

Møte tirsdag den 11. januar 2000 kl. 12

President: H a n s J . R ø s j o r d e

D a g s o r d e n (nr. 35):

1. Innstilling frå samferdselskomiteen om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet (Innst. S. nr. 85 (1999-2000), jf. St.meld. nr. 47 (1998-1999))
2. Referat

Presidenten: Da dette er det første møtet i Stortinget i det nye året, vil presidenten benytte anledningen til å ønske representantene, Regjeringens medlemmer, Stortingets ansatte, presselosjens medlemmer og alle som har sitt arbeid knyttet til Stortinget, et riktig godt nytt år.

Når det gjelder dagens kart, antar presidenten at det passer bra å begynne med samferdselskomiteens sak, og presidenten antar at samferdselskomiteen vil «lose» oss gjennom første kart i det nye år.

Representantene Bjørn *Hernæs*, Terje *Knudsen*, Steinar *Bastesen* og Svein *Ludvigsen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

De innkalte vararepresentanter, for Akershus fylke Tron Erik *Hovind* og for Sør-Trøndelag fylke Tore *Nordseth*, har tatt sete.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra Kristelig Folkepartis stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Anne Brit *Stråtveit* fra og med 11. januar og inntil videre
- fra Venstres stortingsgruppe om permisjon for representanten Terje *Johansen* i dagene fra og med 11. januar til og med 12. januar for å delta på Lerchendal-konferansen i Trondheim

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentantene, for Vest-Agder fylke Sigmund *Kroslid* og for Akershus fylke Borghild *Tenden*, innkalles for å møte i permisjonstiden.
3. Sigmund *Kroslid* og Borghild *Tenden* innvelges i Lagtinget for den tid de møter for representantene Anne Brit *Stråtveit* og Terje *Johansen*.

Presidenten: Sigmund *Kroslid* og Borghild *Tenden* er til stede og vil ta sete.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for inneværende ukes møter – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Lodve Solholm (Frp): Eg foreslår Per Ove Width.

Presidenten: Per Ove Width er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og Per Ove Width

anses enstemmig valgt som settepresident for inneværende ukes møter.

S a k n r . 1

Innstilling frå samferdselskomiteen om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet (Innst. S. nr. 85 (1999-2000), jf. St.meld. nr. 47 (1998-1999))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Høyre 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og representanten *Bastesen* 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Dette anses vedtatt.

Jorunn Ringstad (Sp) (ordfører for saka): I Innst. S. nr. 85 for 1999-2000, som vi skal debattere i dag, utgjør Arbeidarpartiet og sentrumspartia fleirtalet i merknadene. Bortsett frå ein merknad om krav om språkkunnskapar, er også SV ein del av fleirtalet. I innlegget mitt tek eg utgangspunkt i merknadene frå fleirtalet.

Regelverket for det lospliktsystemet vi har i dag, tredde i kraft 1. mai 1995. Den viktigaste grunngevinga for lospliktorordninga ligg i omsynet til tryggleiken i sjøtrafikken langs kysten. Det er viktig å streke under at lospliktorordninga er eitt av fleire tiltak for å sikre tryggleiken. Andre tiltak er t.d. merking av leia og vidare utarbeiding av elektroniske kart.

St.meld. nr. 47 for 1998-1999, som er grunnlaget for den innstillinga vi debatterer, er ei evaluering av losordninga som vart innført i 1995. Meldinga tek spesielt føre seg dei områda der det har vore sett fram spørsmål om endringar, eller der erfaringane tilseier at ei nærare vurdering er påkravd for å gjere systemet betre og meir kostnadseffektivt. Ved endringa av losordninga i 1995 vart det geografiske området der det er losplikt, utvida. Losplikta vart òg utvida til å gjelde norske fartøy. Samtidig vart det innført eit system med farleibevis som tok sikte på å gje særleg kvalifiserte navigatørar høve til å segle i lospliktig farvatn utan å ha los om bord. Det var med andre ord ganske omfattande endringar som skjedde i losystemet i 1995.

Trafikken langs norskekysten har auka mykje dei seinare åra. Samtidig har òg transport av farleg gods auka. Dette skulle ein statistisk rekne med kunne føre til aukaulukkesfrekvens. Når dette ikkje har skjedd, er det grunn til å tru at ei medverkande årsak er at lostenesta held eit høgt fagleg nivå, og at lostenesta varetek oppgåvene sine på ein god måte.

Ein av føresetnadene for endringa i lossystemet i 1995 var at losgebyra skulle dekkje alle kostnadene med los-

tenesta. Ved innføringa av det nye lospliktsystemet måtte ein innføre gebyrsatsar i eit gebyrsystem ein ikkje hadde noka erfaring med. For å unngå at misforhold mellom gebyrinntektene og kostnadene ved lostenesta skal føre til auke i gebyrsatsane, har fleirtalet peika på det ein samla komite tidlegare har sagt, nemleg at departementet må vurdere å opprette eit reguleringsfond for å ha stabile og føreseielege gebyr. Ved omlegginga av gebyrsystemet i 1995 var det ei målsetjing at ein større del av kostnadene skulle berast av dei lospliktige fartøya som har los om bord. Fleirtalet i komiteen har registrert at denne omlegginga i hovudsak har vore vellukka. Regjeringa har signalisert at det blir vurdert å gjere gebyrsystemet meir kostnadsorientert. Dette har ikkje fleirtalet innvendingar mot, men det føreset at det i denne prosessen blir sett på konsekvensar av eventuelle endringar for dei enkelte brukargruppene.

Losgebyra har innverknad på sjøtransporten sin konkurranse situasjon. Skal sjøtransporten sin del av gods-transporten aukast, kan ikkje kostnadene bli for høge. Difor må m.a. lostenesta drivast effektivt. Fleirtalet har difor bede departementet om å optimalisere lostenesta når det gjeld kostnadseffektiv drift, samtidig som tryggleiken blir vareteken på best mogleg måte. Det må t.d. vurderast kva som kan liggje av nyvinning i ny teknologi og nytinking. Fjernlosing frå trafikksentralane kan t.d. vere kostnadseffektiviserande. Fleirtalet ser difor fram til den utgreinga som skal kome om mogleg fjernlosing frå trafikksentralen i Horten.

Fleirtalet har i sine merknader streka under at regelverket for losordninga må vere lett å forstå og å praktisere, slik at ein unngår ulike tolkingar. Samtidig må det arbeidast med endringar for å bygge større fleksibilitet inn i regelverket.

Ved evaluering av lossystemet er det viktig at utilsikta problem ved regelverket blir luka bort. Regjeringa har t.d. sjølv peika på at regelverket for å få farleibevis kan ha skapt problem for fartøy/navigatørar med blanda fartsform. Fleirtalet er difor oppteke av at det blir funne løysingar som verkar rimelege for gruppa av skip som i hovudsak går i innanriksfart, men som av og til utfører internasjonale turar.

Til slutt vil eg berre streke under at med enkelte presiseringar i fleirtalet sine merknader får Regjeringa tilslutning til dei vurderingar som er gjorde i meldinga, og dei utgreiingane som skal setjast i gang.

Sigrun Eng (A): Saksordføraren har gitt ein grundig gjennomgang av innhaldet i Regjeringa sitt dokument og komiteen si innstilling. Eg skal ikkje bruke tid på det, men konsentrere meg om å få fram Arbeidarpartiet sine synspunkt med omsyn til denne meldinga.

St.meld. nr. 47 for 1998-1999 er på mange måtar eit halvgjort arbeid. Noko anna er truleg heller ikkje meininga all den tid vi her berre behandlar ei melding. Departementet skriv også at det ikkje har vore tanken å ta opp alle sider ved saka, men statsråden bør notere seg at vi i Arbeidarpartiet er utolmodige etter at så blir gjort.

Som folkevalde er vi alltid utsette for spørsmål om kva vi gjer, og når vi blir minte om dette ved diverse hø-

ve, må vi alle medverke til at tryggleiken til sjøs blir så god som mogleg.

Vi fekk i 1995 endringar i losgebyr og losplikt som tilsa at alle skip, også dei norske, skulle ha los dersom dei var over 500 BT. Det er andre reglar for skip som fører farleg gods. Skjerpinga av losplikta og dermed auken i losinga har ikkje ført til auka tryggleik. Spørsmålet, som ein ikkje kan få svar på, er kva som hadde skjedd om vi ikkje hadde vedtatt desse endringane.

Vi fekk, som sagt, auka losing, men utgiftene vart uventa store. Sidan dette skal vere ei sjølvfinansierande ordning, har vi såleis måtta ta inn overskrivingane med ei ekstra avgift i tre år for å dekke det. Ut frå dette, i tillegg til annan utgiftsauke, er det ikkje så unaturleg at næringa gir oss politikarar signal om at vi bør sjå på innsatsfaktoren og resultatane.

Det er ei kjensgjerning at med dagens system blir det gitt dispensasjon for skip når los ikkje er tilgjengeleg innan tidsfristar som er sette. Eg er ikkje sikker på om det gir nokon god signaleffekt.

Arbeidarpartiet meiner at ein burde kunne vurdere å gi farleibevis til fleire om dei tilfredsstillar krava som norske og/eller engelskspråklege navigatørar.

Arbeidarpartiet vil også gi til kjenne at dersom departementet finn tida inne til å opprette eit permanent rådgivande utval i regi av Kystverket for å medverke til ein betre kommunikasjon mellom dei berørte partane, bør det finnast plass til ein representant for sjøfolka sine medlemmer. Det er dei som veit best kor skoen trykker.

Arbeidarpartiet vil også medverke til ei betre utnytting av dei trafikksentralane som vi etter kvart vil få fire stykke av. Vidare tankar om den drifta må ein på sikt sjå i samheng med ferdsele til sjøs etter elektroniske kartverk langs heile kysten og i lys av at det skal gi skips- trafikken mindre kostnader og ikkje meir, slik som det er i dag.

Losing er eitt tryggingstiltak til sjøs. Det er viktig at vi satsar på alle tiltak som kan auke tryggleiken. Arbeidarpartiet ynskjer å vere ein aktiv medspelar til at så skjer. Difor er vi med i alle fleirtalsmerknadene i innstillinga til St.meld. nr. 47, og vi ser fram til at departementet kjem med fleire forslag til tiltak som sikrar ferdsele til sjøs.

P e r O v e W i d t h hadde her overtatt presidentplassen.

Christopher Stensaker (Frp): Norge har bestandig vært en sjøfartsnasjon som har hentet en stor del av sine inntekter fra havet, både gjennom fiskeri og sjøtransport. Fremskrittspartiet er derfor opptatt av at sikkerheten langs vår langstrakte kyst ivaretas for de sjøfarende. Vern om liv, helse og miljø står høyt på Fremskrittspartiets agenda.

Skip og båter har i de senere år fått betydelig bedre manøvreringsdyktighet og er bedre utstyrt navigeringsmessig enn tidligere, bl.a. ved bruk av GPS og elektroniske kart. Bruk av los må derfor basere seg på nødvendighet og ikke for å sysselsette en yrkesgruppe basert på historiske årsaker. Det vises til at skip som trafikkerer

samme farvann flere ganger pr. uke, også er underlagt losplikt. Mange skip er i dag bedre utstyrt enn de nye trafikksentralene som er kommet i drift. Disse sentralene baserer seg stort sett på radar og radiokommunikasjon.

Fremskrittspartiet er opptatt av en høy navigasjonssikkerhet. I dette inngår i dag også et tilstrekkelig og godt kvalifisert losvesen i Norge. Når losplikt- og losgebyrsystemer er gjenstand for evaluering, er det viktig at det vurderes i sammenheng med den enorme utvikling som i de senere år har skjedd på flere områder når det gjelder navigasjonssikkerhet for skip.

Fremskrittspartiet vil også understreke betydningen av forutsigbarhet i sjøtransportens rammebetingelser. Fremskrittspartiet mener derfor at los og trafikksentraler må ses i sammenheng og vurderes opp mot andre alternativer. Fremskrittspartiet slutter seg derfor til forslaget om en samlet vurdering av sikkerhetstiltakene til sjøs hvor faktisk behov og gevinst ved de ulike tiltakene vurderes spesielt. Bedre merking, kartinformasjon og en revidering av seilingsforskriftene er viktig, slik at de er i samsvar med dagens krav.

Fremskrittspartiet foreslo i sitt budsjettforslag for år 2000 20 mill. kr mer til merking av farleder enn de andre partiene og 58 mill. kr til Redningsselskapet, mens Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre reduserte dette tilskuddet med 6 mill. kr. Fremskrittspartiet mener at på bakgrunn av de senere års utvikling innen forskning, teknisk utstyr om bord og nye navigatørkrav bør det innføres et nytt lossystem som i hovedsak baseres på frivillig bruk på strekninger som er egnet for det. Losplikten bør begrenses til områder som av hensyn til sikkerhet for skip, strandsoner og forsvar bør ha los. Lossystemet er i dag uforholdsmessig kostbart, og det er nødvendig med en betydelig reduksjon i bl.a. loskostnader for å bedre lønnsomheten til sjøtransport uten at sikkerheten svekkes.

I St.meld. nr. 43 for 1993-94 ble det lagt opp til at ressursene i lostjenesten i en overgangsperiode på to år skulle holdes på et uforandret nivå. Evalueringen har imidlertid blitt utsatt gjentatte ganger og kommer nå først til sluttbehandling mer enn fire år etter innføringen.

Når losgebyrene alene har økt med mer enn 50 pst. siden innføringen, representerer det et brudd med Stortingets forutsetning om å holde den samlede gebyrbelastning på skipsfarten omtrent uendret. Offentlig statistikk viser at sjøtransporten taper markedsandeler til veitranSPORT i samme periode. Samtidig fremgår det av meldingen at det i samtlige spørsmål som kan være aktuelle for endringer, skal foretas videre utredninger. Det betyr en ytterligere utsettelse av evalueringen, som etter Fremskrittspartiets syn for lengst burde ha vært gjennomført.

En hovedutfordring for norsk samferdselspolitikk i årene fremover vil være å sikre god fremkommelighet og lavest mulig transportkostnader både på sjø og land, i alle deler av landet, samtidig som hensynet til et godt miljø og sikkerhet blir ivarettatt. I praksis viser det seg at sjøtransportens konkurransevne stadig svekkes gjennom pålegg om ytterligere avgiftsøkninger. Den 100 pst. brukerfinansierte losordningen bidrar i stor grad til dette,

men det er viktig at den ikke overstiger det reelle behov og de reelle kostnader, og at den blir drevet effektivt. Dette er viktig dersom man ønsker å avlaste våre veier ved å transportere mer på sjøen, som i lang tid har vært vår riksvei nr. 1.

Fremskrittspartiet mener at et bedre sikkerhetsnivå på havet også kan oppnås på andre og mer kostnadseffektive måter, som f.eks. elektroniske sjøkart, GPS og bedre farledsmerking.

Siden innføringen av det nye lossystemet i mai 1995 har det vært en økning i det totale losbudsjettet på hele 59 pst., hvorav 14 pst. bare i ekstraordinær økning fra 1998 til 1999. Beregninger foretatt av Transportbrukernes Fellesorganisasjon viser en økning i årsavgift for losberedskapsgebyret på 103 pst. i perioden 1995-1999. Årsavgiften innkreves også fra skip som har farledsbevis og derfor ikke benytter los. I tillegg kommer en økning i gebyrene til fyr og merker og i de såkalte sikkerhetsavgiftene til trafikksentraler.

I St.prp. nr. 5 for 1998-99 forklares den siste kostnadsøkningen med at veksten i losaktiviteten har medført økt bruk av overtid. Det har dessuten skjedd en strukturendring i losaktiviteten ved at andelen kortlosing har økt. En del av overskridelsene skyldes også mangelfull budsjettstyring. I tillegg til en mangelfull økonomisk oversikt og styring har en lite fleksibel praktisering av regelverket og økende anløpskontroll virket kostnadsdrivende.

Fremskrittspartiet mener at aktiviteten bør styres etter det som er nødvendig ut fra sikkerheten til de sjøfarende og miljøet ved kysten. Fremskrittspartiet mener det har skadelige virkninger for sjøtransportens konkurransevne i sør når stortingsmeldingen viser at trafikken i sør skal subsidiere trafikken nord for Stad og er ment som en del av systemet.

Fremskrittspartiet vil peke på at i dagens lospliktsystem tas det ikke hensyn til sikt, bølge- og strømforhold. Det er et markant skille mellom navigasjonsutfordringene sommer og vinter i Norge og mellom tåke, nedbør og natt kontra klarvær og dagslys. Fremskrittspartiet ser at det er klare forskjeller og mener at bruk av los bør nyanseres ut fra farvann, strøm og sikkerhet. Dette vil gi et potensial for å hente ut betydelige effektiviseringsgevinster.

Ved pålegget fra 1995 om bruk av los har skipsfarten fått svekket sin konkurransekraft gjennom økte kostnader til los. Mens norske navigatører hittil i stor grad har kunnet oppnå farledsbevis basert på tidligere erfaringer, møter nye navigatører svært rigide krav for å kvalifisere til slikt bevis.

Fremskrittspartiet mener at losgebyrene må innrettes slik at beredskapsgebyret blir begrenset til behov og bruk av los ikke overstiger de kostnader som er nødvendig for tjenesten. Losbetalingen må rettes mot kostnader og trafikk i de enkelte områder og differensieres etter beredskap og bruk. Det bør skilles mellom fiskeri og skipsfart, som er to uavhengige og forskjellige næringer. Fremskrittspartiet mener at ordningen med farledsbevis må revideres, slik at de som har farledsbevis og slipper los,

ikke betaler for en lostjeneste som de ikke benytter. Imidlertid aksepteres det også fra rederienes side at de som har farledsbevis, også bidrar økonomisk til å forbedre merkingen av norske farvann.

Losgebyrene representerer en del av næringslivets transportkostnader og er dermed av betydning for sjøtransportens konkurransesituasjon. Derfor er det viktig å ta hensyn til fartøystørrelse og betalingsevne og å ha et godt datagrunnlag og analyseverktøy for å kunne foreta en fortløpende vurdering av lostjenestens virksomhet og kostnad. Betydningen av den teknologiske utviklingen på navigasjonssektoren i forhold til losplikens virkeområde og omfang er også i denne sammenheng viktig. Etablering av trafikksentraler, nye navigasjonssystemer og bruken av elektroniske sjøkart kan ha betydning for bruken av los og lostjenesten generelt.

Alternative tilknytningsformer for lostjenesten vil være naturlig å se i sammenheng med oppfølgingen av NOU 1999:5 Det nye Kystverket, som legger grunnlaget for en gjennomgang av hele etatens virkeområde. Fremskrittspartiet mener at Kystverket med fordel kunne omformes til AS, og at lostjenesten også er et område som burde konkurranseutsettes.

Til slutt: Uansett det som gjøres for å forbedre sikkerheten langs vår kyst, er det de som ferdes på sjøen, som har det overordnede ansvaret for at de ikke tar sjanser med sitt eget eller andres liv, og at båter og utstyr takler vær og farvann der de ferdes. Havet kan være både en venn og en fiende, og det er viktig at redningsutstyr er tilgjengelig, og at bruken av dette utstyret er kjent. Med bakgrunn i de siste ulykker med katamaranbåter burde man se på om såkalte vanntette skott kunne fylles med plastskum, slik at hull i disse ikke medfører at vann kan trenge inn.

Jan Sahl (KrF): For Kristelig Folkeparti er det hensynet til sikkerheten i sjøtrafikken som er den viktigste begrunnelsen for lospliktsystemet. Lostjenesten er en forutsetning for å kunne verne helse, sikkerhet og miljø langs en av verdens mest krevende kystlinjer. Det er verdt å merke seg at selv om trafikken har økt kraftig langs norskekysten de senere årene, har ikke ulykkesfrekvensen økt. Det er rimelig å anta at en sterkt medvirkende årsak til dette nettopp er at lospliktsystemet fungerer, og at lostjenesten har et høyt faglig nivå. Slik Kristelig Folkeparti ser det, er det derfor grunn til å advare mot ønsker om innskrenking av losplikten ved at det «innføres ett nytt lossystem som i hovedsak baseres på frivillig bruk på strekninger som er egnet for det», slik Fremskrittspartiet uttrykker seg i merknadene i forbindelse med St.meld. nr. 47.

Ordningen med farledsbevis for særlig kompetente navigatører har bidratt til å frigjøre nødvendig kapasitet og lette presset på lostjenesten. Denne ordningen bør videreføres og utvikles. Regelverket for å få slikt farledsbevis har imidlertid medført utilsiktede vansker for fartøyer eller navigatører med blandet fartsform. Det er i denne sammenhengen særlig grunn til å nevne skip som hovedsakelig går langs norskekysten, og som fra tid til annen går i utenlandstrafikk. For Kristelig Folkeparti er

det viktig at det utarbeides løsninger som virker rimelige også for denne fartøygruppen.

En hovedmålsetting ved reformen i losgebyrsystemet var at en større andel av loskostnadene skulle bæres av lospliktige fartøyer som bruker los. Som det framgår av St.meld. nr. 47, er denne målsettingen i hovedsak innfridd. I den forstand er reformen fra 1995 vellykket. Kristelig Folkeparti ser positivt på at Regjeringen vurderer å gjøre gebyrsystemet enda mer kostnadsorientert.

Tallene i meldingen viser tydelig at lostjenesten har gjennomført viktige effektiviserings tiltak. Mens de reelle kostnader pr. losoppdrag i 1998 var på over 8 000 kr, var dette tallet nede i 6 400 kr i 1994, og har etter det holdt seg rimelig konstant, dette til tross for store lønnsøkninger i samme periode. Videre viser statistikken at man i dag med et om lag like stort loskorps gjennomfører langt flere losinger nå enn tidligere.

Lostjenesten er til for å hindre ulykker, ikke for å pålegge sjøtransporten utgifter. Det er klart at losgebyrene har innvirkning på sjøtransportens konkurransevilkår. For å kunne nå målsettingen om å få mer av vegtransporten over på sjøtransport, slik den er skissert i etatens utkast til Nasjonal transportplan, er det nødvendig at lostjenesten drives så effektivt som mulig uten at det går ut over sikkerheten.

En ytterligere effektivisering av lostjenesten er derfor av stor betydning. Det krever nytenkning og en grundig vurdering av hva ny teknologi kan ha å si for losplikten og hele lostjenesten. Særlig interessant er det å vurdere mulighetene for fjernlosing fra trafikksentralene. Kristelig Folkeparti venter med interesse på resultatet fra utredningen om mulig fjernlosing fra trafikksentralen i Horten. Dette er ett av mange mulige tiltak for å gjøre lostjenesten mer kostnadseffektiv i tiden som kommer.

Regjeringen ønsker videre å sette i gang utredninger på flere områder på bakgrunn av de problemstillinger denne evalueringen av lossystemet har avdekket. Det gjelder bl.a. å utvikle et bedre datagrunnlag og et bedre analyseverktøy for kontinuerlig vurdering av lostjenesten, en vurdering av teknologiens potensielle betydning for lostjenesten og en grundig utredning av det generelle omfanget av lostjenesten. I tillegg vil Regjeringen utrede selve utformingen av gebyrsystemet, og hvilke konsekvenser eventuelle endringer av regelverket vil ha for de enkelte brukergruppene. På denne måten legges grunnlaget for fremtidige forslag som totalt sett vil medføre mest mulig effektiv ressursbruk, både for næringen og myndighetene.

Kristelig Folkeparti støtter også Regjeringens siktemål om å opprette et permanent rådgivende utvalg for Kystdirektoratet. Et slikt utvalg vil bli sammensatt av representanter fra næringsorganisasjonene og Kystverket, og kan bidra til bedre dialog mellom de berørte parter i lostjenesten.

Kostnadsstyring og forutsigbarhet i kostnadene ved losing har vært et kjernepunkt i evalueringen av lostjenesten. Derfor vil Kristelig Folkeparti til slutt vise til merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 for 1999-2000, der flertallet ber departementet vurdere å opprette et regule-

ringsfond som kan bidra til stabile og forutsigbare losgebyr.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): Denne saken har en lang forhistorie som jeg ikke skal gå inn på i detalj, men som det er litt viktig å ha rede på hvis man skal forstå at man her har et flertall og et mindretall.

Helt fra den gangen vi endret målebrevsystemet for skip, gebyrordningssystemet, har det vært et problem knyttet til kostnadsutviklingen. I 1994 hadde vi en sak, i 1995 hadde vi en sak, i 1996 hadde vi en sak, og så fikk vi altså budsjettsaken i 1998, hvor man påpekte at kostnadene var blitt så store at man var nødt til å få dekket dette underskuddet over tre år, hvis jeg ikke husker helt feil.

Det som har vært Høyres innvending mot dette, er at vi har oppfattet det slik at det har vært bred enighet i Stortinget om at vi skal forsøke å styrke sjøtransporten i dette landet, av miljømessige grunner. Da er det åpenbart at man også må ha konsentrasjon om kostnadene til denne næringen, som man ønsker å gi konkurranseforhold som gjør at den kan konkurrere med de andre transport-systemene. Vi har hatt ganske stor fokusering på det, og det er vel ingen hemmelighet i denne sal at vi helt fra 1994 har advart mot denne utviklingen som vi nå ser. Det er slik at når man har et monopolsystem, når man har et selvfinansieringssystem, så skal man være på vakt. Jeg har mange ganger påpekt at det er behov for å ha modeller som viser hvorledes effektiviteten utvikler seg, ikke fordi man har noen mistillit til monopolet, for på visse områder bør man kanskje ha monopol, men det er viktig for myndighetene å ha modeller for å kunne kontrollere om kostnadsutviklingen er fornuftig. Det er det vi har påpekt i mange år, og jeg tror også erfaringen så langt har vist at det er nødvendig å se på effektiviseringer.

Så må jeg sterkt understreke at dette på ingen måte har noe med sikkerheten å gjøre. Det har hele tiden vært et poeng at losvesenet i Norge er bra, men samtidig er det også målinger som viser at det er noen kostnadselementer i norsk losvesen som avviker fra det man har i andre nordiske land. Og da vil sikkert noen hevde at det er ulike forhold i de andre land i Norden kontra Norge, og det tror jeg også er riktig, men det må ikke være til hinder for at man er villig til å snu på hver eneste stein, ikke for å redusere sikkerheten, men for å ivareta det som et stort flertall i Stortinget har vært opptatt av, at vi skal forsøke å legge forholdene til rette for at vi kan få mer transport over på sjø, av miljømessige grunner.

I denne forbindelse tror jeg det er viktig å være klar over at skal man gjøre noe på lossiden, må man se på flere ting samtidig. I Høyre har vi ikke noen problemer med mange av de forslagene til tiltak som sentrumsregjeringen foreslår, og kan slutte oss fullt og helt til mange av dem. Men på en del områder synes vi at bildet kanskje burde vært utfyllt noe.

Til noens overraskelse har vi faktisk et punkt i våre forslag til tiltak som sier at vi bør se på farledene og på merker og lys knyttet til dem, nettopp fordi at hvis vi skal gjøre noe med lostjenesten, må vi selvsagt se om det er

mulig å øke sikkerheten ved installasjonene langs kysten vår, langs riksvei nr. 1 i dette landet. Det overrasker oss at ingen vil være med på dette, jeg bare registrerer det. Det er mulig at det rett og slett er en glipp, at man ikke har sett det, men det er et svært viktig poeng for Høyre i denne sammenheng. Skal man se på dette, må man altså se på flere ting samtidig, slik at man ikke svekker sikkerheten og samtidig forhåpentligvis oppnår en kostnadsreduksjon når det gjelder sjøtransport, og slik at vi kan nå det overordnede mål som vi har satt oss, nemlig at sjøtransporten skal overta mer av den transport som kan knyttes til sjøen. Etter å ha lest gjennom innstillingen tror jeg at det er rimelig stor grad av enighet når det gjelder dette. Jeg kan i grunnen ikke se at det i virkeligheten er så store forskjeller.

Som sagt, det er noen punkter som jeg gjerne skulle ha sett at man hadde vært med på, men jeg tar det for gitt at statsråden ser på alle forslagene til tiltak. Hvis det også er noe fornuft i andres forslag, tar man dem selvsagt med.

Så håper jeg at vi ikke neste gang vi skal evaluere dette står nøyaktig på samme sted, med nye kostnadsøkninger/eksplosjoner knyttet til sjøtransport, med det resultat at norsk sjøtransport rett og slett konkurreres ut, og at vi får transporten over dit som mange i dette hus, inklusiv undertegnede, ønsker at vi ikke skal få den, nemlig over på vei.

Inge Myrvoll (SV): Jeg kan begynne med å slutte meg til det siste utsagnet fra representanten Oddvard Nilsen om at vi må legge vekt på å ha en politikk som gjør at vi ikke fører transporten over til veg, verken fra sjø eller fra jernbane.

Alle har vektlagt dette med sikkerhet og miljø. Som saksordfører Jorunn Ringstad sa, er SV en del av flertallet, bortsett fra på ett punkt. Jeg ønsker ikke å gjenta de begrunnelsene og den argumentasjonen som flere representanter fra flertallet i komiteen har ført til torgs. Jeg skal i utgangspunktet heller begrunne den dissens vi har i forhold til flertallet.

Da vi innførte ordninga med farleibevis, var det et mindretall, bestående av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og SV, som den gang sa at en av kvalifikasjonene for å få farleibevis, skulle være at man behersket et skandinaviske språk. Vi var uenig i at engelsk skulle være et kriterium for å få farleibevis, ikke fordi engelsk ikke er et utmerket og også verdensomfattende språk, men når man farer langs leia i Norge, skal man også kunne kommunisere med andre fartøyer der de man kommuniserer med, ikke nødvendigvis behersker engelsk. Da hjelper det svært lite om man sjøl, med farleibevis, behersker engelsk godt. Det var vår begrunnelse, og det gikk på sikkerhet. Jeg er litt forundret over at Kristelig Folkeparti og Senterpartiet nå tydeligvis har endret mening når det gjelder dette, for jeg tror at dette har med sikkerhet å gjøre. Derfor har vi en dissens i forhold til flertallet.

Avslutningsvis: Jeg har med litt undring sett på noen av forslagene til tiltak fra Fremskrittspartiet og Høyre, som da har ei mindretallsinnstilling. Det er ikke så store for-

skjeller i innstillingen, men noe undrer meg litt. Det som kanskje undrer meg mest, er dette med å utvide ordninga med farleibevis. Da lurar jeg på: Hvordan skal den utvides? Jeg går ut fra at man ikke har tenkt å senke kravene til kvalifikasjoner for dem som skal få farleibevis, for det har med sikkerhet langs kysten å gjøre, og jeg går ut fra at vi er enige om at sikkerheten skal ivaretas. Vi gjennomfører ikke ordninga og gir ikke folk farleibevis uten at de er kvalifisert for å føre et fartøy langs kysten. Så mitt spørsmål er: Hva for slags utvidelser tar man her sikte på?

May Britt Vihovde (V): Kysten vår blir rekna som ein av verdas vanskelegaste, både når det gjeld navigasjon og værtilhøve. Utviklinga innan sjøtransport viser volumauke i sjølve godsmengda, samstundes som flåtestrukturen endrar seg. Konsekvensen blir at gods blir frakta på stadig større fartøy.

Transportarbeid kva gjeld oljetransport med skip frå kontinentalsokkelen til fastlandet, har auka med 163,4 pst. i perioden 1990-1997. Fleire skip fraktar farleg eller forureinande gods, og desse skipa har òg i gjennomsnitt blitt større. Dette gir behov for større manøvreringsrom, og trusselen mot miljøet og forureiningstrusselen i norske farvatn har auka vesentleg. Regjeringa peikar i meldinga på at denne trafikkauken ikkje har ført til auke i talet på ulykker langs vår sårbare kyst.

Venstre legg stor vekt på trafikktryggleik for mannskap, gods og miljø. Losordninga er eitt av fleire verkemiddel for å sikra trafikktryggleiken. Men samstundes må ein òg fokusera på andre tiltak som merking av leia, utarbeiding av elektroniske kart og å betra kompetansen hos mannskapa innan sjøtransport. Dette har ein samla komite, men med ulik ordbruk, lagt vekt på i innstillinga.

Losgebyra har innverknad på sjøtransporten sin konkurransesituasjon. Det er difor viktig at lostenesta blir driven effektivt. Venstre er glad for at Regjeringa i statsbudsjettet for 2000 har prioritert at lostenesta skal ha høg kvalitet, og at tryggleiksomsyna for skipstrafikken skal vektleggjast. Auka behov for losing har òg gitt auka press på loskorpset. Venstre er difor glad for at ein har funne rom for å ta opp fleire losaspirantar.

Det er positivt at det blir oppretta eit breitt samansett rådgjevande utval for Kystdirektoratet. Dette vil venteleg betra kommunikasjonen mellom direktoratet og brukarane.

Fiskeridepartementet har nå til handsaming Kystverket utvalet si utgreiing, NOU 1999: 5. Regjeringa vil leggja forholda til rette for ein noko meir inngåande gjennomgang av organiseringa av lostenesta.

Utvikling av navigasjonssystem som brukar satellittar og digitale sjøkart, etablering av trafikksentralar for overvaking av sjøtrafikken og lostenesta sin eigen bruk av ny teknologi kan truleg gi rasjonaliseringsgevinst.

For Venstre er tryggleiken det viktigaste, og for å få god tryggleik trur vi på ei samordning og auka samarbeid mellom ulike offentlege etatar som arbeider med sjøtransport når det gjeld både utbygging av infrastruktur og beredskap for å sikra tryggleiken langs kysten. Ikkje mindre enn fem statsrådar og departement har delansvar for dette viktige området.

Dette vil òg gi betre utnytting av dei samla ressursane som vi i dag brukar, både dei økonomiske ressursane og den menneskelege kompetansen.

Hans J. Røsjorde hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Statsråd Peter Angelsen: Jeg er glad for at komiteens flertall slutter seg til de hovedelementer som evalueringen har vist at det er grunnlag for å følge opp. Lostjenesten skal bidra til å øke sikkerheten i sjøtrafikken langs kysten. Hensikten med lospliktlreglene er å sørge for at det til enhver tid finnes kompetente navigatører på de fartøyer som trafikkerer farvannet langs vår lange kyst.

Den 23. desember 1994 fastsatte Fiskeridepartementet nye regler om losplikt og losgebyrer i samsvar med lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. Ved det nye regelverket ble losplikten utvidet til å gjelde norske fartøyer, og det geografiske virkeområdet for losplikten ble utvidet. Vi fikk også et system med farledsbevis, som tar sikte på å gi særlig kvalifiserte navigatører adgang til å seile i lospliktige farvann uten los om bord. Endringene i lospliktsystemet medførte også et nytt gebyrsystem.

Under behandlingen av St.prp. nr. 3 for 1995-96, Forslag om auka løyving på kap. 1066 Lostenesta mv., bad Stortinget Regjeringa om å legge fram en vurdering av virkningene av de nye reglene i løpet av våren 1996. I mai 1996 la Regjeringa fram en ny stortingsmelding om lostjenesten, St.meld. nr. 43 for 1995-96 Lostjenesten og losgebyrene – en bred beskrivelse. Det ble her slått fast at man etter at det nye regelverket hadde virket mindre enn et år, ikke hadde tilstrekkelig erfaring til å gi en holdbar vurdering på et så tidlig tidspunkt.

I løpet av sommeren 1998 ble det klart at det ville komme kostnadsoverskridelser i lostjenesten. For å kunne få inkludert de forhold som førte til disse overskridelsene, mente Regjeringa at det ville være forsvarlig å utsette evalueringen til våren 1999.

Den evalueringen som til nå er foretatt, viser at lostjenesten holder et høyt faglig nivå, og at den ivaretar sine oppgaver på en måte som er til stor nytte for samfunnet. Det kan konstateres at utviklingen i lostjenesten over tid viser en effektivisering av virksomheten, og at de nye bestemmelsene om losplikten og losgebyrene stort sett har fungert etter forutsetningene.

Arbeidet med evalueringen har imidlertid også vist at det er rom for å vurdere endringer i de systemene vi nå har. Noen av disse endringene bør kunne foretas relativt raskt, mens andre spørsmål vil kreve grundigere utredninger. Spørsmål knyttet til grensen mellom utenriks og innenriks fart, bruk av dispensasjoner og de påviste problemene som gjelder navigatører under opplæring, er Fiskeridepartementet allerede i gang med å se på. Dette er for øvrig i tråd med flertallets kommentarer i innstillingen.

Regjeringa ønsker også å få utredet hvilken betydning etableringen av trafikksentraler, nye navigasjonssystemer og bruken av elektroniske sjøkart skal ha for bruken av lostjenesten generelt. I denne forbindelse vil

man vurdere muligheten for såkalt fjernlosing fra trafikk-sentralene.

Når det gjelder farledsbevisordningen, er det viktig med en nøye gjennomgang av de krav som stilles for å få farledsbevis. I tillegg tar Fiskeridepartementet sikte på å gjennomgå de administrative ordninger knyttet til farledsbevis.

Det knytter seg særlige problemer til losgebyrene og budsjettbalansen i lostjenesten. Kostnadsøkninger har medført at losgebyrene har steget mer enn ønskelig etter at vi fikk det nye systemet. Dette skyldes flere forhold. Systemet var nytt, og man hadde derfor ikke noe erfaringsgrunnlag å bygge på. Det nye systemet falt også sammen med iverksettelsen av målekonvensjonen av 1969, som endret grunnlaget for gebyrberegningen. Dette har sammenheng med at gebyrene beregnes bl.a. ut fra skipets tonnasje. I tillegg har det vært en vekst i skipstrafikken uten at lostjenestens inntekter har steget tilsvarende. Disse forhold er nærmere beskrevet i evalueringen.

Særlig i 1998 har det i lostjenesten vært en betydelig økning i driftskostnadene, og dette henger sammen med økningen i faste lønninger til losere og losbåtførere. Vi står derfor foran utfordringer for å oppnå budsjettbalanse uten at losgebyrene skal virke hemmende for sjøtrafikken.

Regjeringen tar sikte på å få utredet eventuelle organisatoriske endringer i lostjenesten. Det vil være naturlig å se dette i sammenheng med oppfølgingen av NOU 1999:5 Det nye Kystverket, som legger grunnlaget for en gjennomgang av hele etatens arbeidsområde. Vi arbeider med disse spørsmål nå.

Det ble ikke tid til å svare på noen av de spørsmålene som er tatt opp i innleggene, men jeg kan forsikre at Regjeringen og departementet vil gå nøye gjennom alle de forslag og de ytringer som er kommet i debatten her, og vil ta det med i de ny utredningene som skal foretas.

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

Vidar Kleppe (Frp): Vi i Fremskrittspartiet er glad for at det som går på sikkerhet til sjøs, er det enighet om i komiteen. Men det er utrolig viktig at statsråden legger seg på minne de innspillene han har fått under debatten og i innstillingen om stortingsmeldingen.

For min egen del vil jeg si meg enig i det som bl.a. representanten fra SV, Myrvoll, var inne på, nemlig dette med språket og riksvei nr. 1, som sjøen er, at det bør vurderes. Jeg syns faktisk talt at det med kommunikasjon er særdeles viktig.

Og når vi har sett de utfordringene vi har hatt – ikke bare til sjøs, men også til lands og i luften – når det gjelder kommunikasjonsproblemer som går på språk, må vi gjøre hva vi kan for å sikre dette; vi må få evaluert og gjennomgått systemet for stadig å bedre sikkerheten. Vi i Fremskrittspartiet har alltid lagt vekt på å sette sikkerheten i høysetet.

Ellers er det et tankekors at ikke alle skip som ferdes langs kysten vår, er i en like bra tilstand som norsk standard tilsier – og heller ikke alle om bord er like kyndige. Så her må statsråden være på vakt.

Når det nå er slik at fem forskjellige departementer og fem forskjellige statsråder har ansvaret for sikkerheten langs kysten, for de skipene som ferdes på havet, tror jeg det er på tide at de setter seg sammen og koordinerer sitt arbeid, slik at vi slipper å få situasjoner der en ikke tar det fulle og hele ansvaret, men der den ene skylder på den andre, som vi har fått eksempler på.

Sikkerheten til sjøs må settes i høysetet. Derfor syns vi i Fremskrittspartiet at den meldingen som vi har til behandling i dag, lover godt for framtida, og ber om at statsråden jobber videre med de innspillene som er kommet tverrpolitisk, fra alle partier.

Statsråd Peter Angelsen: Jeg vil bare knytte en liten kommentar til spørsmålet om det såkalt oppsplittede ansvaret. La meg si det slik at det formelle, forvaltningsmessige ansvaret tilligger Regjeringen som sådan. At dette på fagområder kan være fordelt på flere departementer, er ikke unaturlig. At det har forekommet uenighet mellom de ulike departementene og etatene om hvem som har ansvar for hva, er ukjent for meg. Jeg har heller ikke sett at det har vært samarbeidsproblemer her.

Jeg vil si det slik at vi har under kontinuerlig vurdering alt som har med sikkerheten å gjøre; vi har under overvåking hvordan de systemene man har iverksatt, fungerer. Når det så gjelder språkspørsmålet, har etatene satt i gang et system der man oppretter såkalte knutepunkter der hvor det trafikkmessig og farvannsmessig kan være så vanskelig at det er viktig å sikre god kommunikasjon mellom skip, og for så vidt trafikksentraler. Et slikt knutepunkt er opprettet i de vanskeligste områdene i innseilingen til Oslo. Og det vil selvfølgelig, med bakgrunn i erfaringene man her gjør, bli vurdert hvorvidt man skal videreføre dette systemet til andre vanskelige områder langs kysten.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

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

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 47 (1998-1999) – Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet – vert å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 2

Referat

1. (122) Barnehage til beste for barn og foreldre (St.meld. nr. 27 (1999-2000))
Enst.: Sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.
2. (123) Fri rettshjelp (St.meld. nr. 25 (1999-2000))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
3. (124) Tilgang til mobilnett og om innføring av tredje generasjons system for mobilkommunikasjon (St.meld. nr. 24 (1999-2000))
Enst.: Sendes samferdselskomiteen.
4. (125) Verdiar for den norske helsetenesta (St.meld. nr. 26 (1999-2000))
Enst.: Sendes sosialkomiteen.

Møtet hevet kl. 13.05.
