), jf. Dokument 8:65 S (2015–2016))
4. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i energiloven (utenlandskonsesjon) (Innst. 24 L (2016–2017), jf. Prop. 98 L (2015–2016))
5. Stortingets vedtak til lov om endringer i bustøttelova (bustøtte til enkeltpersonar i bukkollektiv) (Lovvedtak 1 (2016–2017), jf. Innst. 20 L (2016–2017) og Prop. 137 L (2015–2016))
6. Referat

Presidenten: Representantene Kari Kjønnaas *Kjos*, Sverre *Myrli*, Kristin Ørmen *Johnsen*, Helge *Orten*, Heikki Eidsvoll *Holmås*, Siri A. *Meling*, Lene *Vågsli*, Ingvild *Kjerkol*, Jorodd *Asphjell* og Snorre Serigstad *Valen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Oslo: Frode *Helgerud* og Peter N. *Myhre*

For Rogaland fylke: Marie Ljones *Brekke*

For Telemark fylke: Lise *Wiik*

For Nord-Trøndelag fylke: Jorid Holstad *Nordmelan*

For Østfold fylke: Tone *Damsleth*

Fra den innkalte vararepresentanten for Oppland fylke, Kjersti *Stenseng*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget i dagene 18. og 19. oktober, under representanten Rigmor Aasruds permisjon, på grunn av sykdom.

Denne søknad foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Andre vararepresentant, Even Aleksander *Hagen*, befinner seg for tiden utenlands og er av den grunn forhindret fra å møte i Stortinget.

Tredje vararepresentant, Ragnar *Nordgreen*, foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden. – Det anses vedtatt.

Ragnar Nordgreen er til stede og vil ta sete.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen overbrakte 3 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Sak nr. 1 [10:03:28]

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nordisk råd (Innst. 31 S (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:03:45]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Pål Farstad, Abid Q. Raja, Iselin Nybø, Terje Breivik og Sveinung Rotevatn om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030 (Innst. 22 S (2016–2017), jf. Dokument 8:71 S (2015–2016))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [10:05:06] (ordfører for saken): Norge har rike skipsfartstradisjoner som går århundrer tilbake. På tross av at vi er et lite land, er vi en stormakt på havet. Dette er en posisjon vi har opparbeidet oss gjennom bl.a. å ligge i front innen teknologi. Den norske maritime næringen er blant de verdensledende miljøene når det gjelder utvikling av miljø- og klimavennlig maritim teknologi, dette fordi vi har stor kompetanse, høy kvalitet og en komplett maritim klynge som det har vært satset bevisst på over lang tid.

Det er helt avgjørende for å ivareta klimaet og miljøet at vi klarer å utvikle nye miljøvennlige teknologier og konsepter. Den maritime næringen i Norge er godt rustet for denne oppgaven, men det trengs også et godt samspill med det offentlige. Vi trenger derfor et godt samarbeid mellom myndighetene og næringen, og vi trenger tydelige signaler fra Stortinget.

Denne innstillinga fra komiteen er dessverre noe uryddig, med mange forslag der noen er nesten likelydende. Jeg tror hele komiteen er enig i at vi ønsker en maritim næring som ligger i front på klima og miljø, og da er det beklagelig at det ikke er mulig å jobbe oss sammen på forslag som flest mulig kan støtte.

Det er viktigere for arbeidet med å redusere utslippene at vi har gode og gjennomarbeidede forslag med bredest mulig støtte, enn markeringer med lite gjennomslag. Denne innstillinga bærer preg av det siste.

Skipsfart er en framtidsnæring som vil bli viktigere og viktigere i en globalisert verden. Potensialet for utslippskutt er også stort. Det er gledelig å se at næringen selv går i front på mange områder og tar klimaendringene på alvor gjennom ny teknologi og offensive satsinger. Norge har vært en stormakt innen skipsfart i mange år, og den maritime næringen i Norge skal være en pioner i grønn skipsfart. Da må også Stortinget være med og vise vei.

Til slutt vil jeg ta opp forslagene der Kristelig Folkeparti er medforslagsstiller.

Presidenten: Da har representanten Rigmor Andersen Eide tatt opp de forslagene hun refererte til.

Terje Aasland (A) [10:07:51]: Jeg har lyst til å gi ros til saksordførerens omtale av den maritime næringen og den maritime kunnskapens mange muligheter, og ikke minst av hvor viktig den næringen vil være på veien mot et lavutslippssamfunn.

Vi har en rekke ganger i Stortinget i løpet av de siste årene diskutert klimautfordringene og ambisiøse klimamål, og jeg tror Stortinget nå er veldig samstemt i at det som ligger framfor oss for å nå målene, er ambisiøst. Det krever at vi ser på enhver sektor – hvilke muligheter, hvilke kunnskaper ligger der for å utvikle ny teknologi og gi nye muligheter. Den maritime næringen er utvilsomt en slik næring. Det er en komplett næringskjede, en komplett kunnskapsklynge, som kan bidra med mye.

Vi har tidligere diskutert den maritime næringen en rekke ganger i Stortinget, ikke minst knyttet opp mot elektrifisering av ferjer. Jeg synes det er synd at Stortinget ikke har gått lenger enn det Stortinget har gjort gjennom sine vedtak i form av pålegg til regjeringen om å bidra til at de ferjestrekningene som kan elektrifiseres, så raskt som mulig hadde blitt elektrifisert.

Nå står vi på bakgrunn av de forslagene som er fremmet av Venstre, i litt av den samme problemstillingen. Hvor langt skal vi gå, og hvor langt skal vi utfordre kunnskapen i næringen? Hva mener vi kan skje i tilknytning til at kunnskapen også spiller på lag med aktive myndigheter som er med på å utforme mulige tiltakspakker? Det er egentlig det denne saken handler om, og det er der komiteen skiller seg i et flertall og et mindretall – som er noe mindre, men som kanskje snur i løpet av denne debatten foran votering i stortingsalen.

Når Arbeiderpartiet stemmer for det forslaget som inngår i II, dette med at «Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030», er vi innforstått med at det er krevende, det er ambisiøst, og det er kanskje ikke fullt ut mulig å oppnå. Vi mener likevel at det vil være riktig at vi utfordrer våre muligheter og myndighetene i samspillet med næringen, og ser på hva vi maksimalt kan klare å levere. Det er det vi mener at det forslaget legger opp til, og vi mener at vi har en god forutsetning for å lykkes med nettopp dette. Men forutsetningen for å lykkes er at myndighetene også tar en aktiv rolle i samspill med næringen, lager virkemidler som utvikler kunnskap, som utfordrer forskningen, skaper innovasjon og ny teknologi og gjennom det også underbygger våre framtidsmuligheter.

Jeg synes det som nå er komiteens tilråding til Stortinget, er en god tilråding, og jeg mener at vi har en forpliktelse til å utnytte kunnskapen i den maritime næringen på en så god måte som overhodet mulig, på veien mot lavutslippssamfunnet. Da synes jeg forslaget til vedtak II er riktig.

Når det gjelder dette med å foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i skipsfarten, synes vi også at det nå er naturlig å ta skritt i den retningen. Så den

komitéinnstillingen som foreligger, synes jeg er logisk, den utfordrer, og den er egentlig særdeles viktig.

Torhild Aarbergstøtt (H) [10:12:10]: Grønn skipsfart er ett av fem satsingsområder i regjeringens klimapolitikk. Jeg er derfor glad for dette forslaget fra Venstre, som gir en anledning til å snakke om utviklingen som nå skjer.

Grunnen til at skipsfart er valgt ut som en satsing i klimapolitikken, er at Norge har vært og er en maritim stormakt. Det gode samspillet mellom rederi, verft, utstysleverandører og maritime tjenester har gjort at den norske næringen er verdensledende på mange områder. Norge har en lang historie som viser at vi hele tiden har vært i front med å utvikle nye løsninger innenfor skipsfart. Det er vi fortsatt når vi er først ute med LNG-drevne lasteskip, elferjer og hybridskip, og er i full gang med å legge til rette for landstrøm i flere havner. Hurtigruta bygges sågar om til hybriddrift for bedre å imøtekomme kravene for å kunne gå i sårbare miljøer, som f.eks. rundt Svalbard. I tillegg er flere av skipene bygd om for å bruke landstrøm.

Regjeringen fører en offensiv politikk for at norsk skipsfart skal bli grønnere og mer miljøvennlig. Det gjelder å spille på lag med næringen for å utvikle miljø- og klimateknologi og sette dette som krav, slik at næringen får forsterket mulighet til å ta ledende posisjoner i det internasjonale markedet. Stortinget vedtok senest i vår i forbindelse med energimeldingen at det skal være en målsetting at framtidige ferjeandbud skal ha krav til lav- og nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette. Vi ser at fylkeskommunene følger godt opp de nasjonale målsettingene i sine andbud for fylkesvegferjer, og viser bl.a. til Hordaland fylkeskommune, som nå får 133 mill. kr i støtte til landanlegg som legger til rette for el- og hybridferjer. Her legger det offentlige til rette for infrastruktur og stiller strenge krav til utslipp. Så blir det opp til tilbyder hvilke løsninger de vil velge.

Det offentlige er en stor innkjøper av transporttjenester, også på sjø. Lovverket for innkjøp må ikke være til hinder for at de mest miljøvennlige løsningene vinner fram. Derfor vedtok Stortinget i juni endringer i lov om offentlige innkjøp som pålegger statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter å innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelige miljøpåvirkninger og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant. Det skal være enklere å inngå samspillkontrakter som bedre legger til rette for at tilbyderen kan bidra med sin erfaring og kompetanse for å finne de beste løsninger sammen med bestiller.

I behandlingen av energimeldingen fikk regjeringen også i oppdrag å legge til rette for at supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, utvikler og tar i bruk null- og lavutslippsteknologi fram mot 2030. Skipsfarten er en fullstendig globalisert næring, og det er derfor viktig at norske reguleringer ikke diskvalifiserer norske aktører.

Ambisiøse nullvisjoner må ikke være til hinder for utvikling av nye, mer klima- og miljøvennlige løsninger som bidrar til å redusere utslippene på veien mot nullutslipp. Skipsflåten har lang levetid, og vi trenger tid for å bytte ut eksisterende flåte.

Det er grunn til å minne om at regjeringen har lagt fram en strategi for å stimulere til vekst for norsk maritim næring og økt bruk av miljøvennlig teknologi og miljøvenn-

lig drivstoff. Strategien inneholder bl.a. en vrakpantordning for skip, en helhetlig plan for økt landstrøm i norske havner samt at NOX-avtalen skal videreføres etter 2017. Regjeringen har også som mål å legge til rette for at LNG blir mer tilgjengelig som drivstoff og ser samtidig at hydrogen kan bli et godt alternativ på sikt.

En liten stemmeforklaring til slutt: Høyre vil stemme for forslag til vedtak I, om et omsetningskrav for biodrivstoff. Det er likevel verdt å minne om at knappheten på bærekraftig avansert biodrivstoff tilsier at vi mener at et eventuelt omsetningskrav må vurderes nøye. Det betyr også at vi trekker forslag nr. 2, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Marit Arnstad (Sp) [10:17:01]: Vi må vel erkjenne at en rekke av de problemstillingene vi diskuterer i dagens innstilling, har vi også vært innom knyttet til energimeldingen som ble behandlet tidligere – i vår. Som sådan kan en spørre seg: Hvorfor en egen innstilling? Jeg velger å tolke innstillingen på en slik måte at den understreker Stortingets ønske og vilje om å bidra når det gjelder å redusere klimagassutslipp i maritim sektor. Jeg vil nok også si at innstillingen viser viljen til å prøve å få det til, gjennom en rekke forslag på ulike områder, som supplerer det vi tidligere har gjort vedtak om i Stortinget, bl.a. når det gjelder spørsmål om offentlige innkjøp i maritim sektor. Så er det nok også en erkjennelse hos flertallet i innstillingen at utfordringene er litt ulike, enten det gjelder fiskeflåten, kystflåten, supplyflåten eller internasjonal skipsfart, og det gjenspeiles også i innstillingen. Det synes jeg er bra.

Vi har kommet langt i Norge når det gjelder utviklingen av lavutslippsskip og nullutslippsskip, og ikke minst har næringen sjøl vist en stor vilje til teknologisk endring. I det hele tatt er det en næring som har vilje og evne til teknologisk endring, og den har også på dette området vist seg veldig teknologioptimistisk. Samtidig tror jeg en skal erkjenne at investeringene som foretas innenfor maritim næring, er langsiktige, og de er også store, og det betyr at næringen trenger en viss grad av sikkerhet og stabilitet for å kunne våge å gjennomføre en del av de omstillingene som må gjøres. Derfor er samarbeidet mellom staten og næringen viktig – for å skape den tryggheten, det rammeverket, den stabiliteten som næringen trenger for sin egen teknolog utvikling. Det er også bakgrunnen for at flertallet i dag ber regjeringen komme tilbake med forslag som kan bidra til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip.

I tillegg til den teknologiske utviklingen har jeg lyst til å peke på at de regulatoriske tiltakene også bør gjennomgås. De tersklene som kan hindre f.eks. landstrøm og utvikling av landstrøm, må fjernes, og det å gjennomgå og muligens også endre havneloven er derfor et forslag som Senterpartiet har valgt å være med på.

Det er også Senterpartiets oppfatning at omstillingen i maritim sektor må oppmuntres gjennom fortrinn, som f.eks. avgiftslette på skip som bygges med null- og lavutslippsteknologi. Det er en strategi vi har valgt for andre deler av transportsektoren, som jeg mener har vært svært vellykket, og som en også bør kunne gå videre med i maritim sektor. Det samme gjelder også, som tidligere talere har vært inne på, omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff. Jeg forstår at det er noen innvendinger fra regjeringens partiene når det gjelder det, men jeg mener at det å skape det markedet som trengs for bærekraftig biodriv-

stoff, kommer til å føre til at mer andregenerasjons biodrivstoff, som er anvendbart, bærekraftig og miljøvennlig, kommer til å bli brukt i disse sektorene. Derfor er det et godt forslag.

Presidenten: Skal representanten ta opp forslag?

Marit Arnstad (Sp) [10:20:25]: Ja, jeg tar opp forslag nr. 7.

Presidenten: Representanten Marit Arnstad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Ola Elvestuen (V) [10:20:40] (komiteens leder): Som flere har tatt opp, har vi all mulig grunn til å være stolte over norsk skipsindustri, og den maritime sektoren er et område som virkelig ligger i front på å tenke nytt for å få til et grønt skifte. Likevel: Skal vi nå målsettingen vi har satt oss om å redusere utslippene med 40 pst. fram mot 2030 og fortsette reduksjonen framover, må alle sektorer bidra, og skipsfarten har i dag utslipp som utgjør omtrent 9 pst. av de norske utslippene.

Men vi skal også huske på at det handler ikke bare om utslipp. Skipsfart – å bruke havet og sjøtransporten – er den mest miljøvennlige måten å frakte gods på, så det å fokusere på å få gods fra vei og over på sjø er et selvstendig poeng som er viktig. Men vi må også utvikle framtidens skip med null- og lavutslippsteknologi – både fordi det er viktig å ligge i front og lede an internasjonalt, og fordi det vil gi et hjemmemarked som gjør at norsk industri vil ha et fortrinn når den skal ut og konkurrere internasjonalt. Det krever en målrettet innsats fra både næringen selv og det offentlige for å få dette til.

Det er to tiltak som spesielt hjelper. Det ene er selvfølgelig å ha landstrøm, noe som komiteen tok opp også i forbindelse med energimeldingen, hvor vi ba om at det nettopp skal være en forsterket innsats for bruk av landstrøm. Dette må være sentralt også i den bestillingen og den avtalen som skal lages med Enova fra neste år.

Det andre er å få mer miljøvennlig drivstoff, både ved å se på muligheten for å få en innblanding av biodrivstoff – nå ser det ut til å bli en enstemmig komité som går inn for I i innstillingen, og det er bra – og ved å se på mulighetene for å utvikle både elektriske løsninger, som vi har fått til når det gjelder ferjer, utvide dette med brenselceller, og muligheten for det med hurtiggående fartøy, og muligheten for ulike hybridløsninger. Gassdrift og muligheten for biogass i den sektoren er også viktig for å få en utvikling.

I forslaget har vi pekt på spesielt tre områder. Det ene er persontrafikk og ferjer. Der har komiteen tidligere hatt saker hvor vi tydelig har bedt om at alle nye ferjeambud skal ha krav om lav- og nullutslipp. Vi er i hvert fall fra Venstres side fornøyd med den oppfølgingen som nå gjøres hos Statens vegvesen for å få det til. Så tror jeg alle er klare over at vi må ha et samspill og et samarbeid med fylkene for å få rullet ut de mulighetene og det potensialet som er for å få nullutslippssferjer og flere elektriske ferjer.

Det andre området vi har tatt opp, er offshore forsyningsskip og muligheten for å få en mer miljøvennlig supplyflåte. Det har komiteen også tatt opp tidligere, i forbindelse med energimeldingen, hvor vi har bedt regjeringen legge til rette for at supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, utvikler og tar i bruk null- og lavutslippsteknologi

fram mot 2030. Det som Venstre nok skulle ønske, var at man i tillegg til det kunne fått flertall i denne saken for at man skal bruke PUD-ene – bruke de kravene som man har når det opereres på nye felt – for å stille miljøkrav. Så kan man diskutere hvilke miljøkrav og hvor fort man skal få det til, men at det bør være en naturlig del av de kravene og de reglene man setter for nye felt, synes vi er riktig. Det er synd at det ikke får flertall.

Så er det selvfølgelig det som kanskje er det vanskeligste, nemlig fiskeriflåten. Det er vanskelig fordi det er en næring som har store utgifter på drivstoff, men samtidig har vi også der alternativene. Nå har vi det første eksemplet på hybriddrift av fiskefartøy, som opererer utenfor Troms og langs Finnmarkskysten. Der også må vi komme i gang med tiltak som gjør at vi over tid får til den nødvendige omstillingen.

Til slutt: Satsing på forskning og pilotprosjekter er helt avgjørende.

Jeg vil komme med en stemmeforklaring: Venstre kommer til å stemme for forslag nr. 1, som da vil få et bredere flertall i Stortinget, og vi vil ikke støtte II.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:26:13]: La meg begynne med å si tusen takk til Venstre for å ha fremmet dette forslaget og gitt oss en ny mulighet til å ta en runde rundt noe som – som Ola Elvestuen sa – har vært noe som jevnlig har kommet opp i energi- og miljøkomiteen. Jeg begynner med den rosen. Så har jeg tenkt å gi ros til regjeringen også, nemlig for å følge opp en tidligere anmodning fra Stortinget om å sørge for at vi får hydrogenferger og får testet ut hydrogenferger i Norge. Jeg synes det er bra at statsråden og regjeringen har fulgt det opp i statsbudsjettet.

Jeg tenker det var nok ros til regjeringen i denne omgang. Men jeg skal ikke begrense meg helt, jeg skal si at jeg også synes det er bra at Høyre og Fremskrittspartiet, regjeringspartiene, nå velger å være med på det som den øvrige delen av komiteen har gått inn for når det gjelder å foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten. Jeg vil bare si en ting sånn enkelt, som kjennetegner en logisk brist, etter min oppfatning, i regjeringspartienes tanke rundt dette. De sier ja, men vi må ikke gjøre noe som vi ikke er sikre på at vi har på plass i dag, som f.eks. å stille krav om bærekraftig biodrivstoff. Jeg ser også at i statsbudsjettet er det en svær drøftelse av om vi har tilstrekkelig med bærekraftig biodrivstoff i dag.

Men da vil jeg si følgende: Hva er det næringslivet er avhengig av for å kunne gjennomføre omstilling? Det næringslivet er avhengig av, er forutsigbarhet og langsiktighet, og når det gjelder biodrivstoff, er det jo ingen som tør å investere for et norsk biodrivstoffmarked før vi gir beskjed om at vi har til hensikt å stille krav om omsetning av biodrivstoff. Derfor er det vi er nødt til å gjøre, og det som blir spørsmålet mitt til statsråden, som jeg håper han vil svare på i sitt innlegg, følgende: Når har regjeringen til hensikt å følge opp Stortingets vedtak om å klare å gjennomføre et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff? Kommer man tilbake igjen til Stortinget med dette neste år og sier at dette er noe vi kommer til å stille krav om to år fram i tid, så gir vi næringslivet muligheten til å omstille seg, gjøre investeringer og alt det som er nødvendig for å få til det grønne skiftet. Regjeringens logikk i

framlegg til budsjett til Stortinget når det gjelder biodrivstoff, er å si: Vi vet ikke helt hvor mye tilgjengelig bærekraftig biodrivstoff det er i fremtiden, så vi må vurdere det videre. Men hvis en fortsetter bare å vurdere og vurdere og vurdere, da vil en aldri få noe næringsliv som tør å investere. Det er først når vi klarer å sette tøffe mål for fremtiden, at næringslivet vil være i stand til å fatte de nødvendige investeringsbeslutninger.

Jeg vil si det samme på spørsmålet om landstrøm, for vi har reist en rekke saker om landstrøm, og jeg vil ta opp de forslagene som SV har, forslagene nr. 8–12. Det er forslag som handler om landstrøm, der problemet er at en får ingen av dem som har offshoreskip i dag, til å investere i landstrøm før de vet at de faktisk har tilgang på landstrøm i havnene våre. Problemet er at de største havnene, Oslo og Bergen, som har flest anløp, har ikke fått støtte fra regjeringens fond, fra Enova-fond, til omgjøring til landstrøm. De største havnene med de største luftforurensningsproblemene har ikke fått støtte fra regjeringen til å investere i landstrøm. Før en får det på plass, og før en har sikkerhet fra rederiene for det, vil de heller ikke investere. Og hva er problemet til havnene? Jo, havnene sier: Vi tør ikke investere i landstrøm til offshorefartøyer før vi vet at offshorefartøyene faktisk vil bruke dem. Her har en et klassisk koordineringsproblem, der det eneste fornuftige å gjøre er at staten går inn og sier: Her stiller vi krav. Fra 2018 bør vi stille krav om at supplyskip som skal seile i norske farvann, burde kunne motta landstrøm. Fra 2019 burde alle cruiseskipene kunne det. Da gir vi tid til omstilling, vi gir muligheter for havnene til å gjøre seg klare. Men hvis man fortsetter sånn som regjeringen holder på med nå, med å si ja, vi skal gi noen støtteordninger og så får vi la markedet ordne opp, da kommer man faktisk ikke i mål, for man trenger statlig koordinering for å få dette i havn.

Vi vil stemme subsidiært for det som er forslag nr. 1, fra mindretallet, som da ser ut til å få flertall her. Så vil jeg bare påpeke en ting helt til slutt når det gjelder oppfølgingen av vedtaket vårt om ferger. Det er to ting som er interessant ved det som handler om oppfølging av å sørge for at nullutslippsteknologi tas i bruk. Statsråden har tidligere vært bekymret for at en god del av gammel teknologi kommer til å bli skrotet. Det vi ser, er at det er mye teknologi som ombygges til nullutslipp- og lavutslippsløsninger nå. Det andre er at dette er ikke et nasjonalt mål om at alt skal være nullutslippssferger, det er et krav som Stortinget har stilt. Vi ber regjeringen sikre at alt er nullutslippssferger – ikke bare et nasjonalt mål.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har tatt opp de forslagene han refererte til.

Rasmus Hansson (MDG) [10:31:45]: Takk til Venstre som har fremmet et godt Dokument 8-forslag og dermed gitt Stortinget muligheten til å løfte innsatsen for grønn skipsfart et skritt framover, en mulighet som jeg ikke synes vi har tatt særlig godt vare på.

Som mange har påpekt, er det veldig bred enighet om at det i den norske maritime næringen – inklusiv skipsfart i alle sine avskjæringer – ligger veldig store muligheter for videre norsk næringsutvikling som vi er nødt til å benytte når vi skal produsere nye arbeidsplasser, ikke minst i de fylkene som taper mest jobber når oljesektoren går nedover. Dessuten er – igjen som alle er enige om – skipsfar-

ten allerede relativt sett en klimavennlig måte å transportere gods og personer på, og potensialet for å gjøre den mye mer klimavennlig er stort. Så her har vi alle muligheter.

Da er det selvfølgelig både bra at regjeringens strategi, som tidligere er lansert, gjennomfører en del bra tiltak og bra at partiene på Stortinget er ivrige etter å foreslå nye, gode ting. Det som er litt flaut, nesten, på Stortingets, komiteens og partienes vegne, er at vi til de grader ikke er i stand til å bli enige om noe som vi sier at vi er enige om. Det som vi konkluderer med etter denne stortingsbehandlingen når vi stemmer i dag, er ikke særlig nyttig for norsk maritim næring. Det er flertall for ett vedtak om innblanding av biodrivstoff og ellers ingenting. Jeg vil si det er spesielt tankevekkende at vi ikke får flertall for forslag til vedtak II, altså å be regjeringen fremme en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030 – et helt naturlig og logisk mål som følger av forpliktelsene, sammen med EU, om å kutte utslipp innenfor transportsektoren kraftig – og rart at Stortinget ikke klarer å enes om det. Hvis jeg forsto det riktig, gikk også Venstre nå ut av forslaget til vedtak II som Kristelig Folkeparti allerede er ute av. Den andre halvdel av forslaget til vedtak II er å utrede og legge fram en sak på egnet måte – altså veldig åpent formulert – om hvordan Norge kan redusere sine klimautslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 pst. innen 2030. Altså en gjentakelse av det målet som vi allerede har forpliktet oss til som nasjon i samarbeid med EU. Det får ikke flertall når vi prøver å operasjonalisere det innenfor en kjempeviktig sektor, nemlig skipsfartssektoren. Det er merkelig, og det er et dårlig signal fra Stortinget om hvilken vilje vi egentlig har til å gjennomføre de målene vi har satt oss og vedtatt. Det mangler ikke på andre sånne signaler i den budsjettdebatten som pågår rundt oss i disse dager, om at flertallets vilje til å gjennomføre påtatte tydelige klimaforpliktelser er mildt sagt daff.

Miljøpartiet De Grønne har sammen med flere andre partikonstellasjoner vært med på å fremme en rekke konkrete forslag. De har blitt omtalt av flere andre partier. Vi mener at det å stille konkrete krav til teknologi, til når landstrøm skal komme, til innblandingspåbud for bærekraftig biodiesel og liknende tiltak er helt nødvendig for å peke ut retning og for å gi sikkerhet i næringen for at dette er den veien det kommer. Som vi alle vet, er akkurat denne næringssektoren – skipsfarten – innovativ. De er klare, de gjør det hvis de får beskjed, men de får ikke tydelig nok beskjed i denne omgang.

Så en kort stemmeforklaring til det forslaget til vedtak som får flertall, nemlig om omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet. Det er nødvendig, men det er også noe vi skal være veldig oppmerksom på, og der er jeg enig med regjeringen. Dette er ikke noe som kan bli en stor løsning for norsk transport og norsk skipsfartsnæring. De store løsningene ligger innenfor nullutslipp og innenfor andre energityper enn altfor ensidig utnyttelse av biologisk drivstoff.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:37:21]: Dette er en viktig debatt om et viktig tema. Jeg er glad for at Stortinget igjen reiser tematikken til diskusjon her, for det viser en iver etter å få gjort ting. Dette handler om hvordan vi skal utvikle en av våre viktigste næringer – historisk abso-

lutt en av våre viktigste næringer – en av de mest komplette næringene vi har, kanskje til og med mer komplett enn olje- og gassnæringen. For når det gjelder skipsfart, har vi alt i Norge. Vi har rederier, vi har verft, vi har utstyrsleverandører, vi har forsikringselskap, vi har finansieringsbanker – ja, på alle sider av bordet er det norsk kompetanse som vil være viktig når vi skal bidra til et grønt skifte.

Men det er også viktig at vi jobber sammen med denne næringen, at vi sørger for at de vedtak som blir gjort i Stortinget, at den politikken som regjeringen skal utøve, styrker klyngen og ikke skaper omveier, kostnader, som gjør det vanskelig å være konkurransedyktig. Jeg synes Stortinget her tar gode beslutninger som vi gleder oss til å følge videre opp.

Vi har hatt gode resultater i Norge over lang tid på ulike miljøteknologier. Vi har kommet veldig langt når det gjelder å ta i bruk elbilteknologi. Vi har dessverre ikke klart å utvikle mange næringsarbeidsplasser som følge av elbilene. Det er stort sett importert teknologi, selv om produsenter av ladeutstyr o.l. kan vise til suksess. Derimot kan vi få mange flere arbeidsplasser, ser det ut som, ut fra det vi gjør innen maritim næring, og det gjør det ekstra spennende. Her er det ikke importert teknologi, her er det ting vi gjør selv, som vi kan levere til andre, og da er det også en fordel om vi har demonstrert at teknologien virker på hjemmebane.

Når noen nå kritiserer at dette er forslag som ikke pålegger at vi skal kunne levere nullutslippsteknologi på alle skipstyper, mener jeg at det ville være ganske vanskelige krav å pålegge norsk verftsindustri. Norske verft bygger ikke store supertankere. De bygger ikke containerskip som kan ta tusenvis – ja, titusenvis – av containere, ei heller bygger de en rekke andre typer maritime fartøy. Hvis vi hadde vært så firkantet som noen antyder, hadde man lagd nye krav om å utvikle skipstyper som vi aldri ville komme til å tjene penger på å levere utstyr til, fordi der er det andre som er spesialister. Vi må se på hvordan vi kan sørge for at norsk næring utvikler en teknologi som andre også tar i bruk, men at dette blir et globalt løft, og ikke bare et norsk løft.

Så må vi også huske i denne debatten at det skjer mye allerede. Når noen er skuffet over at det ikke blir vedtatt enda flere anmodningsvedtak, skal man ikke glemme at det er blitt vedtatt mye allerede, både i tidligere representantforslag og også etter initiativ fra regjeringen. Fra regjeringens side er grønn skipsfart et av våre hovedsatsingsområder. I vår regjeringsplattform står det at vi ønsker at det skal tas i bruk lavutslipp- og nullutslippsteknologi så fort det er tilgjengelig i markedet.

Vi skal huske at gjennom Statens vegvesen bygges det nå flere elferger fordi vi skal ha det på fergestrekninger. Statens vegvesen har satt i gang utvikling av hydrogenferger. På Boknafjorden skal det tas i bruk nye ferger som kun kan gå på enten LNG, biodiesel eller el, altså ikke tradisjonelle typer teknologier.

Hurtigruten viser at de også støtter opp her – de har bestilt inntil fire hybridskip. Kystverket gjør om på sine bestillinger som de tidligere har hatt på normal teknologi. Nå skal det være batteri, hybrid eller biodiesel.

Da jeg reiste langs hele kysten i sommer, møtte jeg en rekke rederier, havner og teknologimiljøer som er i gang med dette løftet. De sitter ikke bare og venter på at Stortinget

get skal gjøre nye vedtak fordi de har allerede et marked som er så interessant at de er på gang. Så er det viktig at vi også støtter opp om dette økonomisk. Det har allerede kommet penger fra staten til å støtte opp om utvikling av grønn skipsfartsteknologi. Det har kommet penger til å støtte opp om kondemnering av eksisterende skip for å kunne bygge nye. Det er redusert elavgift på landstrøm, det er støtteordninger nå for gods fra vei til sjø. Det er støtteordninger for landstrømanlegg, og Enova har fått en rekordvekst i bevilgninger de siste årene. Vi har fra statens side sagt at det skal være rabatt på losberedskapsavgiften når en har miljøteknologi om bord. Det vitner om at det allerede er en rekke virkemidler, og la oss ikke debattere dette som om man nå for første gang begynner å tenke på grønn skipsfart. Det har man gjort lenge, i denne regjeringen og i tidligere regjeringer.

Rederinæringen og verftsindustrien viser at de vil følge opp. Vi må gjerne prøve å støtte opp om dette etter hvert som vi ser at ny teknologi kommer på plass, slik at Norge er ledende på dette. Men det å si at norske verft skal kunne alt, tror jeg blir å pålegge dem oppgaver som de selv ikke ville være interessert i å levere.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Terje Aasland (A) [10:42:25]: Jeg er enig med statsråden i at norsk maritim næring er særdeles verdifull for oss, og at den kan bidra med mye positiv utvikling i tiden framover. Det som da er forutsetningen, er at verftsnaeringen og den maritime næringen i Norge styrker den – skal vi si – nasjonale kompetansen i næringen.

I det forslaget som mest sannsynlig blir vedtatt i dag, står det at en skal «komme tilbake til Stortinget på egnet måte med virkemidler som kan stimulere til å øke ordremengden». Hvordan vurderer statsråden dette? Vi vet at Enova-støtten, som gis til bl.a. utvikling av teknologi, går til rederne. Om rederne velger et utenlandsk verft eller et norsk verft, spiller ingen rolle. Men mener statsråden, dersom dette forslaget, som er forslag nr. 1, blir vedtatt, at ordremengden da skal økes ved norske verft, og at virkemidlene blir innrettet konkret mot det?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:43:46]: Vi ønsker å investere i Norge. Vi ønsker både å investere i infrastruktur og å støtte norsk næringsliv. Det har regjeringen ført en aktiv politikk for. Det som er viktig når vi gir støtteordninger, er også å se på hva slags arbeidsplasser som kan komme i Norge. Det er noen regler som vi kan være veldig selektive med hensyn til, og så er det andre regler, der staten er inne, der vi må følge anbudsregelverk om at staten ikke kan prioritere norske verft. Derfor er det viktig at en jobber med teknologiutvikling o.l. inn mot norske miljøer, for da kan en anta at kompetansen blir værende i Norge og ikke forsvinner ut av landet. Så det er litt avhengig av på hvilket nivå støtten kommer, når det gjelder i hvilken grad vi kan styre det. Men vi har allerede sett at mye av det som vi har gitt av støtte så langt, har resultert i arbeidsplasser nettopp i Norge. Det ønsker vi å videreføre.

Jeg registrerte at Arbeiderpartiet i valgkampen lovet 50 mill. kr til miljøvennlige ferjer i fylkene, vi har altså gitt over 250 mill. kr i 2016 til det formålet. Det øker sjan-

sen for at en skaper arbeidsplasser, men ikke minst vil det redusere utslipp.

Terje Aasland (A) [10:44:57]: Jeg spør igjen: Vil da virkemidlene som eventuelt statsråden tenker på, som vil bli fremmet for Stortinget på egnet måte, konkret gå til å understøtte kunnskapsbygging, teknologiutvikling, innovasjon ved norske verft, og vil virkemidlene bli innrettet mot det? Nå unnlater han å svare på nettopp det spørsmålet og bortforklarer det med at regjeringen har prioritert sånn og slik, men realiteten er at norske verft i dag opplever at den støtten som er innrettet mot lavutslipp og nullutslipp, faktisk ender opp i prosjekter ved verft som ikke er langs norskekysten.

Derfor er mitt spørsmål, veldig konkret: Vil statsråden bidra til at de virkemidlene som legges fram på egnet måte for Stortinget, bidrar til å understøtte teknologi, innovasjon og vekst ved norske verft?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:45:53]: Som jeg nettopp sa: Det har jo vært hensikten med den politikken regjeringen fører, nettopp å støtte opp om teknologiutviklingen på norske verft i norske klynger. Det burde ikke være en overraskelse. Som jeg også tror er kjent, har regjeringen sagt at en skal gjøre en ekstra innsats for f.eks. Marinen, der en også vil peke på norske verft når det gjelder å gjøre den jobben.

Så er det slik, som jeg tror at Arbeiderpartiet er kjent med, at det er en grense for hvilke typer anbud en kan styre til norske verft, og hvilke typer anbud som skal ut i det åpne markedet. Det har vært en politikk som også Arbeiderpartiet har ført. Jeg er litt overrasket hvis ikke representanten kjenner seg igjen i det. Men når det gjelder hele den satsingen med grønn teknologi, gjennom kondemneringsordning, gjennom utvikling av hydrogenferjer, som Statens vegvesen nå skal sette i gang med, er selvsagt den underliggende tilnærmingen fra dagens regjering at vi skal skape arbeidsplasser og vekst i norsk næringsliv. Det har vært et ønske, det har vi sett resultater av, og det er noe som vi vil jobbe videre med framover. Men det er en målsetting at vi skal bygge dette landet gjennom de virkemidlene vi tar i bruk.

Terje Aasland (A) [10:47:02]: Jeg synes ikke statsråden svarer presist nok. Forslaget lyder at en skal «stimulere til å øke ordremengden». Ordremengden er jo interessant i seg selv, men i konteksten rundt nullutslipp, eventuelt lavutslipp, i utviklingen framover må det være en målsetting i seg selv og kanskje en av de viktigste drivkreftene for at myndighetene skal stille opp med virkemidler, i tillegg til å bringe klimagassutslippene ned, at en øker den norske kunnskapen om norsk maritim næringskonkurranseskraft i fremtiden. Det opplever jeg faktisk nå at statsråden ikke klarer å svare tydelig på. Derfor burde det egentlig ha stått i det forslaget som ser ut til å bli vedtatt, at en ønsker å øke ordremengden – eller kunnskapen – også ved norske verft. Men jeg håper, med bakgrunn i det statsråden sier, at han faktisk vil utfordre seg selv og sitt embetsverk på akkurat det. Men kan statsråden bekrefte at hans ambisjon er at kunnskapen i den norske maritime næring skal øke på bakgrunn av virkemidlene som blir fremmet for Stortinget?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:48:07]: Jeg håper for ettertiden når en leser referatet fra denne runden, at jeg har sagt det samme i de foregående to svarene mine, at ja, det er jo hele hensikten. Hensikten er faktisk at en skal styrke norske maritime klynger, at vi skal sørge for at vi styrker konkurransekraften vår, og at vi også må få erfaring. Jeg nevnte i mitt innlegg at noe av poenget er at en må få demonstrert teknologien på hjemmebane for å kunne nå et større marked utenlands.

Jeg synes det er litt rart at vi i debatt etter debatt opplever at Arbeiderpartiet tilnærmer seg dette og andre politikkområder som om ingenting har skjedd, som om det har vært et vakuum fram til spørsmålet stilles, til tross for at vi gjennom budsjettvedtak og til tross for at vi gjennom andre stortingsdebatter kan vise til at mye har blitt gjort. Det er litt rart at en, hvis vi snakker om at her er det viktig at vi politisk står samlet for å styrke en norsk klynge, ikke klarer å ha nok politisk hukommelse til å huske hva som har vært debattert for en måned siden eller for et år siden, og tar med det i helheten. Så ja, hele hensikten med regjeringens politikk, hele hensikten, oppfatter jeg, med flertallets vedtak er at vi skal styrke norske maritime klynger og de norske verftene gjennom utvikling av teknologi som er konkurransedyktig og har et marked.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [10:49:23]: Kristelig Folkeparti er med og fremmer et forslag om å ha lavere havne- og farledssatser for miljøvennlige skip. Regjeringa er på mange måter opptatt av å bruke gulrot og ikke pisk. Ville ikke dette forslaget være en god måte å stimulere til null- og lavutslippsskipsfartøy på, ved å gi dette fortrinnet?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:49:52]: Jeg er enig i at det å redusere avgifter er en god måte å stimulere markedet til å ta i bruk mer miljøvennlige teknologier på. Derfor har regjeringen allerede sørget for at elavgiftene for landstrømanlegg er redusert. Her har vi samarbeidet veldig godt med Kristelig Folkeparti og Venstre. Vi har også sørget for at det er rabatt på losberedskapsavgiften, som skipene får hvis de har miljøteknologi.

Når det gjelder havneavgifter, er det ofte avgifter som fullt og helt er styrt av den enkelte havn, og det skal i utgangspunktet være for betaling av kostnader. Jeg er litt skeptisk til at vi skal pålegge dem den type avgiftsreduksjoner hvis vi ikke ser hvilke konsekvenser det har for drift av havnen, slik at en ikke får røde tall.

Det er ingenting i dag som hindrer havnene i å kunne gjennomføre den typen miljøtiltak, men for å kunne gjøre det til en universell ordning for alle ville jeg vært litt tryg- gere på hvilke eventuelle negative konsekvenser det ville hatt, før jeg hadde anbefalt det.

Ola Elvestuen (V) [10:51:07]: Statsråden har rett i at det skjer mye i den maritime sektoren i Norge. Vi gjør ting her til lands som egentlig ingen andre driver med, og med et ambisjonsnivå som er bra.

Statsråden var inne på mange av tiltakene som foreligger for nullutslippssferger.

Til mitt spørsmål: Som sagt, vi har tatt opp dette mange ganger tidligere, både i forslag, i budsjettsamarbeidet og under budsjettbehandlingen. I forbindelse med budsjettet for i år vedtok Venstre, Kristelig Folkeparti og regjeringspartiene et verbalforslag der vi «ber regjeringen utarbeide

krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye (...) ferjer, rutebåter (...) benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette». Det er sagt en del om ferger, men rutebåter, altså hurtigbåtene langs kysten, forurenses mye. Hvilke tiltak har statsråden satt i verk for å få til en endring og følge opp anmodningsvedtaket?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:52:11]: Det er et område som mer ligger under andre statsråder enn meg. Vi bidrar gjerne med å gi en oversikt over det skriftlig, men jeg føler meg ikke kompetent til å kunne ta det her jeg står nå, rett og slett fordi det ikke er på det området vi har jobbet.

Men på det området vi har jobbet – med Statens vegvesen og fergestrekningene, det er derfor jeg snakker med litt mer tyngde om det – ser vi at på de fergestrekningene som har en så kort karakter at en kan ha batteriteknologi som en vet tar en til begge sider, med ladeanlegg på begge sider, stiller vi krav om det. Vi har også sett – som jeg har nevnt – at hydrogenfergeutvikling skjer, nettopp for å ta de skrittene videre. Men det er et løp som tar noen år.

Samtidig vet vi at det er noen strekninger som i dag er så lange og så krevende værmessig, f.eks. Boknafjorden og Bjørnafjorden, at det å stille krav om ren batteriteknologi der anser vi ikke å være forsvarlig. Men det å ha en kombinasjon der en gjerne ser på hybridteknologi med biodiesel e.l. i bunnen, mener vi er et godt skritt fra den teknologien som rår i dag.

Så skal jeg gjerne bidra med skriftlig informasjon om det angjeldende spørsmålet.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:53:32]: Det skjer mye, sier statsråden. Ja, det er riktig, men det som kjenner tegner det som skjer, er at en god del av næringsaktørene savner at staten er på banen med hensyn til å stille tydelige krav. La meg ta to eksempler:

Hurtigruten – nevnte statsråden – investerer nå i flere anlegg som gir mulighet for å ta imot landstrøm, men Hurtigruten sa senest i sommer at de har lagt flere av sine oppgraderinger til landstrøm i farled på is, fordi de ikke får den responsen fra staten overfor havnene som de ønsker, nemlig en klargjøring av at oppføring av anlegg vil bli støttet, som gjør de investeringene lønnsomme langs hele kysten.

Det andre gjelder Eidesvik, som investerte i mye gass, og som sa: Vi regner med at det at vi er mer miljøvennlige, skal gi oss et fortrinn i konkurransen om oppdrag på den norske sokkelen. Svaret er: Nei, det gjør det ikke, for de er litt dyrere, og staten stiller ingen krav om miljøteknologi når det gjelder leveranser til supplyflåten.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:54:39]: Når det gjelder f.eks. landstrømanlegg, som han tok opp når det gjaldt Hurtigruten, er det i dag flere landstrømanlegg enn det har vært noen gang før. Det betyr at det skjer en utvikling her, og Enova har flere midler til å bygge ut landstrømanlegg enn de har hatt noen gang før.

Samtidig er det sånn at jeg faktisk trodde vi var enige i denne sal om at når det gjelder hvor landstrømanleggene skal bygges, er det fagkompetansen i Enova som skal bidra med det, ikke etter politisk styring fra Stortinget direkte eller fra regjeringen direkte.

Det representanten Eidsvoll Holmås egentlig argumenterer for i den kritikken han har mot regjeringen, er at det

er regjeringen som skulle pekt på at Hurtigruten har et fortrinn når Enova skal behandle alle sine søknader, og sagt at Hurtigruten skal få innfridd alle sine ønsker. Jeg kan godt forstå at det hadde vært interessant – jeg har nylig hatt møte med Hurtigruten der dette var et tema. Men jeg tror fortsatt ikke det er smart at vi som er politikere, skal gå inn og overstyre det som vi fram til nå egentlig har sagt skal være en faglig tilrådning, nemlig at Enova skal ha rollen å tildele penger og sørge for at vi bygger ut til størst mulig nytte.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Helge Orten (H) [10:57:23]: Vi har et næringsliv og en maritim klynge som over tid har vist stor omstillings- evne og innovasjonskraft, og som har vært tidlig ute med å ta i bruk ny og mer miljøvennlig teknologi, f.eks. LNG- og elferge. Samtidig har rederier, verft og leverandører vært i front og utviklet mer energieffektive skrog og propeller, rett og slett fordi det lønner seg. Det er disse bedriftene som også vil være avgjørende for at vi skal nå målsettingen om nullutslipp i skipsflåten.

Forslagsstillerne ønsker en egen tiltakspakke for dette formålet, men tiltakspakken ligger jo der i stor grad allerede, og har blitt forsterket av både regjerings- og samarbeidspartiene i hvert budsjett. Aldri har vel Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Enova hatt større muskler til å stimulere til utvikling av ny miljøteknologi og tilrettelegge infrastrukturen som er nødvendig.

Det finnes gode ordninger med god tilgang på penger som bedrifter kan søke på. Har en et godt prosjekt, vil det forundre meg veldig om det ikke får støtte gjennom virkemiddelapparatet. I tillegg er det etablert en kondemneringsordning for skip, som skal bidra til økt utskiftnings- takt særlig i nærskipsflåten. Landstrøm er et annet tiltak, som har vært nevnt tidligere i dag: Det er mulig å søke om midler gjennom Enova, og flere havner har fått tildeling. Senest i vår ble det tildelt 82 mill. kr til 13 havner. Det er viktig å prioritere de havnene der effekten er størst. Det er ikke sikkert at det er kostnadseffektivt å tilby dette i alle havner, særlig der det knytter seg store kostnader til infrastrukturen til havna, og der trafikkgrunnlaget er lavt. Da kan det kanskje være andre løsninger som er like relevante.

Som offentlig myndighet har vi selv en viktig rolle som stor innkjøper av f.eks. ferge- og hurtigbåttjenester. Når nye tilbud ruller ut, blir det stilt strengere utslippskrav. Det ble f.eks. nylig tildelt en kontrakt fra Anda-Lote, med nullutslippsløsninger. I statsbudsjettet for 2017 er det varslet et utviklingsprosjekt for hydrogenferge.

For å gjøre det mer attraktivt for fylkeskommunen å stille krav om nullutslipp er det etablert en egen ordning for å styrke kompetansen hos både fylkeskommunen og rederiene, samtidig som Enova gir betydelige tilskudd til ladeinfrastruktur. For eksempel har Hordaland fylkeskom- mune og Møre og Romsdal fylkeskommune fått tilsagn om til sammen 300–400 mill. kr til dette formålet.

Samtidig må vi ikke glemme at skipsfarten er den dominerende transportformen for gods, med god miljøeffekt målt opp mot alternativet, og at det er gjort flere tiltak for å styrke skipsfartens konkurransevne. Avgiften er redu-

sert med mer enn 100 mill. kr, en forbedret farledsbevis- ordning er på plass, miljødifferensierte losavgifter er eta- blert, og det gjennomføres betydelige investeringer i farle- den for å styrke sjøsikkerheten. Og i budsjettet for 2017 er det også foreslått en tilskuddsordning for å få mer gods over fra vei til sjø.

Det skjer mye bra, men det kan helt sikkert skje enda mye mer. Vi vil fortsette å styrke disse ordningene fram- over.

Terje Aasland (A) [11:00:37]: Aller først er jeg litt forundret over at Venstre trekker seg ut av sitt eget for- slag. Det betyr kanskje at Venstre med dette ønsker å gi et signal til Stortinget om at det å tilnærme seg Venstre-for- slag heretter på en konstruktiv måte egentlig er litt unød- vendig, så jeg er litt forundret over det. Men jeg skal la det ligge, fordi vi kommer primært til å stemme for inn- stillingen, sånn den foreligger, og så vurderer vi subsidiær stemmegivning for det som er forslag nr. 1 etterpå. Men det er noen problemstillinger knyttet til det.

Jeg har lyst til å starte med at komiteen var på besøk på Fiskarstrand Verft for noe tid tilbake. Der hadde vi et in- teressant møte med administrerende direktør Rolf Fiskar- strand. Vi stilte spørsmålet: Hvordan skal norske verft i framtiden vinne den knallharde konkurransen? Han hadde ett eneste svar til komiteen: Still knallharde teknologikrav – teknologikrav som andre lands kompetanse i den mariti- me næringen ikke kan klare å møte. Det var beskjeden.

Og hva er det som skjer nå? Det ligger et forslag i inn- stillingen, sånn som den ligger nå: «Stortinget ber regjering- en legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030.» Jeg er enig med statsråden – det er kanskje litt vel ambisiøst å tro at vi skal kunne levere på alle, men jeg tror at norsk kunnskap kan bidra til teknologi i alle skipstyper. Men i forslaget som nå ser ut til å bli vedtatt, og som Ven- stre hoppet over på, står det altså: på egnet måte legge fram virkemidler som kan stimulere til å øke ordremengden, uten noen heftelser.

Jeg tror ikke norsk verftsnaering og den maritime kunn- skapen i utgangspunktet roper halleluja for den endringen fra Venstres side, for det er ingen forutsetninger der i til- knytning til det. Jeg har tidligere i år stilt spørsmål til olje- og energiministeren om han er interessert i å endre Enova- innretningen, som går til rederne, og ikke til prosjektene og kunnskapen i Norge, men som følger rederne eventuelt ut av landet for å bygge skip ute.

Vi må stille oss spørsmålet: Er det den norske kunn- skapen, den norske maritime klyngen, vi skal styrke i det videre arbeidet når vi nå gir signaler om at vi skal bruke store penger på dette? Jeg synes det er dumt hvis ikke Stor- tinget er tydelig på at det er den norske kunnskapen og de norske næringene vi i utgangspunktet ønsker å underbygge.

Den neste delen av forslaget – som det også er litt mer- kelig at Venstre hopper av – er at en faktisk ønsker å redu- sere klimagassutslippene i nærskipstrafikken med 40 pst. For er det noe som går langs norskekysten, og som i ut- gangspunktet har et stort utskiftningsbehov i mer moderne teknologi, så er det den nærskipsflåten som faktisk ruller og går der. Den har behov for fornyelse, og det signalet hadde det vært greit at Stortinget ga.

Så jeg er forundret over stortingsflertallet, og jeg er forundret over Venstre, som hopper av sitt eget forslag.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:03:57]: La meg bare begynne med å si at jeg er enig med Terje Aasland – jeg synes det er skuffende at Venstre hopper av et forslag som stiller nasjonale krav om sektorvise utslippskutt. Det vi har gjort på klimasiden, gjennom den tilknytningen til EU, er jo at Venstre var med på å avskaffe alle nasjonale mål for utslippskutt fram til 2030. Det hadde vært bra om vi satte tydelige sektorvise mål, og det er dumt at det ble frafalt fra Venstres side nå.

La meg likevel bruke mesteparten av tiden på det regjeringen sier, for jeg synes det er interessant å høre på Ketil Solvik-Olsen. Det er selvfølgelig bra hvis Ketil Solvik-Olsen også hører på meg når jeg snakker – jeg skal snakke for referatet, siden Ketil Solvik-Olsen ikke hører på.

La meg si følgende: Det er et helt åpenbart problem at Stortinget har vedtatt at vi ønsker oss en plan for utrulling av landstrømanlegg. Så kommer Ketil Solvik-Olsen og regjeringen tilbake og sier: Vi skal ikke ha en plan, vi lager en markedsundersøkelse. Og når jeg påpeker at når en har konkrete næringsaktører som går fram og sier at de gjerne vil gjøre en innsats og bidra til landstrømutvikling, så sier Statsråd Ketil Solvik-Olsen: Vel, her ser vi at SV ønsker å detaljregulere.

Jeg trodde at litt av vitsen med at regjeringen sender ut tydelige bestillinger – altså, når man ønsker en landstrømutvikling, må man også sende tydelige bestillinger på hva det er man ønsker. Regjeringen var ute og sa at nå skal vi få gjort noe med luftkvaliteten rundt omkring i de byene, og derfor skal vi satse på landstrøm, men det lå ingen føringer i de landstrømmidlene som Enova tildelte, eller de bestillingene man ga til Enova, om at det skulle særlig ses på luftkvaliteten i byene.

De to byene som har størst tonnasje, som Helge Orten var inne på her tidligere, har ikke fått støtte til landstrømanlegg, fordi man utelukkende har sett på kilowattimer – kroner per kWt. Man har ikke sett på hvem som har størst tonnasje, sett på hva som er strategisk viktig, eller sett på hva som vil være viktigst for å sørge for f.eks. å utvikle et tilbud til Hurtigruten, som er rutegående – vi kan stille klokken etter den, den går oppover og nedover langs kysten. Vi vet at den går der, og det å legge til rette for landstrøminfrastruktur vil være noe som gir varige utslippskutt. Der gjør man ikke det, og der ser vi veldig tydelig hvordan regjeringen lar være å følge opp Stortingets tydelige vedtak, der vi sier at vi vil ha en plan for å rulle dette ut, mens regjeringen tar et skritt tilbake og sier at vi vil jo ikke detaljregulere.

Ola Elvestuen (V) [11:07:16]: For det første synes jeg det er forunderlig at SV kritiserer Venstre for ikke å ha tydelige mål i klimapolitikken, SV som nettopp stemmer imot at vi skal ha et samarbeid med resten av Europa for å redusere våre utslipp. Det at vi har et EU-samarbeid, er nettopp grunnlaget for at vi nå må gjennomføre de utslippene som vi forplikter oss til, at vi kommer ut av en situasjon hvor man gjør vedtak som i tidligere klimaforlik –

som jo har blitt en tiltaksrekke mer enn tydelige forpliktelser som fører til betydelige kutt.

Så må jeg fra Venstres side, som har tatt initiativ til denne saken, si at jeg er godt fornøyd med at man nå får to flertall. Man får en enstemmighet om omsetningskrav for biodrivstoff også i skipsfarten, og man får et flertall for at man skal komme tilbake – ikke med handlingsplan, men på egnet måte med virkemidler for å øke ordremengden for å bidra til utvikling av flere lav- og nullutslippsløsninger.

Det er ikke sånn, som Terje Aasland ga inntrykk av, at dette er et flertall som etableres på Stortinget nå. Dette er et flertall som var der allerede i komitéarbeidet, fordi flertallet i komiteen er annerledes enn i plenum på Stortinget.

Fra Venstres side er vi fornøyd med at dette nå får flertall. Så kan man være uenig i vår vurdering, at vi går direkte for det i stedet for å stemme subsidiært, men jeg håper at det er flere partier som blir med på en subsidiær stemmegivning, sånn at det som blir det andre vedtaket, også får en bred tilslutning i Stortinget.

Torhild Aarbergsbotten (H) [11:09:27]: Det er veldig bra at det blir en såpass god debatt om et så viktig tema som dette faktisk er. I løpet av debatten føler jeg behov for å kunne få presisere og kanskje forklare noen av de tingene som er kommet opp fra enkelte av representantene, og som jeg håper at man er klar over – i tilfelle ikke kan det være greit at det blir gjentatt fra talerstolen.

I disse dager behandler Enova ny søknadsrunde som handler om nettopp landstrømanlegg. Enova har, når de skulle legge til rette for landstrømanleggene, vært tydelig på at man her må ta hensyn til de problemstillingene som ennå kanskje ikke er avklart – at man faktisk har mulighetene, teknologien og løsningene, sånn at man får til dette på en best mulig måte.

Hurtigruten har vært tydelig på at man ønsker å legge til rette for landstrøm i de havnene man har lengst liggetid, dette handler om kost-nytte-effekter. Personlig, som representant for Sør-Trøndelag, har jeg store forventninger til søknaden som nå ligger inne fra Trondheim Havn nettopp om å legge til rette for landstrøm i Trondheim, som er en av de havnene der Hurtigruten har lengst liggetid.

Det har også blitt etterlyst en plan for landstrømanlegg. Da må jeg nok en gang få lov til å vise til den maritime strategien som er lagt fram fra regjeringen. Der ber man nettopp om at det skal lages en plan for landstrømanlegg.

Det har også vært spørsmål om hurtigbåter. Meg bekjent har det ikke vært statlige hurtigbåtinnkjøp, det er fylkeskommunene som har disse. Jeg vil benytte anledningen til å gi ros til fylkeskommunene for at man har vært ganske så offensive i anbudsbestillingene de siste årene. Jeg vil nok en gang gi litt ros til Brødrene Aa i Gloppen, som har produsert ganske mange av de hurtigbåtene som har vunnet anbud. Blant annet gjør karbonskrogene at man får en mye lettere båt, en mer sjødyktig båt og ikke minst et langt lavere drivstofforbruk enn det som har vært tilfellet før.

Det skjer veldig mye bra nettopp på grunn av at man har vært en tydelig og offensiv bestiller på mange områder – ikke bare det som har vært i statens portefølje, men også det som skjer ute i fylkeskommunene og i kollektivtrafikken rundt om i det langstrakte landet vårt.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:12:30]: Stortinget vedtar det Stortinget gjør, og regjeringen vil følge opp de

vedtak Stortinget fatter, uavhengig av hva slags partiflertall som står bak dem.

For å oppklare den diskusjonen Arbeiderpartiet nå for fjerde gang prøver å dra opp, som jeg mener det ikke er grunnlag for, vil jeg si: Dagens regjering har gjennom tre år vist at vi skal bygge dette landet, vi skal skape arbeidsplasser, vi skal styrke norsk næringsliv og vi skal styrke norsk eierskap. Vi vedlikeholder infrastrukturen der den har forfalt tidligere. På samme måten ønsker vi å bidra til å styrke norsk verfts-nærings, norsk skipsfart, den norske sjømann. Vi ser at enkelte aktører klager på at den norske sjømannen får for gode rammebetingelser nå gjennom de endringene som regjeringen har foreslått i statsbudsjettet for 2017. Jeg mener de er høyst nødvendige.

Det er ingen grunn til å tvile på at når det som nå er et flertall for forslag nr. 1 har som mål at vi skal stimulere til å øke ordremengden på norske verft, er det det regjeringen kommer til å gjøre. Det kommer til å være helt i tråd med de tankene regjeringen har hatt rundt mye annet vi har gjort, som bl.a. ble synlig for et par uker siden ved at når vi nå skal ha nye skip til Forsvaret, skal vi få dem bygd på norske verft. Det er ingen politikkendring der. Tvert imot – det er god politikk i tråd med måten regjeringen tenker på. Det står faktisk litt i kontrast til det forslaget som Arbeiderpartiet her har argumentert for, der det ikke har stått noe om at dette skal være skip som bygges ved norske verft, der det ikke har vært et mål om å øke ordremengden, men som derimot har sagt at norske verft skal kunne tilby nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030.

Vi må forholde oss til hva Stortinget faktisk har vedtatt hvis regjeringen skal kunne følge det opp på en god måte. Det som Arbeiderpartiet har argumentert for, er at vi skal bidra til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030. Det betyr ikke bare store oljetankere, supertankere, Suezmax, tørrbulkskip som skal kunne gå gjennom Panamakanalen. Dette er skipstyper som norske verft ikke har bygd på mange år – ja mange tiår – og noen av dem har vi aldri bygd før. Jeg forstår ikke hvorfor vi skal gjøre norske verft i stand til å utvikle ulike skipstyper som de selv sier at Norge ikke har noen fortjeneste på å utvikle fordi arbeidskraften er for dyr. Det som derimot norske verft har påpekt, er at en må sørge for at en får utviklet skip som er teknologitunge, der verdiene om bord er langt høyere enn verdien av stålet. Det er der norske verft skal utvikle seg, det er der vi skal kjempe om å skape arbeidsplasser. Det er der vi faktisk skal sikre framtiden vår. Da synes jeg at det forslaget som nå ligger an til å få flertall, er mye bedre rettet mot å ivareta norske verftsindustri og ivareta norske teknologimiljøer. Jeg skal love at regjeringen kommer med iver til å jobbe for å innfri de vedtakene som Stortinget fatter.

Presidenten: Representanten Terje Aasland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Terje Aasland (A) [11:15:45]: Hvis statsråden hadde hørt etter da jeg holdt mitt innlegg, hadde han hørt at jeg utdypet hva vi la i det forslaget til vedtak i komiteens innstilling til Stortinget når det gjelder forholdene.

Når jeg er bekymret for regjeringens vilje til å understøtte norsk teknologiutvikling, norsk innovasjon, norsk kunnskapsbygging i den maritime næringen, henviser jeg

faktisk til et svar fra olje- og energiministeren, som nå også er kommet inn i salen, fra 29. juni, hvor jeg tar opp problemstillinger med at Enovas støtte til elektriske ferger går til rederen og sånn sett går ut av landet. Han er overhodet ikke bekymret, trekker ikke fram problemstillinger i tilknytning til det, og sier at Enova styres kun på et overordnet nivå. Det er utgangspunktet for min bekymring.

Så skal vi stemme subsidiært for forslag nr. 1, men vi forbeholder oss retten til å vurdere de virkemidlene som blir fremmet, om de faktisk underbygger norsk kunnskap, teknologi og innovasjon.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:17:03]: Statsråden sa akkurat at han vil følge opp alle vedtak som Stortinget fatter, uavhengig av hvilke partier som står bak dem. Jeg vil gjerne understreke at statsråden og regjeringen ikke engang har fulgt opp vedtak som regjeringens egne partier står bak. Da vi fattet vedtakene for over et år siden eller halvannet år siden, om elferger, nullutslippsferger, sa vi klart fra at regjeringen skulle sikre at alle fergeanbud og rutebåtanbud var basert på null- og lavutslippsanbud der teknologien tillot det. Regjeringen har ikke gjort noe for å sikre at det skjer. De har støttet at flere gjør det, men de har ikke sikret at det skjer.

Det andre er at komiteen i samme innstilling ga klart uttrykk for at naturgass ikke var lav- og nullutslippsteknologi. Likevel har regjeringen utlyst anbud der naturgass er en av de tillatte løsningene. Så regjeringen og statsråden følger ikke opp det Stortinget har vedtatt på dette feltet.

Statsråd Tord Lien [11:18:24]: Siden mange av representantene, særlig fra opposisjonspartiene, har snakket om Enova, finner jeg grunn til å komme med noen avklaringer. Jeg har lyst til å begynne med å si at sammen med samferdselsministeren, resten av regjeringen og samarbeidspartiene i Stortinget er jeg glad for å kunne peke på det faktum at Enovas og myndighetenes arbeid med å stimulere til lavere klimagassutslipp, mer bruk av fornybar energi i transportsektoren under denne regjeringen er blitt kraftig økt. Enova bruker i dag langt mer midler på elektrifisering og på å ta i bruk fornybar energi og redusere drivstofforbruket i transportsektoren enn Transnova noen sinne brukte under den rød-grønne regjeringen. Det gjør det mulig å satse på å erstatte fossil energi i biler og ikke minst på den maritime siden.

Enova-avtalen som ble inngått under den rød-grønne regjeringen, må jeg få lov å minne om, peker på at for å være kvalifisert til å få Enova-midler må man være registrert i NOR- eller NIS-registeret eller ha aktivitet på norsk sokkel. I det ligger det at det er teoretisk mulig å bruke leverandører også utenfor Norge. Når det gjelder en av de store satsingene, vet vi at teknologi utviklet i Norge, men som er eid fra Tyskland, er helt grunnleggende for å lykkes med dette. Siemens er et eksempel på et selskap som er kommet langt, men som har veldig mange av sine aller beste folk på helelektrisk og deelektrisk framdrift plassert på norsk jord – med andre ord: skape aktivitet, norske arbeidsplasser og norske skatteinntekter.

Den store satsingen, den store tildelingen fra Enova er gått til Hurtigruten. Jeg er kanskje inhabil siden jeg er født i Vesterålen, men jeg må si at Hurtigruten må være noe av det norske vi har, og vi vet også at veldig mange av de leverandørene som kommer til å jobbe sammen med Hurtigruten, kommer til å være norske leverandører. Det er bra. Den andre store satsingen er å muliggjøre helelektrisk og delelektrisk drift av fergeflåten vår. Der ligger det i sakens natur på mange måter at den infrastrukturen nødvendigvis må ligge i Norge, noe den også gjør siden disse ferjene har en tendens til å gå mellom to norske havner. Det er en annen av de store satsingene for å redusere klimagassutslipp fra maritim transport i Norge.

Så skal denne regjeringen før jul framforhandle en ny avtale med Enova. Jeg er veldig glad for at det har vi hatt god mulighet til å diskutere i Stortinget. Jeg kommer selvfølgelig til å følge opp de føringene som ligger fra regjeringspartiene og samarbeidspartiene fra energimeldingsarbeidet, som Stortinget gjennomførte før sommeren. Det vil jeg selvfølgelig gjøre i tett samarbeid med samferdselsministeren og med medlemmene av energi- og miljøkomiteen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Terje Aasland (A) [11:22:26]: Jeg går ut fra at olje- og energiministeren har god hukommelse. Jeg stilte et spørsmål 20. juni i år, som jeg fikk besvart av olje- og energiministeren 29. juni inneværende år. Jeg stilte et spørsmål om Enova-støtten og hvordan statsråden mener man eventuelt gjennom etablerte ordninger kan bidra til å øke maritim sektors kompetanse og konkurransekraft. Svaret var intetsigende.

Kan statsråden utdype – for det er jo Enova som vil være det viktige virkemiddelet i tilknytning til utvikling av teknologi innenfor den maritime næringen – hvordan han ser at han vil formulere seg i oppdragsbrevet til Enova, f.eks.?

Statsråd Tord Lien [11:23:13]: Oppdragsbrevet til Enova er selvfølgelig viktig. Det som er enda viktigere når vi nå har en femårsavtaleperiode med Enova som utløper 31. desember 2016, er selvfølgelig den nye avtalen med Enova, som vil ligge til grunn for arbeidet til Enova. Det er det som er det viktige arbeidet som departementet og jeg jobber med nå.

Vi har sagt til Stortinget i energimeldingen at vi mener det er naturlig å øke satsingen innenfor transportområdet i Enova. Det har fått bred støtte fra et stort flertall i Stortinget. Det vil selvfølgelig komme til syne når en ny avtale skal inngås.

Terje Aasland (A) [11:24:04]: Også denne statsråden unnviker å svare konkret på spørsmålet. Men i utgangspunktet, gjennom denne debatten, er en jo bekymret for om bidragene og virkemidlene skal innrettes helt nøytralt slik at en kan velge hvilken som helst leverandør av kunnskap og teknologiutvikling for å bringe klimagassutslippene ned, eller om en skal ha en tilleggsdimensjon som tilsier at en skal utvikle den maritime kunnskapen, teknologien og innovasjonsmulighetene.

Og da spør jeg igjen – på bakgrunn av det svaret som jeg fikk 29. juni, som var intetsigende, annet enn at Enova

styres kun på overordnet nivå og har faglig stor frihet: Vil statsråden ta et initiativ til at oppdragsbrevet til Enova blir såpass tydelig at virkemidlene innrettes mot den maritime kunnskapen vi har i Norge og utviklingen av denne og ny teknologi?

Statsråd Tord Lien [11:24:58]: Jeg synes representanten Aasland er oppsiktsvekkende kritisk til modellen Enova styres etter. Det er av to årsaker.

Den ene årsaken er at jeg mener at dette er en veldig effektiv måte å sikre at vi får ut mest mulig nettopp innovasjon og nyskaping av den modellen, og å sikre at vi får mest mulig energisparing og mest mulig klimagassutslippsreduksjon av den organiseringen. Den er den ene grunnen. Det har jeg redegjort grundig for i energimeldingen.

Den andre grunnen til at jeg er overrasket over at representanten er såpass tydelig i sin kritikk av prinsippene som ligger til grunn for styringen av Enova, er at disse prinsippene som ligger til grunn for dagens avtale, er jo skapt av Arbeiderpartiet og den rød-grønne regjeringen. Det er jo den avtalen som ligger til grunn for det arbeidet Enova gjør i dag.

Når det er sagt, er hele rasjonalet bak Enova å bidra til teknologiutvikling, bringe fram innovasjon og bringe nye teknologier inn i markedet. Det vil selvfølgelig være førende også for den nye avtalen.

Terje Aasland (A) [11:25:59]: Jeg vil understreke en ting: Jeg er ikke på noen som helst måte kritisk til Enova. Jeg er kritisk til regjeringen og regjeringens styring av Enova.

Nå står vi i en situasjon hvor Stortingets flertall veldig klart ønsker å bruke betydelige midler til å utvikle ny teknologi, bringe utslipp ned innenfor den maritime næringen og sørge for lav- og nullutslippsteknologier. Vil statsråden da sørge for at det er den nasjonale kunnskapen – den norske kunnskapen, den norske maritime næringen – som kan yngle på basis av det? Er det der statsråden vil innrette virkemiddelbruken og være tydelig overfor Enova, slik at Enova kan gjøre den jobben de er særdeles god til?

Statsråd Tord Lien [11:26:45]: Nå må jeg gå tilbake til det jeg sa fra talerstolen. Under denne regjeringen har myndighetenes satsing på å redusere klimagassutslippene og effektivisere energibruken innenfor transport blitt kraftig økt allerede. Også i det budsjettet som er styrende for Enovas arbeid i 2016, er det langt høyere enn det på noe tidspunkt var under de rød-grønne. Det er det ene.

Det andre er at denne regjeringen i energimeldingen legger fram en idé til Stortinget om at vi ønsker å fortsette denne styrkingen. Det har fått et betydelig flertall i Stortinget, og det vil selvfølgelig også bli fulgt opp i en ny avtale med Enova.

Vi ser jo at dette fungerer. Norske leverandørindustri-bedrifter deltar aktivt i å bringe fram nye teknologier, bringe fram innovasjon og flytte ny klimaeffektiv teknologi til markedene, både nasjonalt og globalt.

Ola Elvestuen (V) [11:27:57]: I forbindelse med budsjett har vi tidligere hatt flere vedtak som omhandler hydrogen. Vi hadde det også i forbindelse med energimeldingen. Hydrogen- og brenselceller er en teknologi som

kan bli veldig viktig innenfor skipsfarten, ikke minst for hurtigbåter, som jeg hadde spørsmål om tidligere. Men teknologien krever støtte for at man skal få til utvikling. Mitt spørsmål er da ikke rettet inn mot den maritime næringen som sådan: Mener statsråden med den nye bestillingen til Enova at vi trenger en egen målsetting og et eget program for å utvikle muligheten for å ta i bruk hydrogen i norsk transportsektor?

Statsråd Tord Lien [11:28:44]: Selv om jeg noen ganger misliker det sterkt, må jeg anerkjenne at jeg er statsråd i en mindretallsregjering, og jeg er veldig klar over det sterke engasjementet Ola Elvestuen og Venstre har vist i spørsmålet om hydrogensatsing over lang tid. Jeg er glad for det gode arbeidet som er gjort i forbindelse med energimeldingen, og det er selvfølgelig slik at vi også vil følge opp den veldig tydelige bestillingen flertallet ga til regjeringen når det gjelder hydrogen.

Hydrogen kan komme til å spille en rolle både hva gjelder å redusere klimagassutslippene fra norsk gassproduksjon, for å redusere klimagassutslippene fra global maritim transport og selvfølgelig også for å redusere klimagassutslippene fra veitransport. Det er også gjort framskritt hva gjelder å drive tog på hydrogen. Dette er veldig spennende, og det vil selvfølgelig bli fulgt opp i det videre arbeidet med nye avtaler med Enova.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:29:52]: Jeg må innrømme at jeg synes det er litt morsomt å høre akkurat den omtalen av Enova, for den ene statsråden tar til inntekt for seg selv alt det bra som Enova gjør, mens den andre statsråden sier at egentlig styrer vi ikke Enova i det hele tatt fordi det er andre prinsipper som ligger til grunn. Det synes jeg er litt morsomt.

Siden vi nå diskuterer dette som handler om landstrøm, siden statsråden tok opp akkurat det, og siden Høyres representant tok opp at det nå er en ny runde med tildeling fra Enova på landstrøm, la meg da stille følgende konkrete spørsmål: I første runde ble det ikke engang sagt hvor mye penger som skulle deles ut. Det førte til at Bergen Havn søkte om mer penger enn hele potten som faktisk ble tildelt. Det er vanskelig å dimensjonere søknadene hvis man ikke vet hvor mye som ligger i potten. Blir det offentliggjort hvor mye som deles ut før man søker? Det andre spørsmålet er: Prioriterer man faste ruter, f.eks. Hurtigruten, og prioriterer man luftkvalitet eller de mest trafikkerte havnene?

Statsråd Tord Lien [11:31:00]: La meg først peke på den åpenbare misforståelsen til Heikki Eidsvoll Holmås når det gjelder uoverensstemmelse mellom de to statsrådene som er til stede.

Det som er helt klart, er at alt det spennende som skjer nå, og forhåpentligvis også i Bergen Havn og i en lang rekke havner i Norge, er et resultat av at regjeringen med støtte fra stortingsflertallet kraftig har økt satsingen innenfor transportområdet i Enova. Det gjør at det bygges ut ladeinfrastruktur for hel- og deelektriske fartøyer i store deler av landet.

Det er helt riktig som representanten fra Hordaland peker på, at Bergen hadde en forholdsvis solid og stor søknad inne, som ville ha spist veldig mye av budsjettet. Jeg er

glad for at det nå er etablert god dialog mellom Enova og Bergen Havn og Bergen kommune om det spørsmålet.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:32:01]: Jeg merket meg at statsråden ikke svarte på ett eneste av de konkrete spørsmålene jeg stilte. Altså: Vil det bli lagt vekt på luftkvalitet i behandlingen av søknadene? Vil det bli lagt vekt på faste ruter, som f.eks. Hurtigruten? Vil det bli lagt vekt på trafikkmengden i havnene? Det var jo helt absurd at de to største havnene våre, Oslo og Bergen, som har de største luftkvalitetsproblemene og det største volumet, ikke fikk tildelt penger i det hele tatt.

Og til den siste oppklaringen – og nå regner jeg med at statsråden svarer på det: Det er en påstand at Enova har fått sinnssykt mye penger med denne regjeringen. Det er slik at da Enova fikk overført oppgaver fra Transnova, ble hele Transnova-støtten kuttet. Budsjettpengene forsvant, tilskuddet som er kommet. Tilsvarende da man overførte oppgavene med CO₂-rensing for gasskraftverk, fikk man også ekstrautgifter på energi- og klimafondet. Kan statsråden si hvor mye ekstra penger han mener Enova har fått i årlige bevilgninger i kroner og øre?

Statsråd Tord Lien [11:33:11]: Det jeg har snakket om når det gjelder bevilgninger til Enova, er de pengene som er satt av til transportområdet. Det har vært viktig for regjeringen å øke satsingen på transportområdet. Det er også noe som har fått støtte fra et bredt flertall i Stortinget – ikke bare at vi har økt bevilgningene til transportområdet, men også at det er noe som skal videreføres i ny avtale med Enova etter jul i år.

Når det gjelder spørsmålet om hvilke havner som blir prioritert, mener jeg at det har vært kommunisert veldig tydelig. Det er de havnene der vi får mest utbytte av de investeringene som blir gjennomført, i form av energieffektivitet og reduserte klimagassutslipp. Det har vi også redegjort grundig for i energimeldingen til Stortinget i vår.

Presidenten: Da er replikkordskiftet over.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:34:16]: Det er viktig når en diskuterer, at en har klare budskap, og at en forstår ulike posisjoner. Jeg synes det er litt behov for å gjenta meg selv nok en gang når det største opposisjonspartiet opplever det som vagt, det regjeringen kommuniserer. Men jeg har også sjekket med flere andre representanter i salen om budskapet mitt er så tåkete som representanten Aasland gir inntrykk av, og det er ingen andre som opplever den tåken.

Men jeg skal likevel gjenta meg selv. Regjeringen kommer til å legge vekt på det vedtaket som er gjort, at vi skal sørge for at vi tilrettelegger for at ordremengden øker ved norske verft som følge av dette, og at vi gjør norske verft enda mer i stand til å kunne være konkurranselidende når det gjelder teknologi. Det er det som flertallet nå har vedtatt, som Arbeiderpartiet nå sier de vil støtte, men som er noe helt annet enn det som Arbeiderpartiet selv ville, for der var det ingen krav om ordremengde på norske verft. Der var det derimot krav om at vi skulle utvikle teknologi for skip som Norge ikke produserer, ikke har produsert og heller ikke kommer til å produsere, og det er penger bortkastet. Så denne regjeringen og dagens flertall vektlegger arbeidsplasser. Arbeiderpartiet gjorde det ikke, og jeg er

glad for at Arbeiderpartiet nå kommer etter flertallet i Stortinget. Men la oss prøve å unngå at vi sitter og mistenkeliggjør hverandre, slik jeg opplever at representanten Aasland gjør. Dette blir litt det samme som Arbeiderpartiet holdt på med i valgkampen i 2005, der de kritiserte Bondevik-regjeringen for at Union i Skien ikke ble reddet. En hadde inntrykk av at det skulle de gjøre, men så fort Arbeiderpartiet kom til makten, gjorde de ingen ting for å redde Union i Skien likevel. Den type debatter er veldig lite fruktbar både i Stortinget og ikke minst ut mot velgerne.

Den andre delen av den debatten som har pågått nå, er om Enova. Det er helt riktig, som olje- og energiministeren sier, at dette er prinsipp som ble slått fast av den rød-grønne regjeringen. Og det er veldig rart at både Arbeiderpartiet og SV er superkritiske til de prinsippene når de nå selv sitter i opposisjon, istedenfor at vi kan vektlegge at prinsippene ligger til grunn, men virkemiddelapparatet til Enova er blitt kraftig styrket gjennom økte ressurser. Det betyr at vi får gjort mye mer nå enn det som var planene med rød-grønn regjering, men prinsippene er foreløpig de samme som Arbeiderpartiet hadde, men som Arbeiderpartiet nå plutselig kritiserer ihuga. Jeg forstår det ikke. Det er heller ikke sånn, som representanten Eidsvoll Holmås sier, at olje- og energiministeren og undertegnede har gitt ulike signaler. Tvert imot skryter vi begge av det vi faktisk har oppnådd sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, fordi det betyr at det er flere landstrømanlegg nå enn før, og det er mer støtte til miljøteknologi i transportsektoren enn før. Så la oss sørge for at vi gir klare signaler ut til næringslivet, og denne regjeringen og dagens flertall har vist at vi støtter grønn teknologiutvikling, vi støtter grønne ferjer gjennom fylkene med å gi bedre rammer for å kunne utvikle dette, og det skal vi fortsette med.

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

Sak nr. 3 [11:36:14]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Eva Kristin Hansen og Marit Arnstad om at Stortingets vedtak om struktur for drifts- og baseorganisasjoner i oljevirksomheten blir fulgt opp (Innst. 21 S (2016–2017), jf. Dokument 8:65 S (2015–2016))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Tina Bru (H) [11:36:57] (ordfører for saken): I 50 år har norsk olje og gass bidratt til arbeidsplasser og verdiskaping over hele landet. Helt siden starten på norsk olje- og gassproduksjon på sokkelen har det vært viktig for norske myndigheter at petroleumsvirksomheten skulle gi

nytt næringsliv og ringvirkninger på land, og det er det fortsatt.

Selv om næringen nå gjennomgår vanskelige tider med lav oljepris, og mange mennesker dessverre har mistet jobben sin, er det fortsatt mange tusen nordmenn som jobber i tilknytning til petroleumsnæringen. Og selv om hovedvekten av arbeidsplassene finnes på Sør- og Vestlandet, er det svært få kommuner i Norge som ikke har noen arbeidsplasser knyttet til denne næringen i det hele tatt.

Denne saken oppsto som følge av at Det norske, nå Aker BP etter oppkjøpet av Marathon Oil, varslet at de ønsket å flytte fem stillinger fra sitt hovedkontor i Trondheim til sine kontorer i Stavanger.

Det norske er som kjent operatør på Ivar Aasen-feltet. I innstillingen fra energi- og miljøkomiteen i forbindelse med behandlingen av plan for utbygging og drift av Ivar Aasen-feltet, uttaler komiteen:

«Forsyningsbase for Ivar Aasen-feltet blir sannsynligvis i Stavanger-regionen, mens driftsorganisasjonen blir lagt til Trondheim. Komiteen mener dette vil styrke petroleumsmiljøet i regionen.»

Etter debatten som oppsto etter at det ble stilt spørsmål ved lokaliseringen av driftsorganisasjonen for Ivar Aasen-feltet både i media og her i Stortinget, har det blitt gjort klart at driftsorganisasjonen blir værende i Trondheim.

Statsråden skriver i sitt svarbrev til komiteen at Det norske har opplyst til departementet at driftsorganisasjonen for Ivar Aasen-feltet vil bestå av egne ansatte og innleide konsulenter som vil ha arbeidssted ved selskapets hovedkontor i Trondheim. Videre skriver statsråden at departementet ikke har mottatt signaler om at selskapet har planer om en annen lokalisering av driftsorganisasjonen for Ivar Aasen-feltet enn Trondheim.

Nå i oktober byttet Det norske offisielt navn til Aker BP, etter at fusjonsplanen mellom Det norske, Aker og BP Norge var undertegnet. Med dette har vi fått en ny, sterk aktør på norsk sokkel som vil styrke mangfoldet og bidra til mer konkurranse. Det synes jeg er veldig bra.

Toppsjefen i selskapet, Karl Johnny Hersvik, har uttalt at ingen av kontorene til Det norske eller BP skal legges ned. Driftsorganisasjonene til de forskjellige feltene de har ansvar for, blir også liggende der de er. Dette bør berolige dem som har ment at Det norske ønske om å flytte fem arbeidsplasser til Stavanger for å effektivisere driften, betyr at driftsorganisasjonen for Ivar Aasen-feltet blir flyttet fra Trondheim.

Olje- og gassnæringen gjennomgår nå store endringer for å sikre fremtidig verdiskaping og konkurransekraft på norsk sokkel. Å kutte kostnader og organisere seg mer effektivt er en del av dette.

Det er en klar rolle- og ansvarsfordeling mellom myndigheter og bedriftene i rammeverket for petroleumsvirksomheten. Myndighetenes oppgave er å styre gjennom tydelige og forutsigbare rammevilkår, og selskapene har ansvaret for den daglige driften og kommersielle beslutninger i alle faser av feltets levetid.

I sum har dette bidratt til at det har blitt bygget opp livskraftige oljemiljøer i mange deler av landet, og det har vært viktig for å sikre legitimiteten til oljevirksomheten langs hele kysten, noe hele komiteen stiller seg bak i innstillingen til denne saken. Det vil også være viktig for fremtiden.

Så vet jeg ikke om det blir så mye debatt, men i så fall ser jeg frem til debatten.

Marit Arnstad (Sp) [11:40:36]: Dette forslaget ble fremmet for å reise noen viktige sider ved en debatt som jeg tror vil bli mer påtrengende i årene framover, enn den har vært så langt. Det er spørsmålet om hvorvidt selskaperne kommer til å etterleve de føringene som Stortinget har lagt om at oljevirksomheten skal spres utover hele landet.

Det er mange festtaler om at oljevirksomhet skal skape regional kompetanse og arbeidsplasser. Vi bruker de festtalene overalt, og det ble også gjort i forbindelse med behandlingen av PUD for Ivar Aasen, der en ikke minst sa at driftsorganisasjonen måtte legges til Trondheim fordi det skulle styrke petroleumsmiljøet i regionen. I andre sammenhenger sier vi at det skal styrke arbeidsplassene, leverandørmiljøet osv.

Det er viktig, og det er bra. Men spørsmålet er om vi i realiteten klarer å følge det opp, og hvordan man skal følge det opp i årene framover. Derfor forstår jeg godt bekymringen som oppsto i Trondheim da Det norske sa at fellesenheter skulle samlokaliseres i Stavanger. Det var en uro som var betydelig, ikke minst blant Høyres og Fremskrittspartiets lokalpartier i Trondheim og Trondheims-regionen. Det er klart de var bekymret for det, for de var opptatt av de arbeidsplassene som er knyttet til Trondheim og Trøndelag og oljevirksomheten.

Vi hadde en enighet allerede for 20 år siden om hvordan en skulle lokalisere drifts- og baseorganisasjoner i norsk oljevirksomhet. Den enigheten baserte seg både på en fornuftig fordeling og på at en skulle bygge opp de ulike regionale miljøene. Derfor skulle vi utvikle Harstad, derfor skulle vi utvikle Stjørdal, derfor skulle vi utvikle Kristiansund, og derfor skulle vi utvikle Stavanger. Det har skiftende regjeringer forholdt seg til, og det har vært veldig fornuftig, for det er ikke gitt at det ville ha blitt slik. En kunne ha tenkt seg en utvikling der alt hadde havnet i Stavanger. En kunne også ha tenkt seg en utvikling der det ikke havnet i Norge i det hele tatt, men at driftsorganisasjoner og ledelse av den typen felt hadde havnet i London, for den saks skyld. Så de beslutningene som Stortinget en gang gjorde i den sammenhengen, var viktige, de la et grunnlag, og det grunnlaget er også viktig framover.

Jeg forstår at statsråden og regjeringen mener at dette dreier seg om bare noen få arbeidsplasser, og de har forsikret komiteen om at de ikke har mottatt noe signal om at selskapet har planer om noen annen lokalisering av driftsorganisasjonen enn Trondheim. Da får vi ta regjeringen på ordet når de sier det til Stortinget. Nå er det slik at Det norske har blitt omorganisert siden sist og blitt omdannet til Aker BP. Skiltene med Det norske er for lengst vekk fra torget i Trondheim, og da får vi håpe at regjeringen – hvis det skulle komme noen konsekvenser i form av flytting av arbeidsplasser utover de fem som regjeringen snakker om – også vil være opptatt av å forfølge det som en mener en ikke har fått signal om så langt.

Jeg tror også det er et åpent spørsmål – som jeg kanskje kunne komme tilbake til, og som statsråden kanskje kunne oppklart – om det er slik at hele ledelsen i driftsorganisasjonen kommer til å bli værende i Trondheim. Kunne han svart bekreftende på det i Stortinget, ville det vært fornuftig.

Senterpartiet synes altså at denne saken er viktig fordi det er noen lange linjer i den norske oljepolitikken som fortjener å ivaretas og utvikles videre. De forpliktelsene og den fordelingen av arbeidsplasser og virksomhet rundt omkring i hele landet er noe av det. Derfor er jeg glad for at hele komiteen nå er med på merknader om at at rettighetshaverne må bygge ut og drive feltene i tråd med godkjente planer, at legitimiteten til oljevirksomheten langs kysten i stor grad baserer seg på de prinsippene vi tidligere har nedfelt i Stortinget om fordeling av drifts- og baseorganisasjoner, og at de prinsippene også må følges opp i årene framover. I det synes jeg det ligger en forpliktelse fra hele Stortinget om at en også i årene framover ser de prinsippene som viktige, og ønsker at de skal bli fulgt opp.

Det var også litt av hensikten med Dokument 8-forslaget: nettopp å få en debatt og en innstilling som vektlegger den typen ting. Ivar Aasen er ett eksempel. En har også hatt noen andre eksempler, som ikke har vært helt heldige, vil jeg si, og man kommer til å få eksempler i årene framover som vil utfordre den fordelingen av oljevirksomhetens drifts- og baseorganisasjoner som Stortinget har lang tradisjon for å legge til grunn.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:46:06]: Jeg synes det er bra at denne saken ble reist, og jeg synes at det er et betimelig spørsmål å reise i den delen av oljealderen som vi nå er inne i i Norge. Oljen har hele tiden blitt beskrevet som en næring som skal bygge hele landet og gi ringvirkninger lokalt, men vi ser at i den tiden vi nå går inn i, som trolig er en tid med lavere oljepriser – det er i hvert fall ingen som snakker om oljepriser på 160 dollar per fat lenger – fortøner oljeindustrien seg i stadig større grad som en industri som først og fremst er opptatt av å kare til seg pengene og ha en tøm-og-røm-mentalitet, og som ikke gir den typen ringvirkninger lokalt som tidligere har vært lovet. Spørsmålet er om vi som politikere er villige til å være med og se på dette og gi oljeindustrien den muligheten til å utnytte naturressursene og gjøre deler av landet vårt til oljeprovins, eller om vi skal si: Nei, vet du hva – hvis ikke oljen skaper ringvirkninger lokalt, er det heller ikke greit at man turer videre og får gjøre de utbyggingene som man ønsker seg.

Det mest eklatante eksemplet akkurat nå er spørsmålet om Johan Castberg – det skal vi komme tilbake til senere i et Dokument 8-forslag, som jeg har vært med på å fremme – der Statoil helt klart hele tiden signaliserte at de skulle ha ilandføring til et anlegg på fastlandet, men det første de gjorde da oljeprisen sank, var å benytte muligheten til å gå ut og si at de ikke fikk til dette hvis de ikke slapp ilandføring. Så har man valgt en løsning som setter ilandføringsbiten til side og utreder det som et eget prosjekt, men forutsetter en annen løsning. La oss si det sånn: Det er ikke bare vi SV-ere og Senterpartiet som kritiserer noe sånt. Også Arbeiderpartiet lokalt i Finnmark sier det samme. Fylkesleder Ingalill Olsen sier:

«Kravet vårt er at alle våre naturressurser skal gi ringvirkninger på land. Dette er utrolig dårlig av Statoil.»

Det brer seg en misnøye med at oljeindustrien benytter denne nedturen i oljeprisen til å fraskrive seg det samfunnsansvaret de har for langsiktig utvikling av hele landet. Det har på en måte vært en samfunnskontrakt mellom oljeindustrien og samfunnet for øvrig. La oss si det sånn:

Hun er ikke den første lokalpolitikeren som jeg har snakket med, som har blitt lovet gull og grønne skoger av oljeindustrien for å si ja til oljeutbygging, men som har sittet tomhendt igjen i etterkant.

Det er behov for, etter min oppfatning, at vi tenker nøye igjennom hvilken del av oljeindustrien vi vil akseptere i tiden som kommer. Vi må sette oss ned og se på følgende: Innenfor et 1,5 graders scenario – hvilken olje kan vi med rimelighet si at vi i Norge skal ta opp? Det må danne rammen for den debatten vi skal ha. Og så må vi sørge at den oljen og gassen som tas opp, og som kommer til å bli tatt opp, gir ringvirkninger lokalt. Det mener jeg må være en forutsetning også i framtiden.

Per Rune Henriksen (A) [11:49:53]: Det er en enstemmig innstilling, så vi skal ikke lage en veldig stor debatt av det, men jeg vil bare poengtere fra vår side at skapingen av ringvirkninger rundt om i landet, og at oljevirksomheten har bygd Norge, er et faktum. Det er ikke bare tomt innhold i festtaler. Det har blitt skapt arbeidsplasser, og det skapes arbeidsplasser landet rundt. Det skal vi ha in mente. Så er det helt riktig at det har vært en klar politisk målsetting helt fra første stund – og tverrpolitisk enighet om – at oljevirksomheten skal bygge landet. Den skal gi ringvirkninger rundt på land. Det er også sånn at det er ikke sikkert at det som var gode virkemidler på 1970-, 1980- og 1990-tallet, er det som er de gode virkemidlene i dag. Vi skal være tro mot målene, men vi skal være utro mot virkemidlene, for vi skal bruke de virkemidlene som treffer best i den tiden som vi er inne i.

Vi er nå inne i en situasjon som ikke er uten sidestykke. Vi har hatt nedturer i oljevirksomheten tidligere også. Vi oppgir ikke målene om ringvirkninger på land av oljevirksomheten fordi om oljevirksomheten for tiden er dypt nede. At en ikke skal opp igjen til 160 dollar fatet, er helt åpenbart, men vi må se at det vil være oljevirksomhet i landet framover. Da må vi også sørge for at de prosjektene som bygges ut, skaper arbeidsplasser. Det er også noe som selskapene må se er i deres egen interesse, at uten at det skapes arbeidsplasser, uten at det vises til ringvirkninger på land, vil den politiske og folkelige støtten til virksomheten mangle. Det er det mitt inntrykk at oljeindustrien er veldig klar over. Og så må vi som politikere tenke oss om: Hva slags virkemidler har vi for å sikre disse ringvirkningene?

Så mener jeg at vi også skal ha in mente at det verste vi gjør, er å sette krav som gjør at lønnsom oljevirksomhet blir avstengt tidligere enn den ellers ville blitt. Vi er avhengige av at virksomheten på sokkelen er effektiv og blir drevet på en god måte for at den skal skape de arbeidsplassene som vi faktisk har på de feltene som er i drift, og i tilknytning til de feltene som er i drift, og at vi får nye arbeidsplasser på det som kommer, når det er mulig.

Men vi må også se i øynene at store deler av sokkelen nå er i en moden fase og går mot en nedstengning. Det får konsekvenser, ikke bare for de feltene, men også for hvordan man driver resten av dette. Så dette er nok en diskusjon vi kommer til å ha flere av framover. Jeg tror det er en viktig diskusjon og en viktig samtale å føre kontinuerlig om dette, men vi må holde fast på at målene ligger der. Oljevirksomheten skal bygge landet, skal skape arbeidsplasser over hele landet, og så må vi se på hvilke virkemidler vi bruker for å treffe det målet. Det vil variere.

Statsråd Tord Lien [11:53:33]: Jeg er glad for at denne debatten først og fremst kjennetegnes av det aller, aller viktigste suksesskriteriet for, grunnlaget for, det norske oljeeventyret, nemlig at det er et bunnsolid og bredt flertall i Stortinget som står bak de store og viktige linjene. Jeg må si at det gikk så langt at jeg ble bitte litt overrasket over at det tilsynelatende var sånn at SV genuint ønsket å få Castberg-oljen på land – for å få den på land må den jo først opp, og det trodde jeg vel for så vidt at SV var imot. Men la nå det ligge. Det er uansett et bredt flertall.

En av de tingene som har ligget i bunnen hele tiden, er at hovedmålsettingen for norsk petroleumspolitik og norsk energiforvaltning har vært at vi skal forvalte disse fantastiske ressursene våre på en måte som på kort og lang sikt skaper størst mulig verdi, men også at det er innenfor forsvarlige og strenge rammer hva gjelder helse, miljø og sikkerhet. Det har skapt hundretusenvis av arbeidsplasser i praktisk talt alle norske kommuner, og det at det er et så bredt flertall bak de store linjene, gjør også at norsk sokkel anses for å være et trygt sted å investere, også når det er tøffe tider.

Men skal vi også i framtiden klare å bygge denne suksessen videre, er vi avhengig av at industrien lykkes med å håndtere de lønnsomhetsutfordringene som man nå står i. Høy aktivitet og nye investeringer er avhengig av at vi klarer å få kontroll på kostnadene. Det at man lykkes med det, er helt avgjørende for om man skal lykkes med nye investeringer, f.eks. Castberg, som allerede har vært nevnt.

Det som har skjedd i denne konkrete saken, er at det startet med at Det norske kjøpte Marathon og dermed gikk fra én til to driftsorganisasjoner. Da var det naturlig at man samlet fellesfunksjonene på ett sted, og man valgte å gjøre det i Stavanger. Senere ble også BP en del av dette, og man har nå sagt at man skal ha hovedkontoret i Oslo, men driftsorganisasjonene for Alvheim og Aasen der de i dag ligger, altså i Stavanger og i Trondheim.

Forslagsstillerne kommer fra partier som har litt forskjellig tilnærming til EØS-avtalen, kan man kanskje si. Det er sånn at forslaget går inn på forhold som berører våre konkurranserettslige forpliktelser innenfor rammen av EØS-avtalen, men de er også reflektert i petroleumsløven § 10-2, som ble endret, med et bredt flertall i Stortinget, riktignok, under regjeringen Stoltenberg. Den politikken mener jeg er klok. Den politikken viderefører jeg.

Når det gjelder spørsmålet fra representanten Marit Arnstad, må jeg peke på det som vi har svart i brevet vårt til Stortinget, datert 5. april 2016. Der framgår det – altså for Ivar Aasen-feltet – bl.a. at:

«Samlet er det i driftsorganisasjonen planlagt en bemanning med egne ansatte og innleide ved produktionsstart på om lag 60 med arbeidsted i Trondheim.»
Utover det har jeg ingen ytterligere kommentar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Marit Arnstad (Sp) [11:58:11]: Jeg vil følge dette opp litt. Først har jeg lyst til å si, i forbindelse med debatten, at jeg tror vi skal skille litt mellom ringvirkningene på land og drifts- og baseorganisasjoner, for det er mange forskjellige ringvirkninger på land, i mange forskjellige lokalsamfunn, kanskje i hver kommune i hele landet, men det vi har bestemt oss for når det gjelder drifts- og baseor-

ganisasjoner, er en struktur av steder der man skal bygge opp regionale kompetansemiljø.

Jeg har forståelse for den bekymringen som oppsto i Trondheim. Jeg mener at en må kunne forstå at en her ble bekymret for – det var kanskje flere ting – arbeidsplassene knyttet til driftsorganisasjonen for Ivar Aasen. Nå viser statsråden til brevet sitt fra april, men kan statsråden garantere at regjeringen kommer til å gripe inn dersom Aker BP mot formodning skulle foreslå å flytte ledelsen eller store deler av – eller hele – driftsorganisasjonen fra Trondheim til et annet sted?

Statsråd Tord Lien [11:59:18]: Etter å ha bodd i Trondheim siden 1997 kan jeg i hvert fall bekrefte at det er veldig mange trøndere som er veldig stolte av det Det norske har bygd opp de senere år med utgangspunkt i hovedkontoret midt på Trondheim torg. Så vet jeg ikke om det var representanten Arnstad eller noen andre som pekte på det faktum at skiltet var tatt ned. Jeg vet ikke om jeg går langt inn i en lokalpolitisk debatt nå hvis jeg sier at jeg håper man setter opp et nytt skilt med Aker BP på, men det kan godt hende at det skal behandles i bygningsrådet i Trondheim, så det burde jeg sikkert holde meg for god til.

Det norske har blitt en viktig del av den nye Aker BP, en av de store og framoverlente aktørene på norsk sokkel, som vil være viktig for å styrke konkurransekraften til norsk sokkel og skape verdier i framtiden.

Det vil ikke være riktig av meg – representanten Arnstad har selv lang erfaring fra den jobben jeg har – å spekulere på hypotetiske problemstillinger. Aker BP, eller Det norske, har vært krystallklar på at dette foreligger det ingen planer om for tiden.

Marit Arnstad (Sp) [12:00:18]: Jeg skjønner at statsråden vil være litt diplomatisk, men la meg formulere det på en litt annen måte og spørre: Er det slik at statsråden, hvis Aker BP skulle flytte deler av eller hele driftsorganisasjonen fra Trondheim, vil mene at det er et brudd med de betingelsene som er i PUD-en for Ivar Aasen?

Statsråd Tord Lien [12:00:41]: Det er en forutsetning for aktivitet på norsk sokkel at rettighetshaverne på norsk sokkel forholder seg til de vedtak som blir gjort. Det kan jeg si på generelt grunnlag, og det er også representanten Arnstad veldig godt kjent med.

Jeg har lyst til å referere til det den rød-grønne regjeringen la fram og fikk flertall for, utover regjeringspartiene – fra petroleumsloven § 10-2:

«For å sikre etterlevelse av første ledd kan departementet i det enkelte tilfelle, og i den grad det anses nødvendig i forhold til omfanget av rettighetshavers virksomhet, oppstille særskilte krav til rettighetshavers organisasjon i Norge.»

Og så:

«Departementet kan også, dersom hensynet til god ressursforvaltning eller helse, miljø og sikkerhet tilsier det, pålegge rettighetshaver å bruke bestemte baser.»

Dette er en lovformulering som har fått flertall etter forslag fra de rød-grønne, og som jeg mener er en klok tilnærming til norsk petroleumsforvaltning.

Presidenten: Replikskiftet er dermed over. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [12:01:50]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i energiloven (utenlandskonsesjon (Innst. 24 L (2016–2017), jf. Prop. 98 L (2015–2016))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe, og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til replikkordskifte på inn-til seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, har en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Per Rune Henriksen (A) [12:02:28]: (ordfører for saken): Saken som vi har til behandling, dreier seg om endring av energiloven § 4-2 første ledd, med sikte på at andre enn systemansvarlige eller foretak hvor denne har bestemmende innflytelse, kan eie eller drive utenlandsforbindelser. Eierskapsbegrensningene som nå fjernes, ble innført i 2013, bl.a. for å bringe bestemmelsen i samsvar med EØS-rettens krav.

Det er et flertall i komiteen som støtter lovendringen. Jeg regner med at dette flertallet selv vil begrunne sitt standpunkt. Jeg vil begrunne mindretallets motstand mot endringen samt vårt forslag til B i innstillingen, som et flertall i komiteen står bak.

Med dagens eierskapsbegrensninger sikrer vi at alle inntekter fra drift av utenlandsforbindelsene blir tilbakeført til norske kunder gjennom redusert nettleie. Det gjøres enkelt og ubyråkratisk ettersom Statnett eier transmisjonsnettet, inkludert utenlandsforbindelsene. På samme måte blir kostnader som oppstår i transmisjonsnettet som følge av bygging og drift av utenlandsforbindelser, dekket inn av overskuddet fra driften av utenlandsforbindelsene. Proposisjonen gir ingen svar på hvordan inntekter fra nye, privateide forbindelser skal reguleres, ei heller får vi antydninger om hvordan kostnadene som oppstår i transmisjonsnettet, skal dekkes. Anleggsbidraget i masket nett kan etter dagens regelverk bare fastsettes i ekstraordinære tilfeller, jf. statsrådets brev til komiteen av 29. august. Det er ikke småpenger vi snakker om her. I perioden 2012–2015 ble det tilbakeført 2 250 mill. kr til norske strømkunder fra driften av utenlandsforbindelsene. NorNed-kabelen alene har gitt 590 mill. kr siden oppstarten.

Statnetts rolle som forvalter av transmisjonsnettet, inkludert utenlandsforbindelsene, vil endres dramatisk når de i tillegg skal konkurrere med private selskaper på utbygging og drift av nye forbindelser. Dette blir i liten grad behandlet i proposisjonen, mens høringsinstansene har tungtveiende merknader som peker på behovet for klargjøring av dette. Fjerning av eierskapsbegrensningene på det foreliggende grunnlaget åpner for at inntekter i nye utenlandsforbindelser privatiseres, mens kostnadene sosialiseres. Det betyr økte kostnader for norske strømkunder, forringelse av rammevilkårene for norsk industri som er basert på fornybar energi, og det betyr at Statnetts rolle som eier og forvalter av transmisjonsnettet blir uklart. Vi får en rollekonflikt mellom systemoperatørrollen og rollen som konkurrent i et marked.

Og hvorfor gjøres dette? Har vi et problem i dag? Nei. Vi får en utvekslingskapasitet etter at de to kablene som nå er under bygging blir ferdigstilt, på 30 pst. Forsyningssikkerheten er ordnet. Det er finansiering på plass for disse tingene. Det er ikke behov for nye aktører inn i dette bildet. Dagens eierskapsbegrensninger gir samfunnet og strømkundene god forsyningssikkerhet og reduserte nettkostnader.

Regjeringen har selv i energimeldingen pekt på behovet for å høste erfaring og gjøre grundige analyser av de pågående utbygginger før kapasiteten økes ytterligere. Det er altså ikke ønskelig at det bygges nye kabler i nær framtid, utover det som er under bygging. På den bakgrunn kan den foreliggende lovendring ikke oppfattes som noe annet enn et ideologisk fundert privatiseringsframstøt.

Jeg konstaterer likevel at det er flertall i Stortinget for denne privatiseringen. Arbeiderpartiet står derfor subsidiært bak forslaget om å utsette iverksettelsen av lovendringen inntil Stortinget har fått seg forelagt en sak om regler for dekning av kostnader som oppstår i transmisjonsnett, regulering av inntekter, anvendelse av regelverk for skille mellom produksjon og transmisjon og ikke minst avklaring av Statnetts rolle når utenlandsforbindelsene blir privateide.

Jeg er glad for at vi har et flertall i komiteen for dette forslaget, men er svært skuffet over at regjeringspartiene og Venstre ikke støtter opp under dette. Det ville i det minste gi en flik av troverdighet til deres argumentasjon om at dette er en positiv lovendring.

Det er for meg uforståelig at man har et sånt hastverk med denne lovendringen, gitt at vi ikke har behov for nye kabler med det første, og gitt det at det oppstår så mange dilemmaer og problemer som må avklares før det kan gis konsesjon til denne typen kabler. Det er rett og slett uforståelig.

Arbeiderpartiet vil stemme imot innstillingens A, og vi vil stemme for B.

Odd Henriksen (H) [12:07:33]: La meg først få takke representanten Per Rune Henriksen, som har vært saksordfører, og resten av komiteen for et godt samarbeid i en sak der vi har en delt innstilling.

Stortinget skal i dag vedta en lovendring som åpner for at andre aktører enn Statnett kan søke konsesjon om å eie og drifte utenlandskabler for strøm til utlandet. Jeg registrerer at i debatten som føres i media, framstilles det som om det nå nærmest blir et frislipp av private aktører som skal få lov til å selge strøm ut av landet – slik blir det selvsagt ikke. Dagens lovendring er derimot viktig for å sikre transparens og konkurranse om en spesialisert infrastruktur og vil etter vårt syn bidra til å sikre fellesskapets interesser på en god måte.

Elektrisitet er en råvare og på samme tid en ekstrem ferskvare. Strømmen brukes nesten i det samme øyeblikket som den genereres. Det betyr at kraftsystemet alltid må være i perfekt balanse mellom tilbud og etterspørsel. Det er naturlig at en slik infrastruktur driftes av et monopol, og i Norge heter systemoperatøren og monopolisten Statnett. Det vi diskuterer i dag, er derimot kraftkabler til utlandet, eller mellomlandsforbindelser. Dette er kabler med høy spenning som kan transportere strøm begge veier. Fordelelene med slike forbindelser er flere. Kablene er med på å styrke forsyningssikkerheten ved å sikre krafttilgang i tør-

rår hvor norsk produksjon er lav, og de gjør det mulig å selge overskuddskraft som ellers ville gått tapt. At Norge kan være med på å forsyne våre europeiske naboland med ren, fornybar energi, har også potensial til å være et godt klimatiltak.

Jeg har lyttet til opposisjonens skepsis og kritiske merknader. Jeg er godt kjent med at det er et skarpt ideologisk skille i synet på privat eierskap mellom partiene som støtter lovendringen i dag, og partiene på venstresiden. Det er likevel litt overraskende for meg når ordlyden i argumentene blir så sterk, med påstander om at vi skal selge arvesølvet og privatisere profitten. Kanskje spesielt overraskende er det at dette kommer fra Arbeiderpartiet, som tross alt har hatt evnen til å se at konkurranse ofte har mye godt med seg.

Det er grunn til å merke seg at påstanden om høye strømpriser og prissjokk for norske kunder bringes til torgs når det blir snakk om at private kan få bygge utenlandskabler. Jeg hørte ikke den typen argumentasjon da Statnett fikk konsesjon til å bygge to nye forbindelser i 2014. Realiteten er at vi har lang tradisjon i Norge for å sikre at fellesskapets interesser blir ivaretatt ved slike utbygginger. Denne uken skrev Teknisk Ukeblad at det er ingen grunn til å frykte noe prissjokk som følge av utenlandskabler. De viste til en rapport fra Thema Consulting som slår fast at de nye kablene til Tyskland og Storbritannia ikke vil øke strømprisen i Norge med mer enn 1–2 øre per kWh. Erfaringene med kablene til Danmark og Nederland er også at de gir gode inntekter, som også kommer fellesskapet til gode.

Dette vil også være tilfellet dersom private aktører får konsesjon til å drive utenlandsforbindelser. Fellesskapet slipper å ta investeringskostnaden og risikoen ved en eventuell ny forbindelse, og vi skjermer nettkundene for utgifter knyttet til byggingen av kabelen. I tillegg har flertallet bak innstillingen valgt å understreke at regjeringen må legge til rette for at konsesjonsmyndighetene kan sikre fellesskapets interesser. Gjennom regulatoriske grep er jeg derfor trygg på at eventuell ekstraordinær profitt på framtidige kabler uansett vil komme fellesskapet til gode.

Konkurranse er et gode når det skjer på et rettferdig grunnlag og med like spilleregler. Når Stortinget i dag åpner for mer konkurranse om å bygge og drifte samfunnsøkonomisk nyttige kraftkabler til utlandet, er det et gode som vil komme norske forbrukere til gode.

Til slutt vil jeg ta opp det forslaget som vi har i innstillingen.

Presidenten: Representanten Odd Henriksen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [12:12:06]: Strømnettet er blant vår viktigste infrastruktur. Det moderne samfunnet er totalt avhengig av stabil og forutsigbar strømtilførsel. Energi, og i særdeleshet ren energi, vil bare bli viktigere og viktigere i årene framover.

Klimaendringene gjør at vi er nødt til å produsere mer fornybar energi som erstatning for fossile energikilder. Norge er i denne situasjonen unikt posisjonert. Vi har alt i dag en rekordhøy fornybar andel, og vi har et potensial for å produsere mer. Dette gjør at vi har store muligheter til å kunne skape nye arbeidsplasser innenfor fornybar energi og fornybar energiteknologi. Utenlandskabler er et sentralt

virkemiddel i dette. Strømmen vi kan produsere i Norge og ikke forbruker selv, kan selges til et Europa som vil trenge betydelig mer ren energi i årene som kommer.

Kristelig Folkeparti mener derfor at det er viktig at det åpnes for nye ideer. Endringene i energiloven som gjør at andre enn Statnett kan eie og drive utenlandsforbindelser, er positivt fordi det gir konkurranse som bidrar til økt verdiskaping gjennom innovasjon og mer kostnadseffektiv utbygging. Dette er viktig for at vi skal kunne realisere potensialet vi har innenfor fornybar energi.

Samtidig er det viktig å minne om at dette er en endring som omhandler hvem som kan bygge og drifte utenlandsforbindelser, ikke om det skal bygges nye utenlandsforbindelser. Det vil fortsatt være krav om konsesjonsbehandling, og kravene til samfunnsøkonomisk lønnsomhet må være like strenge for alle søknader som underlegges konsesjonsbehandling, uavhengig av hvem som søker. Dette sikrer at det kun er prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, som tildeles konsesjon.

Det er i behandlingen av denne saken kommet opp spørsmål knyttet til eventuelle ekstraordinære inntekter fra utenlandsforbindelser og spørsmål knyttet til anleggsbidrag for utbedring av eksisterende nett tilknyttet nye forbindelser. Kristelig Folkeparti mener det er viktig at fellesskapets interesser er ivaretatt gjennom at ekstraordinære inntekter tilfaller fellesskapet. Samtidig er det viktig at nettkundene ikke belastes for utgifter knyttet til nettkostnader på land eller kostnader knyttet til selve kabelen. Det er derfor viktig at nettkostnader på land dekkes gjennom anleggsbidrag, og at kostnadene knyttet til selve utenlandsforbindelsen ikke belastes nettkundene.

Kristelig Folkeparti mener dette er spørsmål som primært burde vært avklart før loven trer i kraft, sammen med de andre spørsmålene som løftes under I. Men Kristelig Folkeparti vil subsidiært støtte forslaget fra regjeringsspartiene og Venstre under voteringen.

Oppsummert, for å være tydelig:

- Kristelig Folkeparti støtter lovendringen i energiloven.
- Kristelig Folkeparti støtter forslaget under B og subsidiært forslag nr. 1, fra regjeringsspartiene og Venstre.

Marit Arnstad (Sp) [12:16:06]: Regjeringen foreslår i dag å oppheve statens monopol på bygging og drift av utenlandsforbindelser. Det var en lovendring som ble innført i 2013. Bakgrunnen for lovendringen var kanskje todelte. Det ene var at det lett blir mange ulike initiativer om utenlandskabler som slår hverandre i hjel. Alle har sitt prosjekt, og ingen tar et helhetlig ansvar. Men den andre og viktigste grunnen er at utenlandsforbindelsene de facto er en del av sentralnettet som Norge eier, og som er drevet av Statnett. Det er et naturlig monopol der én aktør er viktig for å trygge integriteten i systemet og nasjonal kontroll over kritisk infrastruktur. Det er rett og slett kontrollen over en viktig norsk naturressurs vi snakker om. At det nå reverseres, og at private aktører slippes inn i sentralnettet, betyr at staten mister viktig styring over energimarkedet og over egen infrastruktur. Det synes jeg er en viktig kjerne ved denne debatten.

Derfor er det også helt uforståelig at en skal ha sånt hastverk med å få det gjennom – at en ikke er villig til å utrede konsekvensene skikkelig, at ingen i dag vet om det vil bli ilagt noe anleggsbidrag, at ingen i dag vet hvordan en skal tilbakeføre inntektene til fellesskapet, slik som

flertallet som ønsker privatisering, også sier at de ønsker. Men ingen er i dag klar til å redegjøre for hvordan det skal skje. Det mener jeg er et av problemene med denne saken, og det innebærer at å vedta det i dag betyr at en lener seg betydelig på ideologi framfor fornuft.

Dessuten bryter det etter Senterpartiets mening med alle tradisjoner. Vi er enig med det Konkurransetilsynet sier om at retten til å eie og drive utenlandsforbindelser bør reserveres en systemoperatør som Statnett for å sikre samfunnsøkonomisk effektiv drift og utbygging. Det er for så vidt ikke ofte Senterpartiet og Konkurransetilsynet er enige, men akkurat der er vi enige.

Men det har også en annen side ved seg som gjelder at det bryter med alle tradisjoner, for det betyr også i praksis at produsenter kan slippe inn i sentralnettet. Det har ikke vært tilfellet i Norge siden Statnett og Statkraft skilte lag, i 1991, at produsenter kunne gjøre det. Det kan etter Senterpartiets mening skape en uheldig dobbeltrolle. Produsenter vil ofte ha andre drivere, og de kan også ha andre incentiver enn det Statnett og samfunnet for øvrig har. Det er i seg sjøl også en uheldig følge av den endringen som i dag foreslås.

Så litt mer om dette med hvordan overskudd og inntjening skal fordeles, og hvordan kostnader ved utbygging skal dekkes. Det at det er tilbakeført 2,2 mrd. kr bare i løpet av noen få år, i lavere nettleie, sier noe om hvor store summer vi snakker om når det gjelder tilbakeføring av verdier til fellesskapet. Men en kan også tenke seg at hvis nå regjeringen ikke skulle ilegge anleggsbidrag – eller hvis det ikke skulle bli så enkelt som en tror – vil det i seg sjøl bety en utrolig subsidiering av disse utenlandsforbindelsene.

Det er lett å se for seg at en har behov for store oppgraderinger av eksisterende nett for å håndtere kapasiteten som en ny kabel gir, og prinsippet er at det må norske forbrukere dekke gjennom en høyere nettleie. Da betyr det paradoksalt nok at norske forbrukere skal betale mer i nettleie for å få høyere strømpris. Det er et dobbeltgrep som jeg tror det vil bli veldig vanskelig å forklare norske forbrukere at en må gjøre. Derfor skjønner jeg at en nå i innstillingen har lagt inn en sving om anleggsbidrag. Men jeg lurer på hvordan en har tenkt å utforme det. Skal det være 100 pst.? Skal det dekke alle oppgraderinger i alle flaskehalsene inn mot en kabel i sentralnettet? Hvordan skal dette utformes? For hvis ikke er det slik at Fremskrittspartiet i regjering skal påføre norske forbrukere en dobbeltkostnad. De skal betale høyere nettleie for å få økt strømpris. Det blir ikke enkelt å forklare.

Jeg synes at slike ting burde vært avklart før en tok en slik beslutning. Det synes jeg ville vært naturlig. Senterpartiet har ikke noe imot at en skal øke kraftutvekslingen til utlandet – vi ser det som en viktig del av Norges mulighet til å eksportere fornybar kraft, misforstå meg ikke – men denne dobbeltheten med at en både skal betale private utbyggere for at de skal bygge kabelen, og etterpå også få høy strømpris, er det ingen som har mulighet til å forklare, og den kan bli et resultat av denne endringen.

Ola Elvestuen (V) [12:21:14] (komiteens leder): I den offentlige debatten og også av mange av de henvendelsene man får, kan man få inntrykk av at denne saken handler om at man skal bygge nye utenlandskabler, private, og

at det skal gjøres nå og av andre enn Statnett. Det skal det altså ikke.

Vi har vedtatt to nye utenlandskabler, som Statnett skal bygge. For Venstres del vil jeg først si at jeg tror at utenlandsforbindelser er positivt for norsk forsyningssikkerhet – selvfølgelig også ved at det vil ha en lønnsomhet ved salg og utveksling av energi – ikke minst når det gjelder den klimagevinsten som utenlandskabler gir, gjennom at norsk fornybar energi og fornybar kraft kan erstatte fossile energikilder i andre land. Men denne saken handler jo kun om hvorvidt vi skal kunne la andre aktører enn Statnett få bygge utenlandskabler.

Fra Venstres side klarer vi ikke å se hva som er det store problemet med å gjøre det. Det vil fortsatt være slik at en er avhengig av en konsesjonsbehandling. Det er fortsatt staten og det offentlige som bestemmer om det skal bygges flere utenlandskabler, som jo er den grunnleggende og viktigste beslutningen, og det vil fortsatt være krav – og akkurat de samme og strenge kravene som overfor Statnett – om den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved eventuelle prosjekter.

Statnetts rolle vil også fortsatt være helt avgjørende som systemansvarlig for kraftsystemet, at kraftsystemet driftes og utvikles på en samfunnsmessig rasjonell måte, og fortsatt må Statnett ha en helt sentral, ledende rolle for utviklingen av utenlandsforbindelser i samarbeid med andre aktører som har en interesse.

Selvfølgelig er det fortsatt – når dette er vedtatt – et arbeid som må gjøres i etterkant. Vi har også lagt inn et tilleggsforslag sammen med regjeringspartiene, som nå også Kristelig Folkeparti vil støtte subsidiært, om å se på eventuelle ekstraordinære inntekter som utenlandsforbindelser vil kunne gi, og sørge for at disse tilføres og tilfaller fellesskapet. Det er også viktig å påpeke at det som nå gjøres, ikke er noe annet enn å gå tilbake til det samme lovverket som vi hadde før 2013.

I diskusjonen om kostnader tror jeg ikke det er gitt at utenlandsforbindelser i seg selv gir økte strømpriser i Norge, som ofte legges til grunn, overhodet ikke – det er en utveksling det er snakk om. Akkurat som den nok kan bli mer lik enn i andre land, vil det også være slik at den vil kunne ta unna noen av toppene, som fortsatt vil kunne komme også i Norge.

Ved bygging av utenlandsforbindelser av flere aktører skal man også ta med seg at det i seg selv kan gi en mulighet for en mer kostnadseffektiv utbygging at en har flere aktører inn i det markedet.

Selv om andre enn Statnett kan få konsesjon for utenlandsforbindelser, er dette i høyeste grad et gjennomregulert marked, der det er det offentlige og staten som sitter på kontrollen – om det skal bygges, når det skal bygges, og hvilke rammebetingelser som skal settes. Venstre mener dette er en riktig beslutning, men det er også viktig med det tilleggsforslaget som nå får flertall i Stortinget, med hensyn til eventuelle ekstraordinære gevinster ved utenlandsforbindelser.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:26:06]: La meg begynne med å drepe en myte. Det er ikke sånn at vi er avhengig av nye kabler til utlandet for å la norsk vannkraft og norsk fornybar energi erstatte fossil energi i utlandet. Alt som produseres, siver ut og overføres til utlandet allerede med det ledningsnett som vi har i dag. Det vi får

hvis vi bygger kraftkabler, sånn som vi nå holder på med, er at vi får muligheten til å selge mer effekt – men det er noe annet. Kraften som vi produserer, og som er mer enn det vi forbruker i et normalt år, går allerede til å fortrenge fossil energi i utlandet. Det er fordi vannkraften vår alltid vil være billigere enn kullkraft fra utlandet, og derfor vil den komme til å fortrenge fossil energi i utlandet. Men effekten gir en mulighet for fellesskapet i Norge. Det gir oss muligheten til å selge mer kraft når den er dyr i Europa, og kjøpe mer kraft når den er billig i Europa. Det gir med andre ord oss som fellesskap, fordi det stort sett er fellesskapet som eier kraftverkene i Norge, en mulighet til å øke våre inntekter og øke verdien av vannkraften og den fornybare energien vi produserer, som vi igjen kan investere i infrastruktur, velferdsgoder og andre ting som vi måtte være opptatt av. Det er det denne saken dreier seg om.

Det gir i tillegg en mulighet for andre deler av Europa – og det har vært argumentet for at bl.a. jeg og SV har støttet utbygging av overføringskabler – til å satse på mer fornybar energi, fordi vi kan utgjøre en større del av den balansekraften. For vinden blåser når vinden blåser, men vinden blåser ikke alltid. Solen skinner når solen skinner, men solen skinner ikke alltid. Derfor har vi muligheten til å kjøre ned vår fantastiske vannkraft til resten av Europa, for det er den eneste kraften som vi kan skru av og på så enkelt, på bare fem minutters varsel. Norge sitter med 50 pst. av Europas samlede damkapasitet. Det er gode argumenter for hvorfor kabler er bra.

Men så må jeg si følgende: Denne saken er det fristende å omtale som hodeløs – i mangelen på konsekvensutredninger. Jeg skal la være å kalle den det, men bare slå fast at dette egentlig er snakk om en stor sak, nemlig muligheten for å privatisere deler av sentralnettet, uten at det har vært gjennomført skikkelige konsekvensutredninger, og det er ikke bra.

La meg bruke det jeg oppfatter som kjernen i argumentasjonen. Jeg vil slutte meg til de veldig gode innleggene som har vært fra Arbeiderpartiets Per Rune Henriksen og fra Senterpartiets Marit Arnstad, som går nettopp til kjernen i poenget, nemlig sentralnettets situasjon. Alle i denne salen er enige om at sentralnettet må beholdes av staten. Det er viktig for samfunnsikkerhet. Det er viktig for kontroll over hele nettet. Det er viktig sikkerhet for landet. Alle er for det. Det er alle enige om. Alle er med andre ord enige om at kablene, altså nettet mellom Bergen og Oslo, skal være statlig eid. Bruker man samme argumentasjon i Danmark, er alle her i salen enige om at nettet mellom Aalborg og København skal være statlig eid, for de har akkurat samme interesser. Men koblingen av disse nettene, som dette er snakk om, koblingen mellom to statlige nett, nei, det kan vi privatisere, for det er ikke sentral infrastruktur som er like viktig som den statlige. Det er ikke infrastruktur som er like viktig.

Skjøner ikke posisjonen, som nå driver dette gjennom, hvor utrolig inkonsekvent den argumentasjonen er? Kan man ikke gå den argumentasjonen nøye etter i sømmene og se om det holder vann? Svaret på det er jo at det holder ikke vann i det hele tatt. Når man da åpner for, slik flertallet gjør, at private skal kunne komme inn, gir de private ett godt argument til posisjonen som driver dette gjennom. Det finnes ett godt argument, og det er at det alltid vil finnes aktører som er ute etter å se på muligheter for hvor det

går an å hente ut lønnsomhet og profitt. Det er det eneste gode argumentet. Men ser ikke flertallet at det man gjør, er å åpne for at man kan sosialisere kostnadene ved utbygging av nettet og overføre pengene istedenfor til private aktører? Det er det man gjør her, når man sier ja til det som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Hvis private selskaper tjener 200 mill. kr og de andre taper 100 mill. kr – hvis fellesskapet taper – (presidenten klubber) er det likevel samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Presidenten: Da er taletiden ute.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt president-plassen.

Rasmus Hansson (MDG) [12:32:47]: Miljøpartiet De Grønne er helt enig i regjeringen og støttepartienes ambisjon om å styrke satsingen på utenlandskabler for kraftutveksling mellom Norge og andre europeiske land. Det er viktig for å kunne utnytte verdien av dagens elproduksjonssystem i Norge på en mer effektiv måte, og det er ikke minst viktig for å koble Norge raskest mulig til den utviklingen av et europeisk fornybarmarked som nødvendigvis, både direkte og indirekte, må bli en veldig viktig del av det norske utenlandsmarkedet i årene som kommer. Det å være tidlig ute med å koble seg på det markedet er ytterst fornuftig. En økt satsing på utenlandskabler er også en økt tilrettelegging for å utnytte det som er en av Norges store, gjenværende utnyttede energiressurser, nemlig havvinden, som forutsetter et slikt nett, og som kan få svært stor betydning som bidragsyter til et europeisk fornybarmarked i årene som kommer.

Vi er uenig med regjeringen i at det er en god idé å gjøre dette gjennom en privatiseringsløsning av den typen som nå foreslås. Vi ser for det første motforestillingene, som ble godt beskrevet av representanten Eidsvoll Holmås, mot å definere koblingen mellom to nasjonale nett, som alle er enige om at skal være nasjonale nett, som et slags eierskapsmessig ingenmannsland hvor man kan slippe til ordninger som man ikke ønsker på det nasjonale territoriet. Det er ikke konsekvent, og det er framfor alt ikke nødvendig. Det er selvfølgelig også problematisk å åpne for en løsning som gjør at kostnader, indirekte, ved privat kabelnettutbygging kan vise seg å velte over på de norske kundene.

Så er det heller ikke nødvendig å bruke denne litt kunstige privatiseringsløsningen for å få til det vi og regjeringen er enige om. Der er jeg litt bekymret for at sektorinteresser i Norge har litt for stor innflytelse på Stortinget og på regjeringen i sin frykt for høyere priser. Det er en frykt, som flere har vært inne på, som sannsynligvis er ganske overdrevet. Den langsiktige prisutviklingen på det europeiske markedet kommer snarere til å bli at strømprisene går ned, og jeg synes det er viktig at den frykten ikke blir avgjørende når man tenker hvordan man skal bygge ut det videre utenlandskabelnettet i Norge.

Det er faktisk så enkelt at Stortinget og regjeringen kan instruere Statnett om å bli noe mindre tilbakeholden i sin holdning til utbygging av utenlandskabler. Miljøpartiet De Grønne vil jo oppfordre regjeringen til å være vesentlig mer offensiv overfor det systemet og det selskapet som regjeringen selv har full kontroll over, og som til og med

Senterpartiet gir uttrykk for at de er tilhengere av at skal bli mer offensiv i denne utbyggingen.

Da tror jeg at med en sånn holdning vil vi kunne få en bred enighet, så vidt jeg hører, i Stortinget om det som er det viktige, nemlig mer utenlandsforbindelse, og så vil man slippe det som med akkurat dette vedtaket ser ut til å bli en viss avsporing av debatten, som går på spørsmålet om privatisering eller ikke. Det trenger vi ikke. Det vi trenger, er kabler.

Statsråd Tord Lien [12:37:20]: Jeg synes det så langt har vært en god debatt, og jeg har grunn til å håpe at det fortsetter med det.

Jeg synes i og for seg at et av de bedre sitatene er når en bergenser snakker om at sola ikke alltid skinner. Det er noe man bør lytte til, for der er de eksperter. Og det er jo helt riktig, sola skinner ikke alltid, vinden blåser ikke alltid, og derfor har f.eks. vår krafthandel med Danmark gjort det mulig for Danmark å få til veldig mye mer hva gjelder utfasing av kull, enn de andre europeiske kraftsystemene, f.eks. Tyskland som har ca. like mye ikke-regulerbar fornybar kraft i sine systemer, og hadde et energisystem for 15 år siden som var veldig likt det danske, i stor grad kullfyrt, systemet. Men så er det sånn at det heller ikke alltid regner – det må jeg anerkjenne. Om man kommer fra Bergen, har man kanskje ikke et like sterkt forhold til det faktum at det ikke alltid regner. Men sånn er det altså, det regner ikke alltid.

Vi har redegjort grundig i energimeldingen for en stor fordel vi har med oss inn i et mer bærekraftig europeisk energisystem, at vi har regulert vannkraft som ryggraden i vårt system. Vi er et stort land med få folk, og likevel har vi klart å bygge et effektivt kraftsystem som gjør oss godt forberedt til å ta i bruk fornybar energi til nye formål i Norge på en effektiv måte. Det er selvfølgelig utelukkende positivt.

Det vi også har hatt med oss inn i dette, er at siden 1967 – og fremmet av et liberalisert kraftmarked under Senterpartiets tidligere olje- og energiminister Eivind Reiten – har vi hatt et liberalisert nordisk kraftmarked. Det har også vært utslagsgivende for måten vi har bygd vårt system på. Jeg mener at det har vært til nytte både for konsumenter og produsenter.

Så hva er det vi diskuterer i dag? Noe av det vi diskuterer, er om bare staten eller også andre som mange kaller private, skal være aktører. Vi vet at de aktørene som har vært på banen så langt, ikke har vært utpreget private. Det har vært offentlig eide kraftselskap i stor grad. Men det vi diskuterer, er altså om vi skal føre loven tilbake til sånn som loven var i sju og et halvt av de åtte årene de rød-grønne styrte. Noen mener at man burde ha utredet nærmere. Da den rød-grønne regjeringen la fram proposisjonen til Stortinget om å fjerne ikke-statlige aktørers mulighet for å bygge et transmisjonsnett ut av landet – altså bygge handlingskapasitet til utlandet – skrev den rød-grønne regjeringen i proposisjonen at dette har neglisjerbare, økonomiske og administrative konsekvenser.

Når vi nå tar til orde for å foreslå for Stortinget å endre loven tilbake til sånn som den var i sju og et halvt av de åtte årene de rød-grønne styrte, mener man at dette burde ha vært utredet i massevis. Det er altså ikke jeg enig i, som det åpenbart framkommer av både proposisjonen og de svarene vi har sendt etterpå. Grunnen til at vi mener at vi bør

åpne for at andre enn staten skal kunne jobbe fram denne typen prosjekter og eventuelt også bygge og drive dem, er bl.a. at det vil redusere risikoen for å lempe kostnader med transmisjonsnettkapasiteten mot utlandet over på det norske sentralnettet. Det er fordi vi tror på at konkurranse stimulerer til teknologiutvikling og til å finne nye teknologier for å redusere kostnader, for det er jo ingen tvil om at utenlandskabler koster penger, og de medfører risiko. Ny teknologi kan redusere kostnadene. Vi tror at konkurranse vil føre til at vi leter etter nye forretningsmodeller for å styrke verdiskapingen på den fornybare norske energiresursen, og vi tror at dette vil gjøre det enklere å finne en finansiering. Det er det debatten handler om, den handler ikke om at vi skal ha flest mulig utenlandskabler fortest mulig. Utenlandskabler har vært helt sentralt i et verdiskapingsperspektiv og i et klimaperspektiv; vi kommer til å bygge mer i fremtiden, men vi har også sagt at nå skal vi ha erfaring fra driften av de to store kablene vi bygger nå, en til Tyskland og en til Storbritannia, før vi gir konsesjon til nye kabler. Og enhver ny kabel som vil bli bygd, vil bli utsatt for en samfunnsøkonomisk vurdering, og vi kommer til å følge opp det som Stortinget har sagt både om å vurdere anleggsbidrag og sørge for at eventuell superprofitt tilfaller fellesskapet.

Så har jeg notert meg at noen også har forsøkt å løfte fram debatten om utenlandshandelen med kraft lønner seg. Det har vært et sentralt element i utviklingen av norske kraftsystemer i mer enn 40 år – snart 50 år, faktisk – og det kommer den til å være også i fremtiden, og det lønner seg for forbrukere og produsenter.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Rune Henriksen (A) [12:42:41]: Arbeiderpartiet støtter byggingen av samfunnsøkonomisk lønnsomme utenlandsforbindelser. Målet med disse utenlandsforbindelsene er å styrke forsyningssikkerheten i Norge, og det er også et mål å skaffe inntekter som kommer alle strømkunder til gode med dagens system. Vi får med de to nye kablene som nå er under bygging, en 30 pst. overføringskapasitet mot utlandet. Det betyr at forsyningssikkerheten er tipp topp, for å si det forsiktig. Statnetts eierskap sikrer at inntektene, altså punkt to, kommer alle strømkundene til gode.

Det er ikke behov for flere kabler nå. Vi vet at private kan drive fram prosjekter med all mulig teknologiutvikling osv., men spørsmålet mitt til statsråden er: Hvorfor gjøre en endring nå som er så dårlig forberedt, som har så få svar på alle de dilemmaer og problemstillinger som bl.a. vi i Stortinget reiser, men som også høringsinstanser har reist?

Statsråd Tord Lien [12:43:51]: Jeg er enig i at nå er vi i ferd med å få på plass en situasjon for forsyningssikkerheten i Norge som er robust, som er god. Vi har dessverre bak oss rundt noen og tjue år med litt lite transmisjonsnettbygging, men nå er vi i ferd med å få på plass en tilstrekkelig grad av forsyningssikkerhet i noen år framover. Jeg tror at noe som i hvert fall vil være livsfarlig, er hvis vi nå setter oss ned og sier at nå er vi ferdig med å bygge transmisjonsnettsystemet vårt, nå er vi ferdig med å bygge mellomlandsforbindelsene. Tvert imot vet vi at EU mener at vi også i tiden framover skal fortsette å byg-

ge sammen våre europeiske kraftsystemer. Det tror jeg også er riktig, men, som sagt, det foreligger ingen planer nå om raskt å etablere flere utenlandsforbindelser, mens i fremtiden vil det kunne være naturlig. Da tror vi at konkurranse er bra for bl.a. å få ned kostnadene ved bygging av disse kablene.

Per Rune Henriksen (A) [12:44:56]: Jeg registrerer at det ikke er noen gode svar på hvorfor dette haster så mye at man ikke kan se på de negative virkningene det får. EU ønsker økt utvekslingskapasitet mellom medlemsstatene – 12 pst. har de satt som mål. Jeg gjentar at vi får 30 pst. utvekslingskapasitet. Og mens vi snakker om EU: Regelen i EU er at det er transmisjonsnettsystemoperatør som skal stå som eier av mellomlandsforbindelsene. Det er unntaksbestemmelser for at det kan bygges og eies private kabler når det ellers ikke ville blitt bygget fordi risikoen er for høy eller det ikke er andre som vil investere i dette. Er det sånn at vi ser for oss at det vil være så sterke behov for dette som Statnett ikke kan dekke med vår 30 pst. overføringskapasitet, at behovet vil bli så stort at Statnett ikke vil kunne dekke dette? Har ikke Statnett nok kapital til dette? Har ikke Statnett regjeringen i ryggen i sin virksomhet?

Statsråd Tord Lien [12:45:57]: Jeg kan bekrefte at Statnett har regjeringen i ryggen i den virksomheten de driver. Jeg er glad for at det sannsynligvis er et enstemmig storting som står bak at Statnett nå øker mellomlandshandelskapasiteten fra 20 pst. til ca. 30 pst., som er langt høyere enn de vel 15 pst. som EU har satt som mål for sitt arbeid. Det er jeg, som sagt, glad for. Mellomlandshandelen med kraft tjener både norsk verdiskaping og klima på en god måte.

Så har jeg forsøkt å redegjøre både i proposisjonen, i svarene til Stortinget og i dag for at det er mange gode grunner til at også ikke-statlige aktører, først og fremst i praksis offentlig eide kraftselskap, skal få lov til å utvikle denne typen prosjekter. Det handler om risikodeling, at ikke transmisjonsnettkundene skal ta hele risikoen. Det handler om teknologiutvikling, det handler om nye forretningsmodeller, og det handler om å skaffe til veie finansiering av denne typen infrastruktur.

Per Rune Henriksen (A) [12:47:00]: Jeg bare minner igjen om at det er fullt tillatt for andre aktører enn Statnett å utvikle og drive fram denne typen prosjekter. Det skjer også i dag med dagens lovverk. Det som er spørsmålet, er hvem som skal eie og drive.

I debatten har det blitt sagt noe om at det også er et ønske fra regjeringen og fra posisjonen at en superprofitt skal tilfalle fellesskapet. Vi har ikke fått noe svar på hvordan man tenker seg at dette skal skje i praksis. Kan statsråden definere hva en superprofitt er? Kan han beskrive hvordan dette vil kunne tilbakeføres til fellesskapet? Vil det være på samme måte som Statnetts bidrag er inne i dette i dag? Er det mulig?

Statsråd Tord Lien [12:47:47]: Grunnen til at vi ikke har adressert dette i proposisjonen, er bl.a. at vi vet at mellomlandskapasitet påvirker det norske kraftsystemet forskjellig avhengig av hvor de går hen, påvirker kraftsystemet i de landene vi bygger oss til på forskjellige måter,

og der vi har lang tradisjon med dette med Sverige og Danmark, og der det er en gjensidig respekt for at det er gjensidig nytte ved det vi gjør, har vi delt regningen 50–50. Hvordan dette vil se ut i framtiden, det å lovfeste hvordan dette skal gjøres, mener jeg ikke er klokt, fordi dette må myndighetene kunne vurdere fra sak til sak.

Så er det helt presist påpekt av Stortinget at anleggsbidrag er en måte å gjøre det på, og å sørge for at en privat utbygger tar alle kostnadene i transmisjonsnettet, er en måte å gjøre det på. En annen måte å gjøre det på er å si at utover en forventet normalavkastning innlegger man en eller annen form for skatt på inntektene fra denne kabelen.

Marit Arnstad (Sp) [12:48:59]: Superprofitt er jo en av tingene som rører ved kjernen her, og det har også flertallet, som har lagt inn merknader om det i innstillingen, pliktskyldig skjønt. Men det må jo gå an å få noen svar fra statsråden om hva han mener om det. Kan jeg tolke det siste svaret som at enten blir det anleggsbidrag, eller så drar en inn superprofitt? Poenget må være at en må gjøre begge deler. Poenget er vel at norske nettkunder ikke skal betale for den utbyggingen av nett på land som Statnett eventuelt må gjøre på grunn av en kabel. Da må det betales 100 pst. anleggsbidrag. Kan statsråden garantere at det blir gjort?

I tillegg til det er det et spørsmål om hva slags overskudd de private skal få før det blir definert som såkalt superprofitt, som samfunnet eventuelt skal kunne inndra.

Så svar på begge de spørsmålene: Kan statsråden garantere at det blir 100 pst. anleggsbidrag? Og hvor stor inntekt skal en ha før en er oppe i det som statsråden definerer som superprofitt?

Statsråd Tord Lien [12:50:06]: Jeg noterer meg at både den forrige spøreren og representanten Arnstad er veldig bekymret for dette. Vi endrer altså loven tilbake til slik den var i 2013. Den loven som vi vedtar i dag, gjaldt altså i sju og et halvt år, under den siste rød-grønne regjeringens regime, til regjeringen selv la fram et forslag til Stortinget og sa at dette fikk begrensede økonomiske og administrative konsekvenser.

Til spørsmålet fra representanten Arnstad: Er det aktuelt med både anleggsbidrag og en eller annen form for innhenting av superprofitt? Ja, det er det selvfølgelig, men å stå her og gi noen garantier nå – vi er enige om, håper og tror jeg, at forskjellige mellomlandsforbindelser vil gi forskjellig effekt på både det norske systemet og det systemet de påvirker utenfor Norge. Så nå å si at vi har en klar formel på dette, er ikke rett, men normalavkastning har vi lang erfaring med å operere med i Norge. Det vil ikke være problematisk å operere med normalavkastning også på denne typen infrastrukturprosjekt.

Marit Arnstad (Sp) [12:51:12]: Når statsråden mener at det er uproblematisk å gå tilbake til den rettstilstanden, som er litt annerledes i den forstand at det er mer og sterkere interesse, også fra private, for å bygge ut enn det var tidligere, må det også være greit å være helt tydelig og klar overfor Stortinget i dag. Jeg forstår statsråden slik at alt utover normalavkastning vil bli trukket inn av samfunnet. Jeg håper jeg har forstått det riktig.

Så vil jeg spørre om statsråden kan garantere at det vil bli ilagt 100 pst. anleggsbidrag, slik at norske nettkunder

ikke skal betale og subsidiere private utbygges utbygging av utenlandskabler.

Statsråd Tord Lien [12:51:57]: Som jeg sa tidligere i dag, delvis som et forsøk på å være morsom og delvis som uttrykk for en forholdsvis hard realitet: Jeg er statsråd i en mindretallsregjering og forholder meg til det Stortinget vedtar. Stortinget vedtar i dag at jeg skal komme tilbake til Stortinget og presentere en modell for hvordan dette kan gjøres. Det vil jeg selvfølgelig gjøre. I den modellen må vi selvfølgelig vurdere spørsmålet om superprofitt, spørsmålet om hvordan anleggsbidrag skal håndteres, og spørsmålet om normalavkastning. Det kommer Stortinget til å be meg om i dag, det vil jeg komme tilbake til.

Så vet vi – det vet representanten Arnstad også veldig godt – at når det gjelder det at denne konsesjonen havner på norske energimyndigheters bord, skjer det verken i morgen eller neste år, antageligvis. Det skjer noen år fram i tid. Men nå sender et flertall på Stortinget – og etter hvert et forholdsvis betydelig flertall på Stortinget – et klart signal til industrien om at dette er noe vi kommer til å jobbe videre med.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:53:11]: Jeg synes den siste runden med replikker her viser med all tydelighet hvor betenkelig det er å gjennomføre en lovendring uten at konsekvensene overhodet overskues. Hvis man bare ser hvor mye overskudd vi har fått på de kraftkablene vi har hatt til utlandet – så sitter vi her nå og sier at vi skal slippe private inn. Så sier Tord Lien to ting: Man må se på om ikke spørsmålet om hvilket regime dette skal legges under, skal behandles fra sak til sak. Da er det jo et vanvittig rom for korrupsjon i en sånn type sak hvis hundrevis av millioner – tenk bare på NorNed-kabelen, som har vært nevnt her, 590 mill. kr, tenk så mye profitt som ligger der – skal behandles i et enkeltvedtak med uklare regelverk og uklare rammer. Det er i hvert fall slik at man ikke har tenkt på hva slags type rammer det skal være for dette i dag.

Statsråd Tord Lien [12:54:16]: Var det et spørsmål i det?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:54:19]: Nei, det var en replikk.

Statsråd Tord Lien [12:54:23]: Jeg oppfattet ikke helt spørsmålet, men jeg kan likevel si det samme som jeg sa i sted: Dette er en tilbakeføring av loven til slik den var i 2013, og slik den hadde vært i sju og et halvt år, mens representanten Eidsvoll Holmås satt i regjering. Vi har lang tradisjon i Norge for å operere med en type grunnrentebeskatning etter normalavkastning – begge er deler av energiforvaltningen. Så er det helt klart at det vil være stor forskjell på hvordan en ny, femte kabel til Danmark vil påvirke vårt system og det danske systemet, og hvem som har mest nytte av den kabelen. Det samme vil være tilfellet med en eventuell ny kabel til Storbritannia, Nederland, Tyskland osv. Å si nå at sånn og sånn skal det håndteres, ville ikke vært riktig. Forskjellige prosjekter må nødvendigvis kunne håndteres på forskjellig vis.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Per Rune Henriksen (A) [12:55:38]: Jeg er relativt skremt over hvor lettvinnt stortingsflertallet tar på disse spørsmålene som har blitt reist fra mindretallet i komiteen.

Konkurransen er bra, for det gir økt verdiskaping, blir det sagt. Men man går ikke inn og spør: Konkurransen om hva? Hvilket marked er det vi snakker om her? Er det sånn at de kablene vi her snakker om, blir lagt hver dag, og at det bare er å velge de gode løsningene? Det er det ikke. Det som er innsatsfaktoren i disse prosjektene, er kabel. Det er ikke mange fabrikker i verden som produserer den type kabel som det er snakk om for en oversjøisk forbindelse mellom Norge og Storbritannia. Det er snakk om skip til å legge disse kablene. Det er uhyre få av dem tilgjengelig i markedet. Det som konkurranse faktisk bidrar med her, vet vi. Det er å båndlegge kapasitet, og det koster penger, og det driver opp kostnadene på noe av det.

Vi vet også at det i dag ikke er noe i veien for at hvem som helst kan drive fram og komme med forslag om prosjekter for utenlandsforbindelser. Vi har i dag en gruppe som har drevet fram et prosjekt som heter NorthConnect, som er en mellomlandsforbindelse til Storbritannia, og som antakelig kommer til å søke om konsesjon – ser det ut som.

Odd Henriksen sier at vi har lang tradisjon med å håndtere alle de problemstillingene vi tar opp om utenlandsforbindelsene. Ja, vi har lang tradisjon for å håndtere dette gjennom eierskap av kablene, som går til Statnett, som er systemoperatør. Derfor har det ikke blitt noen problemer. Vi peker på de problemene som oppstår når man endrer det, og det har man ikke lang erfaring med å håndtere.

Prisvirkningene blir bagatellisert. Nettleien – og det er først og fremst den jeg er opptatt av i dette – vil øke i og med at det ikke er godtgjort at strømabonnentene i Norge vil få tilbakeført penger på samme måte som man gjør i dag. Jeg minner om 2 250 mill. kr de siste tre årene. Tillitsvalgte ved Alcoa har i dag gått ut og forklart hvilke virkninger 1 øre/kWh i økt pris vil bety for dem. Det vil bety 29 mill. kr av et resultat som på forhånd er anstrengt i et veldig varierende marked.

Superfortjenesten som det snakkes om, blir veldig lite definert. Nå får vi høre fra statsråden at dette kan tas inn gjennom skatt. Ja, det er vel og bra. Da mister eierne den såkalte superfortjenesten. Men hvor går den da? Det vet vi ingenting om, og det er det som er vårt poeng. Med dagens modell går det til abonnentene. Forslaget fra Høyre, Framskrittspartiet og Venstre blir servilt når man bare ber om en redegjørelse fra regjeringen om hvordan disse punktene skal dekkes inn.

Trond Giske (A) [12:59:03]: Som det har kommet godt fram i debatten, har vi lang tradisjon i Norge for fellesskapets kontroll og eierskap over sentralnettet og utenlandskablene. Begrunnelsene er gode. Det handler om sikkerhet, det handler om fordeling av kostnader, og ikke minst handler det om fordeling av overskudd.

Flertallet i denne sal underkjenner heller ikke disse innvendingene, altså problemene med å utlyse dette til private. Løsningen på de problemene er ifølge statsråden en el-

ler annen form for anleggsbidrag og en eller annen form for skatt. Det finnes en veldig enkel måte å håndtere dette på, og det er å ha dette i fellesskapets eie. Da løser man begge problemene på en helt uproblematisk måte.

Det som er flertallets største problem, er at man ikke klarer å synliggjøre hva fordelene er. Man skriver i innstillingen:

«Et mer mangfoldig aktørville vil kunne drive frem prosjekter for sammenlikning og i konkurranse med hverandre. Konkurranse (...) vil kunne fremme nye handelsløsninger og teknologiske valg, samtidig som det kan virke skjerpene og bidra til en mer kostnadseffektiv utbygging av utenlandsforbindelser.»

Skjøner flertallet egentlig hva det er de skal gi konsesjon på? Man skal gi konsesjon på å eie og drifte kablene, ikke på å bygge dem ut. Det kan Statnett bestille hvem som helst til å gjøre. Det er allerede private aktører som kan tilby prosjekter, tilby teknologiske løsninger, tilby alt innen leveranse. Dette skjer jo hver eneste dag i Vestre korridor og overalt – når vi må legge kabler, er det mange private selskaper inne. Tror statsråden at disse selskapene skal slå til på tilbud om å drifte og eie kabelen også – med en risiko for at det kommer en eller annen form for skatt som skal ta inn overskuddet, eller en eller annen form for anleggsbidrag som skal sørge for at ikke strømkundene i Norge får regningen? Hvilke investorer er det som går inn i prosjekter på et slikt grunnlag? Det er en helt useriøs måte å behandle markedet på.

Som tidligere næringsminister i fire år har jeg aldri sett maken til tenkning rundt det å legge ut noe for private aktører. Man må jo vite hva man skal by på, hva man skal gå inn i, og hvilke rammebetingelser som gjelder. Ja, det er en superprofitt i dette, og nettopp derfor bør det komme fellesskapet til gode – ikke gjennom å finne på en skatt i ettertid, for dette ble plutselig et problem. Hele saken dreier seg om å slippe til private på et så å si risikofritt marked, som man med høyrekraftene i andre land gjør med strømmettet, som man gjør med vannettet, som man gjør med kloaknettet, som man gjør med ulike fellesskapsoppgaver, hvor man kan investere og få nesten risikofri profitt. Det er kjernen i dette – et ideologisk drevet prosjekt som verken bidrar til gode tekniske løsninger eller innovasjon.

Statsråd Tord Lien [13:02:27]: Da jeg hørte innlegget til representanten Giske, må jeg si at det hørtes nesten ut som at Arbeiderpartiet er tilhenger av å forby ikke-offentlig eierskap i det norske kraftnettet. Det har ikke Arbeiderpartiet vært for tidligere, det er i så fall nye toner. Tvert imot er det sånn at her åpner norsk energilovgivning for hundre prosent privat eierskap i lavereliggende nett, det som om kort tid vil være hele regionalnettet, hele distribusjonsnettet. Det lever jeg godt med. Jeg var ikke klar over at Arbeiderpartiet var imot det.

Stortinget har i forbindelse med behandlingen av denne saken sagt at nettkundene ikke skal bære kostnader for investeringer på land gjennom økt nettleie. Det mener jeg er rimelig forutsigbart, og jeg mener at det er helt greit.

Når det gjelder spørsmålet om hvorfor det private er så viktig, er det nettopp fordi de to kablene vi nå er i ferd med å bygge, har en total kostnad på rundt 15 mrd. kr. Jeg er glad for å kunne si at veldig mye av de 15 milliardene havner i norsk leverandørindustri, bl.a. i Nexans i Halden. Men det er altså en kostnad på 15 mrd. kr. Det å få private

inn for å dele denne risikoen, ta denne risikoen, mener jeg er fornuftig. Det bør ikke være overraskende nødvendigvis at de tre–fire partiene som står bak dette nå, mener det. Det er en ideologisk skillelinje i norsk politikk. Men det bidrar både til risikoavlastning og til at vi kan lete fram nye og smartere måter å bygge denne typen infrastruktur på.

En av de i dette tilfellet ikke-statlige aktørene på europeisk nivå som allerede har bygd ut mellomlandshandelskapasitet, er nettopp vårt eget Statnett, som i og for seg er et statlig foretak, men som ikke har lagt den kablet mellom Norge og et annet land, men mellom Sverige og det kontinentale Europa. Så det finnes modeller for gjennomføring av dette. Jeg er trygg på at vi også skal klare å finne en fornuftig måte å håndtere hvordan normalavkastning og inntekter utover normalavkastning kan tilfalle fellesskapet og transmisjonsnettet i framtiden. Som sagt, alle kjenner til prosjektet mellom Norge og Storbritannia, og inntil videre er det det eneste prosjektet som det er noe monn i, men selv det prosjektet ligger mange år unna gjennomføring, og vi har vært tydelige på at det er fornuftig å vente til vi ser at de to vi har under bygging, kommer i drift før vi gir flere konsesjoner.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:05:44]: Det er to forhold jeg har behov for å ta opp.

Det ene er påstanden fra statsråden om at det regjeringen og flertallet gjør nå, er akkurat det samme som det de rød-grønne gjorde de siste syv og et halvt årene. Det er en vesensforskjell, og det er at før og i den tiden vi styrte, hadde alle mellomlandsforbindelser vært drevet og bygget ut av staten og fellesskapet. Så dukket det opp kabelforslag drevet fram av private aktører, og vi følte behov for å si at det er faktisk ikke slikt at vi har tenkt å legge til rette for dem – alle de innvendingene som har kommet her fra Marit Arnstad, Per Rune Henriksen og andre i dag.

Hvis regjeringen nå reverserer dette og går tilbake igjen til energiloven slikt som den var før, sier man det motsatte. Man sier kom og søk om å få bygge ut private kabler. Det er det signalet man sender ut i dag. Det er da jeg mener at det er nødvendig at regjeringen tenker gjennom konsekvenser og hvilke rammer man har tenkt å ha for dette.

La meg ta ett eksempel på hva det betyr å ha monopol: Når det gjelder taxfree-ordningen, vet alle som har vært på Gardermoen, at det er én butikk som har anledning til å selge alle taxfree-varene og har monopol på det. Hvis man sjekker overskuddene til Heinemann, ser man hvor lønnsomt det er. Da ser man akkurat hvor lønnsomt det er å ha monopol og drive virksomhet på den måten. Det er akkurat den samme typen monopol man overfører i det øyeblikket man åpner for at private skal få drive mellomlandsforbindelser.

Så vil jeg peke på: Hvem vil tape i en slikt situasjon? Jo, det er flere som kan tape. Noen kan tape gjennom økte kostnader på kraft. Det er et mulig tap. Det andre man kan tape på, er økte kostnader ved økt nettleie. Den tredje muligheten er at Statnett, som i dag driver de andre mellomlandsforbindelsene, kan tape penger på reduserte inntekter på sine kabler fordi man kan få kabler som henter og opererer i noenlunde det samme markedet. Alt dette er mulige tap for fellesskapet.

De som kan tjene på dette, er de som bygger ut, og som får økte inntekter av dette. Da er spørsmålet: Hva betyr «samfunnsøkonomisk lønnsomt»? Jo, det betyr bare én

ting, og det er at inntektene fra den nye kabeleieren er større enn alle de andres tap til sammen. Det betyr at det regjeringen, Kristelig Folkeparti og Venstre legger opp til nå, er et system der norske strømkunder kan tape, norske nettleiere kan tape, Statnett – med andre ord fellesskapet – kan tape så lenge det private selskapet som får monopol, tjener mer. Det synes jeg faktisk ikke er greit.

Terje Aasland (A) [13:09:01]: Jeg synes det er litt påfallende at både Høyre og Fremskrittspartiet nå velger å melde seg ut av debatten. Det kan være av mangel på gode argumenter eller svar på alle de ubesvarte spørsmålene som ligger i kjølvannet av saken, som er årsaken til det – eller rett og slett at de mangler argumenter, slikt som også statsråden gjorde, som måtte bruke argumentet om at det ikke alltid regner i Bergen, for å begrunne lovendringsforslaget som var fremmet. Det er ganske påfallende, og det er høyst forunderlig.

Det er helt opplagt at denne saken mangler svar. Konsekvensene av endringene er det ikke noe svar på, verken hvordan kostnadsfordelingen skal skje, hvordan det bakenforliggende nettet, altså det nasjonale nettet, eventuelt vil bli påført kostnader, og hvordan det vil slå ut for norske nettkunder. Det er ingen svar, det er ingen analyser, og det er påfallende at her er det mangel på argumenter for å begrunne det.

Det er ingen tvil om at det er en vesentlig forskjell. Det er nesten svart-hvitt mellom det å ha Statnett som eier av utenlandskablene, og en privat investor eller en produsent av fornybar kraft i Norge som nettinvestor i disse utenlandsforbindelsene. Statnett har et overordnet ansvar for å balansere norsk kraftforsyning og den fysiske kontrollen og styringen av det systemet. At de er eier av utenlandsforbindelsene, er egentlig ganske naturlig hvis formålet er energitrygghet og en stabil og sikker energiforsyning i Norge.

En privat nettinvestor eller en nettinvestor som har produksjon også som formål, har ett formål – ett eneste formål – og det er å maksimere avkastningen på investeringen som er foretatt. Han vil gjøre alt han kan for at eksporten og importen skal øke, at kablet blir utnyttet maksimalt, og det til en høyest mulig pris. Han vil i tillegg med alle virkemidler sørge for å unngå å ta kostnader som blir påført det bakenforliggende nettet – det blir påført norske strømkunder.

Så til situasjonen knyttet til strømpris, som representanten Odd Henriksen er innom. Han sier at det er noen som blåser opp argumentene for at strømprisen vil øke. Vi i komiteen fra Arbeiderpartiets side har ikke på noen som helst måte gjort det. Men det gjenstår at Høyre og Fremskrittspartiet kan garantere for at strømprisen som følge av dette ikke vil øke, og at norske strømkunder og nettkunder ikke blir påført kostnader. Men de garantiene kommer ikke. Dette forslaget er særdeles dårlig utredet, og selv statsråden vet ikke helt hva han gjør.

Statsråd Tord Lien [13:12:27]: Det var representanten Holmås som fikk meg til å be om ordet. Han peker på at det er et potensielt tap på tre områder ved at private faktisk bygger en kraftkabel. Han peker på økt nettleie gjennom at det bakenforliggende nettet må forsterkes, han peker på at verdien av eksisterende kabler potensielt kan gå ned hvis man bygger en ny kabel, og han peker på at en

kabel påvirker kraftprisen positivt og negativt – potensielt også med økning i kraftprisen.

Jeg vil si at hadde han snakket om at Statnett bygde en kabel til, hadde han hatt rett på alle de tre områdene. Med de forutsetninger Stortinget har lagt til grunn om at bygging av en eventuell privat utenlandskabel ikke skal påføre nettkundene ekstra kostnader, hadde han ved utbygging av en privat aktør hatt rett på bare to av dem. Det er åpenbart at jo større og mer krevende flaskehalsen er, jo mer flaskehalsinntekter vil det være på den kabelen. For hver kabel vi bygger ny til det vesteuropeiske markedet, svekker man marginalt verdien av de kablene som ligger der fra før. Det påvirkes altså ikke av om det bygges av Statnett eller av en privat aktør. Det betyr på ingen måte at det bidrar til at prosjektet blir samfunnsøkonomisk ulønnsomt all den tid man har andre positive effekter, enten i vårt kraftsystem eller i kraftsystemene i Europa.

Jeg mener vi har redegjort grundig i proposisjonen for at det ikke er sånn at hvis Statnett skal bygge og drive transmisjonsnett i Norge og noen av utenlandskablene, skal de ikke ha noe med de andre utenlandskablene å gjøre. Tvert imot er det slik at vi skriver i proposisjonen at det er helt naturlig at Statnett har en tydelig rolle også i arbeidet med å bringe fram nye prosjekter utenfor Statnetts regi. Det er åpenbart at det er Statnett som har suverent best forutsetninger for å gjøre vurdering av hvordan ny handelskapasitet påvirker det norske kraftsystemet. Jeg er trygg på at Statnett skal opptre som og vil bli oppfattet som en nøytral aktør også når de gjennomfører oppgaver i samarbeid med aktører som ønsker å bygge eventuell privat mellomlands handelskapasitet for elektrisitet. Men dette mener jeg som sagt at det er grundig redegjort for i proposisjonen.

Odd Henriksen (H) [13:15:29]: Jeg kunne selvfølgelig ha sagt at jeg er enig med statsråden, og «rest my case». Men vi er inne i et system og et område som er sterkt regulert. Det er ikke sånn at det er fri ferdsel og fri flyt for hvem som helst når det gjelder vårt nett og det systemet som vi har bygd opp. Det vi nå gjør, er at vi åpner for at også andre enn Statnett skal kunne legge en utenlandskabel. Det er ikke dermed sagt at det blir lagt en eneste ny utenlandskabel, for det skal selvfølgelig konsesjonsbehandles, og det er gjennom konsesjonsbehandlingen man skal gå gjennom vilkårene for å se om det kan være fornuftig å gjøre ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Det er det som ligger til grunn her. Vi kan jo ikke fra denne talerstolen drive med selve konsesjonsbehandlingen. Jeg er helt sikker på at med den tradisjonen som vi har, og de rettighetene som vi har bygd opp over mange år, er vi i stand til å kunne regulere dette på en sånn måte at det kommer fellesskapet til gode. Det har vi gjort før, og det kommer vi fortsatt til å gjøre i årene som kommer.

Sånn som verden ser ut i dag, vil det kunne dukke opp nye muligheter. Det er mange nye systemer som dukker opp, og da tror vi at det er fornuftig, i et perspektiv hvor vi både skal ivareta klima og sameksistensen med andre og levere strøm til kontinentet, at det finnes en mulighet for at også andre kan utvikle nye systemer som gjør at vi oppnår det som vi alle sammen er ute etter, nemlig å få et europeisk kraftsystem som gjør at CO₂-utslippene går ned.

Jeg kunne nevnt mange eksempler på ting som kunne vært fornuftig å gjøre. Det kan være at man innen offshorrevind også ønsker utvikling sammen med andre land,

hvor det er behov for utenlandskabler, og hvor det kanskje er fornuftig at det er andre som bygger ut og driver dem, i forhold til det som skjer i dag. Det vi tror, er at nettopp gjennom at man gir den åpningen, gjennom at man gir den muligheten, skapes nye muligheter som vi i dag ikke ser – og når vi ser den endringen som vi gjør i dag, sammen med den endringen vi gjorde i energiloven i mars, tror vi at vi har rigget en energilov som skal ta oss framover og ikke bakover i framtiden.

Jeg er helt sikker på at de regulatoriske myndighetene som vi har i dag i departementet, er i stand til å foreta de vurderingene og de justeringene som er nødvendig for at dette ikke skal påføre fellesskapet noen kostnader, og hvis man skulle få tillatelse til å legge en kabel til utlandet, vil det også være naturlig at de forsterkningene som er nødvendig i dagens transmisjonsnett, må bæres av dem som skal legge kabelen, slik at ikke de øvrige kundene blir sittende med regningen til slutt. Det har vi fått til før, det er jeg helt sikker på at vi skal få til igjen, som sagt gjennom at vi har en lang og god tradisjon for å regulere dette i Norge.

Trond Giske (A) [13:18:48]: Det er interessant å høre statsråden i denne debatten og sammenligne med det Fremskrittspartiet sa før valget i 2013, da bl.a. Ketil Solvik-Olsen understreket at han var ikke mot krafthandel med utlandet, men det måtte skje på en måte som ikke ga norske strømkunder høyere strømrregning. Nå har man altså noen fromme ønsker om at dette ikke skal føre til det, og man har et fromt ønske om at man skal ta inn superprofitt med en eller annen form for skatt – sitat statsråden.

Jeg er enig med statsråden i én ting, og det er det at han sier at dette er ideologi, dette er et ideologisk valg. Det synes jeg er rene ord for pengene. Dette er privatisering for privatiseringens skyld. Det er å slippe til private investorer på et område hvor man er garantert overskudd, og det man tar ut av overskudd, er selvfølgelig penger som ville kommet fellesskapet til gode. De pengene hadde jo blitt av et sted hvis det ikke var private investorer som skulle ha en ekstra profitt.

Statsråden er nok ganske langt nede i kjelleren når han begynner å snakke om at Arbeiderpartiet nå plutselig skal ha offentlig eierskap av alt nett i Norge. Jeg synes heller han skal svare på hvorfor hans forslag bidrar til mer innovasjon. Igjen: Skjønner egentlig flertallet hva det er de skal sette ut? Hvor mange innovative måter er det å eie en strømkabel på – hvor mange innovative måter er det å drifte og eie denne utenlandskabelen på? Det er jo ikke legging av utenlandskabelen som skal settes ut til private – det gjøres av private allerede. Det er et titalls, kanskje hundretalls, aktører som er involvert i mange deler av utbyggingen – leverandører, underleverandører og deres underleverandører. Hvis man ønsker at Statnett skal være enda mer bred når det gjelder dette, går det an å gå i dialog med dem om hvordan de legger ut anbudene sine – en kan gjøre det på mange ulike måter.

Det man skal ha inn, er privat kapital. Statsråden sier at man må ha risikoavlastning, men han må bestemme seg. Enten er det risikoavlastning, eller så er det superprofitt. Man trenger jo ikke ha risikoavlastning på en superprofitt. Så kunne man tenke seg at man skulle gå inn og få risikoavlastning på investeringer fordi staten manglet penger. Men staten mangler jo ikke investeringskapital – selv så

grovt som Fremskrittspartiet forsyner seg av oljefondet, har vi ganske god mulighet til å ta denne kostnaden selv og slik både sikre inntektene og få spredd utgiftene og gjort det på en ordentlig måte.

Jeg synes statsråden fortsatt mangler svar på hva disse positive effektene er. Jeg synes også han er veldig uklar når det gjelder Statnetts rolle, for han sier at Statnett fortsatt vil bli oppfattet som en nøytral aktør som skal gå i samarbeid med dem som nå skal bygge dette privat. Men Statnett vil fortsatt være eier av noen utenlandskabler. Statnett vil kanskje være en konkurrent i noen av disse anbudene, så en må også definere hva slags ny rolle Statnett får når de skal være både en nøytral aktør og samtidig en av konkurrentene til de private som skal stikke av med denne superprofitten.

Marit Arnstad (Sp) [13:22:12]: Jeg synes dette har blitt en debatt med veldig mange spørsmål og veldig få svar, og de spørsmålene en får, svarer en på på en helt annen måte – en svarer ikke på spørsmålet, en svarer på noe helt annet. Når vi f.eks. påpeker at sentralnettet er offentlig eid, begynner statsråden å snakke om distribusjonsnettet eller lavere nett som et retorisk grep, istedenfor å svare på spørsmål knyttet til offentlig og privat.

Som representanten Giske også sier, er det store utbyggingskostnader, og et argument fra flertallet er åpenbart at en skal bruke private for å dele på de utbyggingskostnadene. Det kunne vært et gyldig argument i land som har mangel på investeringskapital. Det har ikke staten Norge. Det er mulig for Norge å bygge ut dette i offentlig regi, dersom vi ønsker det.

Representanten Henriksen var opptatt av at vi kan få behov for kabler knyttet til offshorevind osv. Ja, jeg tror mange av oss mener at det kan komme til å oppstå i årene framover. Det er ikke det debatten i dag handler om. Det handler om hvorvidt vi skal bygge ut kabler i offentlig eller privat regi.

Det er sagt at også Statnett sjølsagt vil ha utbygginger i lavereliggende nett som kan føre til økt nettleie. Ja, det tror jeg. Hvis de skal bygge ut, vil det også føre til det, men det er klart at vi har allerede sett at Statnett tilbakefører en god andel av det overskuddet de har, til kundene i form av redusert nettleie.

Men det viktigste tror jeg statsråden sa i sitt siste innlegg, for da sa han at det er ikke noe hast med dette, det kommer ikke noen kabel med det første. NorthConnect kommer ikke akkurat i morgen, det blir jo en stund til. Det er jeg enig i, og det er det beste argumentet for at en faktisk kunne ha fått avklart en del av de spørsmålene som er stillt her i dag – hva som egentlig ligger i begrepet «superprofit», hvordan anleggsbidrag skal utformes, og alle de andre spørsmålene som vi ikke har fått svar på. Derfor er det svært uheldig at flertallet i Stortinget i dag ruser gjennom en beslutning der de ikke evner å svare på helt vesentlige problemstillinger omkring driften, lønnsomheten knyttet til denne kabelen og kostnadene knyttet til det, mens de samtidig sier at dette har vi god tid på. Ja, men da kan vi ta oss god tid, da hadde en ikke trengt å ta den beslutningen her i dag.

Audun Otterstad (A) [13:24:38]: Posisjonspartiene prøver å få dette til å handle om hvorvidt man er for utenlandskabler eller ikke, og det er godt representert ved le-

der i komiteen, Ola Elvestuen, som også kun omtaler kraftbehovet, og at Norge skal være det mye omtalte grønne batteriet. Men det er jo ingen som er uenig i at vi skal ha kraftkabler. Dette handler om hvorvidt det skal bygges ut i privat regi eller ikke. Det er som det mye omtalte sitatet fra nestleder i Fremskrittspartiet, om at kostnaden ikke skal tilfalle vanlige strømkunder over nettleien. Det er omtrent like troverdig som det Henriksen sier, og på linje med at Fremskrittspartiet kommer til å stemme for økte drivstoffavgifter, og de kommer til å stemme for økte bompengavgifter, selv om man retorisk er mot. Noen må jo ta utgiften for denne superprofitten. Det en ikke får delt ut i skatteutt, skal deles ut i superprofit.

Hva er egentlig hovedbegrunnelsen for dette her? Er det at vi trenger en høyere grad enn 30 pst. kapasitet i utveksling på nettet? Er det, som flere har vært inne på, at vi mangler kapital? Jeg tror navnet på denne ledningen etter hvert kommer til å bli «The Missing Link», og det oppsummerer egentlig hele argumentasjonen til posisjonspartiene – hvorfor Fremskrittspartiets representanter ikke har tegnet seg engang, og hvorfor Høyres politiske talspersoner på feltet ikke tegner seg engang. Det finnes ikke logiske, fornuftige argument. Det er kun ideologiske argument.

Det er ikke unikt for disse partiene i dette parlamentet. Dette er noe som går igjen i alle parlament når Høyre og Fremskrittspartiets søsterpartier kommer til makten. Det er store skatteutt innrettet mot dem som har aller mest fra før av – i formuesskatten – det er velferdskutt, nå representert ved de svakeste i samfunnet. Det er ideologisk baserte privatiseringer, kontinuerlig nedbygging av det statlige eierskapet og mistillit til det statlige eierskapet. Det er representert ved at man i tidligere budsjettbehandlinger først tilfører et annet selskap, Statkraft, midler, for så å trekke det tilbake igjen, gjøre det helt uforutsigbart å drive og regne på prosjekter, og man må skrinlegge mye arbeid. Det gjør at man nå, uten et eneste rasjonelt argument, har tenkt å pålegge vanlige folk i Norge og industrien regningen for superprofit av å drifte en kabel.

Terje Aasland (A) [13:27:56]: Det er ikke første gang denne regjeringen legger fram et lovforslag som svært mange er imot. Det er ikke bare et kraftfullt mindretall som er imot denne lovendringen, det er Konkurransetilsynet, det er Forbrukerombudet, det er Norsk Industri, det er LO. Det er Industri Energi – pluss flere fagfolk som har vært ute og advart mot lovendringen. Det er heller ikke første gang at regjeringen legger fram lovforslag som er dårlig begrunnet.

Som representanten Giske rettmessig tok fram: Da Fremskrittspartiets nestleder høsten 2013 garanterte for og var veldig tydelig på at strømkundene ikke skulle måtte betale for krafthandelen med utlandet, ga han egentlig det norske folket en garanti. Men vi er kjent med Fremskrittspartiets garantier og at de stort sett ble borte da man kom i regjering.

Men det er greit å få vite litt om garantiene. Vil strømprisen øke, eller kan statsråden garantere for at det ikke vil skje? Vil nettkostnadene til norske strømkunder øke, eller kan statsråden garantere for at det ikke vil skje? Vil verdiskapingen faktisk øke ved en sann endring, eller vil den faktisk bli uendret eller redusert? Det blir brukt ord om at verdiskapingen vil øke. Kan statsråden garantere for det? Kan statsråden garantere for at industriens muligheter og

grunnlag for verdiskaping i Norge vil bli styrket av det lovendringsforslaget som foreligger? Og kan statsråden garantere for at Statnetts rolle som systemoperatør ikke blir svekket som en følge av lovendringsforslaget?

Det er veldig mange tydelige spørsmål, men ingen svar fra regjeringen. Det er på tide nå at statsråden kanskje gir noen tydelige svar, gir noen tydelige garantier og sier hva som er hensikten, hva som er meningen, og hva som er konsekvensene. Skal strømprisene øke, skal nettkostnadene øke, eller garanterer statsråden for at det ikke skjer? Og garanterer han også for industriens grunnlag i et framtidig bilde hvor verdiskapingspotensialet til norsk fornybar energi flyttes betydelig?

Ola Elvestuen (V) [13:30:51]: Representanten Otterstad mente at jeg hadde gjort denne saken til et spørsmål om vi skal ha flere utenlandskabler eller ikke. Da må jeg ha forklart meg uklart, for hele mitt poeng var det stikk motsatte, at dette nettopp ikke handler om hvorvidt man skal ha flere utenlandskabler eller ikke. Den beslutningen ligger i konsesjonsbehandlingen, og den konsesjonsbehandlingen har vi full kontroll på fra det offentlige side.

Det ligger også i saken hvordan man skal kjøre disse utenlandskablene – det var vel representanten Aasland som nevnte det. Man må jo ha en systemdriftsavtale med Statnett for å ha den samme kontrollen på disse som på de andre utenlandskablene – det må driftes på den samme måten.

Fra Venstres side har vi aldri uttrykt at vi skal være noe grønt batteri for Europa. Vi har mye vannkraft i Norge, men vi har nok ikke i nærheten så mye av vi kan ta den rollen. Tvert imot har jeg vært opptatt av at etter hvert som kraftmarkedet utvikler seg i andre land som det gjør hos oss, vil dette i hovedsak mer og mer være en reell utveksling og ikke en eksport fra norsk side.

Det vi derimot er opptatt av, litt som representanten Eidsvoll Holmås tok opp, er at dette fører til mer effektkjøring i det norske kraftsystemet, med de konsekvensene det gir for bl.a. naturmangfoldet og kvaliteten i de norske vassdragene, som jeg også synes vi må se nærmere på. Og det er helt uavhengig av hvem som eier utenlandskabler. Det har med hvilke endringer vi går inn i når man får mer fornybar energi og mer uregulerbar, fornybar energi inn i kraftsystemet.

Dette handler definitivt ikke om hvorvidt vi skal ha utenlandskabler. Den beslutningen tas senere. Selv om vi slipper til andre enn Statnett, er dette virkelig et gjennomregulert område, også regulert gjennom beslutninger som vi skal ta i årene framover. Når det gjelder den ekstraordinære inntjeningen man kan få, er det selvfølgelig noe som man også må ha en tydelig regulering av, og noe som vi derfor har lagt inn et ekstra forslag om.

Statsråd Tord Lien [13:33:48]: Først til grønt batteri. Det mener jeg gir et bilde av det norske kraftsystemet som overhodet ikke reflekterer virkeligheten. Det er et begrep som er lansert i det europeiske ordskiftet av tidligere utenriksminister Jonas Gahr Støre, nåværende partileder i Arbeiderpartiet, og han kan kanskje svare på hvordan han kom på det begrepet.

Jeg mener at representanten Aasland i sitt innlegg nok en gang sauser sammen prinsippsspørsmålet om private skal få lov til å bygge utenlandskabler, og om vi skal byg-

ge flere utenlandskabler. Vi har grundig vist til – det har flere referert til i dag – at flaskehalsinntektene fra f.eks. NorNed-kabelen gir et netto bidrag i den tiden den har vært i drift, på minus 600 mill. kr i transmisjonsnettleie til norske forbrukere. Så i den grad den typen profitt, altså superprofitt, skulle oppstå, har vi pekt på, stortingsflertallet har pekt på at kostnadene ved å bygge denne typen kabler ikke skal påfalle transmisjonsnettkundene – altså 100 pst. anleggsbidrag.

Vi har lang tradisjon i dette landet for å operere med normrente. Det vil ikke være noe problem å få på plass på dette også, og Stortinget kommer i dag antageligvis til å vedta at vi skal komme tilbake med en sak til Stortinget hvor disse spørsmålene, særlig dette med normrente og superprofitt, blir avklart. Anleggsbidrag har Stortinget allerede slått fast skal sørge for at det ikke påfaller transmisjonsnettkundene noen ekstra kostnader.

Kan vi garantere dette med at en teoretisk utenlandskabel en eller annen gang i framtiden vil påvirke kraftprisen eller ikke? Det er selvfølgelig fullstendig umulig, men det jeg kan garantere, er at det er kapasiteten i kabelen som avgjør hvorvidt og hvordan en påvirker strømprisen, ikke hvem som gir den.

Så mener jeg representanten Heikki Eidsvoll Holmås hadde et veldig godt poeng. Han pekte på at vi har eksportert volum tidligere – i framtiden kommer effekt til å bli mye viktigere. Og man må ikke være veldig langt ut på høyresiden i markedsorienterte partier i Norge for å forstå at hvis man kjøper noe billig, som overskudd av vind og sol, og selger når det er dyrt, når sola ikke skinner og vinden ikke blåser, er det en god forretningsmodell, mener jeg, uavhengig av ideologisk ståsted. Hvis man stenger inne et produkt, hvis man stenger gasssekporten, går gassprisen vår ned. Hvis man graver et stort hull i E6-en, går prisen på fisk i Nord-Norge ned, men det svekker altså verdiskapingen og muligheten til å finansiere velferdsstaten i tiden framover.

Så mener jeg at representanten Elvestuen hadde et veldig godt poeng. Dette er et gjennomregulert område, hvor norske energimyndigheter har full kontroll over hvem som får konsesjon og ikke, og hvilke vilkår de får konsesjon etter. Det blir ikke endret uansett hva Stortinget måtte vedta i dag.

Per Rune Henriksen (A) [13:37:00]: Jeg skal bare prøve å oppsummere debatten. Etter mitt skjønn har debatten ikke gitt noe svar på de innvendingene som mindretallet har anført til lovendringen.

For å begynne med det som statsråden avsluttet med: Dette er et gjennomregulert område. Ja, det er reguleringer som er laget og designet med tanke på at det er transmisjonsnettets systemoperatør som eier og driver hele transmisjonsnettet, inkludert overføringskravene til utlandet. Derfor mangler det regulering av hvordan inntekter og kostnader skal fordeles når man slipper inn andre enn Statnett på dette området. Det er det vi har anført som et av våre viktigste argumenter, og som vi har bedt regjeringen om å komme tilbake med en sak om.

Jeg ble litt oppmuntret da statsråden sa at de vil komme tilbake med en sak, og jeg vil gjerne ha en avklaring: Betyr det at man da vil gå inn på det forslaget til vedtak som ligger under B i innstillingen, hvor vi ber regjeringen komme tilbake med sak før loven trer i kraft? Eller betyr det at man

lener seg på forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, hvor man «ber regjeringen på egnet måte redegjøre for hvordan eventuelle ekstraordinære inntekter fra utenlandsforbindelser eid og drevet av andre aktører enn den systemansvarlige, kan tilfalle fellesskapet»? Det er i tilfelle et vedtak som – skal vi si – har liten verdi for dem som betaler leie i det norske transmisjonsnettssystemet, og det vet vi at alle strømkunder i Norge gjør.

Representanten Odd Henriksen sier at dette kan skape muligheter som vi ikke ser i dag. Jeg ser i hvert fall ikke noen muligheter i dag. Det er mulig at noe sånt kan oppstå en gang i framtiden, men jeg forstår ikke hastverket.

Stortingsflertallets holdning i denne saken er mest preget av tro, håp og kjærlighet. Det er tro på og håp om at regjeringen på et eller annet mirakuløst vis, på egnet måte skal klare å finne fram til noen grep som hindrer alle de negative virkningene som opposisjonen peker på i dette. Men sterkest av dem alle er kjærligheten, kjærligheten til markedsliberalismen, som går foran absolutt alt i denne saken. Dette er et rent ideologisk grep, som vil kunne påføre det norske kraftsystemet og de norske kraftkundene store kostnader, store ulemper. Og det er bare trist.

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

Sak nr. 5 [13:39:56]

Stortingets vedtak til lov om endringar i bustøttelova (bustøtte til enkeltpersonar i bukollektiv (Lovvedtak 1 (2016–2017), jf. Innst. 20 L (2016–2017) og Prop. 137 L (2015–2016))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

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

Medlemmer

1. Sonja Mandt
2. Knut Storberget
3. Ruth Grung
4. Jorodd Asphjell
5. Gunvor Eldegard
6. Irene Johansen
7. Kåre Simensen
8. Michael Tetzschner
9. Bente Stein Mathisen
10. Heidi Nordby Lunde
11. Norunn Tveiten Benestad
12. Bengt Morten Wenstøb
13. Sylvi Graham
14. Sivert Bjørnstad

15. Oskar J. Grimstad
16. Ulf Leirstein
17. Rigmor Andersen Eide
18. Per Olaf Lundteigen
19. André N. Skjelstad
20. Torgeir Knag Fylkesnes

Varamedlemmer:

For nr. 1–7:

1. Kjell-Idar Juvik
2. Jette F. Christensen
3. Stein Erik Lauvås
4. Hege Haukeland Liadal
5. Odd Omland
6. Else-May Botten
7. Martin Henriksen

For nr. 8–13:

1. Trond Helleland
2. Øyvind Halleraker
3. Siri A. Meling
4. Helge Orten
5. Olemic Thommesen
6. Ove Trellevik

For nr. 14–16:

1. Ingebjørg Amanda Godskesen
2. Laila Marie Reiertsen
3. Øyvind Korsberg

For nr. 17: Olaug V. Bollestad

For nr. 18: Heidi Greni

For nr. 19: Ketil Kjenseth

For nr. 20: Kirsti Bergstø

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 11 forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Rigmor Andersen Eide på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 3, fra Rigmor Andersen Eide på vegne av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 4, fra Rigmor Andersen Eide på vegne av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 5, fra Rigmor Andersen Eide på vegne av Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 6, fra Rigmor Andersen Eide på vegne av Kristelig Folkeparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 7, fra Marit Arnstad på vegne av Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne

- forslagene nr. 8–11, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
 - forslag nr. 12, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- Det votes over forslag nr. 12, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre veipricing med forhåndsbetaling for all tungtransport, som alternativ til dagens veibruksavgift på drivstoff, for å styrke jernbane og sjøs evne til å konkurrere om godstransport.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 96 mot 6 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 13.54.49)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 8–11, fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til alle supplyskip som skal seile i norske farvann, om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2018.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til alle cruiseskip som skal seile i norske farvann, om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2019.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge bruk av differensierte havneavgifter for å fremme bruk av landstrøm og fornybare drivstoff i skipsfarten.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av CO₂-avgift uten refusjonsordning for fiskeflåten, med mulighet for næringen til å inngå avtale etter modell fra NO_x-fondet for å gjennomføre reduksjoner i utslippene. Innbetalingen differensieres etter fartøystørrelse, og den minste delen av fiskeflåten favoriseres ved å øke fiskerfradraget.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 99 mot 5 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 13.55.10)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 7, fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om best tilgjengelige teknologi (BAT) hva angår drivstoff og utslippsteknologi for alle supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, samt gradvis stille krav om utelukkende bruk av lav- og nullutslippsfartøy frem mot 2030.»

Voteringsstavlene viste at 92 representanter stemte mot forslaget fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne og 12 representanter stemte for.
(Voteringsutskrift kl. 13.55.28)

Marie Ljones Brekke (KrF) (fra salen): Jeg stemte feil.

Presidenten: Da er det 93 representanter som stemte imot forslaget fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, og 11 representanter som stemte for.

Det votes over forslag nr. 6, fra Kristelig Folkeparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge strenge miljøkrav i Plan for utbygging og drift (PUD), for offshore forsyningsskip som skal operere på nye felt.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble med 90 mot 14 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 13.56.05)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 5, fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne fritidsbåters mulighet til å benytte avgiftsfri diesel.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 88 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.56.24)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 4, fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av havneloven for å fremme landstrømløsninger i norske havner.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 87 mot 17 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.56.42)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer av avgiftsregimet for havne- og farledsavgifter, slik at skip med null- og lavutslippsteknologier har et fortrinn gjennom lavere satser.»

Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 82 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.57.00)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.

II

Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippskip for alle skipstyper innen 2030. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en sak, på egnet måte, om hvordan Norge kan redusere sine klimautslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 pst. innen 2030.

Presidenten: Det votes først over II.

Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot. Under debatten har også Venstre varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 61 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.57.27)

Presidenten: Det votes så over forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med virkemidler som kan stimulere til å øke ordremengden og bidra til utvikling av flere lav- og nullutslippsløsninger for skip, og om hvordan dette vil bidra til å nå målsettingen for 2030 om å redusere klimagassutslippene med minst 40 pst.»

Venstre har varslet støtte til forslaget. Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble bifalt med 99 mot 0 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.57.58)

Presidenten: Det votes over I.

Høyre og Fremskrittspartiet har under debatten varslet at de vil støtte I. Presidenten har da grunn til å tro at I blir enstemmig.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

III

Dokument 8:71 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Pål Farstad, Abid Q. Raja, Iselin Nybø, Terje Breivik og Sveinung Rotevatn om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030 – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:65 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Eva Kristin Hansen og Marit Arnstad om at Stortingets vedtak om struktur for drifts- og baseorganisasjoner i oljevirksomheten blir fulgt opp – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Odd Henriksen på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte redegjøre for hvordan eventuelle ekstraordinære inntekter fra utenlandsforbindelser eid og drevet av andre aktører enn den systemansvarlige, kan tilfalle fellesskapet.»
Kristelig Folkeparti har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre ble bifalt med 61 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.59.19)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slike vedtak

A

Lov

om endringer i energiloven (utenlandskonsesjon)

I

I lov 29. juni 1990 nr. 50 om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. skal § 4-2 lyde:

§ 4-2. (Utenlandsforbindelser)

For å eie eller drive utenlandsforbindelser som er omfattet av § 3-1, kreves særskilt konsesjon fra *departementet*. Ved vurderingen av om konsesjon bør gis, skal det legges vekt på prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet, forholdet til eventuelle konkurrerende prosjekter og transparente og ikke-diskriminerende hensyn for øvrig.

Departementet kan i konsesjonen fastsette vilkår for handel som innebærer bruk av utenlandsforbindelsen. I konsesjonen kan det for øvrig settes andre vilkår som er påkrevet av allmenne hensyn. Krav som følger av EØS-avtalens regler om grensekryssende krafthandel, må være *oppfylt*.

For mindre utenlandsforbindelser til lokal forsyning i *grenseområder* kan det gjøres en forenklet vurdering av om konsesjon bør gis. Vilkår i konsesjonen kan tilpasses forbindelsens lokale karakter.

II

Loven trer i kraft fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 59 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.59.43)

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

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 56 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.00.03)

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

Videre var innstilt:

B

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om regler for regulering av dekning av kostnader i sentralnettene både på drift og investeringer som følge av nye utenlandsforbindelser, regler for regulering av inntekter fra forbindelsene, regelverk for Eiermessig skille mellom produksjon og utenlandsforbindelser, og avklaring av Statnetts rolle og organisering i forhold til private utenlandsforbindelser, slik at Stortinget kan behandle disse før en lovendring i energiloven § 4-2 trer i kraft.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 55 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.00.29)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Sak nr. 5 gjelder andre gangs behandling av lovvedtak 1.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak 1 er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Sak nr. 6 [13:59:34]

Referat

- (14) Arbeids- og sosialkomiteen melder å ha valgt Arve Kambe til leder, Erlend Wiborg til første nestleder og Dag Terje Andersen til andre nestleder.
 - (15) Energi- og miljøkomiteen melder å ha valgt Ola Elvestuen til leder, Terje Aasland til første nestleder og Tina Bru til andre nestleder.
 - (16) Familie- og kulturkomiteen melder å ha valgt Svein Harberg til leder, Geir Jørgen Bekkevold til første nestleder og Anette Trettebergstuen til andre nestleder.
 - (17) Finanskomiteen melder å ha valgt Hans Olav Syversen til leder, Marianne Marthinsen til første nestleder og Svein Flåtten til andre nestleder.
 - (18) Helse- og omsorgskomiteen melder å ha valgt Kari Kjønås Kjos til leder, Kjersti Toppe til første nestleder og Torgeir Micaelsen til andre nestleder.
 - (19) Justiskomiteen melder å ha valgt Hadia Tajik til leder, Anders B. Werp til første nestleder og Kjell Ingolf Ropstad til andre nestleder.
 - (20) Kirke-, utdannings- og forskningskomiteen melder å ha valgt Trond Giske til leder, Iselin Nybø til første nestleder og Anne Tingelstad Wøien til andre nestleder.
 - (21) Kommunal- og forvaltningskomiteen melder å ha valgt Helge André Njåstad til leder, Helga Pedersen til første nestleder og Karin Andersen til andre nestleder.
 - (22) Kontroll- og konstitusjonskomiteen melder å ha valgt Martin Kolberg til leder, Michael Tetzschner til første nestleder og Helge Thorheim til andre nestleder.
 - (23) Næringskomiteen melder å ha valgt Geir Pollestad til leder, Morten Ørsal Johansen til første nestleder og Gunnar Gundersen til andre nestleder.
 - (24) Transport- og kommunikasjonskomiteen melder å ha valgt Nikolai Astrup til leder, Eirik Sivertsen til første nestleder og Abid Q. Raja til andre nestleder.
 - (25) Utenriks- og forsvarskomiteen melder å ha valgt Anniken Huitfeldt til leder, Øyvind Halleraker til første nestleder og Christian Tybring-Gjedde til andre nestleder.
 - (26) Den Norske Nobelkomité meddeler at Nobels fredspris for 2016 er tildelt Colombias president Juan Manuel Santos.
- Enst.: Nr. 1–13 vedlegges protokollen.

14. (27) Endringer i arbeidsmiljøloven (gjennomføring av håndhevingsdirektivet mv.) (Prop. 5 L (2016–2017)).
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
15. (28) Representantforslag fra stortingsrepresentantane Janne Sjelmo Nordås, Heidi Greni, Anne Tingelstad Wøien og Jenny Klinge om utsett slokking av FM-nettet (Dokument 8:10 S (2016–2017))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
16. (29) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe om ein nasjonal handlingsplan for arbeidet mot hepatitt C med mål om å utrydde hepatitt C i Norge (Dokument 8:8 S (2016–2017))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
17. (30) Endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdsloven mv. (teknologinøytralitet) (Prop. 6 L (2016–2017))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
18. (31) Endringer i opplæringslova (tidsbegrenset dispensasjon fra kravet om relevant kompetanse i undervisningsfaget) (Prop. 4 L (2016–2017))
Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.
19. (32) Sametingets virksomhet 2015 (Meld. St. 4 (2016–2017))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
20. (33) Verdier i vekst. Konkurransedyktig skog- og trenæring (Meld. St. 6 (2016–2017))
21. (34) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Bakke-Jensen og Oskar J. Grimstad om å utvide områdeadgangen i det kvoteregulerte fisket etter kongekrabbe (Dokument 8:7 S (2016–2017))
22. (35) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Rigmor Andersen Eide og Geir Sigbjørn Toskedal om tiltak for å redusere matsvinn (Dokument 8:9 S (2016–2017))
Enst.: Nr. 20–22 sendes næringskomiteen.
23. (36) Nordisk samarbeid (Meld. St. 5 (2016–2017))
Enst.: Sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdig behandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.01.