

Møte tirsdag den 15. november 2011 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 15):

1. Innstilling fra næringskomiteen om SAS AB – konvertible obligasjonslån (Innst. 48 S (2011–2012), jf. Prop. 145 S (2010–2011))
2. Innstilling fra næringskomiteen om lov om næringsberedskap (næringsberedskapsloven) (Innst. 47 L (2011–2012), jf. Prop. 111 L (2010–2011))
3. Innstilling fra næringskomiteen om endringer i sjøloven (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.) (Innst. 51 L (2011–2012), jf. Prop. 143 L (2010–2011))
4. Interpellasjon fra representanten Susanne Bratli til samferdselsministeren:

«Ungdom mellom 18 og 24 år er den mest ulykkesutsatte gruppen i trafikken. Unge menn er sjåfører i hver femte dødsulykke i trafikken. NRKs Brennpunkt satte for ikke lenge siden fokus på unge menn bak rattet, og på forslag til tiltak for å redusere ulykkene blant denne gruppen. Mange av tiltakene oppfattes som kontroversielle, men forskerne mener de vil virke. Dette dreier seg bl.a. om gradvis utvidelse av føreretten, alkoholås og fartssperre.

Hvilke tiltak mener statsråden vi skal ta i bruk for å redusere ungdomsulykkene generelt og for å redusere ulykkene forårsaket av unge menn spesielt?»
5. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 22. juni 1962 nr. 8 om Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Lovvedtak 1 (2011–2012), jf. Innst. 35 L (2011–2012) og Dokument 8:161 L (2010–2011))
6. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om folketrygd, lov om Statens pensjonskasse og i enkelte andre pensjonslover (presiseringar mv. i samband med pensjonsreforma) (Lovvedtak 2 (2011–2012), jf. Innst. 34 L (2011–2012) og Prop. 114 L (2010–2011))
7. Stortingets vedtak til lov om endringer i betalingsystemloven og finansieringsvirksomhetsloven mv. (gjennomføring av EØS-regler som svarer til direktiv 2009/44/EF og direktiv 2009/110/EF) (Lovvedtak 3 (2011–2012), jf. Innst. 28 L (2011–2012) og Prop. 139 L (2010–2011))
8. Stortingets vedtak til lov om verdipapirfond (verdipapirfondloven) (Lovvedtak 4 (2011–2012), jf. Innst. 27 L (2011–2012) og Prop. 149 L (2010–2011))
9. Stortingets vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (utvidet adgang til pålegg om trafikksikkerhetsiltak mv.) (Lovvedtak 5 (2011–2012), jf. Innst. 30 L (2011–2012) og Prop. 144 L (2010–2011))
10. Referat

Presidenten: Representantene Ingebjørg *Godskesen*, Henning *Skumsvoll*, Sylvi *Graham*, Are *Helseth*, Marianne *Marthinsen*, Øyvind *Vaksdal*, Gerd Janne *Kristoffersen*, Eva Kristin *Hansen* og Vigdis *Giltun*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter har tatt sete:
For Hordaland fylke: Aslaug *Hellesøy* og Einar *Horvei*

For Møre og Romsdal fylke: Jon Georg *Dale*

For Rogaland fylke: Kjell Arvid *Svendsen*

For Vestfold fylke: Heidi *Ørnlo*

For Østfold fylke: Stein Erik *Lauvås* og Kari *Agerup*

Fra Høyres stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Bjørn *Lødemel* fra og med 15. november og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten Jacob *Nødseth* innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Jacob *Nødseth* er til stede og vil ta sete. Fra statsministerens kontor foreligger følgende brev til Stortinget, datert 11. november 2011:

«I statsråd for H.M. Kongen holdt på Oslo slott 11. november 2011 kl. 1100 er bestemt:

Statsråd Knut *Storberget* gis fra 11. november 2011 klokken 14.30 etter søknad avskjed i nåde.

Statsråd Grete *Faremo* overtar fra 11. november 2011 klokken 14.30 styret av Justis- og politidepartementet.

Statssekretær Espen *Barth Eide* utnevnes til statsråd og overtar fra 11. november 2011 klokken 14.30 styret av Forsvarsdepartementet.

Følgende statssekretærer gis avskjed i nåde fra 11. november 2011 klokken 14.30:

Statssekretær Espen *Barth Eide* for utenriksminister Jonas *Gahr Støre*

Statssekretær Roger *Ingebrigtsen* for statsråd Grete *Faremo*

Statssekretær Terje *Moland Pedersen* for statsråd Knut *Storberget*

Statssekretær Astri *Aas-Hansen* for statsråd Knut *Storberget*

Statssekretær Pål K. *Lønseth* for statsråd Knut *Storberget*

Følgende statssekretærer utnevnes fra 11. november 2011 klokken 14.30:

Statssekretær Terje *Moland Pedersen* for statsråd Grete *Faremo*

Statssekretær Astri *Aas-Hansen* for Grete *Faremo*

Statssekretær Pål K. *Lønseth* for statsråd Grete *Faremo*

Statssekretær Roger *Ingebrigtsen* for statsråd Espen *Barth-Eide*

Justis- og politidepartementets navn endres fra 1. januar 2012 til Justis- og beredskapsdepartementet, forkortet som før til JD. Departementet delegeres myndighet til å foreta de endringer i forskrifter, avtaler, instruksjer og bestemmelser som er nødvendige som følge av navneendringen.»

Presidenten foreslår at det refererte brevet vedlegges protokollen.

– Det anses vedtatt.

Det tidligere medlem av regjeringen, Knut Storberget, har tatt sete som representant og ønskes velkommen tilbake.

Statsråd Trond Giske overbrakte 7 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Hans Olav Syversen vil framsette et representantforlag.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:04:54]: På vegne av representantene Line Henriette Hjemdal, Dagrun Eriksen, Geir Jørgen Bekkevold og meg selv har jeg gleden av å fremme et representantforlag om nasjonalt mål for reduksjon av matavfall og gjennomgang av merkeordningen for næringsmidler.

Presidenten: Representanten Ib Thomsen vil framsette et representantforlag.

Ib Thomsen (FrP) [10:05:26]: På vegne av representantene Solveig Horne, Øyvind Korsberg, Christian Tybring-Gjedde og meg selv vil jeg fremme et representantforlag om fredning av Nasjonalgalleriets Munchsal.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:05:57]

Innstilling fra næringskomiteen om SAS AB – konvertible obligasjonslån (Innst. 48 S (2011–2012), jf. Prop. 145 S (2010–2011))

Terje Aasland (A) [10:06:24] (komiteens leder og ordfører for saken): Jeg er glad for at jeg på vegne av en samlet komité kan legge fram en enstemmig innstilling i denne saken om å kunne akseptere at statens eierandeler i SAS AB kan reduseres fra 14,3 pst. til 10 pst. ved framtidige konverteringer av obligasjonslån til aksjekapital. Bakgrunnen for at Stortinget i en lang rekke saker de siste årene har hatt SAS AB oppe til behandling i en eller annen form, skyldes i utgangspunktet forhold. Det ene er at internasjonal luftfart er spesielt krevende for tiden av mange ulike årsaker. I tillegg er det ingen tvil om at SAS AB har vært, og er, i en anstrengt situasjon når det gjelder organisasjon og forholdet mellom inntekter og utgifter.

Det har lenge vært sånn at utgifter og inntekter står i et krevende forhold til hverandre, og selskapet har gjennom flere år nå levert negative resultater, noe som også er med på å påvirke selskapets posisjon. Som følge av det har Stortinget i en rekke sammenhenger stilt med kapital og vilje til håndtering av aksjekapitalen, som grunnlag for å styrke SAS' posisjon.

Så til hovedgrepet som gjøres internt i SAS: En har satt i gang en omfattende omstrukturering og effektiviseringsprosess gjennom Core SAS-strategien. Vi har håp om og tro på at denne kan lykkes. Det vil likevel kanskje ikke være det langsiktige grepet som vil være riktig for SAS – derfor har Stortinget allerede gitt regjeringen fullmakt til å avhende SAS-aksjene dersom en finner en industriell betinget løsning for SAS. Jeg tror at i et langsiktig perspektiv er det særdeles nødvendig å fokusere på de mulighetene som ligger i det, og at en kan få en varig, god løsning for selskapets verdier og selskapets ansatte gjennom å finne, som sagt, en industriell langsiktig løsning for selskapet, så en unngår stadige justeringer når det gjelder kapital og aksjeportefølje.

Som sagt, jeg er svært glad for at vi nå kan legge fram en samlet innstilling, som forhåpentligvis gjør kostnadene i SAS noe mindre ved de låneopptakene man nå kan gjøre i tiden framover, at obligasjonslån kan tas opp, og at en kan konvertere det til aksjekapital i framtiden.

Presidenten: For den videre debattens skyld ønsker presidenten å få vedtatt det debattopplegg som komiteen har foreslått.

Det innebærer at debatten begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Det foreslås videre at det gis anledning til replikkordskifte begrenset til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Jon Georg Dale (FrP) [10:10:11]: Når komiteen no i all hovudsak er enig i denne innstillinga, skal vi ikkje gjere debatten større enn han naturleg er. Likevel er det slik at opposisjonen finn grunn til å peike på at når Stortinget i juni i år gav regjeringa fullmakt til å gjere endringar i SAS, er det bekymringsfullt at Stortinget ikkje allereie på det tidspunktet også fekk denne saka til behandling. Vi fryktar at det betyr at departementet ikkje har tilstrekkeleg oversikt over situasjonen i dei selskapa der staten i dag er eigar. Eg håpar det er feil, men det er grunn til bekymring for det.

Likevel – sjølv om Framstegspartiet stiller seg bak dette forslaget som vert fremma i dag, vil vi gi til kjene vår prinsipielle skepsis til å vere aksjonær i eit dominerande selskap som opererer i ein så liten marknad som luftfartsmarknaden i Noreg er.

Dette er spesielt viktig når ein ser at regjeringa i denne

proposisjonen skriv at tilgangen til lånekapital er krevjande i marknaden som følgje av uro i statsfinansane i mange land. Det viser at Stortinget og staten gjennom sin eigarskap gir SAS ein heilt unik posisjon. Medan andre aktørar i same marknaden må finne kapital i det som vi kjenner som ein uroleg marknad, kan SAS igjen vende seg til staten, som stiller opp med ytterlegare ordningar for selskapet.

Staten har både forvaltnings-, regulerings- og tilsynsmyndede innanfor luftfarten og er i tillegg ein betydeleg aksjonær hos den største aktøren i den norske marknaden. Staten sit altså ikkje berre på begge sider av bordet, men han sit heilt rundt. Det kan openbert bidra til å svekkje konkurransen i den norske luftfarten.

Derfor er eg glad for at Stortinget har gitt tydeleg signal om at ein ønskjer eit nedsal i SAS. Eg håpar at eit slikt nedsal har skjedd i god tid før ei eventuell konvertering av lånet til aksjekapital er venta å skje i 2016.

Svein Flåtten (H) [10:12:59]: Saksordføreren og komitélederen har på en utmerket måte gitt uttrykk for den enighet som råder i komiteen om denne saken. Det skulle også bare mangle! Stortinget er nå egentlig enig om hvordan man vil håndtere SAS og eierskapet der fremover. Det er gitt fullmakter til salg i forbindelse med industrielle løsninger, og disse fullmaktene til konvertible obligasjoner er selvfølgelig noe som er viktig for selskapet for å få omkostningene, altså renteutgiftene, ned.

Det er ikke nødvendig å ta ordet for å konfirmere dette, men jeg hadde lyst til å knytte et par kommentarer i forlengelsen av det komitélederen tok opp, nemlig som han formulerte det: «utgifter og inntekter står i et krevende forhold til hverandre.» Det gjelder egentlig ikke bare SAS, det gjelder alle selskaper, men ikke minst i dette selskapet. Derfor er det viktig ikke bare å ha håp og tro, som komitélederen formulerte det, men også å være veldig «på» når det gjelder eierskapet innenfor de rammene som eierskap skal utvikles etter.

Nettopp derfor er det ikke påfallende, men litt uheldig at denne saken om å utstede konvertible obligasjoner kommer så raskt etter den andre saken vi hadde om SAS i våres under eierskapsmeldingen. Dette kunne vært tatt samtidig. Det gir et inntrykk av at man ikke helt har oversikt over det man holder på med. Om det er i selskapet eller på eiersiden, kan jeg ikke uttale meg noe om, for det vet jeg ikke. Derfor hilser jeg egentlig med glede – etter tidligere å ha vært mot det – at man styrker eierskapsavdelingen i Nærings- og handelsdepartementet. Nå blir det gjort. Jeg ser ikke noen grunn til å stritte imot det. Jeg håper bare det blir gjort på en måte som gjør at man kan være litt mer frempå med denne typen saker, slik at Stortinget slipper hele tiden å komme i etterkant.

Vi har hatt plutselige emisjoner. Vi har nå denne saken som ikke er noen stor sak, men som føyer seg litt inn i rekken av dette. Så jeg ønsker næringsministeren lykke til med etableringen av sitt team for å behandle dette.

Statsråd Trond Giske [10:15:46]: La meg først få takke komiteen og saksordføreren for et raskt og grundig

arbeid. Komiteen står samlet bak konklusjonene i denne saken. Det er positivt.

SAS AB står overfor flere utfordringer, utfordringer som ikke har blitt mindre som følge av den internasjonale økonomien, og særlig situasjonen i eurolandene. Konkurransen i flymarkedet er fortsatt økende med mye ny bestilt kapasitet. Høye drivstoffkostnader, negative økonomiske utsikter og kapasitetstilvekst i flymarkedet er omgivelsene selskapet skal operere under i den nærmeste tiden.

Selskapet har lån som med jevne mellomrom må rulle- res for å sikre selskapets likviditet og kapital til nødvendige investeringer. Fram til utgangen av 2013 forfaller mer enn 5 mrd. svenske kroner av selskapets lån. Det er ikke fordi man får nye underskudd som skal finansieres, men rett og slett fordi tidligere finansiering går ut, slik at man stadig vekk må rullere disse lånene. For selskapet er det en fordel om det har fleksibilitet til å utnytte forskjellige låneinstrumenter når disse lånene skal fornyes. Muligheten for å benytte konvertible obligasjonslån er et element som er med i planleggingen av refinansiering av lån de nærmeste årene.

Eierne av et konvertibelt obligasjonslån har, i motsetning til eierne av et ordinært obligasjonslån, en rettighet, men ikke en plikt til å konvertere lånet til egenkapital dersom visse vilkår oppfylles. Dersom retten til å konvertere benyttes, vil det kunne medføre utvanning av eksisterende aksjonærer. Opptak av konvertible lån krever således vedtak i generalforsamlingen. Nærings- og handelsdepartementet vil, dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte fullmakten, vurdere eventuelle konkrete forslag om opptak av obligasjonslån på et forretningsmessig grunnlag. For eksisterende aksjonærer innebærer konverteringsmuligheten at de eventuelt må dele den del av verdistigningen av selskapet som går utover den fastsatte premien, med eierne av det konvertible obligasjonslånet. Fordelen er sikrere og billigere finansiering, herunder gunstigere løpetider. Disse elementene må veies mot hverandre. Men jeg legger merke til at hvis noen her i salen er helt sikker på at dette blir konvertert, betyr det jo det en veldig positiv innstilling til selskapets verdiutvikling i årene som kommer. Det betyr at SAS har noen varme tilhengere her i salen.

Regjeringen mener fortsatt at de forretningsmessige utfordringene SAS står overfor, trolig best kan møtes med en industriell partner på eiersiden. I tiden fram mot at en eventuell industriell løsning foreligger, er det sentralt for Nærings- og handelsdepartementets eierskapsoppfølging av selskapet å sikre at styret og administrasjonen fortsetter arbeidet med å tilpasse tilbudet og kostnadene slik at konkurransekraften økes. Et ledd i dette er nettopp å bidra til at selskapet har en hensiktsmessig finansiering. Etterspørselen etter konvertible obligasjonslån kan svinge relativt mye. For å kunne utnytte fleksibiliteten i dette instrumentet full ut er det en fordel om styret i selskapet, i en situasjon hvor det vurderes som aktuelt å ta opp konvertible lån, relativt raskt vil kunne avklare med de største eierne om de ville kunne ha støtte for en slik transaksjon. Mulighetene for å utnytte markedet for konvertible obligasjonslån vil øke dersom Stortin-

get gir sitt samtykke, slik som foreslått i proposisjonen.

Så til dette med at det stadig kommer nye saker. Vel, her er det ikke kapasiteten eller framoverlente holdninger i eierskapsavdelingen som er utfordringen – tvert imot, den er meget profesjonell, og de håndterer sakene på en god måte. Men det er slik at vi må forholde oss til hva styret og ledelsen i selskapet legger fram for oss. Som eier gjør jo vi våre vurderinger, ofte også med eksterne rådgivere. Så skal sakene av og til behandles i regjering før de kan legges fram i Stortinget. Vi legger fram sakene for Stortinget så raskt som vi mener det er forsvarlig, ut fra at vi også skal stå inne for de konklusjonene som vi anbefaler overfor Stortinget. Så det er ikke kapasitetsproblemer i eierskapsavdelingen som er utfordringen her, det er rett og slett den tiden som skal til for å ha en forsvarlig saksbehandling.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Svein Flåtten (H) [10:20:19]: Jeg er klar over at eierskapsavdelingen og statsråden forholder seg til det som kommer fra styret og selskapet – selvsagt – men jeg går også ut fra at man som eier gjør seg sine egne løpende vurderinger av selskapet. Det ville i så fall være unaturlig ellers. I den forbindelse spekuleres det jo – jeg får si spekuleres. Men med hensyn til tredjekvartalstallene fra SAS er det ingen tvil om at det er problemer med refinansieringen av lånene. Man selger eiendom, man selger fly osv. Det er mange måter å se dette på, men blir markedet vanskelig, er det ikke sikkert det blir så enkelt.

Føler statsråden seg overbevist om at man kan håndtere dette innenfor kort sikt? Har man de nødvendige instrumenter i selskapet, slik at vi ikke får nye overraskelser og nye saker – både til departementet og til oss?

Statsråd Trond Giske [10:21:32]: Nei. Vi vet, ifølge selskapet, at spareprogrammet Core SAS så å si er gjennomført etter planen. Det står igjen litt, men de er så å si i mål med det.

Så har den nye administrerende direktøren nå lagt fram en ny strategi som er litt annerledes enn den forrige, og som for selskapet innebærer ganske tøffe innstramminger på kostnadssiden hvert eneste år. Så dette slutter jo ikke – tvert imot ser vi jo at de økonomiske problemene i vår del av verden fortsetter. Vi ser også at lavkostselskapene gir tøffere konkurranse for SAS. Så SAS må kontinuerlig forbedre sine driftsmarginer, samtidig som de må refinansiere gammel kapital. Som ansvarlig eier tror jeg det er helt umulig å garantere at vi ikke kan komme tilbake med nye spørsmål rundt selskapet. Men vi ligger tungt på selskapet og forutsetter at de planene om innsparing som det legges opp til, blir gjennomført.

Presidenten: Representanten Flåtten ønsker ordet til ytterligere en replikk, og det er det anledning til.

Svein Flåtten (H) [10:22:40]: Hvis det er mulig, vil jeg gjerne fortsette diskusjonen rundt det som jeg egentlig tok replikk for.

Jeg er enig i det statsråden sier om Core-programmet. Man må prøve å redusere driftsutgiftene på lengre sikt.

Det som kan være mer aktuelt, er dette med å greie nedbetalingene, greie å få refinansiert seg i markedet. Jeg skjønner godt at ikke eierskapsavdelingen og statsråden er direkte inne i dette, men jeg går ut fra at man betrakter det litt fra utsiden, for det vil fortere kunne bety et problem for selskapet. Så hvis statsråden også kunne komme med noen betraktninger om det, på linje med innsparingsprogrammet, ville jeg være interessert i å høre om det.

Statsråd Trond Giske [10:23:27]: Vi er fornøyd med at SAS gjennomførte Core SAS på en god måte, og det gir oss tillit til at selskapet er i stand til å gjennomføre innsparingsprogrammer og de ambisjoner som man setter seg. Vi er heller ikke bekymret for SAS' likviditetssituasjon per i dag. Så vi har ingen bekymring rundt SAS' evne til å betale de låneforpliktelsene de har. Tvert imot føler vi oss ganske trygge på at dette er i orden.

Men det vi ser, er et bilde hvor hele flybransjen, egentlig, sliter, hvor en får ny kapasitet til store bestillinger. Vi så senest nå verdens største flykontrakt inngått med Boeing og Emiratene. Så stadig nye fly blir bestilt, og konkurransen blir tøffere. Det er også derfor vi har bedt Stortinget om den fullmakten som vi har fått, til, sammen med våre andre eiere, å kunne finne industrielle, strukturelle løsninger for SAS som kanskje er mer konkurransedyktige på sikt.

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

(Votering, se side 452)

Sak n r. 2 [10:24:38]

Innstilling fra næringskomiteen om lov om næringsberedskap (næringsberedskapsloven) (Innst. 47 L (2011–2012), jf. Prop. 111 L (2010–2011))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Else-May Botten (A) [10:25:30] (ordfører for saken): Som saksordfører ønsker jeg å legge fram innstillingen fra næringskomiteen om lov om næringsberedskap.

Det nye lovforslaget bidrar til at forsyningsloven av 14. desember 1956 oppheves.

Forsyningsloven har vært en viktig pilar for beredskapsplanleggingen i lang tid. Mye har skjedd rundt nærings- og samfunnsutviklingen og har bidratt til at man trenger å se på lovforslagene i tråd med dagens utfordringer innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Det er et klart behov for å tilpasse verktøyene til dagens situasjon og si farvel til et lovverk som er ment å håndtere trusler etter den kalde krigen.

Det er viktig at myndighetene så langt som mulig kan skape trygghet hos befolkningen og forutsigbarhet for næringsdrivende, ved å signalisere hvilke typer tiltak man ser på som mest hensiktsmessige og sannsynlige i en krisesituasjon, ikke minst med hensyn til varer og tjenester for både det sivile samfunn og Forsvaret.

Mye har skjedd på området, f.eks. når det gjelder næringsstrukturer, logistikk-løsninger og infrastrukturer, siden denne loven ble vedtatt.

Også samfunnssikkerhet og beredskap og de administrative løsningene innen offentlig sektor har endret seg mye siden den gang. Spesielt kan nevnes situasjonen rundt IKT-tjenester. Et bortfall av IKT-tjenester i en krisesituasjon vil i dag kunne få store konsekvenser for enkeltvirksomheter, ikke minst ved kortsiktige kriser.

Den nye loven legger opp til hvordan et velfungerende næringsliv med sin kompetanse og med nye systemer kan møte de forventningene samfunnet har til dem i kriser. Næringslivets ordinære organisering og infrastruktur legges til grunn.

Spørsmål knyttet til kompensasjon har i varierende grad vært gjenstand for diskusjon. Næringsdepartementet har alltid inntatt det prinsipielle standpunktet at når næringslivet påtar seg samfunnssikkerhetsoppgaver utover det som kan forventes ut fra hensynet til egen drift, skal dette kompenseres på en rimelig måte. Dette prinsippet knesettes nå i loven og blir ivaretatt gjennom avtaler eller forskrifter som passer for den enkelte næring.

Under høringen var det flere aktører i næringslivet som uttalte seg positivt til denne tilnærmingen. Høyre og Fremskrittspartiet har en egen merknad på dette punktet i innstillingen som jeg antar at de selv vil redegjøre for, men jeg konstaterer at det ikke ser ut til å være uenighet når det gjelder prinsippet om kompensasjon til næringslivet.

Det er mer hensiktsmessig å ha fleksible beredskaps-systemer og samarbeidsrutiner enn detaljert og statisk planlegging. Men dersom vurderinger av situasjonen viser at det er nødvendig med mer detaljstyrte planer for bestemte uønskede situasjoner eller for enkeltsektorer, er dette både mulig og ønskelig.

Komiteen ser positivt på at den nye loven om næringsberedskap legger opp til at Nærings- og handelsdepartementet har et ansvar for å bidra til gode rammevilkår for næringslivet også ved forsyningskriser.

Loven kan komme til anvendelse i et bredt spekter av uforutsette situasjoner og kan bli et nyttig verktøy for andre departementer, som også kan benytte seg av de nye hjemlene som et supplement til egen sektorlovgivning.

På vegne av næringskomiteen legger jeg fram en enstemmig tilråding til ny lov om næringsberedskap.

Per Roar Bredvold (FrP) [10:29:01]: Prop. 111 L for 2010–2011 gjelder en viktig lov som tar for seg samarbeidet mellom det offentlige og det private, herunder næringslivet, i forbindelse med ulike typer kriser. Det er en lov som blir fornyet ved behov, og nå var det igjen på tide. Første gang loven ble gjort gjeldende, var visstnok i 1917. Den ble så revidert i 1956 og så i dag, 55 år senere.

Mye har forandret seg på disse årene, så som samfunnet, hvordan vi lever, og verdenskartet. Krisene er også nærmere oss i dag enn tidligere. Dermed blir Norge en del av alle kriser, selv om de i utgangspunktet ikke berører oss i nevneverdig grad. Krisene er også annerledes nå enn før. Nå er vi mer avhengig av god infrastruktur, strøm, annen type energi, data og kommunikasjon, og vi har forskjellige typer flyktningstrømmer samt mye mer. Dette gjør også at vår beredskap må være mer fleksibel og ta høyde for mange flere typer situasjoner enn tidligere. Derfor er det bra at denne loven åpner for en bedre og mer fleksibel beredskap enn før, og at det offentlige og det private gjennom samarbeidet står bedre rustet til å møte morgendagens situasjon.

Loven omfatter både varer og tjenester, og den innbefatter også forberedelser og gjennomføring av særskilte tiltak. Men den sier også at det er først når det offentlige ikke selv kan ordne opp med sine ressurser, eller når det offentliges utgifter blir uforholdsmessige høye i forhold til hva det private kan bidra med, at privates ressurser skal kunne brukes.

Komiteen er enstemmig i sine merknader, med unntak av merknaden fra Fremskrittspartiet og Høyre, som med denne merknaden vil understreke at næringsdrivende skal ytes full reell erstatning for økonomisk tap, meromkostninger og vesentlige ulemper ved å stille sin næringsstruktur, sine logistikk-løsninger og sin infrastruktur samt sine varer og tjenester til disposisjon. Dette gjør vi fordi det i § 17 står noe av det samme, men – og det er et stort men – at det skal kompenseres etter bestemmelser fastsatt av Kongen. Dermed vet man nå ikke om det blir full reell kompensasjon eller noe annet. Derfor mener Fremskrittspartiet at det er på sin plass å ha med denne merknaden.

Fremskrittspartiet ønsker at loven blir en styrke og en fornyelse for Norges situasjon i en krise, uavhengig av type krise, og at vi nå står sterkere og mer forberedt enn tidligere, ved at vi får et samarbeid og mer bruk av de ressurser vi samlet har til disposisjon.

Avslutningsvis håper Fremskrittspartiet at det ikke blir 55 år til neste gang loven kommer opp til ny behandling, men at vi hele tiden har en lov som er à jour med de utfordringer vi tror vil komme.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [10:32:23]: Departementet foreslår med dette å oppheve dagens forsyningslov fra 1956 og fremmer en ny lov om næringsberedskap som skal være bedre tilpasset dagens utfordringer. Det pekes spesielt på at den nye loven

- tydeligere skal basere seg på samarbeid med næringslivet
- skal legge næringslivets ordinære organisering og infrastruktur til grunn og kunne komme til anvendelse i et bredt spekter av uforutsette situasjoner
- skal omfatte både varer og tjenester, beredskapsforberedelser og gjennomføring av særskilte tiltak og i større grad åpne for en virkemiddelbruk basert på den enkelte konkrete situasjon

Det er her snakk om en lovendring som det har vært jobbet lenge med av flere regjeringer, på tvers av departementer. Som eksempel kan nevnes Samarbeidsregjeringen – Bondevik II – som satte ned Sårbarhetsutvalget, det såkalte Willoch-utvalget, der det bl.a. ble påpekt at det må legges stor vekt på partnerskap mellom næringsliv og myndigheter innenfor forsyningsplanleggingen.

Formålet med loven er at den så langt som mulig skal sikre samfunnets behov for varer og tjenester ved kriser. Utfordringer innen samfunnssikkerhet, beredskap og de administrative løsninger innen offentlig sektor har endret seg radikalt, og den nye loven vil derfor være bedre tilpasset dagens utfordringer. Her kan spesielt nevnes situasjonen rundt IKT-tjenester – som andre også har tatt opp – som ved bortfall i en krisesituasjon i dagens samfunn vil kunne få store konsekvenser for enkeltvirksomheter.

Høyre er glad for at den nye loven langt tydeligere vil basere seg på samarbeid med næringslivet. Høyre mener også det er positivt at den nye loven om næringsberedskap legger opp til at Nærings- og handelsdepartementet har et klart ansvar for å bidra til gode rammevilkår for næringslivet også ved forsyningskriser, og at kun når det er helt nødvendig, vil næringene bli pålagt særskilte tiltak.

Høyre forutsetter at næringsdrivende skal ytes full reell erstatning for økonomisk tap, meromkostninger og vesentlige ulemper ved å stille sin næringsstruktur, sine logistikk-løsninger og sin infrastruktur samt sine varer og tjenester til disposisjon.

Til slutt ønsker jeg å påpeke at det også er positivt at loven kan bli et nyttig verktøy for andre departementer, da disse også vil kunne benytte de nye hjemlene som et supplement til egen sektorlovgivning.

Statsråd Trond Giske [10:35:41]: Formålet med forslaget til ny lov om næringsberedskap er å sikre tilgangen til varer og tjenester. Utkastet legger opp til et nært samarbeid mellom myndighetene og næringslivet.

Den nye loven skal erstatte lov av 14. desember 1956 om forsynings- og beredskapstiltak – forsyningsloven – som er skreddersydd for 1950-tallets forsyningsmessige utfordringer. Nærings- og samfunnsutviklingen har ført til at det er nødvendig med nye løsninger for å være forberedt på mulige kriser. Utkastet til ny næringsberedskapslov legger til rette for en beredskap mer tilpasset vår tid.

Endringer i trusselbildet, framveksten av nye næringer, utviklingen av ny teknologi og endrede logistikkmønstre er noen av de utviklingstrekkene i samfunnet som har gjort at forsyningsloven nå er utdatert. Men disse samfunnsendringene gir oss også nye muligheter til effektive løsnin-

ger på forsyningsproblemer som måtte oppstå. En ny lov skal bidra til at næringslivet på en effektiv måte kan møte de utfordringene på samfunnssikkerhetsområdet som følger av dagens risikobilde, med dagens næringsstruktur og forsvars- og næringspolitiske rammebetingelser.

Det framlagte forslaget til ny lov er bedre tilpasset dagens utfordringer ved at det tydeligere baserer seg på samarbeid med næringslivet og legger næringslivets ordinære organisering og infrastruktur til grunn. Loven kan komme til anvendelse i et bredt spekter av uforutsette situasjoner og omfatter både varer og tjenester. Den er ikke fastlåst i bestemte tiltak eller knyttet til bestemte scenarier, men er fleksibel og gir åpning for situasjonstilpasset krisehåndtering. Denne fleksibiliteten gjør bl.a. at man unngår press i retning av for omfattende tiltak. Forslaget dekker dessuten både forberedelser og gjennomføring av krisehåndteringen.

Lovutkastet regulerer samarbeidet mellom myndigheter og næringsliv i kriser med alvorlige konsekvenser for tilgangen til varer og tjenester. Dette er en videreføring av tenkningen fra totalforsvarskonseptet om at alle landets ressurser må kunne settes inn i kriser, men samtidig en erkjennelse av at næringslivet er best til å håndtere sine fagfelt også i kriser. Lovutkastet er basert på den normale ansvars- og oppgavefordelingen myndigheter imellom og mellom myndigheter og næringsliv.

Det er i lovutkastet lagt vekt på at særskilte tiltak bare skal kunne benyttes i det omfanget som er nødvendig ut fra den konkrete situasjonen. Det skal ikke gis særskilte bestemmelser eller iverksettes tiltak etter loven dersom det samme kan oppnås på en annen måte i tide og uten uforholdsmessige kostnader.

Det har vært viktig at lovutkastet viderefører prinsippet om at næringsdrivende skal kompenseres for økonomiske kostnader og tap knyttet til samfunnssikkerhetsoppgaver som de avtaler med eller pålegges av myndighetene for å sikre tilgang til varer og tjenester i kriser. Etter mitt syn er dette helt nødvendig, både av hensyn til enkeltvirksomheters økonomi og norske bedrifters konkurranseevne internasjonalt og for å unngå vilkårlige prisutslag.

Hvordan kompensasjonen skal beregnes og utbetales, må håndteres ut fra den enkelte nærings organisering og struktur. Lovutkastets bestemmelser om kompensasjon er derfor utarbeidet slik at man gjennom avtaler eller forskrifter kan komme fram til ordninger som passer den enkelte næring. Det er også innarbeidet bestemmelser som gir begge parter mulighet til å få kompensasjonen fastsatt etter vanlige skjønnsregler.

Kommunenes oppgaver foreslås begrenset til bistand til næringslivet, slik at de næringsdrivende kan utføre sine pålagte oppgaver i et bredt spekter av kriser. Det er også lagt vekt på at svakheter i tilgangen på varer og tjenester som avdekkes gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser, må følges opp av kommunene. Også dette er i tråd med den ansvars- og oppgavefordelingen som er i samfunnet til vanlig. Når det gjelder fylkesmennene, er det lagt vekt på at lovutkastet først og fremst skal reflektere deres ordinære tilsynsansvar overfor kommunene.

Flere departementer har beredskapsansvar for sekto-

rer der næringslivet forvalter viktige samfunnsinteresser. Forskriftshjemlene i lovutkastet er derfor forutsatt brukt av flere departementer. Arbeidsdepartementets sektoransvar følges i tillegg opp gjennom de foreslåtte endringene i Nav-loven.

Etter mitt syn vil næringsberedskapsloven gi bedre forutsigbarhet for både næringslivet og myndighetene gjennom større realisme i krisehåndteringsforberedelsene. Jeg har god erfaring med både frivillig og lovbestemt samarbeid med næringslivet under kriser. Under pandemiforberedelsene i fjor hadde Næringsdepartementet f.eks. et tett samarbeid med matvaredistributørene.

Det ligger dessuten sterke elementer av forenkling og modernisering i utkastet.

Utkastet er et godt verktøy for myndighetene i arbeidet for å øke samfunnets robusthet når det gjelder tilgang til varer og tjenester i krisesituasjoner.

Jeg har lyst til å legge til at vi gjennom forarbeidet har hatt et nært samarbeid med næringslivet selv, med bedriftene og med sektoren, som også ser veldig positivt på denne nye og moderne måten å organisere et godt kriseberedskapsapparat på.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Per Roar Bredvold (FrP) [10:40:59]: Dette er en sak som det er stor enighet om, og som vi alle ønsker velkommen.

Det eneste det er litt uenighet om – eller i hvert fall usikkerhet om – er det at vi i Fremskrittspartiet ønsker å konkretisere kompensasjonen til næringsdrivende. Det er her § 17 kommer inn i bildet. Det kan etter Fremskrittspartiets syn virke noe vagt hvordan kompensasjonen blir. Paragraf 17 sier at det skal kompenseres etter bestemmelser fastsatt av Kongen. Det er her mitt spørsmål kommer: Hva ligger det i «bestemmelser fastsatt av Kongen»?

Statsråd Trond Giske [10:41:38]: I det ligger jo det som jeg sier i innlegget, nemlig at vi legger til grunn at det skal kompenseres. Det er nødvendig for bedriftenes ve og vel, det er nødvendig for deres konkurransevne, og det er en nødvendighet for troverdigheten til hele systemet. Men det er såpass mange ulike oppgaver og bransjer at det er viktig å ha denne fleksibiliteten.

Jeg sa også i innlegget – og som jeg gjorde oppmerksom på – at det finnes en egen paragraf, § 18, som sier at partene kan kreve at kompensasjon etter § 17 skal fastsettes ved skjønn etter reglene i skjønnsprosessloven. Så jeg mener at de enkelte bedriftene og den enkelte næring er godt ivaretatt i det lovforslaget som legges fram.

Per Roar Bredvold (FrP) [10:42:24]: Statsråden har sikkert sett Høyre og Fremskrittspartiets merknad i denne forbindelse, hvor vi vil konkretisere dette, slik at det ikke skal være noen tvil om at det skal utbetales full erstatning ved bruk av næringslivets tjenester og varer. Jeg går, som sagt, ut fra at statsråden har lest merknaden. Er det noe i den merknaden som statsråden er uenig i?

Statsråd Trond Giske [10:42:50]: Det er et definisjonsspørsmål hva som er «vesentlige ulemper», som det står i merknaden. Dette er en lov som er laget i juristspråk, og som er laget for å bli brukt i en krisesituasjon. Forhåpentligvis vil vi sjeldnest mulig måtte bruke denne loven. I de alvorligste tilfellene kan det være svært vanskelige situasjoner. Jeg tror den fleksibiliteten som loven gir til å finne gode løsninger for bedriftene, er nettopp den juridiske forankringen vi trenger når det gjelder det hensynet som representanten tar opp.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 453)

Sak nr. 3 [10:43:41]

Innstilling fra næringskomiteen om endringer i sjøloven (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.) (Innst. 51 L (2011–2012), jf. Prop. 143 L (2010–2011))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Else-May Botten (A) [10:44:36] (ordfører for saken): Som saksordfører ønsker jeg å legge fram innstillingen fra næringskomiteen om endringer i sjøloven.

Endringene bidrar til å gjennomføre EU-direktivet om gransking av sjøulykker. Siktemålet med direktivet er å bedre sjøsikkerheten og redusere faren for framtidige sjøulykker. Endringene vil bidra til å skape bedre samsvare mellom den norske loven, rådsdirektivet og IMO-regelverket og vil føre til at vi får et tydeligere lovverk.

Hvordan sjøfolk har vært behandlet etter sjøulykker, er noe som har fått stor oppmerksomhet både internasjonalt og nasjonalt. Det er derfor viktig at flaggstater, hjemstaten til sjøfolkene, politi mfl. er kjent med de påkjenningene en sjømann blir utsatt for gjennom forhør av ulike styresmakter, rederi og assurandører. Ikke minst er dette en belastning når det går lang tid og man er langt hjemmefra. Det er derfor positivt at direktivet tar inn en henvisning til IMOs retningslinjer om «fair treatment of seafarers», og at det følges opp i loven.

Sjømannsorganisasjonene har vært høringsinnstanser, og alle er generelt positive til de foreslåtte endringene. Alle går inn for at Norge gjennomfører direktivet fullt ut i nasjonal lovgivning.

Sjøsikkerhetsarbeidet er viktig, og bedre undersøkelser av sjøulykker er i så måte svært viktig. Slike undersøkelser vil kunne være viktige bidragsyttere for å hindre at tilsvarende ulykker skjer igjen.

Direktivet utvider granskingsplikten i forhold til gjeldende regler i sjøloven og stiller tilleggskrav om forundersøkelser ved alvorlige ulykker for å avgjøre om det skal settes i verk gransking. Det er svært viktig at man nå får på plass granskingsplikt også for fremmede skip. Granskingsplikten vil fortsatt gjelde ulykker der noen mister livet, og, i tillegg, når ulykken i vesentlig grad angår statens interesser. I lovendringen blir det gitt klare føringer for at gransking skal igangsettes innen to måneder, og at den endelige rapporten skal være ferdig innen tolv måneder.

Videre har komiteen vært tydelig på at det er viktig å unngå parallelle granskinger, og at en på denne bakgrunn i hovedsak bør forholde seg til flaggstats- eller kyststatsprinsippet ved valg av stat med hovedansvar for granskingen, i tråd med Norges Rederiforbunds innspill til høringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har vist til at regjeringen ikke velger å foreslå granskingsplikt ved arbeidsulykker, selv om sjømannsorganisasjonene og LO har hatt innspill om dette. En samlet komité har likevel sagt at slike ulykker kan bli gransket, selv om det ikke blir en automatikk i det. Vi mener at man med en slik prioritering vil kunne konsentrere granskingen om ulykker med størst potensial for å bedre sikkerheten.

Avslutningsvis vil jeg vise til at det er en samlet komité som står bak dette lovforslaget.

Torgeir Trældal (FrP) [10:47:48]: Det forslaget vi behandler nå, gjelder gransking av sjøulykker med norske skip, medregnet fiskefartøy og fritidsbåter, og ulykker med utenlandske skip når ulykken skjer i Norge eller utenfor Norge, såfremt flaggstaten samtykker i det, eller det i samsvar med folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon.

Jeg registrerer også at Norges Rederiforbund i sin høringsuttalelse har gitt uttrykk for at dette delvis bryter med flaggstatsprinsippet, og mener norske myndigheter i størst mulig utstrekning tilstreber å etterleve flaggstats- og/eller kyststatsprinsippet ved valg av hovedansvarlig.

Ulykkene kan defineres inn i tre kategorier:

- sjøulykker
- svært alvorlige sjøulykker
- hendelser til sjøs

Dette vil innebære at det innføres en plikt for alle som har vært involvert i en sjøulykke, til å sikre bevis og stille krav om granskingsplikt for flaggstaten. Dette er jo viktig og bra.

Granskingen skal komme i gang senest to måneder etter at ulykken har inntruffet.

Det vil også være krav om at alle berørte parter har plikt til å forklare seg. Imidlertid er man opptatt av å verne dem som skal forklare seg, med hensyn til bl.a. personvern, forretningshemmeligheter og det at opplysninger som er gitt, kan bli benyttet til andre formål enn det som relateres til sikkerheten til sjøs.

Det er også viktig med et forpliktende samarbeid mellom granskingsorganer i ulike stater som er berørt av ulykken, gjennom meldeplikt.

Jeg registrerer også at departementet er enig med Norges Rederiforbund i at det er uheldig med parallelle granskinger, som kan ende med ulik konklusjon med hensyn til hendelsesforløp og årsaksforhold.

Loven innebærer også at for andre sjøulykker enn de svært alvorlige kan granskingsorganet utgi en forenklet rapport. Den endelige rapporten, eventuelt den forenklete rapporten, skal utgis innen tolv måneder etter at ulykken skjedde. I særskilte tilfeller som gjør det vanskelig å framlegge endelig rapport, skal det likevel framlegges en foreløpig rapport.

Vi ønsker også granskingsplikt ved arbeidsulykker der ingen har mistet livet. Vi mener det burde ha vært med, for det skjer veldig mange ulykker der man ved å granske mer kan unngå at tilsvarende skjer i ettertid.

Utover dette støtter Fremskrittspartiet det lovforslaget som foreligger.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [10:50:22]: Forslag til endringer i sjøloven er ment å gi bedre samsvar mellom loven, direktivet og IMO-regelverket og gjøre lovverket tydeligere. Direktivet omhandler undersøkelse av sjøulykker og har som formål å fremme sjøsikkerhetsarbeidet og med det redusere sannsynligheten for at ulykker skal kunne gjenta seg.

Høyre har lenge ment at det er viktig å få best mulig sikkerhet til sjøs, og er derfor positiv til at flere sjøulykker nå skal undersøkes ut fra et sjøsikkerhetsperspektiv.

Direktivet utvider også granskingsplikten i forhold til gjeldende regler i sjøloven, slik at granskingsplikt også skal gjelde fremmede skip der ulykken skjer innenfor jurisdiksjonsområdet til staten, og når ulykken i vesentlig grad angår statens interesser.

Her var komiteens flertall av den formening at en bør unngå parallelle granskinger, og at en på denne bakgrunn i hovedsak bør forholde seg til flaggstats- eller kyststatsprinsippet ved valg av stat med hovedansvar for gransking, slik direktoratet legger opp til.

Høyre mener det er viktig at ulykker som innebærer at skip går tapt, blir undersøkelsespliktige, ettersom slike ulykker i dag bare er granskingspliktige dersom noen mister livet i ulykken.

Høyre mener også at det er uheldig at regjeringen ikke foreslår granskingsplikt ved arbeidsulykker der ingen har mistet livet. Både sjømannsorganisasjonene og LO kom i høringene med innvendinger mot at det i forslaget ikke legges opp til slik granskingsplikt. Samtidig har Statens havarikommisjon for transport uttalt at dette vil være en riktig prioritering, da det vil frigjøre ressurser i etaten, slik at man kan konsentrere seg om ulykker med størst potensial for å bedre sikkerheten. Høyre støtter innvendingene til de nevnte høringsinstansene. Vi har for øvrig merket oss at lovendringen ikke innebærer at slike ulykker ikke kan bli gransket i fremtiden, men at det ikke lenger blir en automatikk i dette, og at det dermed blir opp til granskingsorganet å

ta stilling til hvorvidt disse ulykkene skal granskes eller ei.

Høyre mener regjeringen må være villig til å vurdere om også større fritidsbåtulykker skal underlegges gransking av havarikommisjonen. Dette spørsmålet var ikke omtalt i høringsbrevet.

Ser vi tilbake på sist sommer, har ferdsele på sjøen krevd unormalt mange menneskeliv. Ni personer omkom i to serier av alvorlige båtulykker på Østlandet, i forkant av at det på sensommeren omkom flere personer i en større fritidsbåtulykke utenfor Ålesund.

Høyre mener det vil være klokt å høste erfaringer fra denne type ulykker for å kunne drive et mer målrettet forebyggende arbeid.

Det vises for øvrig til Dokument 15:1925 for 2010–2011, der det fremgår at regjeringen mener at tiden er inne for en «bred gjennomgang av sikkerheten til fritidsbåtar». Høyre støtter en slik gjennomgang og ser fram til å bli orientert om det videre arbeidet.

Til slutt kan det også vises til interpellasjonen 20. oktober i år fra representanten Kari Henriksen til nærings- og handelsministeren om sjøsikkerhet, der nærings- og handelsministeren uttalte at han har bedt sjøfartsdirektøren nedsette en arbeidsgruppe som skal vurdere sikkerheten til fritidsbåtar i et bredt perspektiv. Høyre ber om at det i den anledning foretas en vurdering av om denne arbeidsgruppen etter sitt mandat også bør se på spørsmålet om granskingsplikt.

Alf Egil Holmelid (SV) [10:54:30]: Som fleire har vore inne på her i dag, er det viktig å ha kunnskap om årsakene til ulykker til sjøs. Innsikt i årsakene gjer det mogleg å forebygge ulykker og skape trygge arbeidsplassar. Forebygging skjer på mange plan. Både styresmakter, reiarlag og mannskap treng innsikt i årsaksforhold når dei skal ta sin del av ansvaret for å hindre at det skjer nye ulykker.

Lovforslaget utvidar undersøkingsplikta til å gjelde fleire ulykker enn i dag, og det er svært positivt. Den nye lova legg opp til å betre samarbeidet mellom statar som er involverte i ulykker. Det kan bidra til at ulykkene blir betre opplyste, og det kan gi betre grunnlag for å trekkje konklusjonar om kva som har hendt, og kva ein kan lære av ulykka. Derfor ser SV det utvida samarbeidet mellom dei involverte i ei ulykke som ei av dei viktige forbetringane i den nye lova i forhold til den lova vi har i dag.

Den nye lova stiller ikkje krav om at alle ulykker med alvorlege personskadar skal granskast, men det er høve til å granske også desse ulykkene. Det blir opp til granskingsorganet å vurdere når det skal skje. Vi set vår lit til at granskingsorganet gjer det når det meiner det er viktig for sjøsikkerheita.

Ulykker til sjøs kan vere ei stor belastning for sjøfolk. Det er derfor positivt at lova har ein referanse til IMO sine retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk. I ein vanskeleg situasjon med sterke kjensler er det viktig at den enkelte blir handsama med respekt, og at informasjonen som kjem fram i høyringane, ikkje blir brukt til andre ting enn det høyringa konkret går ut på. Det vil gjere det lettare å få fram fakta om kva som har skjedd.

Vi har lagt bak oss ein sommar med mange tragiske ulykker med fritidsbåtar. For ei tid sidan hadde vi ein interpellasjon og ein omfattande debatt her i salen om kva som kan gjerast for å unngå ulykker med fritidsbåtar. Det var stor semje om at det er behov for ein brei gjennomgang. Derfor har regjeringa sett ned ei arbeidsgruppe som skal sjå på ulykker med fritidsbåtar. Det vil vere naturleg å vurdere behov for eventuelle justeringar av lovverket for ulykker med fritidsbåtar når denne arbeidsgruppa er ferdig med sitt arbeid. Derfor har det ikkje vore naturleg å ta det med i denne proposisjonen, men, som sagt, vi ser fram til at det kan bli aktuelt når vi får ei heilskapleg vurdering av kva vi skal gjere med ulykkene med fritidsbåtar.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [10:57:34]: De foreslåtte endringene i sjøloven er et godt bidrag til å styrke sjøsikkerheten. Det er også positivt at det nå blir bedre samsvar mellom sjøloven, EU-direktivet og IMO-regelverket.

Det ligger i sakens natur at sjøtransport krysser landegrensar, og sjøulykker kjenner ingen grensar. Derfor er det viktig med et felles regelverk for granskinger.

Gransking av sjøulykker har flere formål. Et viktig formål er at granskingen gir mulighet til å lære av hva som gikk galt. Dersom en lærer av sine feil, unngår man forhåpentligvis å gjøre de samme feilene i fremtiden. Det styrker sjøsikkerheten – og det sparer også liv.

Sjøsikkerheten må ikke bare begrenses til nyttetransport. I løpet av ett år har flere liv gått tapt i alvorlige fritidsbåtulykker, som representanter tidligere har nevnt. Mange av disse ulykkene har fellestrekk som bør identifiseres og ses nærmere på, for på den måten å få klarlagt hva ulykken skyldtes. Det kan være egenskaper ved båten eller båtføreren – eller begge deler. Erfaringene fra fritidsbåtulykker kan tas med i opplæringen av fritidsbåtførere, men da er det behov for at granskingsplikten utvides til å omfatte også alvorlige fritidsbåtulykker.

Selv om vi ikke kjenner alle årsakene til fritidsbåtulykker, vet vi noe: De alvorligste ulykkene skyldes mange ganger alkoholbruk. Derfor har Kristelig Folkeparti foreslått nulltoleranse for alkoholbruk blant båtførere. Det tror vi vil være med på å redusere omfanget av ulykker.

Statsråden har tidligere opplyst at sjøfartsdirektøren skal sette ned en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerheten til fritidsbåtar i et bredt perspektiv. Vi forventer oss mye av den gruppen. Vi i Kristelig Folkeparti forventer at vårt forslag om nulltoleranse for alkoholbruk blant båtførere blir vurdert grundig i denne sammenheng.

Statsråd Trond Giske [11:00:26]: Kunnskap om hendelsesforløp og årsaker til ulykker til sjøs er viktig av flere grunner. For det første vil det gi svar til pårørende og andre som har vært involvert i ulykker, om hva som har gått galt, og hvorfor det har skjedd. For det andre vil kunnskap fra undersøkelser være en viktig lærdom for myndigheter, rederier, sjøfolk, forsikringsselskaper og andre berørte, for å unngå at slike ulykker skjer igjen.

Siden 2008 har Statens havarikommisjon for transport foretatt undersøkelser av alvorlige ulykker til sjøs. På disse

årene har Havarikommisjonen foretatt et titalls undersøkelser og fremmet en rekke tilrådinge om forbedringer av sikkerheten til sjøs. Det er mitt klare inntrykk at det er tilfredshet blant aktørene med det arbeidet Havarikommisjonen har gjort disse tre årene. Etter mitt syn er det ikke tvil om at Havarikommisjonen gjennom sitt arbeid bidrar til å styrke sjøsikkerheten.

I lovforslaget, som bygger på et EU-direktiv, har regjeringen foreslått tiltak for ytterligere å forsterke arbeidet med å undersøke ulykker til sjøs. Vi foreslår at undersøkelsesplikten skal utvides til å omfatte flere ulykker enn i dag. Det vil gi et enda bredere erfaringsgrunnlag i det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet. Videre legger vi i proposisjonen opp til et tettere samarbeid mellom undersøkelsesmyndigheter når ulykken berører flere stater. Med skipsfartens internasjonale karakter er det helt avgjørende at berørte stater har et tett og godt samarbeid. Parallell undersøkelse som ender opp med separate rapporter, må unngås. FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, har vedtatt forpliktende samarbeidsregler, og EU har gjennom direktivet lagt opp til et enda tettere samarbeid innen EØS. Lovforslaget tar hensyn til begge disse forpliktelsene.

Når en ulykke har skjedd, har allmennheten behov for å få svar på alle ubesvarte spørsmål så raskt som mulig. Samtidig vet vi at det som regel vil ta noe tid å foreta de nødvendige undersøkelser, som til slutt ender opp med en rapport fra Havarikommisjonen. Jeg er opptatt av at vi må kunne få en relativt rask avklaring av hva som har skjedd, samtidig som undersøkelsen må skje på en grundig og forsvarlig måte. Jeg mener fastsettelse av en tidsfrist i sjøloven for avgivelse av rapport vil være fornuftig, og foreslår derfor en tolv måneders frist i proposisjonen. Dersom kompleksiteten i saken tilsier at det ikke er mulig, må i så fall en foreløpig rapport utgis.

I tillegg til å forsterke arbeidet med å undersøke ulykker til sjøs er det også et annet viktig aspekt regjeringen har omtalt i proposisjonen. Det gjelder behandling av sjøfolk som har vært involvert i en sjøulykke. For sjøfolk kan det være en tøff belastning å bli gjenstand for undersøkelser fra havarikommisjon, politi, forsikringsselskaper og andre, særlig om dette skjer i et fremmed land. For å styrke rettsstillingen til sjøfolkene i slike situasjoner har regjeringen foreslått at det i sjøloven tas inn en henvisning til IMOs retningslinjer om rettfærdig behandling av sjøfolk.

Denne lovproposisjonen innebærer etter mitt syn en styrking av sikkerheten til sjøs ved at vi får undersøkt flere ulykker, og at vi vil ha europeisk harmoniserte regler for dette. Samtidig styrkes rettsstillingen til sjøfolk som har vært involvert i en sjøulykke.

Presidenten: Det blir adgang til replikkordskifte.

Torgeir Trældal (FrP) [11:03:48]: Vi har opplevd mange ulykker med fritidsbåter med tragisk utfall i sommer. Mitt spørsmål til statsråden blir: Kan vi se for oss at vi får en evaluering av eller en endring i lov om fritids- og småbåter med eventuelle innskjerpelser? Kan vi regne med at vi får den brakt inn i denne sal, og hvis vi får det, når kan vi forvente den?

Statsråd Trond Giske [11:04:16]: La meg først understreke at det er ingen begrensning på Havarikommisjonens muligheter til å gjøre undersøkelser. Etter dagens regler i sjøloven har man full anledning til å undersøke ulykker med fritidsbåter dersom årsaken til ulykken er uklar.

Det ble tidligere i debatten også henvist til den interpellasjonsdebatten vi hadde 20. oktober i år, da representanten Kari Henriksen hadde interpellasjon om sikkerheten for fritidsbåter. Da redegjorde jeg for nedsettelse av en arbeidsgruppe som vil vurdere sikkerheten i et bredt perspektiv. Et viktig utgangspunkt for arbeidsgruppen er å ha så god forståelse som mulig for årsaker til at ulykker med fritidsbåter skjer, for bl.a. å ha grunnlag for å treffe de riktige tiltakene for å forebygge slike ulykker. Sjøfartsdirektøren, som leder av arbeidsgruppen, har fått et bredt mandat. Det betyr at også denne gruppen kan undersøke hvilke regler i sjøloven som er nødvendige rundt undersøkelser av sjøulykker med fritidsbåter.

Frank Bakke-Jensen (H) [11:05:28]: Statsråden har redegjort grundig og bredt for nødvendigheten og viktigheten av å se på ulike årsaker til ulykker og viktigheten av å bruke granskning som verktøy. Nå var ikke det like klart når det gjelder den arbeidsgruppen som er nedsatt for å se på fritidsbåter. Mitt enkle og greie spørsmål til statsråden er: Har denne arbeidsgruppen fått det klart i sitt mandat at man skal se på granskingsplikt ved ulykker også med fritidsbåter?

Statsråd Trond Giske [11:05:58]: Det mandatet som gruppen har fått, er ganske bredt: å se på hvordan vi kan forebygge og redusere antall ulykker, og hvordan vi kan bedre sikkerheten til sjøs også for fritidsbruk. Så gruppen står egentlig helt fritt til å foreslå de tiltak og de lovendringer og forordninger som må til for at sikkerheten skal bli bedre. Det tror jeg er den mest fornuftige måten å tilnærme seg et slikt utvalgsarbeid på. En slik arbeidsgruppe vil jo få en masse informasjon og vil kunne se saken fra mange forskjellige sider. Da vil man kunne vurdere ulike måter for å tilegne seg mest mulig kunnskap om hvorfor ulykker skjer, og ikke minst hvordan vi kan redusere omfanget av ulykkene.

Jeg ser spent fram til arbeidsgruppens rapport og vil selvsagt komme tilbake til Stortinget med de tiltakene som eventuelt må forankres her.

Torgeir Trældal (FrP) [11:07:07]: Vi har registrert og også diskutert veldig mye de tragiske ulykker som har skjedd til sjøs med småbåter. Da kommer jeg i mitt spørsmål inn på at regjeringen kutter bl.a. i støtten til Rednings-selskapet. Ser statsråden at det er problematisk at man får flere tragiske utfall av ulykker på grunn av at man ikke blir reddet tidsnok? Og vil statsråden gjøre grep for å overtale de andre statsrådene til å bevilge de pengene som skal til for å opprettholde beredskapen langs hele kysten?

Statsråd Trond Giske [11:07:43]: Nå skal ikke jeg begynne å blande meg borti andre departementers budsjetter, men jeg kan jo si for min egen del at jeg har alltid ment

at Redningsselskapet gjør en viktig jobb. I min tidligere jobb som kulturminister sørget vi bl.a. for at Redningsselskapet ble sikret veldig gode inntekter fra Norsk Tipping, et spillmonopol som det av og til står strid om, men som ikke minst for Redningsselskapet er svært viktig, fordi det kanaliserte mange millioner hvert eneste år til Redningsselskapet. Så hvis representanten og hans parti støtter opp om Norsk Tippings spillmonopol, skal jeg vurdere å snakke med mine kolleger om de statlige bevilgningene til Redningsselskapet.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 456)

Sak nr. 4 [11:08:34]

Interpellasjon fra representanten Susanne Bratli til samferdselsministeren:

«Ungdom mellom 18 og 24 år er den mest ulykkesutsatte gruppen i trafikken. Unge menn er sjåfører i hver femte dødsulykke i trafikken. NRKs Brennpunkt satte for ikke lenge siden fokus på unge menn bak rattet, og på forslag til tiltak for å redusere ulykkene blant denne gruppen. Mange av tiltakene oppfattes som kontroversielle, men forskerne mener de vil virke. Dette dreier seg bl.a. om gradvis utvidelse av føreretten, alkohol og fartssperre.

Hvilke tiltak mener statsråden vi skal ta i bruk for å redusere ungdomsulykkene generelt og for å redusere ulykkene forårsaket av unge menn spesielt?»

Susanne Bratli (A) [11:09:36]: NRKs program Brennpunkt satte for ikke lenge siden fokus på unge menn bak rattet og på hva vi kan gjøre for å redusere ulykkene blant denne gruppen. Unge menn er altså sjåfører i hver femte dødsulykke i trafikken, og vi vet at ungdom mellom 18 og 24 år er den mest ulykkesutsatte gruppen i trafikken. En ungdom på 18 år med helt ferskt førerkort har 40 ganger større ulykkesrisiko enn resten av oss, 40 ganger – ikke 40 pst. Vi vet at guttene i større grad enn jentene har denne ulykkesrisikoen. Hvorfor er det slik, og hva kan vi gjøre for ytterligere å redusere ulykkestallene i denne gruppen? Vi har ingen å miste i trafikken, og vi har i hvert fall ingen ungdommer å miste i trafikken.

La meg begynne med de gode nyhetene fra Statens vegvesen for ikke mange dager siden:

Ved utgangen av oktober har 146 mennesker mistet livet i trafikkulykker. Det er 146 for mange, men det er 40 færre enn på samme tidspunkt i fjor. De siste tolv måneder har 168 personer omkommet i trafikken. «Vi må helt tilbake til 1953 for å finne tilsvarende lave tall. Det året omkom 163 personer i trafikken», uttaler Guro Raner fra Statens vegvesen i en pressemelding.

Det er også veldig gledelig at ungdomsgruppen endelig har en positiv utvikling. Det er langt færre drepte unge i alderen 18–24 år nå, fra 33 i fjor til 23 i år. Men fortsatt er ungdom overrepresentert på statistikken. Ungdom

er involvert i 25 pst. av ulykkene, men står for kun 7 pst. av trafikken.

Den rød-grønne regjeringen og de rød-grønne partiene på Stortinget har hatt trafiksikkerhet høyt på dagsordenen. Det er satt i verk tiltak som vi ser effektene av direkte i en positiv utvikling i ulykkesstatistikken. Dette handler om alt fra den store satsingen vi har i Nasjonal transportplan, både på investering og drift av vegene og på trafiksikkerhetstiltak som midtdelere, forsterket midtoppmerking, gateløys og andre mindre tiltak. Vi bygger flere og sikrere veier.

Vi har fått på plass gjennomsnittsmåling av fart, og fartsgrensene er satt ned på en rekke veier for å redusere ulykkesrisikoen. Vi har også økt satsingen på holdningsskapende arbeid gjennom bl.a. å øke tilskuddet til Trygg Trafikk. Vi har en handlingsplan for trafiksikkerhet på veg, og vi har en egen tiltaksplan spesielt rettet mot å få ned ungdomsulykkene. Antall politikontroller er økt, og kontrollaktiviteten til Statens vegvesen er også økt.

Så punkt nr. 1 for fortsatt å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken, og for å redusere ungdomsulykkene, må være å gjøre mer av det vi allerede gjør, og som vi ser virker. Det å gjennomføre gjeldende NTP og foretaksplanen er ytterligere ambisiøs NTP for 2014–2023 vil være viktig. Det å gjennomføre Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2010–2013 med sine 152 tiltak vil være viktig. Det å gjennomføre «Plan for tiltak mot ungdomsulykker» laget av Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet må være en prioritert oppgave. Her vet jeg at man er godt i gang, og den nye prikkbelastningsordningen som ble iverksatt 1. juli i år, der uerfarne førere – dvs. førere som er i den toårige prøveperioden alle må igjennom når de tar førerkort, først og fremst ungdom – får dobbel prikkbelastning, er et av tiltakene i denne planen.

Punkt nr. 2 må være å ta i bruk tiltak vi vet vil virke, men som vi så langt ikke har tatt i bruk, for det store spørsmålet er likevel om det vi gjør, er nok. Er det nok med generelle trafiksikkerhetstiltak for å redusere ungdomsulykkene, eller må vi ta i bruk enda mer målrettede virkemidler?

Forskning forteller hvorfor unge bilførere, spesielt unge gutter, er så utsatte i trafikken: Området i hjernen hvor dømmekraften sitter, er ikke ferdig utviklet før man blir 25 år. Derfor leser de trafikken dårlig. Forholdet mellom antall kjørte kilometer og alvorlige ulykker er flere ganger høyere enn blant erfarne sjåfører, ifølge seniorforsker Dagfinn Moe ved SINTEF.

De unge er farlige både for seg selv og andre de første årene etter at de får førerkortet. Det skyldes ikke bare ungdommelig overmot og manglende erfaring. Det er nemlig sånn at funksjonene i hjernen som gjør det mulig å foreta sosiale vurderinger, overveie alternativer og planlegge framover, ikke er på plass hos 18-åringene, og dette gjelder særlig for guttene.

Jeg har en ukuelig tro på opplæring og holdningsskapende arbeid og mener at det må vi gjøre mer av. Det å få trafikkalt grunnkurs og trafiksikkerhet inn som valgfag i ungdomsskolen, i tråd med stortingsmeldingen om ung-

domsskolen, vil være kjempeviktig. Men jeg mener også at vi må se på føreropplæringen. Vi vet at føreropplæringen nå er under evaluering, og i hvert fall ser jeg for meg at vi må foreta endringer. Vi må gjeninnføre det obligatoriske teorikurset, og vi må sørge for at det blir mer mengdetrening som en del av opplæringsløpet når man skal ta førerkort. Dette er også i tråd med signalene fra kompetansemiljøet bl.a. ved trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Jeg mener også at føreropplæringen i større grad må tilpasses den enkelte. Dette vet jeg er prøvd ut noen plasser, og erfaringene er gode. Vi er forskjellige, derfor trenger vi forskjellig føreropplæring.

Forskere, og også Trygg Trafikk, mener at en gradvis utvidelse av føreretten, eller gradert førerkort, vil være et tiltak som kan virke overfor ungdom. Det å teste ut en ordning med gradert førerkort, hvor ungdom gradvis får mer ansvar, mener jeg vi skal vurdere. Det kan være sånn at en 18-åring som nettopp har kjørt opp, den første tiden bare får kjøre mens det er lyst og ikke får ha med passasjerer, og så at en gradvis skal opparbeide seg kompetanse til å ta med passasjerer og kjøre hele døgnet.

Vi vet også at høy fart og kjøring i ruspåvirket tilstand ikke er uvanlig blant ungdom, og at dette er medvirkende årsak til mange av ulykkene i denne gruppen, som det også er i andre grupper. Forskere og eksperter er tydelige på at fartssperre og alkohol i bilene er tiltak som bør innføres for denne gruppen. Dette mener jeg vi alvorlig skal diskutere, og vi må vurdere forsøk med fartssperre og alkohol. Når forskere og eksperter tydelig anbefaler tiltak som de mener virker, mener jeg at vi har et ansvar for å teste det ut. Siden det i første rekke er unge menn som er i risikogruppen, må vi også tørre å diskutere om noen av tiltakene i første rekke skal være rettet inn mot dem.

Hver gang slike forslag løftes fram, kommer det opp en diskusjon om frihet. Det føres som argument at disse kontroversielle tiltakene vil begrense friheten til den enkelte i trafikken. For meg blir spørsmålet da: Hva er frihet i trafikken? Enkelte ser ut til å mene at det betyr at vi skal ha frihet til å kjøre så fort vi vil, og stort sett oppføre oss som vi vil på veiene. Jeg mener frihet i trafikken er frihet til å ferdes trygt, uten fare for at noen kommer susende i stor fart eller på andre måter kjører uansvarlig. Frihet er trygghet. Da kan vi forsvare å sette inn kontroversielle tiltak.

Jeg er en utålmodig sjel og mener at vi bør ha større politisk mot til å prøve ut nye tiltak. Vi må bli tøffere. Derfor reiser jeg debatten i dag og spør statsråden om hvilke tiltak hun ser for seg for å redusere ungdomsulykkene generelt og ulykkene forårsaket av unge menn spesielt.

Mitt håp er at vi får en fordomsfri debatt, hvor vi kan tenke høyt, og hvor vi godt kan være uenige. Poenget må være at vi klarer å bevege oss noen skritt framover. Det viktigste er at vi alle er enige om målet: Vi har ingen å miste i trafikken, og vi har i hvert fall ingen ungdommer å miste i trafikken!

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:19:24]: Interpellanten set søkjelyset på eit svært viktig tema.

Ulukkestala så langt i 2011 viser at talet på drepne i trafikken går ned. Talet på drepne ungdomar har same utvikling. Men éin drepen er éin for mykje. Færre drepne og hardt skadde handlar om innsats på brei front: betre og sikrere vegar, men òg tiltak overfor førarane. Det er eit stort ansvar å køyra bil på eit vegnett der vi alle ferdast. Dei som ikkje er bevisste på dette ansvaret, bør ikkje ha førarkort.

Regjeringa sin visjon er at det ikkje skal skje ulukker med drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. For å sikra kvaliteten på tryggleiksarbeidet er det avgjerande med god kunnskap om risikoforhold og årsakene til alvorlege ulukker. Trafikktryggleiksarbeid blir difor utvikla på bakgrunn av risikoanalysar, djupneanalysar, evaluering av gjennomførte tiltak og resultat frå forskings- og utgreiingsarbeid.

Ungdom mellom 15 og 24 år er overrepresenterte i ulukkestatistikken. Trass i at denne aldersgruppa berre utgjer 14 pst. av befolkninga, er ho involvert i om lag 30 pst. av alle trafikkulukkene. I Nasjonal transportplan 2010–2019 legg regjeringa til grunn ein eigen strategi retta mot ungdomsulukker. Planen er utarbeidd av Statens vegvesen i 2009 i samarbeid med Utrykkingspolitiet og Trygg Trafikk. Tiltak frå denne planen inngår i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013. Planen inneheld til saman 152 tiltak retta mot veg, køyretøy og trafikanter. Tiltaka retta mot ungdom inneheld tiltak før erverv av førerett og i prøveperioden og tiltak retta mot dei som har tapt føreretten. Eksempel på det er betre trafikkopplæring i skulen, t.d. utvikling av godt læringsmaterieil, stimulering til auka mengdetrening under føreropplæring, auka innsats knytt til kvaliteten på føreropplæringa gjennom tilsyn med trafikkskulane, utviding av ordningar som «Trygt heim for ein 50-lapp» og støtte til lokale prosjekt retta inn mot trafikktryggleik og ungdom.

Dei mest alvorlege ulukkene er prega av høg fart, rus og manglande bruk av bilbelte. Sjølv om unge menn er overrepresenterte i alvorlege ulukker, køyrer ikkje alle unge menn trafikkfarleg. Det er heller ikkje slik at alle andre grupper i befolkninga køyrer risikofritt. Sjølv om ungdom er overrepresenterte i trafikkulukkene, har mange av desse ungdomane eit heilt legitimt behov for transport. Særleg ute i distrikta er bil ofte det einaste transportalternativet. Aktuelle tiltak må vurderast i lys av dette. Hovudfokus må difor vera å utarbeida tiltak som rettar seg mot trafikkfarleg og risikofull åtfærd.

Forsking viser at det er to hovudårsaker til at ungdom er overrepresenterte i ulukker: manglande køyreerfaring og at den enkelte førar har høg risikoåtfærd. Dagens opplæringsmodell, innført i 2005, legg større vekt på risikoforståing og auka realistisk trening i opplæringa enn tidlegare. Føreropplæringa blir evaluert no i 2011 og 2012. Når denne er ferdig, vil vi ha grunnlag for å vurdere eventuelle endringar.

Samstundes med at vi no evaluerer køyreopplæringa, har regjeringa allereie innført tiltak som skal luka ut førarar med risikoåtfærd, særleg retta mot dei unge og uerfarne førarane.

Kontrollverksemd er viktig i arbeidet mot ulukker, og

regjeringa prioriterer effektive og målretta kontrollar. Politiet sitt trafikktryggleiksarbeid er difor retta mot risikogrupper, risikofaktorar, vegstrekningar og tidsrom der risikoen for ulykker er størst. Kontrollverksemda blir difor retta særskilt mot aggressiv og farleg trafikkframferd, med særleg merksemd på høg fart, ruspåverka køyring og manglande bruk av verneutstyr som bilbelte. Regjeringa har auka politiet si kontrollverksemd, og frå 2009 til 2010 auka talet på kontrollerte førarar og køyretøy med over 11 pst. Eg har òg sett i gong eit arbeid for å skjerpa bruken av bilbelte.

Frå 2009 har regjeringa teke i bruk strekningsbasert automatisk trafikk kontroll. Evalueringa viser at dette er eit effektivt verkemiddel for å oppnå reduksjon av farten på strekningar som er spesielt utsette for ulykker. Streknings-ATK er innført som ei permanent kontrollordning. Til no er fire strekningar utstyrte med streknings-ATK. Her er gjeve grønt lys for inntil 40 nye dei nærmaste åra.

Regjeringa innførte frå 1. juli 2011 ei revidert prikkbelastningsordning. Målet er å hindra framferd i trafikken som medverkar til mange ulykker, og å gjera det lettare å reagere overfor førarar som gjentekne gonger bryt trafikkreglane. Den nye ordninga er utvida bl.a. ved å inkludera nye tilfelle som gjev prikkbelastning, som for liten avstand til køyretøyet framfor, manglande sikring av passasjerar under 15 år, køyring i sperreområde og køyring med trimma motorsykkel/moped. På bakgrunn av dei mange ungdomsulykkene har regjeringa valt å vedta dobbel prikkbelastning for førarar med prøvetid. Dette betyr i praksis at førarkortet ryk etter to regelbrot.

Promillekøyring er ei stor utfordring blant unge. Over 90 pst. av unge førarar seier likevel at dei aldri kunne ha tenkt seg å køyra bil når dei er påverka. Alkolås som eit generelt tiltak for all ungdom kan difor synast drastisk. For å få meir kunnskap og eit betre erfaringsgrunnlag vil eg vurdere å etablera eit prøveprosjekt med alkolås for unge førarar.

Dei som har førerrett på prøve, vil frå februar 2012 tapa førerretten dersom dei køyrer med låg påverknad, uavhengig av om påverknaden kjem av alkohol eller annan rus. Dette vil innebera at ferske førarar vil mista førerretten dersom dei køyrer under påverknad mellom 0,2 til 0,5 promille, eller tilsvarende grenser for andre rusmiddel. Dette er eit tydeleg signal om at rus og køyring ikkje høyrer saman. Justisdepartementet har følgd dette opp med eit forslag om tap av førerrett i seks månader for slike tilfelle. Forskrifta er no ute på høyring.

Eg ventar at tiltaka vil ha effekt både for trafikktryggleiken generelt og for ungdomsulykker spesielt.

Forsikringsbransjen kan òg spela ei viktig rolle i å motivera unge førarar til å køyra forsvarleg. Gjennom installering av ein enkel åtfersregistrator med GPS kan køyreåtferd registrerast, og trafikk sikker åtferd kan f.eks. premierast med frådrag i forsikringspremien. Slike system finst i fleire andre land og har vore prøvde ut, bl.a. i Karmøy i Rogaland, med gode resultat.

Debatten om trafikktryggleik har dei seinaste åra hatt ei sterk fokusering på etablering av midtrekkverk. Regjeringa har sytt for bygging av både midtrekkverk og andre

midttiltak. Årsakene til ulykkene er samansette. Difor må òg tiltaka vera det. Vi må satsa på å etablera det vi i hermeteikn kan kalla for «mentale rekkverk» hos førarane, slik at dei i auka grad respekterer trafikkreglane og unngår risikoframferd i trafikken.

Eg har store forventningar til effekten av dei tiltaka som er innførte. For å oppnå ytterlegare reduksjon i ulykkestala kan det vera naudsynt å vurdere tiltak som kan bidra til betre handheving av trafikkreglane, sjølv om dei kan bli oppfatta som kontroversielle. Personleg fridom kan umogeleg bety høve til å utføra trafikkfarlege lovbrøt på vegenettet. Risikofull framferd i trafikken går ut over oss alle, fordi vi i eit transportbasert samfunn som vårt er avhengige av å bruka det offentlege vegenettet i arbeid og fritid.

Oppsummert: Trafikktryggleik er jobb nr. éin i Samferdselsdepartementet. Vi ser no ei positiv utvikling i talet på drepne og hardt skadde, det lågaste sidan 1950-åra, sjølv om trafikken er fleirdobla. Tiltak som er sette i gong, vil redusera den personlege fridomen, særleg retta inn mot unge bilførarar. Vi er i ferd med å evaluera føraropplæringa. Eg har forventningar til at det blir ytterlegare færre drepne og hardt skadde som resultat av at regjeringa både byggjer langt fleire betre og tryggare vegar og innfører tiltak overfor førar, ei spesiell forventning knytt til dei innskjerpingane som nyleg er gjorde i lovverket.

Susanne Bratli (A) [11:29:44]: Jeg vil gjerne få takke for svaret fra samferdselsministeren. Det viser at vi er godt i gang. Ulykkestallene viser også at vi er godt i gang med jobben med å redusere dødsulykkene og antallet hardt skadde i trafikken. Det er beroligende når samferdselsministeren nok en gang forsikrer oss om at trafikk sikkerhet er jobb nr. én, for regjeringen og for oss rød-grønne partier her på Stortinget.

Vi er godt i gang, men spørsmålet mitt er: Er det nok? Det var det spørsmålet jeg stilte i interpellasjonen min, som jeg synes vi skal fortsette å diskutere. Det er fortsatt slik, som jeg sa i mitt første innlegg, og som samferdselsministeren gjentok, at ungdom er den mest ulykkesutsatte gruppen i trafikken. De utgjør om lag 25 pst. av drepte, men står for bare 7 pst. av trafikken. Grovt sett kan man faktisk si det slik at det er unge menn som dør som bilførere, mens unge kvinner omkommer som guttenes passasjerer. Den typiske ungdomsulykken skjer i forbindelse med helg. Bilføreren er en uerfaren mann, og i flere tilfeller er farten svært høy.

I seksårsperioden 2005–2010 har 20 jenter i alderen 15–19 år omkommet som bilpassasjerer. De døde i til sammen 18 ulykker. Kun i to av ulykkene satt det en kvinne bak rattet – 16 av sjåførene var unge menn. I tolv av ulykkene var bilføreren en mann under 21 år. Ti av bilførerne overlevde ulykken. Ni av dem var menn. Sju menn er blitt dømt for uaktsomt bildrap etter ulykkene. I tillegg kan ytterligere en mannlig bilfører bli tiltalt for bildrap.

Det er en alvorlig situasjon. Jeg synes det er spesielt alvorlig når det er slik at vi snakker om ungdommene våre. Derfor er jeg glad for et tiltak som vi vet Trygg Trafikk har satt i gang, som heter «Jentenes trafikkaksjon». For det vi ikke ennå har snakket noe om når det gjelder unge

gutter, er at vi vet at er det noe som virker på unge gutter, er det hva jentene sier. Når jentene er passasjerer og sier fra: Hør her, nå vil vi at du skal kjøre saktere og mer trygt, så gjør guttene det. Derfor er tiltak som «Jentenes trafikkaksjon» veldig viktig.

I kriminalitetsbekjempelsen har det vist seg å være en god metode å konsentrere innsatsen om klarere definerte grupper. Om det vil være parallelle effekter å hente ved å handle på samme måte når det gjelder enkelte grupper som er særlig utsatte i trafikken, er et spørsmål man kan stille seg.

Jeg ønsker en fordomsfri debatt både om mine forslag og om andre forslag. Poenget må være å få ned ulykkestallene. Jeg har allerede merket at det å lansere kontroversielle tiltak er en risikosport. Jeg har aldri i mitt liv fått så mange SMS-er og mailer som jeg allerede har fått på så kort i dag. Det rare er at det negative kommer fra mannfolk, kanskje særlig unge menn, mens de positive reaksjonene har kommet fra damer.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:33:12]: At talet på trafikkdrepte går ned, og at talet på ungdom som er trafikkdrepte, går ned, er gledeleg. Men så lenge det er meir enn ein trafikkdrepen per år, må vi stadig stilla spørsmålet: Gjer vi nok? Vi må stadig drøfta nye forslag. Vi må òg drøfta erfaringane med dei tiltaka som er innførte. Eg synest det er viktig at trafikktryggleiksarbeidet må utviklast på bakgrunn av risikoanalysar og djupnalyser, evaluering av gjennomførte tiltak og resultat frå forskings- og utgreiingsarbeid. Det er ein god basis å ha.

Vi har no innført fleire tiltak på kort tid, dvs. ny prikkbelastning frå 1. juli, tiltak når det gjeld rus, frå 1. februar og skjerpa kontrollar. Eg har forventingar til dei tiltaka. I tillegg må vi leggja vinn på å innføra tiltak som er praktikable. Det kan nok tenkjast at blant representanten Bratlis forslag er det tiltak som er vanskelege å setja ut i livet: Korleis skal dei kontrollerast og følgjast opp? Eg har òg stor tru på det lokale engasjementet og ansvaret som vi stadig ser meir av. Hallingdalsrådet tok sjølv eit initiativ på bakgrunn av det store talet på ulukker i Hallingdal. Dei vart einige om ulike tiltak direkte inn mot risikogrupper og om tiltak på veg. Dei bad sjølve f.eks. om strekningsvis ATK. Vi har Ringsakerprosjektet. Vi har prosjektet «Kjør for livet». Det er òg, som Susanne Bratli seier, utvilsamt viktig med spesielle tiltak som er retta inn mot unge menn, men òg jenter. Der er kampanjen «Sei ifrå!» god å visa til. Eg skulle ynskja at han blir følgd opp i fleire samanhengar enn i dag.

Freddy de Ruiter (A) [11:36:34]: Jeg vil først takke interpellanten.

Det som er utrolig viktig her, er at vi ikke har noen å miste. Jeg tror, som interpellanten, at vi må være villige til å være litt tøffe. Jeg opplever nok noen ganger når det gjelder dette saksområdet, at man har en litt naiv tilnærming – at man tror at bare vi driver holdningskampanjer, kan folk stort sett få lov til å gjøre hva de vil, så går det greit, og så kan vi bygge oss ut av problemene. Så enkel

tror jeg ikke virkeligheten er. Jeg tror faktisk at man av og til må bruke noen upopulære tiltak for å nå noen populære mål. På dette området tror jeg det er helt udiskutabelt at det må til. Vi har hatt mange debatter opp gjennom historien om såkalte upopulære tiltak, som det i dag ikke settes spørsmålsteget ved: promille, botelegging, fartsmåling, bilbeltebruk osv. De færreste setter spørsmålsteget ved slike typer tiltak i dag. Men det har vært nødvendig, og det er nødvendig å gå et steg videre. Nå har vi ny teknologi, som vi forhåpentligvis i større grad kan ta i bruk i trafiksikkerhetsarbeidet. Jeg håper at ingen bruker frihetsbegrepet – eller *misbruker* frihetsbegrepet, for å si det på en annen måte – til å definere frihet som frihet til å sette sitt eget og andres liv i fare, for det er i tilfelle en misbruk av begrepet. Jeg er derfor helt enig med interpellanten i at frihet og trygghet henger sammen. Når en da hører hvem som faktisk dør i trafikken som resultat av villmannskjøring, så er det ekstra skremmende, for det er jo gjerne de som sitter på, det er gjerne jentene.

Jeg håper vi unngår å få en debatt – som vi tidligere har hatt – om UP, kontroller, brennevin på bensinstasjoner, motstand mot gjennomsnittsmålinger osv., som særlig har kommet fra Fremskrittspartiet. Jeg synes ikke det hører hjemme i denne debatten. Det er en avsporing. Vi kommer iallfall ikke noe nærmere nullvisjonen med slike typer forslag.

Som statsråden sa, må vi erkjenne at rus og fart og manglende bruk av bilbelte er de største problemene. Alene eller i kombinasjon utgjør disse tingene over 50 pst. av dødsulykkene, så her gjelder det å sette inn tiltak. Kanskje vi også må se på enda tøffere virkemidler for *alle* bilister og ikke bare de unge. Men jeg tror det er riktig å ha et ekstra fokus på de unge, når en ser på statistikken og ser hvor ulykkesutsatt nettopp den gruppen er.

Jeg tror ikke vi kan bygge oss ut av alle problemer. Derfor syntes jeg det var veldig fint da statsråden sa det med å ha «mentale rekkverk», for det er viktig. Vi skal bygge midtrekkverk, og vi bygger midtrekkverk, men vi må også bygge mentale midtrekkverk, vi må ha holdningskampanjer. Opplæring er viktig, men på dette området er det faktisk også viktig med sanksjoner, med kontroller og å sørge for at ting blir fulgt opp. Så er det viktig, som interpellanten sier, at vi må kanskje gå noen steg til når det gjelder begrensninger av friheten til den enkelte bilfører.

Jeg har ett punkt som jeg ikke helt klarer å forstå, men det klarer vi forhåpentligvis fort å rydde opp i, nemlig det at en ikke får prikker ved manglende setebeltebruk. Det er en merkelig konstruksjon når en ser hvor viktig setebeltebruk er, og hvor mye annet en får prikker for. Så det håper jeg vi kan få fart på, at vi får det på plass, for det er viktig at folk bruker belte, og bruker en ikke belte, mener jeg at det skal svi skikkelig, både i form av bøter og av prikkbelastning.

Jeg er veldig glad for at statsråden er åpen for tiltak. Jeg tror ikke vi gjør nok, jeg tror vi må være enda litt hardere i klypa og tøffere, slik også interpellanten mener, og jeg tror vi må ha et åpent sinn for de fleste forslag i tiden som kommer.

Arne Sortevik (FrP) [11:41:25]: Det er et viktig tema. Norge har et trafikksikkerhetsproblem. Selv om året i år ser ut til å gi en nedgang i forhold til et høyt nivå av dødsulykker og alvorlige ulykker i trafikken, er Norge lenger enn langt fra nullvisjonen. I mitt eget hjemfylke, Hordaland, er situasjonen spesielt bekymringsfull. Vi har fortsatt et høyt antall dødsulykker, og vi har ikke den samme markerte nedgangen i år som andre fylker har. I tillegg har Hordaland en farlig vei, med mange dødsfall, nemlig E16.

Selvsagt må vi ta arbeidet med trafikksikkerhet på største alvor. Det trengs en rekke tiltak av ulik art for å redusere dødsulykker og alvorlige ulykker i trafikken. Det er likevel grunn til å minne om at de fleste trafikanter oppfører seg generelt bra i trafikken og følger trafikkreglene. De aller fleste bruker sikkerhetsutstyr, og de er ikke påvirket av rusmidler. I tillegg respekterer de fleste fartsgrensene, eller bryter dem bare marginalt. I alvorlige ulykker er det en overrepresentasjon av førere som kjører for fort, som er ruspåvirket, eller som ikke bruker sikkerhetsutstyr, men det er grunn til å peke på at mange unge menn mellom 18 og 24 år faktisk kjører ordentlig og opptrer ansvarlig. Likevel: Det er viktig å finne gode tiltak der tiltak er nødvendig, det er viktig å finne tiltak som virker, og det går an å være både tøff og klok.

Vegdirektoratet har i sin rapport nr. 15, fra mars i år, sett på såkalte høyrisikogrupper i veitrafikken. På bakgrunn av dagens interpellasjon er det viktig å påpeke at det finnes flere slike grupper enn unge mannlige bilførere. Vegdirektoratets rapport omhandler eldre bilførere, motorsyklister, rusmisbrukere, innvandrere med ikke-vestlig bakgrunn og – nettopp – unge bilførere. Ungdom mellom 18 og 24 år er den mest ulykkesutsatte gruppen i trafikken. I Vegdirektoratets rapport heter det bl.a.:

«Det er behov for mer kunnskap om ulykkesmønster og trafikkatferd for unge mannlige førere, og hvordan gruppen kan påvirkes.»

Vi skal altså skaffe oss mer kunnskap før vi kommer med tøffe tiltak. På side 13 i rapporten står det videre om kontroll og restriksjoner:

«Den mest ekstreme gruppen av risikotakere er vanskelig å nå. En måte å nå både utsatt ungdom og de mest fartsglade unge førere på, er bedre oppfølging med kombinasjoner av straff og rehabiliteringskurs når de har forbrutt seg.»

For ett år siden var det i media stort fokus på det jeg vil kalle «den store dødsåten», altså det at i Norge mister langt flere ungdom i denne aldersgruppen livet enn i Sverige. Forskere og veimyndighetene ante ingenting om den store forskjellen og kunne den gangen ikke svare på årsaken til den. Jeg tror fortsatt ikke de kan det fullt og helt, men det ble pekt på en del forhold, bl.a. på bilparken. Svenskene har nyere og sikrere biler. Svensk ungdom kjører sikre biler, norsk ungdom kjører gamle biler med dårlig sikkerhet. Høy engangsavgift gir høye bilpriser i Norge. Det er en skatt på trafikksikkerhet, på sikre biler, som vi bør se nærmere på, og som vi først og fremst bør redusere, slik Fremskrittspartiet ofte har påpekt. Veistandarden – svenskene har bedre veistandard, ikke minst

mer motorvei og langt flere fysiske midtdele. Dødsulykker blant ungdom i Norge er i stor grad møteulykker og utforkjøring. Bilbeltebruk ble også pekt på. Svenskene er noe flinkere enn oss til å bruke bilbelte.

Regjeringspartiene har skjerpet prikkbelastningen fra 1. juli i år. Fremskrittspartiet var og er skeptisk til dette. Vi peker på et alternativ spesielt for denne aldersgruppen som vi altså har som debatttema her, unge mannlige bilførere mellom 18 og 24 år – i stedet for økt prikkbelastning ha en obligatorisk tilleggsopplæring som gir spesiell innsikt i konsekvensene av å kjøre med for høy fart, å kjøre uten bilbelte og kjøring i ruspåvirket tilstand. Dette vil skape et mentalt rekkverk. Det er også tiltak som er mulig å praktisere. Dette er en tilleggsopplæring for dem som gjennom kontroll har vist at de åpenbart trenger tilleggsopplæring. Det bør være en tilleggsopplæring som kan gjennomføres i samarbeid med trafikksikkerhetshaller. Det bør være en opplæring til ettertanke. Å endre trafikantenes holdning til sikkerhet på veien er jo en av trafikksikkerhetshallenes viktige oppgaver. Men da må også det statlige bidraget innenfor rammen av statlige ressurser til trafikksikkerhetsarbeidet økes og ikke reduseres. Fortsatt er de viktige generelle tiltakene bedre veier og billigere sikre biler.

Ingjerd Schou (H) [11:47:15]: Jeg synes det er et prisverdig initiativ som representanten Bratli bringer til Stortinget ved å sette dagens tema på dagsordenen. Det er viktig i forhold til trafikksikkerhet, og det er viktig også å få en debatt om hvilke virkemidler som virker, for at vi virkelig skal klare å nå visjonen om null drepte på veien. Jeg vil også gi gode ord tilbake til statsråden, som jeg merket meg på en prisverdig måte nyanserer mulighetene for og anledningen til å se på noen av de tiltakene som ligger i representanten Bratlis forslag – at de ikke nødvendigvis er realistiske, og at man ikke nødvendigvis skal skjære alle unge menn over en kam.

Jeg er imidlertid likevel forundret over det fokus og de enkelttiltak som interpellanten har og tar opp. Sett fra Høyres side er det å forskjellsbehandle, det er å diskriminere, med utgangspunkt i kjønn og alder. Sett fra vår side er det forkastelig. Jeg oppfatter det også slik at dette blir nok en avledningsmanøver fra regjeringspartienes side, nemlig med en manglende oppfølging av Nasjonal transportplan, hvor man allerede nå ligger over 2 mrd. kr etter det som var intensjonen i utgangspunktet i transportplanen.

Det som er interpellantens fokus, er bra med hensyn til trafikksikkerhet. Jeg kan absolutt anbefale Høyres trafikksikkerhetsplan, som vi har laget nå nylig, med utgangspunkt i å favne alt som går på den kjørende, veiens beskaffenhet og også kjøretøyet. Men enkelte av de forslagene som interpellanten tar opp, rammer altså en stor gruppe unge menn som har tatt lang opplæring, som kjører fornuftig, som er avhengige av å kjøre i jobben sin, i arbeidet sitt, og eventuelt til skole. Mange starter altså sitt virke i bilen mens det ennå er mørkt. Interpellanten nevner gruppen 18–24 år. Også i denne gruppen hender det man finner småbarnsfedre som med dette utgangspunktet, som interpellanten ønsker å debattere, altså ikke kan hente barn i barnehagen i deler av året hvor vinterføret

og mørket ligger tett over landet. Den lille passasjerer er altså ikke ønsket med og kan heller ikke transporteres av far til barnehagen. Det er også veldig mange av de unge som kjører som avisbud om natten, som bruker bil – er det sånn at mamma skal være med?

Nye teknologiske vinninger i bilen, som alkoholås, er en god teknologi som absolutt bør diskuteres. Om det skal være de som produserer bilene, som skal ha dette som krav når bilen utformes – dit har vi ikke kommet ennå. Unge menn har ikke nødvendigvis egen bil, og det betyr at alkoholås skal etableres i mors eller fars bil, og den kan ikke nødvendigvis slås av når alderen er over 24 år, noe som ofte gjelder foreldrene.

De harde fakta, ikke forskningen som interpellanten legger til grunn, tilsier at det er mellom 80 og 90 pst. av dødsulykkene som er møteulykker. Da skal altså unge menn i alderen 18–24 år stoppes med drastiske tiltak. Sett fra vår side blir dette et ensidig fokus på sjåføren. Det blir nok en gang en unnamanøver og at man ikke diskuterer veiens beskaffenhet eller bilens tilstand.

I Høyres alternative budsjett kommer vi nå til å legge opp til tre ganger mer midtrekkverk enn det regjeringen legger opp til. Vi må disse møteulykkene til livs. Vi imøteser fortsatt holdningskampanjer – det å holde fartsgrensene, at norsk lov ikke bare er veiledende, men at den gjelder, og det å få etablert en ytterligere god kjørekultur.

I Høyres alternative budsjett kommer vi til å legge inn 800 mill. kr mer til trafikksikkerhetstiltak som også selvfølgelig går til midtrekkverk. Men det er også viktig å øke vrakpanten, slik at vi får vekk vrakene fra veien. Fra vår side mener vi at å ta ut en enkeltgruppe, knyttet til unge menn, knyttet til alder, med enkelte tiltak som interpellanten vil etablere forsøksordninger med, blir diskriminerende. Det blir forskjellsbehandling bare å se på en gruppe unge menn, som tross alt hovedsakelig kjører vakkert og pent.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:52:34]: Eg vil òg takke interpellanten, både for eit veldig kompetent arbeid og for utolmod. Det trur eg det er grunn til.

Det kom ei OECD-undersøking i november 2009. Ho var relativt sett knusande for Noreg nettopp når det gjeld trafikkdøden blant 18-, 19- og 20-åringar i Noreg. Relativt sett, blant dei 28 landa som var med i den OECD-undersøkinga, kom Noreg på 27. plass. Det er eit paradoks at når Noreg er eit av dei fremste landa i verda når det gjeld trafikksikkerheit, kjem me så dårleg ut nettopp blant dei yngste. Det viser at me er nøydd til å ha ei særleg fokusering på det. I land som Tsjekkia, Ungarn, Israel, Polen, Spania og USA utgjer ikkje 18–20-åringane ein så stor del av de trafikkdrepne som i Noreg.

Da er spørsmålet: Kva gjer me med dette? Trafikkforskar Rune Elvik var til stades på eit seminar der statsråden var til stades. Der sa han m.a. at det er nesten umogleg å redusere unge menn sin overrepresentasjon i trafikkulykker. Så la han fram dokumentasjon som viste at kjøreopplæring med glattkjøring og mørkekjøring har hatt negativ effekt på ulykkesstatistikken blant dei yngste. Han la òg fram tal som sa at ulykkesrisikoen er 16 gonger større for

gutar i alderen 18–20 år enn blant dei tryggaste bilistane. Eg er derfor glad for at statsråden og interpellanten har ei langt meir offensiv haldning til å meine at me kan få gjort noko med dette.

Eg har lyst til å peike på nokre av dei tiltaka som har kome der. Det eine er prikkbelastning. Eg stør regjeringa si tydelege innstramming, skjerping, inn mot dei yngre gruppene. Så er det føraropplæring. Her peikar interpellanten på nye tiltak. Eg stør det, men eg meiner at fokuset òg må vere retta mot ei meir individualisering i opplæringa. Det ser me i opplæringa generelt, og det må òg skje på dette området. Så kjem det kontroversielle tiltak: fartssperre, alkoholås. Eg meiner at dette er tiltak me er nøydd til å sjå på, og statsråden seier det er vanskeleg å setje dei ut i livet. Det eg tenkjer, som er naturleg på bakgrunn av denne debatten, er at me får ei tydelegare utgreiing av kva som er problema rundt dette.

Dersom eg går tilbake til Rune Elvik, har han sett dette på spissen ved å seie følgjande: Det er forbode å kjøre for fort, så det finst ikkje noko godt argument mot fartssperre – det einaste er at ein skal få lov til å gjere noko ulovleg. Det er ei veldig sterk spissformulering, som eg ikkje nødvendigvis er einig i, for me veit at det finst argument imot òg. Men eg meiner at desse verkemidla er me nøydd til å få ei breiare utgreiing av, og eg håpar at statsråden vil ta imot den utfordringa, for når me lyfter denne typen spørsmål, møter me mange argument imot som eg gjerne ville hatt tydelegare svar på, for me konkluderer.

Me har hatt ein debatt om røyking blant ungdom. Når me har sett på den radikale endringa me har fått både i haldning og i bruk knytt til røyking, meiner eg òg at det finst moglegheiter for å få til ei stor endring når det gjeld både haldning og kjøremønster blant ungdom. Men me er nøydd til å bruke dei verkemidla me meiner er nødvendige. Her har det kome gode verkemiddel som eg meiner bør vurderast nøyare. Generelt er det slik at når eg får e-post frå unge kvinner og dei er positive, ser eg ofte det som positivt. Det kan interpellanten ta med seg.

Jenny Klinge (Sp) [11:57:49]: Trafikksikkerheit handlar om ulike ting. Det handlar om at færrest mogleg skal bli hardt skadde og drepne i trafikken. Det handlar òg om at folk skal kjenne seg trygge i trafikken – at dei ikkje skal bruke krefter på å frykte for sitt eige eller nær familie sitt liv.

I gjeldande Nasjonal transportplan er etappemålet at vi skal få ned talet på drepne eller hardt skadde med minst ein tredel innan 2020. Den raud-grøne regjeringa har styrkt innsatsen for tryggare vegar betrakteleg. Vi har auka løyvingane mykje, vi byggjer mange mil med nye gang- og sykkelvegar, set opp midtrekkverk og utbetrar dårlege vegar med farlege svingar.

Møteulukker saman med utforkøyringsulukker er den ulukkestypen som krev flest liv i vegtrafikken. Derfor er det å setje opp midtrekkverk og merke med det ein vel kan kalle «bråkete rumlestriper» mellom felta, eit godt tiltak. Eit godt døme frå mitt eige fylke, Møre og Romsdal, er at det i desse dagar kjem på plass midtrekkverk på innfarts-

vegen til Ålesund, som er den mest trafikkerte strekningen i fylket.

Det er sjølvsagt at vi skal halde fram med denne satsinga på betre vegar. Samstundes er det ikkje til å kome bort frå at åtfërda til bilførarane har mykje å seie for å unngå ulukker, slik det har vore sagt her. Eg las ein gong eit sitat som var slik: Dei fleste feila trafikkpolitiet finn i bilane, sit bak rattet. Dessverre er det slik at dei fleste alvorlege ulukkene skjer med gutar mellom 18 og 24 år bak rattet.

Då går det ikkje an berre å skulde på dårlege vegar, som ein somtid får kjensla av at Framstegspartiet og delvis Høgre gjer, og sjå bort frå samanhengen mellom køyrestil og ulukker. Dagens interpellasjonsdebatt om trafikksikkerheit handlar nettopp om dette, kva haldningar og ikkje minst kva handlingar vi finn blant enkelte grupper sjåførar.

Eg stôr grepa vi har gjort når vi har innført strekningsvis automatisk trafikkkontroll og skjerpa prikkbelastningsordninga. Det er òg viktig med klære grenser for køyring under påverknad av andre rusmiddel enn alkohol og å bruke såkalla narkometer på line med dagens alkometer. Eg trur også det er viktig å sjå på kva effekt det har å stille vilkår til mannlige unge sjåførar når dei får førarkort.

Det er likevel problematisk å skjere alle over ein kam. Særleg i distrikta vil det kunne få utilsikta negative konsekvensar dersom vi avgrensar når unge sjåførar kan køyre, om dei kan ta med passasjerar, osv. Det kan rett og slett ta frå dei moglegheita til både å ta utdanning og skaffe seg jobb. Såleis er det svært viktig at tiltak vi gjennomfører, er godt gjennomtenkte. Målet må vere ein målretta innsats mot dei ein kanskje kan kalle verstingane – dei som køyrer uforsvarleg utan omsyn til andre sitt liv og helse.

Eg deler interpellanten sine tankar om mange av dei moglege tiltaka ho nemnde i innlegget sitt. Særleg interessant tykkjer eg det er med føraropplæring tilpassa den enkelte. Det er ingen tvil om at det er stor forskjell på kor modne unge sjåførar er. Somme kan vere utmerkte og ansvarlege bak rattet, medan andre rett og slett ikkje burde vore sleppte ut på vegane. Om det er mogleg å teste kor modne dei er, dei som er under føraropplæring, veit eg ikkje, men eg vil tru at det er mogleg å fange det opp. I den grad det er mogleg, bør ein faktisk følgje opp. Da tykkjer eg ikkje det er uaktuelt å setje strengare vilkår til somme, som nemnt.

Verre er det nok at alle 18-åringar får sett strenge vilkår til førarkortet. Likevel avviser eg ikkje tanken på særskilde vilkår i ein overgangsperiode for unge mannlige sjåførar. Kanskje er det også ein god idé – eventuelt ein betre idé – med tettare oppfølging dei første to åra etter at ein får førarkort. Oppfølgingskurs, både teoretiske og praktiske ute på vegane, kan vere til nytte. No slepper vi jo unge sjåførar aleine ut i trafikken og håpar på det beste, utan eigentleg å gjere så mykje etterpå.

Samferdselsministeren viser til at det blir innført eit prøveprosjekt med alkoholås for unge sjåførar. Dette er positivt, men eg lurar på korleis dette kan gjennomførast i praksis når vi jo veit at ein del unge sjåførar ofte er avhengige av å låne bilar – ikkje berre av foreldre, men også av andre. Det kunne det vore interessant å høyre litt om, eventuelt seinare.

Premiering av trafikksikker køyreåtfærd i tråd med det ein del andre land har, kan også vere aktuelt, men vi må hugse på problematikken rundt personvern viss ei GPS-registrering blir omfattande. Også unge har rett på privatliv. Summa summarum er det i alle fall viktig at vi veg ulike omsyn opp mot kvarandre.

Når eg problematiserer nokre av dei skisserte tiltaka, betyr det ikkje at eg avviser dei. Det bør vere mogleg å finne ein gyllen middelveg der tiltaka ikkje blir uforholdsmessig strenge for alle, men målretta tiltak som reddar liv. Det er det viktig å gjere.

Per - Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Borghild Tenden (V) [12:02:45]: Jeg vil også takke interpellanten for å ta opp et viktig tema, nemlig trafikksikkerhet. Nå er det langt ute i debatten, og mye er sagt. Grunnen til at jeg tar ordet, er at Venstre, både da vi satt med samferdselsministre, og i forrige periode, da vi hadde nestlederen i transport- og kommunikasjonskomiteen, har fokusert sterkt på trafikksikkerhet, og jeg har flere ganger sagt at det er kanskje det viktigste vi som samferdselspolitikere kan beskjeftige oss med.

Derfor la Venstre fram en 10-punktsplan for bedre trafikksikkerhet i 2008, etter at tallene gikk urovekkende opp i akkurat den perioden. 40 pst. flere ble drept i trafikken i forhold til året før. At tallene nå er nedadgående, som interpellanten og statsråden sier, er selvfølgelig gledelig, men det er langt igjen til nullvisjonen, som ofte blir påpekt i mange festtaler.

Den 10-punktsplanen som Venstre la fram i 2008, var basert på innspill fra en rekke organisasjoner, ungdom, trafikkskoler og politikere med lang samferdselserfaring. Venstre skisserte den gang følgende punkter:

1. Vi må ha mer offensive holdningskampanjer med sterkere virkemidler. Holdningene må endres.
2. Vi må ha mer synlig politi på veiene.
3. Vi må redusere fartsgrensen på ulykkespunkter.
4. Vi må ha økt satsing på fysiske midtdelere. Det går for sakte slik det er nå.
5. Vi må ha bedre kvalitet på kjøreopplæringen. Vi får klare tilbakemeldinger fra mange trafikkskolesjåførar som sier at det er mange useriøse aktører der ute. Kjøreskolene bør oppgi strykprosent og fokusere mer på risikosjåførene.
6. Vi må trekke ungdommen mer aktivt med i holdningsarbeidet.
7. Vi må etablere et frittstående veitilsyn for å kvalitetssikre veiene. Venstre og Høyre fremmet det forslaget i 2006/2007. I dag driver Statens vegvesen kvalitetssikring i egen organisasjon. Det mener vi blir feil.
8. Vi må fokusere sterkere på trafikksikkerhetsarbeid – både politikere i regjering og her på Stortinget. Derfor er den bra, den debatten som er her i dag.
9. Vedlikeholdsarbeidet må få like stor oppmerksomhet og like mye ressurser som nye store prosjek-

ter. Vi leser stadig, også i dagens Aftenposten, om eksempler på veistandard som ikke holder mål.

10. Vi må få mer gods over på jernbane og færre store trailere på veiene våre. Der går det også for sakte, slik Venstre ser det.

Avslutningsvis: Jeg håper statsråden vil ta med seg i alle fall noen, om ikke alle, av Venstres ti punkter i sitt trafikksikkerhetsarbeid, for de er, slik jeg ser det, like aktuelle i dag som de var i 2008.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:06:11]: Fremskrittspartiet er veldig positiv både til holdningsskapende arbeid og til at førerskolene våre skal kunne gi en best mulig undervisning, og vi er positive til veldig mange tiltak som går på sikkerhetsarbeid innenfor trafikken.

Men når vi snakker om hvordan man skal gjennomføre en prikkbelastning som faktisk kommer sjåføren og trafikkhensynet til gode, må det være slik at målsettingen må være å få en bedre sjåfør, en tryggere trafikk. Da burde obligatorisk tilleggsopplæring faktisk inngå i en slik ting. Vi kan ikke bare snakke straff når vi ønsker tryggere veier. Da er skoloring en meget viktig bit av det. Jeg må si at når interpellanten tar til orde for at man skal forby aldersgruppen 18–24 år å kjøre etter mørkets frambrudd, er det både diskriminerende og, jeg vil også våge å påstå, praktisk umulig å gjennomføre.

Alle forstår at enhver sjåfør har et stort ansvar når det gjelder sin rolle i trafikken. Alle har påpekt det. Hver eneste én som har holdt innlegg, har påpekt det, og det er sant. Dette er også en systemdebatt, for hvor er det vi ønsker å plassere ansvaret? Alle er enige om at sjåføren har et stort ansvar, men vi har også et ansvar som system og som politikere. I en undersøkelse som jamfører Sverige og Norge, viser det seg at der Sverige har ti skadde i aldersgruppen 18–24 år, har Norge 13. Hva kommer det av at Norge har 30 pst. flere skader i denne aldersgruppen enn det Sverige har? Kan det ha noe med innretningen av vårt system å gjøre? La oss ta bilparken. Man har ikke engangavgift på bil i Sverige. Kan utskiftingen av bilparken, som skjer fortere i Sverige, være én av årsakene til den 30 pst. forskjellen? Så må man spørre seg selv: Hvilken aldersgruppe er det som har god økonomi? Hvilken aldersgruppe er det som har dårlig økonomi? Er det ikke slik at aldersgruppen 18–24 veldig ofte ikke har god økonomi? Hvordan fungerer vårt avgiftssystem i Norge for ungdom som skal kjøpe seg en bil? Veldig ofte ender det opp med at det som er framtiden vår, bare har økonomi til å kjøpe en meget usikker bil. Kan vi gjøre noe med den biten, vil det være utrolig gunstig.

Hvis vi sammenligner veistandarden i Norge og veistandarden i Sverige, ser vi at man i Sverige over tid har bygget ut langt flere motorveier, langt flere midtdele, og man har en helt annen sikringssone både når det gjelder oversikt og om det skulle oppstå en førerfeil. Skal man være villig til å gjøre noe med det? For vi må vel ta inn over oss at den norske ungdommen vel ikke er født med et dårligere utgangspunkt enn den svenske?

Kulturmessig er det liten tvil om at Norge oppfant ostehøvelen, og Sverige oppfant bilbeltet. De fikk på plass

Volvo, og de fikk på plass SAAB. De har gjennomført en helt annen kulturell forståelse når det gjelder både det å ha en bilindustri og å overføre dette til sikkerhet i trafikken. Jeg vil si én ting: Er det noe denne sal kan bidra med, er det faktisk å fjerne engangsgifter og bygge langt sikrere veier enn det vi har gjort til nå.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [12:12:04]: Det er en svært viktig debatt som interpellanten reiser. Til tross for at vi nå ser en veldig positiv utvikling når det gjelder antall drepte i trafikken i 2011 – det er så langt ingen drepte barn under seks år, det er langt færre drepte unge i alderen 18–24 år, tallet har gått ned fra 33 i fjor til 23 i år – er det fortsatt sånn at det er for mange, og at ungdom er overrepresentert.

Jeg har lyst til å si bl.a. til representanten Ingjerd Schou og andre fra opposisjonen som har vært her oppe, at reduksjonen i antall drepte jo viser at det rød-grønne flertallet må ha gjort noe rett. Det er jo et resultat som ikke kommer av seg selv. Det handler om at vi nå bruker mer på samferdsel enn noe annet land i Norden. Det handler om at vi prioriterer å bygge flere midtdele og har flere midtdele-tiltak enn man har hatt i Norge tidligere. Det handler om at veiene er i ferd med å bli sikrere, det handler om at vi prioriterer trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid. Men fortsatt har vi store utfordringer når det gjelder trafikksikkerhet. Jeg er helt enig med interpellanten i at vi særlig må ta antall ungdomsulykker på alvor, fordi ungdom er så sørgelig overrepresentert på statistikken. Vi må også tørre å ta en fordomsfri debatt. Jeg er helt enig med komitélederen, Hareide, i at vi altfor ofte opplever at en del av disse debattene blir avfeid veldig fort.

Som både interpellanten og statsråden var inne på, vet vi mye om årsakene til ungdomsulykker. Vi vet at høy fart er en av de viktigste årsakene. Høy fart er en medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veier. Vi trenger ikke høyere fartsgrense. Det vi trenger, er en større innsats for å få oss alle sammen til å holde den fartsgrensen vi har. Likevel ser vi gjentatte ganger at Høyre og Fremskrittspartiet vil øke fartsgrensen. Fakta fra Statens vegvesen viser at 5 pst. økt gjennomsnittsfart på én strekning gir 25 pst. økning i antall drepte og 10 pst. økning i alle ulykker. Hvis alle holdt fartsgrensen, ville antall drepte i trafikken gått ned med en fjerdedel. Det mest effektive tiltaket for å kontrollere farten er flere kontroller på veiene. Derfor har det vært viktig for det rød-grønne flertallet å styrke UP.

Fredriksen sa at Fremskrittspartiet er positiv til tiltak som styrker trafikksikkerheten. Da er det så trist at Fremskrittspartiet er imot de fleste tiltakene som vi vet fungerer. For eksempel gikk Fremskrittspartiet i sin 100-dagers plan inn for å kutte i bevilgningene til UP.

Et annet tiltak som Fremskrittspartiet og Høyre, og Truls Fyhn, er imot, er innføring av såkalt streknings-ATK, til tross for at erfaringene viser at det vil redusere antall drepte med 30 pst. Vi har sett eksempler på at særlig en del tunneler har vært utsatt for såkalt fartslek for ungdommer. Dette er nettopp noen av de strekningene hvor det nå vurderes å innføre streknings-ATK, noe som trolig vil ha

positive konsekvenser for fartsleken og for ulykkene, som vi har sett altfor mange av i en del av disse tunnelene.

Gjennom årenes løp er det blitt presentert ganske mange useriøse forslag fra Fremskrittspartiet, som bl.a. alkoholsalg på bensinstasjonene. Heldigvis opplever vi at man har gått imot de fleste. Men vi opplever igjen at Fremskrittspartiet i dag argumenterer mot økt prikkbelastning for ungdom – igjen mot et tiltak som vil ha en positiv trafiksikkerhetseffekt.

Jeg er enig med interpellanten i at skal vi få bukt med ungdomsulykkene, må vi ha tøffe tiltak. Derfor er jeg veldig glad for at statsråden signaliserer at hun vil vurdere et pilotprosjekt med alkoholås for unge bilførere. Det vil være et tøft tiltak, og det vil være interessant å se på effekten av et slikt tiltak for å redusere antall ulykker i trafikken. Det er sånn at skal vi ha resultater, og skal vi gjøre noe med en av de største utfordringene vi har når det gjelder trafiksikkerhetstiltak, må vi tørre å ta i bruk de grepene og de tiltakene vi vet vil fungere.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:17:23]: Vi har ingen å miste – uansett alder – så det arbeidet som må gjøres, og som gjøres for å få ulykkene ned, er verdifullt og viktig å jobbe videre med.

Veistandard, sikre biler og holdningskampanjer er viktig. Trafiksikkerhetsarbeidet er selvfølgelig også viktig og noe av det aller viktigste for meg. Det er egentlig ikke bare snakk om penger her, men om viljen til å gjøre noe. Hvis vi har viljen til å gjøre noe når det gjelder trafiksikring, har vi også penger til å gjøre det. Derfor er det veldig rart for meg å stå her og høre at vi gjentatte ganger snakker om dette, når vi vet at det bare er å sette inn tiltak.

Vi må ha flere firefelts veier, flere midtdele – det vet vi er med på å redusere antall ulykker. Da gjelder det ikke bare disse unge bilførerne, men oss alle. Det som kommer fram i interpellasjonsdebatten her, er at vi skal skjære alle over en kam. Det synes jeg er ganske urettferdig. Da lurer jeg på én ting: Hvis vi skal ha ordninger for unge menn, gjelder det også unge kvinner – eller har Arbeiderpartiet tenkt at vi skal kjønnsinndele dette, slik at det ikke gjelder for unge kvinner, men kun for unge menn?

I hvilke biler skal det settes inn fartssperrer og alkoholåser? Vi vet at veldig mange unge ikke har bil selv. De bruker sine foreldres biler, sine venners biler eller sine beste-foreldres biler. Hvis fartssperre settes inn i alle biler, blir det et helt annet forslag enn det det er snakk om her. Det er også ganske vanskelig hvis man har satt inn fartssperre i en bil, når man skal til utlandet. I utlandet har man bedre veier enn det vi har i Norge, og også andre farts-grenser. Det vil si at vi eventuelt vil bli en trafikkfare i utlandet.

Så til kollektive straffer. Det er jeg helt imot. Obligatorisk tilleggsopplæring for dem som viser at de ikke kan holde farts-grensene – ja, det er ganske viktig.

Når det gjelder nedgangen av ulykker i 2011, er vel ikke det noe vi kan vite om er varig ennå. Da må vi vente med å trekke en slik konklusjon.

Susanne Bratli (A) [12:20:02]: Jeg vil benytte anledningen aller først til å takke for debatten. Det ble faktisk en litt annerledes debatt enn jeg trodde, men vi klarte å holde oss så noenlunde oppe av skyttergravene. Vi viste i hvert fall alle sammen at vi var enige om målet, og at vi alle sammen er opptatt av å få ned antall trafikkulykker blant ungdom og blant unge menn.

Så stopper enigheten noen steder, selvfølgelig, men bare for å si det aller først og være veldig tydelig på det: Punkt nr. 1 for fortsatt å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken også når det gjelder ungdom, er å gjøre mer av det vi allerede gjør. Det nevnte jeg også i innlegget mitt, men bare for å ta vekk all tvil: Bygging av midtdele-re, bygging av firefelts veier, bygging av bedre veier, mer gatelys, nedsettelse av farts-grenser, streknings-ATK – alle de tiltakene vi allerede gjør, som virker, må vi gjøre mer av. Så å gjennomføre gjeldende Nasjonal transportplan og fortsette med en enda mer ambisiøs nasjonal transportplan for neste periode vil være et kjempeviktig virkemiddel. Det må ligge i bunnen.

Da er punkt nr. 2: Skal vi gjøre noe mer inn mot de gruppene som vi mener må ha ekstra tiltak, som er ekstra ulykkesutsatt? Når det er slik at forskningen forteller at unge bilførere, spesielt gutter, er utsatt i trafikken fordi området i hjernen hvor dømmekraften sitter, ikke er ferdig utviklet før man blir 25 år, er det en kunnskap vi må ta til oss, og da må vi diskutere hvilke tiltak vi skal iverksette. Når jeg da skisserer noen tiltak som forskerne sier vil virke, kommer alle motforestillingene på bordet, som ventet. Nå er det slik at gradvis utvidelse av føreretten, som det heter, eller gradert førerkort, faktisk praktiseres i flere land: i Canada f.eks. og i flere stater i USA. Så vi vet av erfaring at det kan fungere. Men jeg skjønner motforestillingene, og jeg skjønner at det ikke er lett.

Vi vet også at det er fart, rus og manglende bruk av bilbelte som er medvirkende årsak i utrolig mange av ungdomsulykkene. Da er det selvsagt at fartssperre og alkoholås vil virke. Jeg synes jo at komitéleder Hareides sitat fra Rune Elvik var treffende. Det å sette inn en fartssperre som gjør at du ikke kan bryte loven, burde i utgangspunktet ikke være så veldig vanskelig. Men det er veldig positivt at samferdselsministeren signaliserer at vi kan fortsette en diskusjon, bl.a. om alkoholås.

Helt til slutt må jeg si at vi må fortsette denne diskusjonen. Det må ikke være sånn at når vi er ferdig i dag, legger vi dette i skuffen. Vi må fokusere på å få ned antallet drepte og skadde i trafikken generelt, men når det gjelder ungdom spesielt.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:23:06]: Ein debatt som denne gjev både høve til å oppklara, dersom det er såkalla sanningar som har festa seg, og moglegheit til å drøfta nye tiltak.

Lat meg berre til representanten Fredriksen seia at ifølgje våre tal per dato når det gjeld talet på drepne i trafikken – den reduksjonen som vi no ser – så tangerer vi Sverige. Det er òg slik at vi per år bruker 12 mrd. kr meir på veg enn Sverige. Så han treng ikkje gå rundt med fullt

så store kompleks i forhold til Sverige som han openbert har hatt.

Så nokre kommentarar om fart. Det finst utstyr til ettermontering som inneheld varsling ved overskriding av fartsgrensene – klokka er ikkje på hos meg heller, president, så eg snakkar gjerne lenge – ISA, Intelligent Speed Adaptation. Statens vegvesen har avtale med leverandør av slike til bruk i egne bilar. Prisen ligg på ca. 4 000 kr. I tillegg finst det innebygd slikt i mange navigasjonssystem, der førar blir varsla med lyd. Det er tilsvarande løysingar òg som applikasjonar til mobiltelefonar, og på det området snakkar vi om låg kostnad.

Det finst òg ISA-system som overstyrer føraren si moglegheit til å overskrida fartsgrensa. Toppfarten vil då vera i samsvar med den til kvar tid gjeldande fartsgrensa. Per i dag er det opp til føraren å skru av og på. Dette systemet kjem no stadig på fleire bilmodellar.

Når det gjeld ei rein fartssperre, altså ei toppfartssperre, er det i dag slike på all tungransport. Det er delvis òg ettermonterte system. I dag er det allereie toppfartssperre på mange bilmodellar. Men ho er sett langt over norske fartsgrensenivå. Det er mogleg å justera/programmera denne til eit ynskt norsk nivå.

Fleire og fleire bilprodusentar leverer no ein programmerbar tenningsnøkkel der bileigar kan programmera og bestemma toppfarten ved eventuelle utlån av bilen til t.d. son eller dotter.

Så er det per i dag utfordringar av formell art knytte til å gjennomføra fartssperre og ISA som eit generelt krav for den norske bilparken. Derimot er det større handlefridom når det gjeld eigne sanksjonssystem og eventuelle avgrensingar knytte til føreretten for enkelte grupper. Det er dette vi har brukt når det gjeld tiltak overfor unge bilførarar, og vi kan òg gå vidare langs det sporet.

Så er det ein tankekross at medan bruken av bilbelte no faktisk ligg på over 90 pst. og er stigande, har 43 pst. av dei drepne i perioden 2005–2009 ikkje brukt belte. Det gjer at vi skjerp merksemda her, særleg blant unge bilførarar. I tillegg er trafikkforskarer Dagfinn Moe den som fyrst har lansert uttrykket «mentale rekkverk». Det må vi gå vidare på. Det er ein kombinasjon av tiltak overfor førar, det er betre og tryggare vegar, og det er sterkare haldningsskapande arbeid.

Presidenten: Presidenten vil understreke at denne raushet med taletiden ikke skal bli noen varig uvane. Men det var interessant å høre.

Debatten i sak nr. 4 er dermed avsluttet.

Sak nr. 5 [12:27:48]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 22. juni 1962 nr. 8 om Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Lovvedtak 1 (2011–2012), jf. Innst. 35 L (2011–2012) og Dokument 8:161 L (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 458)

Sak nr. 6 [12:28:09]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om folketrygd, lov om Statens pensjonskasse og i enkelte andre pensjonslover (presiseringar mv. i samband med pensjonsreforma) (Lovvedtak 2 (2011–2012), jf. Innst. 34 L (2011–2012) og Prop. 114 L (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 458)

Sak nr. 7 [12:28:31]

Stortingets vedtak til lov om endringer i betalingsystemloven og finansieringsvirksomhetsloven mv. (gjennomføring av EØS-regler som svarer til direktiv 2009/44/EF og direktiv 2009/110/EF) (Lovvedtak 3 (2011–2012), jf. Innst. 28 L (2011–2012) og Prop. 139 L (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 458)

Sak nr. 8 [12:29:05]

Stortingets vedtak til lov om verdipapirfond (verdipapirfondloven) (Lovvedtak 4 (2011–2012), jf. Innst. 27 L (2011–2012) og Prop. 149 L (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 458)

Sak nr. 9 [12:29:27]

Stortingets vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (utvidet adgang til pålegg om trafiksikkerhetstiltak mv.) (Lovvedtak 5 (2011–2012), jf. Innst. 30 L (2011–2012) og Prop. 144 L (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 458)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Vi går til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i at statens eierandel i SAS AB kan reduseres ned til 10,0 pst. ved fremtidige konverteringer av obligasjonslån til aksjekapital i selskapet.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov om næringsberedskap (næringsberedskapsloven)

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Lovens formål

Formålet med loven er å avhjelpe forsyningsmessige konsekvenser av kriser ved å styrke tilgangen på varer og tjenester og sørge for nødvendig prioritering og omfordeling av varer og tjenester gjennom samarbeid mellom offentlige myndigheter og næringsdrivende.

§ 2 Lovens saklige virkeområde

Loven regulerer forholdet mellom offentlige myndigheter og næringsdrivende ved forberedelser til og gjennomføring av samarbeidsrutiner og særskilte tiltak for kriser med vesentlige konsekvenser for tilgangen til varer og tjenester i Norge i krig, krigsfare og krigslignende forhold og i fredstid.

§ 3 Lovens stedlige virkeområde

Loven gjelder norsk territorium og på kontinentalsokelen. For Svalbard, Jan Mayen og bilandene gjelder loven i det omfang og med de stedlige tilpasninger Kongen bestemmer.

§ 4 Lovens begreper

I denne lov menes med:

- etterspørselssjokk*: etterspørselen øker så sterkt at næringslivet støter på kapasitetsbegrensninger som raskt medfører økte markedspriser og som medfører utilstrekkelig tilgang til varer og tjenester
- tilbudssvikt*: knapphet på varer og tjenester som raskt kan medføre økte markedspriser og som medfører utilstrekkelig tilgang til varer og tjenester
- logistikkbrist*: plutselig avbrudd i normal logistikk og infrastruktur som medfører utilstrekkelig tilgang til varer og tjenester
- særskilte tiltak*: enkeltvedtak ved beredskapsforberedelser og krisehåndtering

§ 5 Offentlige myndigheters ansvar ved krisehåndtering (ansvarsprinsippet)

Ved kriser som omfattes av § 6, har offentlige myndigheter i rimelig utstrekning ansvar for nødvendige beredskapsforberedelser, finansiering og krisehåndtering på sine ansvarsområder.

Kapittel 2. Forskriftsbestemmelser

§ 6 Forskrifter

Når det på grunn av risiko for etterspørselssjokk, tilbudssvikt eller logistikkbrist er nødvendig for å sørge for at befolkningens behov, det militære forsvarets behov, allierte militære styrkers behov i Norge eller internasjonale forpliktelser knyttet til varer og tjenester dekkes, kan Kongen gi nærmere bestemmelser om

- prioritering, omfordeling, lagring og avståelse av varer, utførelse av tjenester, samt forberedelser og medvirkning hertil, herunder bestemmelser om innførsel, utførsel, distribusjon av varer og omsetning av varer og tjenester, herunder omsetningsregulerende tiltak
- plikt for næringsdrivende til å levere eller framstille varer eller yte tjenester til bestemte formål eller bestemte mottakere
- plikt for næringsdrivende til å avstå løsøre og fast eiendom for midlertidig disponering
- plikt for næringsdrivende til å gi, og så langt som mulig dokumentere informasjon, herunder informasjon om varebeholdninger, rullering, produksjon, omsetning, transport og lagring, logistikk, regnskap m.m.
- plikt for næringsdrivende til å samarbeide med offentlige myndigheter om å finne effektive løsninger for å håndtere manglende tilgang til varer og tjenester
- plikt for næringsdrivende til å gjennomføre eller bidra til gjennomføring av analysearbeid og utredninger knyttet til leveringssikkerhet
- plikt for næringsdrivende, næringsorganisasjon eller -sammenslutning til å delta i særskilte organer som er opprettet eller opprettes for å bidra til å sikre tilgangen på varer og tjenester i kriser
- plikt for næringsdrivende til å planlegge eller delta i planlegging og gjennomføring av øvelser og annen opplæring i krisehåndtering
- plikt for næringsdrivende til å varsle om forhold som kan gi grunnlag for særskilte tiltak
- plikt for næringsdrivende til å planlegge, forberede og gjennomføre, eller bidra til planlegging, forberedelse og gjennomføring av særskilte tiltak

§ 7 Tidsbegrensede forskrifter

Når særlige grunner foreligger, kan departementet gi en tidsbegrenset forskrift, jf. § 6, som gjelder for inntil en måned av gangen, maksimalt 3 måneder.

Kapittel 3. Vedtak om særskilte tiltak

§ 8 Vedtak om særskilte tiltak

Når det på grunn av risiko for tilbudssvikt, etterspørselssjokk eller logistikkbrist er nødvendig for å sørge for at befolkningens behov, det militære forsvarets behov, allierte militære styrkers behov i Norge eller internasjonale forpliktelser knyttet til varer og tjenester, dekkes, kan Kongen fatte vedtak om særskilte tiltak eller vedtak om forberedelser til særskilte tiltak.

Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om

myndighet til og vilkår for å fatte vedtak om særskilte tiltak.

§ 9 *Begrensninger i adgangen til å fatte vedtak*

Det kan ikke fattes vedtak om særskilte tiltak dersom formålet kan oppnås i tide på annen måte. Begrensningen gjelder ikke dersom dette åpenbart medfører uforholdsmessige kostnader.

§ 10 *Umiddelbar iverksettelse av særskilte tiltak*

Når det er nødvendig for krisehåndtering kan pålegg om særskilte tiltak kreves gjennomført straks. Dersom kompensasjon etter § 17 ikke er fastsatt, skal ansvarlig myndighet innhente de opplysninger som er nødvendige for fastsetting av kompensasjonen.

Kapittel 4. Lokale og regionale myndigheters rolle. Statlig tilsyn

§ 11 *Lokale og regionale myndigheters oppgaver*

For at næringsdrivende skal kunne gjennomføre beredskapsoppgaver, skal kommuner og fylkeskommuner bistå med planlegging, forberedelse og gjennomføring av beredskapsoppgavene. Kongen kan gi forskrift om plikt for kommuner til i rimelig utstrekning og uten kompensasjon å forberede eller gjennomføre særskilte tiltak ved behov for varer og tjenester, når disse fremgår av kommunens beredskapsplaner, jf. sivilbeskyttelsesloven § 15.

§ 12 *Statlig tilsyn med kommunen og fylkeskommunen*

Fylkesmannen fører tilsyn med kommunens og fylkeskommunens oppfyllelse av plikter gitt etter § 11 første ledd og i forskrifter med hjemmel i § 11 andre ledd. Reglene i kommuneloven kapittel 10 A gjelder for slikt tilsyn.

Kapittel 5. Felles bestemmelser

§ 13 *Forholdet til forvaltningsloven og konkurranseloven*

Kongen kan gjøre unntak fra forvaltningslovens bestemmelser når det er nødvendig av hensyn til gjennomføringen av særskilte tiltak. Kongen kan gjøre unntak fra konkurranselovens bestemmelser når det er nødvendig av hensyn til gjennomføringen av særskilte tiltak.

§ 14 *Delegasjon*

Kongen kan gi kommuner og fylkeskommuner myndighet til å gi forskriftsbestemmelser og myndighet til å fatte vedtak om særskilte tiltak. Når særlige grunner foreligger, kan Kongen også delegere slik myndighet til næringsorganisasjoner og liknende sammenslutninger.

§ 15 *Opplysningsplikt*

Næringsdrivende har plikt til å gi opplysninger til beredskapsformål. Kongen kan gi bestemmelser om at opplysninger som er nødvendige til beredskapsformål, kan hentes fra

- a) ligningsmyndigheter og andre skattemyndigheter, toll- og avgiftsmyndigheter og andre myndigheter med ansvar for regulering og kontroll av import og eksport,

- b) andre myndigheter med ansvar for regulering av ervervsvirksomhet,
- c) Brønnøysundregistrene og andre registereiere,
- d) andre myndigheter med informasjon av betydning for beredskapsplanlegging eller krisehåndtering etter denne loven.

Opplysningsplikten gjelder uten hensyn til taushetsplikt.

§ 16 *Behandling av drifts- og forretningshemmeligheter*

Drifts- og forretningshemmeligheter avgitt etter denne loven, skal kun brukes til beredskapsformål. Organet som mottar opplysningene, skal sikre at færrest mulig får tilgang til opplysningene.

§ 17 *Kompensasjon til næringsdrivende*

Næringsdrivendes økonomiske meromkostninger eller tap ved forberedelser til og gjennomføring av særskilte tiltak skal kompenseres etter bestemmelser fastsatt av Kongen. Ansvarlig myndighet for forberedelser til eller gjennomføringen av tiltaket skal utbetale kompensasjonen så snart som mulig.

§ 18 *Skjønn*

Partene kan kreve at kompensasjon etter § 17 skal fastsettes ved skjønn etter reglene i skjønnsporsessloven.

Kapittel 6. Administrative sanksjoner og straff

§ 19 *Tvangsmulkt*

For å sikre at bestemmelser i eller gitt i medhold av loven, eller i vedtak fattet i medhold av loven, blir fulgt, kan Kongen treffe vedtak om tvangsmulkt som tilfaller statskassen.

Tvangsmulkten kan fastsettes når overtredelse av loven eller forskrifter gitt i medhold av loven eller vedtak i medhold av loven eller forskrift gitt i medhold av loven, er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe dersom den ansvarlige oversitter fristen for retting av forholdet. Dersom særlige grunner tilsier det, kan tvangsmulkt fastsettes på forhånd, og løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkt løper likevel ikke dersom manglende etterlevelse skyldes forhold utenfor den ansvarliges kontroll.

Tvangsmulkt ilegges den ansvarlige for overtredelsen. Er overtredelsen skjedd på vegne av et selskap eller organ eller en annen sammenslutning, skal tvangsmulkten som hovedregel ilegges disse. Er tvangsmulkt ilagt et selskap som inngår i et konsern, kan påløpt tvangsmulkt også innføres hos morselskap. Er flere ansvarlige etter vedtak om tvangsmulkt, hefter de solidarisk for betaling av tvangsmulkten.

Kongen kan i særlige tilfeller redusere eller frafalle påløpt tvangsmulkt.

Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktenes størrelse og varighet, fastsettelse av tvangsmulkt og frafall av påløpt

tvangsmulkt. Pålegg om tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

Når Statens innkrevingsentral er pålagt å inndrive tvangsmulkt som nevnt i paragrafen her, kan den inndrive kravet ved trekk i lønn og andre lignende ytelser etter reglene i dekningsloven § 2-7. Innkrevingsentralen kan også inndrive tvangsmulkt ved å stifte utleggspant for kravet dersom pantretten får rettsvern ved registrering i et register eller ved underretning til en tredjeperson, jf. panteloven kapittel 5, og utleggsforretningen kan holdes på Innkrevingsentralens kontor etter tvangsfullbyrdsloven § 7-9 første ledd.

§ 20 *Overtredelsesgebyr*

Den som har overtrådt bestemmelser i eller vedtak gitt i medhold av denne lov §§ 6 til 9, kan Kongen gi pålegg om å betale overtredelsesgebyr til statskassen.

Fysiske personer kan bare ilegges overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsomme overtredelser. Foretak eller annen sammenslutning eller organer kan ikke ilegges overtredelsesgebyr dersom overtredelsen skyldes forhold utenfor dens kontroll.

Ved vurderingen av om overtredelsesgebyr skal ilegges, og ved utmålingen, skal det blant annet legges vekt på

- hvor alvorlig overtredelsen har krenket de interesser loven verner,
- graden av skyld,
- om overtrederen ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- om overtredelsen er begått for å fremme overtreders interesser,
- om overtrederen har hatt eller kunne ha oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- om det foreligger gjentakelse og
- om andre reaksjoner som følge av overtredelsen blir ilagt overtrederen eller noen som har handlet på vegne av denne, blant annet om noen enkeltperson blir ilagt straff.

Vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr, herunder om vilkår for å ilegges overtredelsesgebyr, om størrelsen på overtredelsesgebyret, om rente og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt ved forfall og om frafall av ilagt overtredelsesgebyr.

Ved inndrivelse av overtredelsesgebyr gjelder § 19 sjettede ledd tilsvarende.

Overtredelsesgebyr kan også ilegges for medvirknings handlinger.

§ 21 *Straff*

Med bøter eller med fengsel inntil 1 år eller med begge deler straffes den som forsettlig overtrer bestemmelser i eller gitt i medhold av §§ 6 til 9. Det samme gjelder overtredelse av eller unnlattelse av å etterkomme vedtak om særskilte tiltak gitt med hjemmel i bestemmelser i eller i medhold av §§ 6 til 9.

Har en overtredelse som nevnt i første ledd ført til at det er inntrådt eller voldt fare for betydelig skade på liv eller helse, kan fengsel inntil 3 år anvendes. Den som grovt uaktsomt overtrer bestemmelse eller vedtak som nevnt i første ledd eller som medvirker til slik overtredelse, straffes med bøter.

Medvirkning straffes på samme måte. Forsøk på overtredelse er bare straffbar når overtredelsen, dersom den hadde blitt gjennomført, ville medført omstendigheter som nevnt i annet ledd annet punktum.

Deltakelse i iverksettelsen av særskilte tiltak etter denne lov regnes som offentlig tjeneste i forhold til reglene i straffeloven kapittel 11, 12, 33 og 34.

§ 22 *Sanksjoner overfor kommuner og fylkeskommuner*

For håndheving av sanksjoner overfor kommuner og fylkeskommuner gjelder bestemmelsene i kommuneloven kapittel 10A. §§ 19 og 20 i loven her gjelder i tillegg.

Kapittel 7. Ikrafttredelse og endring av andre lover

§ 23 *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

§ 24 *Endring i andre lover*

Når loven trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover:

- Lov 14. desember 1956 nr. 7 om forsynings- og beredskaps tiltak oppheves
- I lov 16. juni 2006 nr. 20 om arbeids- og velferdsforvaltningen gjøres følgende endringer:

§ 10 skal lyde:

§ 10 *Beredskap i Arbeids- og velferdsetaten*

Arbeids- og velferdsdirektoratet har ansvar for at det utarbeides beredskapsplaner for å sikre opprettholdelse av virksomheten i etaten ved krise i fred eller krig. Planene skal inneholde krav til driftssikkerhet for rekrutteringsbistand og behandling av krav om ytelser og utbetaling. Direktoratet skal påse at det foreligger rutiner for lagring av materiell og utstyr, og rutiner for øvelser og opplæring av personell. Avtaler med leverandører av varer og tjenester til Arbeids- og velferdsetaten skal inneholde krav til leveringsdyktighet og informasjonssikkerhet ved slike situasjoner.

Arbeids- og velferdsetaten skal bistå med å håndtere endringer i arbeidskraftbehovet for prioriterte virksomheter ved kriser i fred eller krig. Dette omfatter blant annet formidling av registrerte arbeidsledige og frivillige som melder seg til etaten. Arbeids- og velferdsdirektoratet kan gjennomføre beredskapsplanlegging i samarbeid med bemanningsforetak og andre utleiery av arbeidskraft. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om prioritet og formidling av arbeidskraft.

§ 11 annet ledd annet punktum skal lyde:

Med samtykke fra Arbeidsdepartementet kan Helse- og omsorgsdepartementet pålegge ansatte i etaten tjeneste i

helse- og sosialetaten etter lov 23. juni 2000 nr. 56 om helsemessig- og sosial beredskap § 4-1.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov
om endringer i sjøloven

I

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) blir endra slik:

§ 8 første ledd første punktum skal lyde:

For skip som innføres i skipsregisteret, velger eieren hjemstedet blant de byer og andre tettbebyggelser ved kysten som *den myndighet departementet bestemmer* har godkjent som hjemsteder.

§ 472 andre ledd, samt tredje ledd annet, tredje og fjerde punktum, vert oppheva. Noverande tredje og fjerde ledd blir nytt annet og tredje ledd.

Ny § 472 a skal lyde:

§ 472 a *Definisjoner*

Med alvorlig ulykke menes i denne loven en ulykke hvor det har vært brann, eksplosjon, sammenstøt e.l., ekstreme vær- eller isforhold, sprekker eller feil på skroget mv. som fører til:

- 1) maskinstans, betydelig skade i innredningen, betydelig strukturell skade, herunder vanngjennomtrengning i skroget, slik at skipet ikke er i stand til å fortsette seilassen, eller
- 2) forurensning, eller
- 3) havari som gjør det nødvendig å taue skipet eller få assistanse fra land.

Med hurtiggående passasjerfartøy menes i denne loven

et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med senere endringer, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Med roroferge menes i denne loven et sjøgående passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Med sjøulykke menes i denne loven når det ved driften av skip oppstår en hendelse hvor:

- 1) noen omkommer eller det voldes betydelig skade på person,
- 2) skipet har eller må antas å ha gått tapt, eller skipet er forlatt,
- 3) det oppstår betydelig skade på skipet,
- 4) skipet har grunnstøtt eller vært involvert i et sammenstøt eller hendelse som medfører at skipet ikke lenger er funksjonsdyktig, eller
- 5) det oppstår betydelig skade på miljøet eller fare for miljøet som følge av skade på skipet.

Med svært alvorlig sjøulykke menes i denne loven en sjøulykke som innebærer at skipet har gått tapt, noen har omkommet eller det er påført betydelig skade på miljøet, eller det har vært umiddelbar fare for noe av dette med et passasjerskip.

Skade på skip, personer eller miljøet som er foretatt med hensikt, skal ikke anses som en sjøulykke eller svært alvorlig sjøulykke.

§ 473 Tredje ledd og fjerde ledd andre punktum vert oppheva.

§ 475 første ledd annet og tredje punktum samt tredje ledd vert oppheva.

Ny § 475 a skal lyde:

§ 475 a *Plikt til sikring av bevis*

Enhver som er involvert i en sjøulykke skal så snart omstendighetene tillater det samle inn og ta vare på alle bevis som kan være nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen, herunder:

- a) ta vare på alle opplysninger fra sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspillings- og videobånd, herunder opplysninger fra ferdskriver (VDR) og andre elektroniske innretninger i tidsrommet før, under og etter ulykken,
- b) sikre at slike opplysninger ikke overskrives eller endres på annen måte,
- c) hindre forstyrrelse fra annet utstyr som kan ha betydning for sikkerhetsundersøkelsen eller ulykken.

Plikten til å samle inn og ta vare på bevis etter første ledd opphører når sikkerhetsundersøkelsen er avsluttet.

§ 476 skal lyde:

§ 476 *Iverksetting av undersøkelse*

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om en sjøulykke, skal den straks avgjøre om den skal foreta

undersøkelser av ulykken, og skal i så fall iverksette undersøkelsene så snart som mulig og *senest innen to måneder etter at ulykken fant sted*. Undersøkelsen skal bringes til avslutning uten ugrunnet opphold. Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres.

Det skal iverksettes undersøkelser *etter svært alvorlige sjøulykker i følgende tilfeller*:

- a) *når et norsk skip er innblandet, uansett hvor ulykken inntreffer,*
- b) *når det er et utenlandsk skip som har vært utsatt for ulykken, og ulykken inntreffer innenfor riket,*
- c) *når ulykken berører vesentlige norske interesser, uavhengig av skipets flagg og hvor ulykken fant sted.*

En svært alvorlig sjøulykke med et fiskefartøy under 15 meter der skipet har gått tapt, men uten at noen har omkommet, omfattes ikke av bokstav a til c.

Undersøkelsesmyndigheten skal foreta en foreløpig vurdering for å avgjøre om det skal iverksettes undersøkelse ved alvorlige ulykker.

Sjøulykker med fritidsbåter omfattes ikke av annet og tredje ledd.

For andre sjøulykker enn dem som omfattes av annet ledd, avgjør undersøkelsesmyndigheten selv om den vil foreta undersøkelser. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på behovet for å klarlegge forholdene vedrørende sjøulykken, hvor alvorlig ulykken er, *hvilken fartøystype og last som er involvert*, hvilket bidrag undersøkelsene kan gi til sjøsikkerhetsarbeidet, forventet ressursbruk ved en undersøkelse, om nødvendige undersøkelser kan gjennomføres på annen måte, og om en særlig berørt stat mener undersøkelser bør skje. Særlig berørte stater bør om mulig gis anledning til å uttale seg om ulykken bør undersøkes. Det skal også legges vekt på at antallet undersøkelser generelt bør være av et slik omfang at det kan gi et tilfredsstillende grunnlagsmateriale for det generelle sjøsikkerhetsarbeidet.

Undersøkelsesmyndigheten kan uten hensyn til tidlige- re avgjørelse beslutte å undersøke forhold vedrørende en eller flere sjøulykker.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

Undersøkelsene skal følge retningslinjene som er fastsatt i medhold av forordning 1406/2002/EF artikkel 2 bokstav e. Undersøkelsesmyndigheten kan fravike retningslinjene når det er nødvendig for å oppfylle undersøkelsens formål.

§ 477 tredje ledd skal lyde:

Forklaringer som nevnt i første og annet ledd *kan ikke stilles til rådighet for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen. Dette gjelder også for opplysninger som avslører identiteten til personer som har avgitt forklaring, og opplysninger av særlig følsom eller privat art om personer som har vært innblandet i ulykken.* Opplysninger fremkommet under forklaringene kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende.

§ 482 skal lyde:

§ 482 *Internasjonale undersøkelser*

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om sjøulykke som involverer en særlig berørt stat, skal den så raskt som mulig underrette myndighetene i vedkommende stat.

Skal undersøkelsesmyndigheten undersøke en sjøulykke inntruffet utenfor riket, kan deler av undersøkelsen gjennomføres i samarbeid med norsk utenriksstasjon. Undersøkelsesmyndigheten kan også anmode om bistand fra utenlandsk undersøkelsesmyndighet.

Ved undersøkelser som involverer en særlig berørt stat, skal undersøkelsesmyndigheten samarbeide med vedkommende stat. Undersøkelsesmyndigheten skal så raskt som mulig bli enige med undersøkelsesmyndigheten i den særlig berørte staten om hvem som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen, og hvordan undersøkelsen skal gjennomføres. Undersøkelsesmyndigheten kan overlate undersøkelser, herunder undersøkelser som omfattes av § 476 annet ledd, til den særlig berørte staten. Undersøkelsesmyndigheten kan delta i undersøkelser av sjøulykker utenfor riket som gjennomføres av utenlandsk undersøkelsesmyndighet. Ved undersøkelser innenfor fremmed stats territorium gjelder bestemmelsene i avsnitt II bare så langt norske myndigheters kompetanse rekker etter folkeretten, og så langt kyststatens lovgivning ikke er til hinder.

Når en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke, skal undersøkelsen innledes av den EØS-stat innenfor hvis sjøterritorium eller indre farvann ulykken eller hendelsen inntreffer. Dersom ulykken inntreffer i andre farvann enn sjøterritoriet eller indre farvann, skal undersøkelsen innledes av den medlemsstat skipet sist besøkte. Denne staten skal være hovedansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig berørte medlemsstater inntil det foreligger en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

Undersøkelsesmyndigheten i en særlig berørt stat innenfor EØS-området skal gis tilgang til de samme bevis og forklaringer i henhold til § 477, som undersøkelsesmyndigheten selv. Undersøkelsesmyndigheten skal ta hensyn til oppfatninger en slik stat har ved undersøkelsen.

§ 484 ny overskrift skal lyde:

Rettigheter for dem som saken angår

§ 484 tredje ledd oppheves.

§ 485 nytt fjerde til sjuande ledd skal lyde:

Undersøkelsesmyndigheten kan utarbeide en forenklet rapport for andre sjøulykker enn de som er nevnt i § 476 annet ledd, dersom resultatet av undersøkelsen ikke vil kunne bidra til å forhindre fremtidige ulykker og hendelser.

Rapporten skal gjøres tilgjengelig innen 12 måneder etter at ulykken inntraff. Dersom dette ikke er mulig, skal undersøkelsesmyndigheten utgi en foreløpig rapport innen 12 måneder.

Undersøkellesmyndigheten skal oversende rapporten til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) og melde ulykker og hendelser til sjøs til den europeiske databasen for sjøulykker.

Undersøkellesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

§ 486 skal lyde:

§ 486 *Behandling av sjøfolk som har vært involvert i sjøulykke*

Ved undersøkelse av sjøulykker skal det tas hensyn til retningslinjer som er fastsatt av FN's sjøfartsorganisasjon (IMO) om behandling av sjøfolk som har vært involvert i en sjøulykke.

Ny § 486 a skal lyde:

§ 486 a *Forskrifter*

Kongen kan gi utfyllende forskrifter til kapittel 18 avsnitt II.

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

I sak nr. 4 foreligger det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Det foreligger ingen forslag til anmerking. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved annen gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Det foreligger ingen forslag til anmerking. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved annen gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Det foreligger ingen forslag til anmerking. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved annen gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Det foreligger ingen forslag til anmerking. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved annen gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Det foreligger ingen forslag til anmerking. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved annen gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Sak nr. 10 [12:40:51]

Referat

- (51) Midlertidig endring i pengespilloven (gave til Norges idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité) (Prop. 15 L (2011–2012))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen
- (52) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Arne Olsen, Kari Kjønnaas Kjos og Jon Jæger Gåsvatn om en reell behandlingsgaranti for kreftpasienter (Dokument 8:18 S (2011–2012))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen
- (53) Endringer i lov 19. mars 1965 nr. 3 om fritaking for militærtjeneste av overbevisningsgrunner (avvikling av sivil verneplikt) (Prop. 10 L (2011–2012))
Enst.: Sendes justiskomiteen
- (54) Datatilsynet og Personvernemndas årsmeldinger for 2010 (Meld. St. 6 (2011–2012))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen
- (55) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tord Lien, Mette Hanekamhaug, Anders Anundsen og Bente Thorsen om å oppheve boplikten for presstene. Endring av kirkeloven (Dokument 8:16 L (2011–2012))
Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen
- (56) Endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid) (Prop. 11 L (2011–2012))
Enst.: Sendes næringskomiteen

7. (57) Endringer i lov om offentlige anskaffelser og kommuneloven (gjennomføring av EUs håndhevelsesdirektiv i norsk rett) (Prop. 12 L (2011–2012))
Enst.: Sendes næringskomiteen som forelegger sitt utkast til innstilling for kommunal- og forvaltningskomiteen til uttalelse før endelig innstilling avgis
 8. (58) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold, Torgeir Trældal og Åge Starheim om endring av bostedskravet i fiskeriforbudsloven (Dokument 8:19 S (2011–2012))
Enst.: Sendes næringskomiteen
 9. (59) Lov om pensjonsordning for stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer (Prop. 9 L (2011–2012))
Enst.: Sendes Stortingets presidentskap
 10. (60) Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen, utbygging og finansiering – E6 Minnesund – Skaberud – Dovrebanen Langset – Kleverud (Prop. 13 S (2011–2012))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen
 11. (61) Endringer i statsbudsjettet for 2011 under Forsvarsdepartementet (Prop. 14 S (2011–2012))
 12. (62) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Nordisk Råd for 2. halvår 2010–1. halvår 2011 (Dokument 13 (2011–2012))
 13. (63) Årsrapport fra Stortingets delegasjon for arktisk parlamentarisk samarbeid for perioden 15. september 2010 til 1. oktober 2011 (Dokument 14 (2011–2012))
 14. (64) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Morten Høglund, Karin S. Woldseth, Jan Arild Ellingsen og Siv Jensen om krav om uavhengige evalueringer av bistanden (Dokument 8:17 S (2011–2012))
Enst.: Nr. 11–14 sendes utenriks- og forsvarskomiteen
- Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 12.42.
