

Møte mandag den 6. desember kl. 12

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 24):

1. Innstilling fra næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm om å oppheve markedsreguleringen av egg og fjørfe (Innst. S. nr. 29 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:3 (2004-2005))
2. Interpellasjon fra representanten Ivar Kristiansen til moderniseringsministeren:
«Etter at Samarbeidsregjeringen fjernet flypassasjeravgiften og inngikk en toårig storkundeavtale med flyselskapet Norwegian, og konkurransemyndighetene forbød opptjening av bonuspoeng innenlands, er det etablert konkurranse i luftfarten innenriks. Dette har ført til lavere priser og større fleksibilitet til glede for innbyggerne og næringslivet. Utfordringen blir nå å sikre likeverdige konkurransevilkår, hindre misbruk av dominerende markedsstilling og hindre konkurranseskadelig prisdumping på enkeltstrekninger. Hvordan sikrer Konkurransetilsynet at alle selskaper i markedet har rettferdige og frie konkurransebetingelser, og hva vil statsråden gjøre for å sikre den fremtidige konkurransen i innenlands luftfart?»
3. Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om endringer på statsbudsjettet 2004 under Moderniseringsdepartementet (Innst. S. nr. 54 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 23 (2004-2005))
4. Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av avtale 24. september 2004 om endring av protokoll 4 kapittel II til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkningsorgan og en Domstol (ODA) av 2. mai 1992 (Innst. S. nr. 52 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 13 (2004-2005))
5. Forslag fra stortingsrepresentant May Hansen på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet oversendt fra Odelstingets møte 23. november 2004 (jf. Innst. O. nr. 16):
«Stortinget ber Regjeringa vurdere å heve terskelen for anbudsinnkjøp til det maksimale av hva EØS-avtalen tillater.»
6. Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om endringer av løyvingar på statsbudsjettet medrekna folketrygda for 2004 under Arbeids- og sosialdepartementet (Innst. S. nr. 53 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 20 (2004-2005) kap. 664 og 666)
7. Innstilling fra sosialkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Audun Bjørlo Lysbakken, Åsa Elvik og Heikki Holmås om aleneboende og aleneforsørgeres levekår, og mulige tiltak for å bedre disse (Innst. S. nr. 44 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:88 (2003-2004))

8. Referat

Presidenten: Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Sylvia *Brustad* fra og med 6. desember og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten for Hedmark fylke, Grethe G. *Fossum*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Grethe G. Fossum er til stede og vil ta sete.

Valg av settepresident

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

Presidenten vil foreslå Kjell Engebretsen. – Andre forslag foreligger ikke, og Kjell Engebretsen anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møter i inneværende uke.

S a k n r . 1

Innstilling fra næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm om å oppheve markedsreguleringen av egg og fjørfe (Innst. S. nr. 29 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:3 (2004-2005))

Aud Gaundal (A) [12:01:45] (ordfører for saken):

Dokument nr. 8:3 for 2004-2005 er et forslag fra Fremskrittspartiet om å oppheve markedsreguleringa av egg og fjørfe.

Det er en samlet komite med unntak av Fremskrittspartiet som går inn for at markedsreguleringa skal fortsette. Komiteen viser til brev fra statsråd Sponheim av 25. oktober, som er inntatt som vedlegg i innstillinga, og som på en god måte underbygger hvorfor det ikke er riktig å oppheve ordninga.

Det er også viktig å understreke at det ikke er riktig at det bare er Landbrukssamvirket som får støtte, slik det hevdes i forslaget fra Fremskrittspartiet. Markedsreguleringa gir også fordeler til andre markedsaktører, gjennom stabilitet og forutsigbarhet i markedet. Omsetningsavgiften brukes også til å finansiere felles tiltak som kommer hele næringa til gode, bl.a. gjennom kompetanse og kvalitet.

Det er også viktig at når staten har inngått en avtale med landbruket i årets landbruksoppgjør, skal avtalen etterleves av begge parter. I og med at markedsreguleringa for egg og fjørfe omfattes av avtalen, er det ikke riktig at Stortinget endrer dette midt i avtaleperioden.

I Dokument nr. 8:3 fra Fremskrittspartiet blir det vist til WTO-forhandlingene og hva som eventuelt blir resultatet av disse. Flertallet ser at det kan bli utfordringer,

men før en eventuell avtale foreligger, vil det være uriktig også i denne sammenheng å oppheve reguleringa.

Komiteens innstilling fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og vi anbefaler at Dokument nr. 8:3 for 2004-2005 ikke bifalles.

Øystein Hedstrøm (FrP)[12:03:38]: Innledningsvis vil jeg benytte anledningen til å rette opp to åpenbare feil. I forslaget sier ikke vi, slik saksordfører Aud Gaundal sier, at de private ikke kan få støtte. Det står i forslaget at de kan få, men det er ikke det vanlige. Den andre feilen er i innstillingen, på side 2, der det er kommet inn en feil i forslaget fra mindretallet, altså Fremskrittspartiet. I linje fire i forslaget står det «oppheves med virkning fra 1. juli 2006». Det skal være «1. juli 2005», så jeg ber om at det blir rettet.

Fremskrittspartiet har lenge stått alene i kampen for en deregulering og modernisering av norsk landbruk for at i hvert fall deler av denne virksomheten skal kunne fremstå tilstrekkelig robust til å overleve lenger frem, når tollmurene etter hvert blir nedbygd eller faller. Vi står ikke lenger alene om å inneha disse synspunktene. Også den private kjøttindustrien mener det er helt nødvendig å starte prosessen nå. Ved å ta egg og fjørfe ut av omsetningsloven oppnås likere rammevilkår for private aktører og samvirket, og det vil muliggjøre lavere forbrukerpriiser.

Det er viktig først å høste erfaring på noen områder, noe egg og fjørfe egner seg godt til, grunnet et oversiktlig marked. Det er også en relativt kort periode fra beslutning om produksjon til produktet er klart for salg. Her er det mulig å foreta en produksjonsplanlegging med tilpassing av produksjon til forbruk. Markedet for fjørfe skulle være håndterlig med tanke på å unngå overproduksjon og oppnå mer effektiv ressursbruk uten markedsregulering.

Det er også viktig å understreke at produksjonen av regulerte produkter som kylling er igangsatt som ren næringsvirksomhet. Produksjonen har heller ingen større landbrukspolitisk betydning og omfatter få produsenter. Det ville derfor være overkommelig for aktørene å tilpasse seg et marked hvis markedsreguleringen tas bort. Kyllingproduksjon har stort sett like stort trykk hele året, og det er derfor ikke behov for en lovfestet reguleringsplikt for å kunne håndtere dette markedet.

I et brev fra Landbruksdepartementet til komiteen konkluderes det med at markedsreguleringen for egg og fjørfekjøtt bør videreføres. I den sammenheng vil jeg henlede oppmerksomheten på statens tilbud ved årets jordbruksforhandling, hvor departementet ganske riktig viser til at det er svært lite behov for markedsregulering av kylling, og at det ikke er store problemer med å foreta tilpasninger i forhold til markedets behov gjennom produksjonsregulering hos den enkelte aktør. De private fjørfeprodusentene sier det klinkende klart: Det er ikke behov for markedsregulering for kylling. Et eksempel på dette er årets transportarbeiderstreik, som dokumenterer reguleringsens overflødighet. Streiken hadde en varighet på fire uker og fem dager, omtrent samme lengde som

livsløpet til en kylling. De private slakteriene hentet i hele perioden inn fra bøndene, slaktet som normalt og frøs inn på eget lager. De private aktørene igangsatte tidlig under streikeprosessen en tilpassing i ruging av egg til kylling, dermed også fremtidig innsett av kylling, dette for å skape et fremtidig rom i markedet for omsetning av allerede produsert vare.

Kostnadene ved hele denne virksomheten blir dekket uten tilskudd fra omsetningsmidler eller fra andre offentlige midler. Heller ikke forsyningsplikt og situasjonen i forhold til forbruker kan benyttes som argument for å beholde markedsreguleringen. Reguleringslageret utgjør et par ukers konsum i det norske markedet, dvs. nesten tre uker kortere enn transportarbeiderstreikens varighet. Det har ikke oppstått situasjoner som oppleves som alvorlige eller dramatiske for forbrukerne av den grunn.

Fremskrittspartiet mener at situasjonen som oppstod i tilknytning til transportarbeiderstreiken, dokumenterer at det ikke er behov for markedsregulering for kylling. De private slakterier taklet situasjonen i et marked med betydelige utfordringer. Jeg vil understreke at streiken ikke utløste noen spesiell aktivitet overfor Prior som markedsregulator. Bakgrunnen er at markedet fungerte helt greit, gitt den naturlige konkurranse mellom markedsaktørene.

Det trengs altså ingen markedsregulering, slik Fremskrittspartiet og de private fjørfeprodusentene ser det. Kylling kan leveres over hele landet, på Dombås, på Dokka, i Hammerfest og i Kirkenes, på lik linje med alle andre varer, basert på tilbud og etterspørsel.

Dessverre står Fremskrittspartiet alene i denne sal når det foreslås å endre den 70 år gamle omsetningsloven som ble laget under og tilpasset helt andre forhold. Alle de øvrige partier holder fast ved markedsreguleringen og viser til den inngåtte jordbruksavtalen som et argument for å fortsette i oppgatte spor. For å avlive også dette argumentet har vi tatt inn i vårt forslag i innstillingen at markedsreguleringen oppheves når gjeldende avtaleperiode utløper.

Vårt forslag føyer seg rett inn i den pågående debatten om matvarepriser. Når ikke stortingsflertallet vil gå videre, er det bra at Konkurransetilsynet nå vil gå igjennom verdikjeden for mat, inkludert markedsreguleringsordninger som helt klart hindrer konkurransen og gjør norske matvarer dyrere enn de ellers ville ha vært.

Jeg vil ta opp Fremskrittspartiets forslag inn tatt i innstillingen.

Presidenten: Representanten Øystein Hedstrøm har tatt opp det forslaget han refererte til.

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

(Votering, se side 802)

S a k n r . 2

Interpellasjon fra representanten Ivar Kristiansen til moderniseringsministeren:

«Etter at Samarbeidsregjeringen fjernet flypassasjeravgiften og inngikk en toårig storkundeavtale med flyselskapet Norwegian, og konkurransemyndighetene for-

bød opptjening av bonuspoeng innenlands, er det etablert konkurranse i luftfarten innenriks. Dette har ført til lavere priser og større fleksibilitet til glede for innbyggerne og næringslivet. Ufordringen blir nå å sikre likeverdige konkurransevilkår, hindre misbruk av dominerende markedsstilling og hindre konkurranseskadelig prisdumping på enkeltstrekninger.

Hvordan sikrer Konkurransetilsynet at alle selskaperne i markedet har rettfærdige og frie konkurransebetingelser, og hva vil statsråden gjøre for å sikre den fremtidige konkurransen i innenlands luftfart?»

Ivar Kristiansen (H) [12:11:15]: Siden 2001 har flybillettprisene i Norge gått svært kraftig ned. Selv om det nå i disse tider vises til en beskjeden oppgang, vil jeg komme tilbake til en overveldende dokumentasjon på at konkurranse i norsk luftfart, flere aktører på banen, har gitt flybillettpriser til stor glede for norske flypassasjerer.

Det har blitt mye billigere å fly. Vi ser at antall frekvenser og ruter øker etter hvert som tiden går. Vi ser at en meget vellykket politikk på dette området iverksatt av Samarbeidsregjeringen har lagt forholdene optimalt til rette for konkurranse i norsk luftfart. Det er i denne forbindelse nok å nevne fjerning av bonuspoengsystemet innenlands, opphevelsen av flyseteavgiften og nye statlige storkundeavtaler. Som følge av dette arbeidet ble det gitt rom for en ny, betydelig aktør på det norske innenlandsmarkedet, som gir oss forbrukere billigere flyreiser og langt større bevegelsesfrihet.

Jeg vil påstå at billige flyreiser er en viktig forutsetning for fortsatt spredt bosetting i landet. Det er noe vi virkelig ønsker å beholde. Det er et system som har kommet for å bli innenfor norsk luftfart, og som vi skal videreutvikle fremover. Men for at et marked skal fungere, må det være flere aktører. Det må være flere tilbydere, og det må fremfor alt være konkurranse mellom dem.

Når jeg tar denne saken opp i Stortinget, er det fordi bl.a. undertegnede den siste tiden har fått servert nokså mange innspill, påstander og rykter som berører konkurransesituasjonen innen norsk luftfart. Det påstås bl.a. at den dominerende aktøren i norsk luftfart misbruker sin markedsrett til å presse ut den andre reelle konkurrenten. Det påstås at det drives med bevisst underprising.

Underprising, dersom den er ulovlig, innebærer at den dominerende tilbyder som møter konkurranse, setter flybillettprisene kunstig lavt i en periode for å drive ut konkurrenter, og deretter setter dem opp. Ulovlig underprising er som kjent misbruk av en dominerende stilling i markedet og i strid med konkurranseloven § 11.

Jeg er også klar over at saker som dreier seg om ulovlig underprising i ethvert marked, innenfor ethvert segment, er svært komplisert å håndtere. Men det som er viktig, om denne påstanden er i nærheten av å være korrekt, er at håndteringen av disse spørsmålene blir ivarettatt på en tilfredsstillende og betryggende måte.

Vi så i tilfellet hvor både Norwegian og SAS opererte på Ålesund-ruten, mens SAS Braathens hadde enemarked på ruten Molde-Kristiansund, at passasjerer fra Ålesund og omegn fikk opptil tre ganger så lave priser som

passasjerer på de to andre Møre og Romsdal-rutene. Vi så at SAS Braathens justerte prisen kraftig ned og lå svært nær opp til Norwegian-prisnivået. Resultatet kjenner vi dessverre. Norwegian valgte underveis å legge ned sin Ålesund-rute til stor, stor ulempe i fremtiden for de passasjerene som bor i dette området.

Vi har sett, og vil sannsynligvis se, at liknende tilstander er i ferd med å utvikle seg innenfor andre markedssegmenter i dag, hvor påstandene nå er at den store aktøren justerer ned prisnivået, ned på Norwegian-nivå, når det gjelder destinasjonene i og rundt Nord-Norge. Her fremmes det påstand om sterk underprising fra en av aktørene. Jeg husker svært godt den tiden hvor det kostet, enten man reiste fra Bodø, Tromsø eller Alta, alt fra 6 000 til 7 000 kr for å reise tur-retur Oslo, at det ble kraftig forsvart fra SAS' side med at det ikke var mulig å operere med et lavere prisnivå. I dag ser jeg ingen problemer, for noen passasjerer kan få en tur-retur-reise fra disse destinasjonene for ned mot tusenlappen. Det er et bilde som vi er nødt til å ta vare på og bevare.

Sist vi hadde en liknende situasjon innen norsk luftfart, ble den minste aktøren spist opp av den store, med det resultat at det ikke lenger var konkurranse igjen. Da gikk flybillettprisene selvfølgelig opp. Denne påstanden er langt på vei dokumentert i Aftenpostens søndagsutgave, der tabellen viser at prisene er lavere hos SAS Braathens på det tidspunktet de har avganger i nærheten av Norwegians avganger, på det gitte eksempelet Tromsø–Oslo-ruten.

Det er alvorlig hvis det er slik at prisene dumpes der det er konkurranse, for igjen å finansieres med høyere priser på andre ruter eller på andre avgangstidspunkter, dersom dette er et ledd i en målsetting om å bli kvitt en brysom konkurrent.

Det har også fremkommet påstand om at aktørene i dette markedet i stor grad benytter seg av et slags belønningssystem som går via markedsstøtte, som stimulerer de dominante selgerne innenfor dette segment, reisebyråene, til å premiere det ene selskapet foran det andre via kraftige bonusordninger. Dette hindrer selvfølgelig at billigste mulighet i noen tilfeller blir valgt, og til syvende og sist er det vi forbrukere som blir taperne på dette.

Vi har sett at gjennom de tiltak som innledningsvis ble nevnt fra min side, har vi klart å oppnå en kraftig prisreduksjon innenfor det norske flyreisemarkedet. I den perioden hvor SAS Braathens opererte alene, som selvstendig selskap, fra oktober 1999 til oktober 2001, økte flybillettprisene i Norge med 40 pst., mens den generelle prisveksten i Norge, konsumprisindeksen, var nede på ca. 5 pst. Vi har sett at etter at SAS kjøpte opp Braathens i oktober 2001, nådde flybillettprisene sin foreløpige topp i mars 2000. Da hadde flybillettprisene steget med nærmere 50 pst. siden Color Air måtte innstille. Historien viser at vi nå i ettertid har klart i Norge gjennom Samarbeidsregjeringens politikk å få redusert flybillettprisene med rundt 40 pst. Alle disse tallene er hentet fra Statistisk sentralbyrås statistikker. Prisutviklingen innenfor flybillettmarkedet er langt, langt lavere nå i forhold til den generelle prisutviklingen i Norge.

Målet mitt med å ta opp denne situasjonen i Stortinget er det redegjort for. Vi må ikke komme tilbake til den situasjonen som vi hadde da Color Air la inn årene, da det ikke var mulig å operere og vi igjen fikk en øyeblikkelig prisutvikling hvor flybillettprisene innenlands økte med 50 pst. Vi må ikke komme i den situasjonen at SAS Braathens' markedsdominans, eierskap, innenfor bl.a. tilbringertjenesten, via flyselskapet Widerøe, også driver en systematisk politikk, som det påstås, ved å strømlinjeforme sin tilbringertjeneste for å treffe mer presist SAS Braathens' avganger heller enn konkurrentens, all den tid vi vet at åtte av ti slike passasjerer som reiser på kortbanenettet, ender opp på en eller annen stamflyplass i dette landet.

Derfor er det svært viktig at det innenlandske flypassasjermarkedet, som har en årsumsetning på 7–8 milliarder kr, og som har gitt passasjerene en besparelse det siste året på hele 2 milliarder kr, nå blir omfattet av nitid overvåking fra Konkurransetilsynets side, at disse forholdene får prioritet fra Konkurransetilsynets side, og at man gis mulighet til å følge utviklingen permanent. Jeg er derfor svært glad for å ha registrert konkurranseministerens deltakelse i denne debatten, enten statsråden vil love å følge opp dette dag for dag og la det berøre folk som går på bonuspoeng, anvendelse av innenlandsbruk av bonuspoeng, eller det gjelder muligheten for å styrke konkurransen innenfor dette viktige nasjonale markedet.

Statsråd Morten Andreas Meyer[12:21:37]: Regjeringen er i likhet med representanten Ivar Kristiansen opptatt av å opprettholde konkurransen i innenlands luftfart. Konkurransen som er etablert innenlands, har ført til lavere priser og et bedre tilbud både for borgere og for næringslivet.

La meg aller først si noen ord om konkurransesituasjonen i innenlands luftfart slik den er i dag, og kort beskrive hva Konkurransetilsynet gjør for nettopp å sikre den konkurransen som både representanten Kristiansen og Regjeringen er opptatt av.

Konkurransetilsynets inngrep mot opptjening av bonuspoeng på SAS Braathens' innenlandsruter i mars 2002, sammen med Regjeringens avvikling av flypassasjeravgiften like etter, har vært helt avgjørende for at det igjen ble etablert konkurranse i innenlands luftfart.

Konkurransen tok for alvor fart da flyselskapet Norwegian Air Shuttle startet opp i september 2002 og utfordret det sammenslåtte SAS Braathens, som på det tidspunkt i realiteten hadde monopol. Beregninger fra Konkurransetilsynet bekrefter at fritids- og forretningsreisende, innbyggere og næringsliv sparer mellom 1,5 og 2 milliarder kr på årsbasis nettopp som en følge av at monopolen ble utfordret, og at konkurransen ble reetablert.

Etter at Norwegian etablerte seg, har Konkurransetilsynet vært opptatt av spesielt tre forhold ved SAS Braathens' atferd – alle knyttet til SAS Braathens' dominerende stilling i norsk innenriks luftfart.

For det første har tilsynet vært opptatt av om det forekommer ulovlig underprising. Underprising er priser som

selskapene setter kunstig lavt for å drive ut konkurrenter, for deretter å kunne heve prisene.

Det andre er virkningene på konkurransen av bedriftskundeavtalene, dvs. avtaler mellom de store flyselskapene, eller flyselskapene og bedrifter.

Det tredje er, som representanten Kristiansen også nevnte, reisebyråavtalene, dvs. avtaler mellom enkelte reisebyrå og flyselskapene.

I sakene om underprising har tilsynet pålagt SAS Braathens hver måned å sende regnskapstall til Konkurransetilsynet, slik at tilsynet kan vurdere om prisene eventuelt skulle være ulovlig lave. Konkurransetilsynet har engasjert eksperter for å analysere tallene, og tilsynet har gjennomført bevissikring hos SAS Braathens. Jeg er kjent med at tilsynet ventes å trekke konklusjoner i denne saken i nær framtid.

I desember 2003 grep Konkurransetilsynet inn mot SAS-gruppens bedriftskundeavtaler. Det ble lagt ned forbud mot at SAS-gruppen gir sine bedriftskunder progressive rabatter. Progressive rabatter innebærer at rabattsatsene øker med kjøp av flyreiser. Slike rabatter har lojalitetsskapende virkninger og svekker konkurransen i dagens markedssituasjon. Videre forbød Konkurransetilsynet avtaleklausuler som innebærer at SAS-gruppen skal foretrekkes framfor andre flyselskap.

Når det gjelder konkrete nye tiltak, har tilsynet orientert meg om at det nå vurderer storkunderabattene på monopolrutene. Vi må unngå at rabatter på monopolrutene benyttes til å begrense konkurransen på de rutene hvor det faktisk er alternativer, og hvor konkurranse er etablert.

I 2003 foretok Konkurransetilsynet også en gjennomgang av SAS-gruppens reisebyråavtaler. Tilsynet fant at SAS Braathens' avtaler med reisebyråene ikke var i strid med konkurranseloven, og har ikke iverksatt noen tiltak mot dem. Aktørene er vel kjent med hvilke klausuler som er i strid med konkurranseloven, og unngår disse. Tilsynet vurderer imidlertid nå om det foreligger andre forhold som ikke kommer til uttrykk gjennom avtalene, og som er egnet til å begrense konkurransen. Jeg er bekymret for den konkurransevridningen som kan oppstå i slike sammenhenger, og vil be Konkurransetilsynet om å ha oppmerksomhet knyttet til de store volumene som omsettes via reisebyråene, da dette kan favorisere større selskaper og dominerende markedsaktører.

Konkurransetilsynets inngrep mot SAS Braathens' bonusprogrammer i 2002 gjaldt opptjening av bonuspoeng på innenlandske flyruter. Nå har Konkurransetilsynet orientert meg om at de også vil se på virkningene av bonusprogrammene på interskandinaviske ruter, bl.a. for å sørge for effektiv konkurranse på strekningene mellom Oslo, Stockholm og København.

Det er også verd å merke seg at norske konkurransemyndigheter er pådrivere i internasjonale fora for et samarbeid mellom konkurransemyndighetene for å vurdere de internasjonale selskapers bonusordninger. Målet med dette er bl.a. å hindre at de internasjonale selskapene gjennom bonusordninger begrenser konkurransen i de nasjonale markedene.

Dette viser at tilsynet med konkurransen i luftfarten får stor oppmerksomhet. Regjeringen vil sørge for at denne oppmerksomheten fortsetter.

De viktigste virkemidlene for å sikre fortsatt konkurranse i innenlands luftfart er for det første en streng håndheving av konkurransereglene. Videre er det viktig at staten som stor innkjøper av flytjenester innretter innkjøpene sine slik at fortsatt konkurranse sikres.

Konkurransereglene er et avgjørende virkemiddel for å hindre at konkurransen begrenses. Gjennom den nye og strengere konkurranseloven av 1. mai 2004 har konkurransereglene blitt et mer slagkraftig redskap for å sikre konkurranse. Blant annet har misbruk av dominerende stilling blitt forbudt. Et slikt forbud er særlig viktig for å sikre konkurransen innen innenlands luftfart fordi SAS Braathens har en så dominerende stilling.

Jeg vil be Konkurransetilsynet om å fortsette å ha et særlig fokus på luftfarten i Norge for å hindre ulovlige konkurransebegrensninger. Jeg vil understreke dette i tildelingsbrevet for 2005 til Konkurransetilsynet.

Statlig ansattes tjenestereiser utgjør en betydelig andel av det samlede antall reiser i norsk luftfart. På grunn av den økte konkurransen innenlands fant jeg det ikke hensiktsmessig å opprettholde den sentrale statlige flyreiseavtalen som ble inngått for et par år siden. Med dagens sterke priskonkurranse kunne en sentral statlig innkjøpsavtale over tid medført svekket konkurranse i luften. Slik situasjonen er i dag, sikres konkurransen og mangfoldet best ved at flyselskapene konkurrerer om å tilby hver enkelt statlig etat billigst mulige flyreiser.

Desentraliserte innkjøp gjør det imidlertid viktig at hver enkelt etat og hver enkelt ansatt er bevisste ved kjøp av tjenestereiser, slik at konkurransemekanismen fungerer. Mitt departement vil derfor utgi en veileder som skal øke bevisstheten blant offentlig ansatte når tjenestereiser kjøpes.

Anskaffelsesregelverket skal legges til grunn, og jeg vil i tillegg be om at følgende prinsipper følges ved innkjøp av flyreiser fra statlige etater:

- For det første skal innkjøpene skje på en måte som ikke hemmer konkurransen i markedet. Staten skal opptre på en måte som fremmer sunn konkurranse og god næringsutvikling.
- For det andre er det viktig å unngå at enkelte store og veletablerte leverandører dominerer markedet. Alle markedsaktører må derfor gis like muligheter til å bli leverandør av varer og tjenester til staten.
- For det tredje må staten opptre som en krevende kunde.

Staten kjøper flyreiser for ca. 400 mill. kr årlig for å opprettholde ruter som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Innkjøpene baseres på anbudskonkurranse. Det er viktig at anbudsgrunnlaget utformes slik at det ligger til rette for at mindre selskaper kan konkurrere om anbudene og dermed skape et levedyktig grunnlag også for mindre selskaper. Dette kan samtidig bidra til å bevare mindre aktører som kan konkurrere i lønnsomme markeder i innenlands luftfart. Dette vil jeg følge opp i samarbeid med samferdselsministeren.

Samarbeidsregjeringen har gjennom flere tiltak bidratt til at norske forbrukere og norsk næringsliv kan nyte godt av gevinstene ved konkurranse i innenlands luftfart. Både forbudet mot opptjening av bonuspoeng på SAS Braathens innenlands, avvikling av flyseteavgiften og en konkurransefremmende innkjøpspolitikk har vært viktige premisser for sunn konkurranse. Regjeringen vurderer det som svært viktig at konkurransen opprettholdes, og vi vil utrettelig arbeide med å tilrettelegge for fortsatt konkurranse innen luftfarten.

Ivar Kristiansen (H) [12:31:49] : Jeg takker statsråden for et svært overbevisende og meget tilfredsstillende svar.

De tiltak som statsråden refererer i sitt svar, føler jeg er en svært tilfredsstillende oppfølging av en konkurranse situasjon, som ikke på noe slags vis må ende opp slik som det var i gamle dager, da vi hadde én luke og én aktør å henvende oss til, enten det var opp flytrappen eller i billettluken.

Vi så, da Color Air så dagens lys, at prisutviklingen for flybilletter fulgte konsumprisindeksens utvikling. Vi så at da SAS Braathens ble alene, steg flyprisene med 40 pst. på to år, mens den reelle prisøkningen var på 5 pst. Vi så at frem til mars 2002, altså tre år etter at Color Air gikk inn, hadde flybillettprisene økt med over 50 pst., mens den generelle prisstigningen lå på noe over 10 pst. I ettertid har vi sett at fra mai 2002 til i mai 2004 har de samme flybillettprisene blitt redusert med 40 pst. Jeg har sjelden sett maken til overveldende dokumentasjon på at konkurranse i et marked fungerer. Det er denne konkurransen vi må gjøre alt som står i vår makt, for å ta vare på. Vi må for alt i verden ikke bevege oss et steg tilbake, til slik det var i gamle dager, hvor noen rendyrket den ene aktøren og noen syntes det var gjevt å beskatte flyreiser. Det gjorde at det å reise med fly ble en høykostnadsfaktor, som ikke ble sett på som et nødvendig virkemiddel for å betjene norsk næringsliv, for å betjene Distrikts-Norge og for å gi handel og næringsliv økte muligheter. Derfor er jeg svært glad for at statsråden gir den marsjordren som han faktisk har gitt nå i dagens svar, både til sitt eget departement og, ikke minst, til Konkurransetilsynet. For vi har ikke så mye tid å miste, føler jeg, hvis noen av de påstander som fremmes om konkurranse situasjonen, er i nærheten av å være rette.

Jeg er sikker på at det er ingen av landets flypassasjerer, og heller ikke noen av aktørene i Distrikts-Norge, som på noe slags vis drømmer seg tilbake til gamle dager, da man virkelig måtte gjøre et grovt innhogg i lommeboka for å ha råd til å reise med fly.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [12:35:06] : I Arbeidarpartiet vil me òg gjerne vera med på denne viktige debatten. Eg er ei av dei som reiser mykje, og eg har nok eit noko meir nyansert syn på dette spørsmålet enn det både statsråden og interpellanten har. Arbeidarpartiet gjekk imot å oppheva flyseteavgifta i 2001, men, som nokon kanskje har merka, har me ikkje teke omkamp på det. I det ligg den innsikta at tog er eit alternativ som ofte tek

for lang tid. Det er ikkje luksus å reisa med fly i Noreg, og ein treng ikkje den typen luksusavgift som flyseteavgifta var.

Når det gjeld bonuspoeng, greip me heller ikkje inn, men me var nok noko meir kritiske til den omlegginga. Det skal eg koma tilbake til.

Ivar Kristiansen seier at det er ei sterk underprising – eller det er kanskje ei sterk underprising – i SAS. Det må jo Konkurransetilsynet vurderer. Men det er i alle fall slik at både SAS Braathens og Norwegian ikkje tener pengar for tida, så det kan vel tyda på at det er underprising både her og der. Eg skal i resten av innlegget mitt problematisera litt vidare omkring dette området eller kanskje gje nokre ord med på vege.

Me har to hovudaktørar i Noreg på stamnettet. Det er SAS-konsernet, og det er Norwegian. Konkurransen er stort sett på hovudstrekningane, og selskapa taper pengar. Er dette ein god, berekraftig konkurranse? Trafikken på mindre trafikkerte stamruter er det stort sett SAS Braathens, og til dels Widerøe, som har. Når det vert ein meir pressa økonomi i desse selskapa, kan ein risikera at dei legg ned tilbod når det ikkje er hovudstrekningane. Då kan det verta press på å bruka meir statlege pengar til å subsidiere desse rutene. Det var vel ikkje meininga å overføra meir utgifter til staten?

Så seier ein at det var veldig flott å få vekk bonuspoenga i Noreg. Det auka konkurransen på hovudstrekningane. Men det svekkjer SAS internasjonalt. Å ta vekk poenga i Norden går eg ut frå berre skjer dersom alle dei andre nordiske landa og andre nordiske selskap er einige i det, elles ville det vera ei gåvepakke f.eks. til Finnair. Når eg skal reisa frå Stavanger til Roma, vil eg velja å reisa med KLM, for der får eg poeng frå eg reiser heimafrå, til eg kjem fram. Det vil eg ikkje få med SAS. Så dette med lojalitet handlar òg noko om korleis me vil stilla våre selskap i forhold til korleis andre stiller seg til sine større selskap.

Så kan press på kostnader føra til press på forhold som har med tryggleik å gjera. Det skjer i ei tid då det er problem i Avinor i ein omstillingsprosess og Luftfartstilsynet slit med å få folk til Bodø. Ingen passasjerar, trur eg, vil at det skal vera billig, dersom det går på tryggleiken laus. Det må vera trygt, og det må vera berekraftig over tid. Det verkar som verken interpellant eller statsråd tek akkurat dei problema innover seg.

K j e l l E n g e b r e t s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Raymond Robertsen (H) [12:38:26]: Flytrafikk ble for alvor noe for vanlige mennesker etter andre verdenskrig. Trafikkveksten har vært vedvarende siden da, understøttet av bedre økonomi blant folk, lavere kostnader og flere flyplasser. Bare i mitt fylke, Finnmark, er det i dag elleve flyplasser med daglige avganger. Man kan godt si at det å reise med fly er blitt mer vanlig enn å reise med bussen, og har vitterlig vært med på å bygge ned avstandsurempere i Norge.

Dessverre var flymarkedet i en periode på 1990-tallet og inn i år 2000 i sterk ubalanse. Monopolisering, høy skatlegging og mindre optimal drift av infrastrukturen førte til at flyprisene var helt ute av kontroll. Flyprisindeksen i Norge var ti ganger høyere enn gjennomsnittet i EU i 1992, ifølge Eurostat. En fullprisbillett mellom Alta og Oslo kostet i 2001 over 6 000 kr tur-retur. Den absolutt billigste billetten mellom Alta og hovedstaden kostet da 3 000 kr tur-retur. I dag er prisen 4 000 kr for en fullprisbillett og 1 000 kr for en lavprisbillett på samme strekningen, med de samme flyene og med de samme flyelskapene. Hva har skjedd?

Mens Stoltenberg-regjeringen satt passiv og så på at markedet var i ubalanse, har Samarbeidsregjeringen tatt affære. Flypassasjeravgiften er som nevnt fjernet, konkurransehindrende bonussystem er fjernet, og statlig favorisering av ett flyselskap tilhører historien. Dette har ført til en reell konkurranse, og nye selskap har nå kommet til. I tillegg er Luftfartsverket omdannet til et aksjeselskap, Avinor, og har gjennomført og gjennomgår store effektiviseringsprosesser. Alt dette er en ønsket politikk fra Høyre, og resultatene har ikke latt vente på seg. Ifølge Eurostat er det nettopp Norge som har den største reduksjonen i flyprisindeksen i hele Europa. Fra å være ti ganger høyere enn gjennomsnittet i EU i 2000 ligger Norge åtte ganger lavere enn EU-snittet i 2003. Dette er ikke bare tall. Norge opplever igjen trafikkvekst. Privatpersoner har råd til å bevege seg i Norge. Bedrifter sparer betydelige summer, noe som sikrer verdiskaping og arbeidsplasser. Spesielt viktig har dette vært for bedriftene i distriktene.

Jeg er meget tilfreds med statsrådets svar på interpellasjonen fra Ivar Kristiansen. Selv om utviklingen har vært positiv, er det viktig at vi ikke gjør som regjeringen Stoltenberg, nemlig sover. Jeg er glad for at statsråd Meyer varsler full oppmerksomhet rundt konkurranse i luftfarten i Norge.

Med bakgrunn i det innlegget jeg hørte fra representanten fra Arbeiderpartiet her, tror jeg Samarbeidsregjeringens ånd og innsats er viktig i fremtida for å holde kontroll på flyprisene.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:41:45]: Jeg tar egentlig ordet for å understreke at også SV var enig i den beslutningen som ble tatt for vel et år siden om å fjerne bonusprogramordningen på innenlands rutenett. Vi mente det var riktig fordi ordningen, i tillegg til avtalene med reisebyråene, var et effektivt hinder for konkurranse og et effektivt hinder for å slippe nye selskap til.

Det er kanskje grunn til å minne om at det var veldig mange som var imot. Det var veldig mange som drev en aktiv kampanje for å beholde bonuspoengordningen. Ikke minst LO og NHO var aktive imot. I ettertid ser vi at det var riktig. Flyprisene har gått ned, og vi har fått Norwegian. Spesielt for oss fra Nord-Norge, hvor flyprisene var svært høye, opp mot 7 000 kr for å fly tur-retur fra en av flyplassene i Nord-Norge, har flyprisene gått radikalt ned. Det har kommet befolkningen til gode.

Argumentene imot den gangen var jo bl.a. at det ville svekke SAS i den internasjonale konkurransen, SAS mot de andre store internasjonalt, og man ville kunne risikere at SAS ville bukke under og bli oppkjøpt.

Når jeg tar ordet nå, er det for å stille statsråden et spørsmål når man ser at bonusprogramordningen muligens også skal fjernes på internasjonale flyginger i Skandinavia. Der konkurrerer jo ikke SAS med Norwegians innenlandsselskap. Der konkurrerer man jo med Lufthansa, KLM og British Airways. Så hvordan vil statsråden forsikre seg om at SAS, som flyr utenlands, i framtiden vil konkurrere på like vilkår med internasjonale flyselskap?

Odd Roger Enoksen (Sp) [12:43:49]: Det er ingen tvil om at det som har skjedd de siste årene innenfor luftfart, med hensyn til flypriser, stort sett er positivt. Flyprisene er betydelig redusert, og det kommer både næringslivet og private til gode. Det er heller ikke tvil om at når man først har innført et markedsbasert system, er det også nødvendig å sørge for at man har effektiv konkurranse. Konsekvensene av en monopolsituasjon innenfor et markedsbasert system er ganske opplagt. Det vil føre til priser som ingen av oss er tjent med. Derfor er det nødvendig å ha en streng kontroll.

Men nå er det definitivt ikke slik at det er kun Samarbeidsregjeringens politikk som er årsak til reduksjon i flyprisene. Den betydelige selvtilfredshet som Høyres representanter utviser i denne sammenheng, kan med fordel dempes en del. Det er klart at en ganske kraftig økning i trafikkgrunnlag i kombinasjon med den generelle kostnadsreduksjon som alt næringsliv har vært igjennom de senere årene, også bidrar til reduserte kostnader innenfor luftfart.

Men når jeg tar ordet, er det først og fremst for å peke på at det er en annen side ved dette som jeg synes krever like stor oppmerksomhet som kostnadsreduksjoner i forhold til flypriser. Det er sikkerhet. Er det ett område hvor sikkerhet må settes i høysetet til enhver tid, så er det innen luftfart. En stadig tøffere konkurranse, med fokusering først og fremst på pris, kan i verste fall gå ut over sikkerheten på en måte som ingen av oss ønsker. De kostnadsreduksjoner vi har foretatt i den senere tid, har ført til påstander om slurv med vedlikehold. Det er ikke dokumentert hvorvidt det er riktig, men det påstås at man har lempet på periodisk vedlikehold, for på den måten å redusere kostnadene og øke utnyttelsen av det enkelte fly.

Omdanningen av Avinor til aksjeselskap og de kostnadsreduksjoner som gjennomføres der, har – iallfall på kort sikt – fått de konsekvenser som vi hver dag kan beskue i media, konsekvenser som ingen av oss er særlig fornøyd med, men som naturligvis vil følge av en så sterk effektivisering som den Avinor gjennomgår for tiden.

Dette medfører også at det ikke bare er Konkurransetilsynet som har en jobb å gjøre i forhold til kontroll med virksomheter innenfor luftfart. Også de som stiller med sikkerhet innenfor luftfart, har en jobb å gjøre: å sørge for at vi også i framtiden ikke bare skal ha lave priser, men også en tryggest mulig trafikk i luften.

Statsråden sier at han vil se på og legge vekt på at vi skal kunne beholde de mindre aktørene på de rutene hvor staten kjøper tjenester. Det er jeg selvsagt enig i, men det må også være et poeng for statsråden å følge med på at vi i framtiden også på det området kan få kjøpe gjennomgående billetter og ha et tilbud om f.eks. en bagasjehåndtering som er tjenlig for dem som bruker denne type flytjenester.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [12:47:23]: Denne regjeringen er i ferd med å revolusjonere norsk samferdsel, med ett mål for øye: å gi alle dem som er avhengige av transport, et førsteklasses og oppdatert tilbud. Bedre pålitelighet, flere avganger, høyere komfort, kortere tidsbruk og rimelige priser på våre kommunikasjonsmidler – det berører oss alle i hverdagen. Lykkes regjeringspartiene med omleggingen, betyr det kortere arbeidsdag, bedre arbeidsplasser og – fremfor alt – sikrere transport.

For å nå disse målene har Regjeringen måttet omorganisere samferdselens ofte tunge organisasjoner. Vi skiller produksjonsavdelingene fra forvaltningsorganene, slik vi har gjort – eller er i ferd med å gjøre – med Vegvesenet, Jernbanelivet og Kystverket. Dernest rendyrker vi selskapsformer som gir selskapene større handlingsfrihet administrativt og finansielt. Den økte frihet vil gi ansatte en mer inspirerende arbeidsdag og utfordre til økt kompetansebygging. Derfor vil vi organisere de nevnte produksjonsselskaper Mesta, BaneService og Kystverket Produksjon som frittstående, statlige aksjeselskaper. Det samme omstillingstiltak treffer vi også når det gjelder Posten, NSB og Avinor.

Gjennom to grep, opprettelse av produksjonsselskap og bruk av aksjeselskapsformen, har denne regjeringen også lagt til rette for konkurranse. Konkurranse er vårt beste korrektiv til privat og offentlig ressursbruk.

Viktig er det også at forvaltningsbedriftene kontinuerlig gjennomgår ressursbruk og rutiner for transportsikkerhet. Flypassasjerene er avhengige av et effektivt Avinor for å få rimelige priser og sikker transport. Avinor har ansvaret for 28 regionale lufthavner og 18 stamflyplasser. Selskapet er blitt pålagt store utgifter i forbindelse med internasjonale vedtak mot terror og sabotasje. I tillegg vil pålegg om investeringer på og ved rullebanen flere steder medføre store utgifter. Avinor fortjener honnør for at selskapet møter utfordringen gjennom sin tiltakspakke «Take-off-05». Lykkes ikke Avinor med effektiviseringstiltakene, vil det medføre dårligere eller dyrere tilbud for flypassasjerene. Skulle fagforeningsledere lykkes i å hindre snuoperasjonen, vil det reversere publikumsrettede tiltak og svekke luftfartens konkurransevne.

Rettferdig og effektiv konkurranse i luften kan bare sikres gjennom en aktiv konkurransepolitikk. Jeg noterer meg at statsråden vil bekjempe bonuspoengordninger både nasjonalt og – ikke minst viktig – internasjonalt. Utnyttelse av dominerende markedsrett i form av rovprising, storkundeavtale, progressive rabatter og tilgiftsordninger bidrar til rovkapitalisme og svekket forbrukermakt.

Interpellanten har på en overbevisende måte vist at forbrukerne har tjent stort på den omleggingen som har skjedd i Avinor – i luften og innen norsk samferdsel.

Ivar Kristiansen (H) [12:50:59]: Jeg takker for den debatten som har funnet sted rundt temaet konkurranse i norsk luftfart.

Bare et par kommentarer til særlig Arbeiderpartiets og Senterpartiets innlegg: Jeg registrerer en tilsynelatende mangel på glede over de resultatene man har klart å oppnå på dette området – en prisreduksjon på flybilletter på mer enn 40 pst. i gjennomsnitt i løpet av en toårsperiode – og den manglende entusiasmen over å skulle prøve å holde ved like det man har oppnådd, slik at man unngår å falle tilbake til det systemet som man hadde om ikke i gamle dager, så før Samarbeidsregjeringen tiltrådte.

Man viser på nytt en slags – skal jeg si – grenseløs bekymring for flyselskapet SAS' og bonuspassasjerenes fremtidige ve og vel. Jeg kan ikke bidra til noe annet enn å oppfordre Stortinget til å ha en minst like stor bekymring for norske flypassasjerer. Så får heller SAS klare seg i konkurransen ut fra samme vilkår som alle andre aktører. Bonuspassasjerenes ve og vel får komme i andre omgang i forhold til vårt store ønske om å ha flybillettpriser som gjør det mulig for folk flest å reise med fly i det ganske land.

Jeg synes på mange måter det var betryggende å høre Arbeiderpartiets representant Starrfelt, som ganske usminket slo fast at Arbeiderpartiet ikke grep inn når det gjaldt fjerning av det som hun kalte en luksuavgift – avgiften har dog et annet navn, men det var ikke noe dårlig navn på den – og at de heller ikke grep inn overfor anvendelse og opptjening av bonuspoeng innenlands.

Jeg er glad for å høre representanten fra SV, Geir-Ketil Hansen, som gav uttrykk for glede over at konkurranse situasjonen har bidratt til å sikre lavere flybillettpriser. Derimot var det på mange måter forutsigbart å registrere Senterpartiets Enoksens forsøk i tilløpet på å ta del i æren for lavere flybillettpriser, for så å bruke resten av sitt innlegg til å kritisere de tiltak som har vært gjennomført for å få flybillettprisene nedover.

Jeg tror ikke det tjener denne debatten å dra inn begrep som «sikkerhet» og Avinor. Det at Avinor er i stand til å drive billigere, kommer til sjuende og sist norske flypassasjerer til gode. Vi har standarder for flysikkerhet og standarder for oppfølging og kontroll innenfor dette feltet. Det tjener neppe debatten noe særlig at Norwegian skal føle dårlig samvittighet for at den føres opp på agendaen.

Statsråd Morten Andreas Meyer [12:54:17]: La meg aller først understreke at for Regjeringen kommer også sikkerheten først. Men det må være en misforståelse at monopolvirksomhet i luften trykker sikkerheten i luften. Det er fullt mulig å oppnå et velfungerende marked hvor sikkerheten har høyeste fokus.

Jeg har også lyst til å kommentere Odd Roger Enoksens innlegg. Det er selvfølgelig riktig at det har vært en trafikkvekst, som ytterligere har stimulert konkurransen.

Men det er en klar sammenheng mellom den trafikkveksten som har kommet i luften, og de prisreduksjonene som er oppnådd gjennom konkurranse. Det er åpenbart at når prisene faller med 40 pst., blir det en form for transportvirksomhet som blir åpen for flere.

Så har jeg lyst til å si at det blir noe anstrengt over venstresidens forsøk på å slutte seg til en virksom konkurransepolitikk. Jeg tror kanskje Sosialistisk Venstreparti, Arbeiderpartiet og Senterpartiet kunne trekke med seg erfaringene fra overgangen fra et monopol til en reell konkurranse og bruke dem på andre samfunnsområder, som kunne gi de samme positive effektene for borgere og næringsliv som vi har opplevd ved en konkurranse i luften, som er kommet som et resultat av en bevisst politikk og vilje til å gjennomføre ikke alltid populære tiltak, for nettopp over lang sikt å få de resultatene som vi har oppnådd.

Jeg synes Arbeiderpartiets representant Oddbjørg Ausdal Starrfelt også bekrefter hvor viktig det er å ha blikket på de bonusordningene som fortsatt eksisterer. Derfor er jeg svært tilfreds med at Konkurransetilsynet også ser på bonusordningene på interskandinaviske ruter, og med at de vil gi råd dersom de mener at vi kan oppnå større konkurranse ved å fjerne bonuspoengene. Men representanten Starrfelt bekreftet nettopp at denne typen bonusordninger kan virke lojalitetsfremmende, at de kan virke konkurransehindrende og nettopp derfor krever et skarpt blikk fra myndighetenes side.

Så til slutt til Geir-Ketil Hansen: Vi skal selvfølgelig kritisk gå inn i de rådene Konkurransetilsynet måtte gi oss i forhold til bonusordninger på interskandinaviske ruter. Men jeg er også opptatt av at et SAS Braathens som konkurrerer innenlands, også er det selskapet som best blir i stand til å håndtere konkurranse internasjonalt. Vi gjør SAS Braathens en bjørnetjeneste hvis vi tror at det å skaffe SAS Braathens på nytt en monopolsituasjon i Norge, gjør selskapet bedre i stand til å konkurrere internasjonalt. Det er nettopp gjennom å mestre konkurransen i de lokale markedene vi bidrar til å gjøre SAS Braathens i stand til også å konkurrere internasjonalt.

Presidenten: Da er interpellasjonsdebatten, sak nr. 2, ferdigbehandlet.

S a k n r . 3

Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om endringer på statsbudsjettet 2004 under Moderniseringsdepartementet (Innst. S. nr. 54 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 23 (2004-2005))

Sonja Irene Sjøli (H) [12:58:04] (komiteens leder): I innstillingen er forslag til vedtak vedrørende kap. 1582 post 21 – det gjelder Fornebu-området – korrekt. Her er det foretatt en økning på 2,1 mill. kr. Tilsvarende reduksjon skulle gjennomføres på post 30. Imidlertid kom post 30 ved en inkurie ikke med i proposisjonens forslag til vedtak, og dermed heller ikke i innstillingen. Derfor vil jeg på vegne av komiteen fremme følgende forslag:

«I statsbudsjettet for 2004 gjøres følgende endring:
Kap. 1582 Utvikling av Fornebuområdet
Post 30 Investeringer på Fornebu, kan *overføres*,
nedsettes med kroner
2 100 000, fra kr 108 809 000 til kr 106 709 000.»

Presidenten: Representanten Sonja Irene Sjøli har tatt opp det forslaget hun refererte.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.
(Votering, se side 802)

S a k n r . 4

Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av avtale 24. september 2004 om endring av protokoll 4 kapittel II til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkningsorgan og en Domstol (ODA) av 2. mai 1992 (Innst. S. nr. 52 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 13 (2004-2005))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 804)

S a k n r . 5

Forslag fra stortingsrepresentant May Hansen på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet oversendt fra Odelstingets møte 23. november 2004 (jf. Innst. O. nr. 16):

«Stortinget ber Regjeringa vurdere å heve terskelen for anbudsinnkjøp til det maksimale av hva EØS-avtalen tillater.»

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 804)

S a k n r . 6

Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om endringer av løyvingar på statsbudsjettet medrekna folketrygda for 2004 under Arbeids- og sosialdepartementet (Innst. S. nr. 53 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 20 (2004-2005) kap. 664 og 666)

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 804)

S a k n r . 7

Innstilling fra sosialkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Audun Bjørlo Lysbakken, Åsa Elvik og Heikki Holmås om aleneboende og aleneforsørgeres levekår, og mulige tiltak for å bedre disse (Innst. S. nr. 44 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:88 (2003-2004))

Presidenten: Etter ønske fra sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til Kristelig Folkeparti og 5 minutter til hver av de øvrige gruppene.

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

– Det anses vedtatt.

Gunn Olsen (A) [13:02:03] (ordfører for saken): Det er ikke lenger så enkelt å definere hva som er vanlige familieforhold. Norske husholdninger er svært sammensatte. Andelen husholdninger bestående av én person har økt, og rundt 740 000 mennesker kan regnes som aleneboende i Norge i dag, altså en meget stor og viktig, men svært sammensatt gruppe mennesker.

Det er dette forslagsstillerne har lagt til grunn i sitt forslag om aleneboende og aleneforsørgeres levevilkår.

Det at så mange bor alene, er tegn på at samfunnet vårt gir muligheter for og rom for at kvinner og menn som ønsker å etablere seg alene, har anledning til nettopp det. Men det er ikke vanskelig å se at på en mengde områder fungerer samfunnet vårt under den forutsetning at vi fortsatt lever under forhold som kan betegnes som den klassiske kjernefamilien, som dermed deler på mange av felleskostnadene som er med på å finansiere velferdsstaten. Det er enkelt å nevne kommunale avgifter eller statlige avgifter, som TV-lisens og avgifter knyttet til kjøp og salg av bolig. Så kommer forsikringer, strøm, telefon osv. I sum blir de økonomiske belastningene for aleneboende store sammenlignet med flerhusholdninger. Det er ikke tvil om at dette er utfordringer som tvinger oss politikere til å tenke annerledes i fordelingspolitikken.

Det er nok særlig på boligmarkedet at enslige møter de store utfordringene. Boutgiftene varierer klart etter alder, sivilstand og region, men boutgiftene er størst for unge og enslige i sentrale pressområder.

Med dette som noe av bakgrunnen understreker komiteen at det er viktig å belyse aleneboendes situasjon og levekår. Vi må ta hensyn til denne store, sammensatte gruppen i politikktutformingene på mange områder.

Komiteen vil bemerke at det er aleneforsørgerer som oftest har særskilte problemstillinger, og som kan trenge spesielle tiltak. Denne utviklingen må følges nøye, slik komiteen ber om i sin innstilling.

Komiteen er opptatt av at aleneboende er en svært sammensatt gruppe, og at mange er svært ressurssterke personer som ikke møter særskilte utfordringer i hverdagen.

I komiteen er vi kjent med at Regjeringen arbeider med en utredning vedrørende aleneboendes levekår, og vi har dermed lagt til grunn at Stortinget på egnet måte blir gjort kjent med hvilke tiltak som er viktige for å påvirke samfunnets holdninger til enslige, og videre om det bør stilles konkrete krav til en gjennomgang av politikken på enkeltområder.

Komiteen legger vekt på at det skal være økonomisk mulig å leve i en éninntektshusholdning. Komiteen ber derfor spesielt om at det ut fra forbruk ses på forhold som kommunale avgifter og på Husbankens fleksibilitet i bostøttesystemet.

Komiteen er noe delt i synet på hvorvidt det skal skrives en stortingsmelding. Flertallet ønsker å avvente utredningen fra Regjeringen før det tas stilling til dette, mens mindretallet mener at det skal legges fram en melding.

Komiteen er opptatt av at den varslede stortingsmeldingen om pensjoner er viktig for folk flest, og at den også vil omtale gruppen enslige og aleneboende.

Jeg viser for øvrig til innstillingen.

Beate Heieren Hundhammer (H) [13:06:20]: Det er ingen uenighet i sosialkomiteen om at det er viktig å belyse både aleneboeres og aleneforsørgeres levekår. Det er heller ikke uenighet om at det kan være tilfeller hvor det er nødvendig å rette spesielle tiltak mot enkelte innenfor denne svært sammensatte gruppen. Derfor vil Regjeringen også sette i gang en utredning for å kartlegge ensliges levekår og livssituasjon. Når vi vet at det kommer en slik utredning, er det naturlig å se hva den inneholder, før man vurderer å be om en stortingsmelding. Selv om en slik utredning er nødvendig for å få en samlet oversikt over aleneboeres situasjon, er det viktig å understreke at det er mulig å gjøre noe mens vi venter på Regjeringens utredning, og noen grep er også tatt.

Overgangsstonaden er blitt mer fleksibel ved at den kan gis ut skoleåret, med det resultat at flere kan fullføre skoleåret og utdanning med overgangsstonad. Videre er stonadsperioden under nødvendig utdanning for enslige forsørgere utvidet.

Dette er eksempler på målrettede tiltak som vil legge til rette for at det blir lettere å komme seg ut i arbeid, og som er med på å forhindre fattigdom og sosial utstøting, både for aleneforsørgeren og for barna.

Harald T. Nesvik (FrP) [13:07:55]: Aleneboendes og aleneforsørgeres levevilkår er det som er satt på dagsordenen i dette Dokument nr. 8-forslaget fra representantene Audun Bjørlo Lysbakken, Åsa Elvik og Heikki Holmås.

Jeg tror vi skal ta innover oss at denne typen – om det er aleneboende eller aleneforsørgere – ikke er noen ensartet gruppe. Noen velger denne livsformen selv – mange eldre blir enslige eller har valgt å være det gjennom hele livet. Vi har gruppen enslige forsørgere, som har vært tatt fram i en rekke sammenhenger, og vi har også en rekke andre problemstillinger som dukker opp i dette Dokument nr. 8-forslaget.

Jeg vil knytte et par kommentarer til i hvert fall et par påstander. Det vises i Dokument nr. 8-forslaget til at man spesielt må fokusere på de ensliges situasjon i forhold til arbeidsmarkedspolitikken. Det er ikke jeg helt sikker på, men det skal bli spennende å se hva resultatet blir. La oss ta et eksempel: Hvis vi har en familie – en éninntektsfamilie – der den personen som har inntekten, blir arbeidsledig, skal den da komme i andre rekke? Hva skal man gjøre på dette området? Jeg føler også at dette forslaget, som kommer fra representantene fra SV, på mange måter stigmatiserer en hel gruppe. Det er helt åpenbart at en rekke personer som her omtales som aleneboende og

aleneforsørgere, faktisk også har det veldig bra. Vi skal ikke generalisere og si at alle har det problematisk, og at en derfor skal ha en egen stortingsmelding om dette.

Fremskrittspartiet støtter det som saksordføreren her var inne på, at Regjeringen faktisk har satt i gang en utredning sammen med Statistisk sentralbyrå, slik at en kan få en bred referansegruppe og faktisk få et beslutningsgrunnlag dersom en velger å sette inn tiltak. Jeg synes det er viktig at vi ikke allerede nå sier at dette er en gruppe vi skal ha enda flere tiltak overfor. La oss først se hva det dreier seg om, og vurderer det deretter.

Fremskrittspartiet støtter også forslaget om at dette vedlegges protokollen, og så får vi se hva det arbeidet som Regjeringen har igangsatt, vil bringe med seg.

Sigbjørn Molvik (SV) [13:10:31]: Folk som bor i én-personshusholdninger er en stadig voksende gruppe i landet vårt, ca. 3/4 million mennesker regner vi i dag med tilhører denne gruppa. I en moderne husholdning er det noen basisutgifter som iallfall et langt stykke på vei er de samme, enten husholdningen består av én eller flere personer. Det kan være utgiftene til husleie, strøm og oppvarming, telefon, ulike kommunale avgifter, bilhold – det er sikkert også flere andre eksempler. Når disse utgiftene skal dekkes med én inntekt – i motsetning til husholdninger der man har to inntekter – sier det seg selv at dette utgjør en ikke ubetydelig økonomisk merbelastning for aleneboende. Disse merutgiftene kan være én av flere årsaker til at aleneboende, spesielt unge aleneboende, er overrepresentert blant de permanent fattige.

Dersom det er et ønske om å treffe tiltak for aleneboende og aleneforsørgere, må det være avgjørende både å få økt innsikt i hvordan situasjonen faktisk er, og en grundig vurdering av hvordan ulike politiske tiltak vil slå ut for dem som bor alene eller er aleneforsørgere. Da vil det være nødvendig å se på skatte- og avgiftspolitik, boligpolitikk, ulike offentlige velferdsordninger, studiefinansiering og pensjonsordninger, for å nevne noen sentrale områder.

Jeg kunne tenke meg å trekke fram et eksempel som viser hvor komplisert og sammensatt dette er. Et samlet storting har ønske om å utjevne forskjellen i pensjoner mellom enslige og gifte og samboende pensjonister. Dette kan tenkes å forsterke forskjellen i levekår mellom én-personshusholdninger og husholdninger med to inntekter når det gjelder pensjonister, bare for å vise hvor komplisert dette kan være.

Det er åpenbart slik at aleneboende ikke er en ensartet gruppe, der er jeg helt enig med representanten Nesvik. Mange som bor alene, har selvsagt gode både sosiale og økonomiske levekår. Men det kan ikke være til hinder for at vi får en gjennomgang – en grundig og brei gjennomgang – for å avdekke de spesifikke utfordringene noen aleneboende har, og hvilke målrettede tiltak som mest treffsikkert kan møte disse.

Jeg er også kjent med at Regjeringa har til hensikt å sette i gang en utredning for å få mest mulig kunnskap om ensliges levekår og situasjon, i samarbeid med bl.a. Statistisk sentralbyrå. I dette arbeidet vil også, slik jeg

har forstått det, ulike tiltak bli vurdert og eventuelt foreslått. Dette stiller sjølsagt SV seg positivt til, og jeg håper arbeidet kan bli et nyttig politisk redskap – både for Regjeringa og for Stortinget.

Jeg registrerer at Regjeringa vurderer om det arbeidet som skal gjennomføres, skal kunne ut i en egen stortingsmelding. Jeg og SV mener at denne saka er så viktig at den krever stor bredde og grundighet i det som skal forelegges Stortinget. Derfor mener SV helt klart at det allerede nå er grunnlag for å si at det bør være en egen stortingsmelding. Vi kommer ikke til å fremme noe konkret forslag om dette i dag. Siden flertallet i komiteen vil overlata den endelige beslutningen om dette til Regjeringa, ønsker vi selvsagt ikke at et slikt forslag skal bli nedstemt her i salen. Jeg vil likevel henstille til statsråden at Stortinget får seg forelagt en egen melding om dette store og viktige spørsmålet, som angår stadig flere i landet vårt.

Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [13:14:08]: Dette er en problemstilling som ikke minst Ensliges Landsforbund setter på dagsordenen i hver eneste valgkamp, uten at Stortinget har funnet en tilfredsstillende løsning så langt.

Saksordføreren har gått igjennom Dokument nr. 8-forslaget fra SV på en ryddig og grei måte. Hun har presisert at aleneboende ikke er en ensartet gruppe. Mange enslige er ressurssterke personer som ikke møter særskilte utfordringer i hverdagen. Dette er Kristelig Folkeparti enig i. Likevel kommer vi ikke bort fra det faktum at aleneboende må betale akkurat den samme fastavgiften på telefon, strøm, vann, kloakk og TV-lisens som de som deler utgiftene med andre.

I tillegg til at alle single i hele landet har høyere faste utgifter enn dem som bor i husstand med flere inntekter, har de en ekstrautgift som overgår alle de andre til sammen, nemlig utgiftene til bolig. Det er flest aleneboende i Oslo. I hovedstaden er også boligprisene høyest. Dette rammer aleneboende ekstra hardt.

Som nyvalgt andre nestleder i Kristelig Folkeparti gikk Knut Arild Hareide, som selv er singel, raskt ut og krevde en egen singelmelding, og at en fokuserte mer på situasjonen for aleneboende. Han pekte på at enslige aleneboende er en stor og voksende gruppe i landet vårt. I dag finnes det ca. 750 000 aleneboende. Prognosen peker oppover, samtidig som den samme gruppen sakker akterut på flere statistikker som måler livsstandard og levekår. Hareide ønsker mer kunnskap om hvorfor enkelte grupper enslige ikke bare sliter med lavere inntekt og lavere bostandard enn personer som lever i parforhold. Mye tyder på at denne gruppen også har dårligere helse.

Jeg er glad for at barne- og familieministeren har satt i gang et utredningsarbeid om aleneboendes levekår. Det er viktig at vi har god dokumentasjon om ensliges livssituasjon, slik at vi kan få et bedre grunnlag for å få identifisert eventuelle grupper enslige som har særskilte problemer og behov, for deretter å kunne vurdere konkrete tiltak. Det er viktig, som statsråden selv understreker, at dette skal skje i samarbeid med Statistisk sentralbyrå og

med en bred referansegruppe som kan komme med innspill om mulige tiltak.

På NRKs nettsider hevder fattigdomsforsker Ivar Breivik at årsakene til at det blir stadig vanskeligere å leve på bare én inntekt, er at toinntektsfamiliene, med sin romslige økonomi, presser opp prisene i samfunnet til et nivå som de single ikke klarer å henge med på.

Vi vet ganske mye om hvem som rammes av fattigdom, og hvilke grupper som er overrepresentert blant dem. Barn av enslige forsørgere er en av disse gruppene. Det samme er barn i husholdninger der hovedforsørger har innvandrerbakgrunn.

Kristelig Folkeparti støtter tiltak som kan redusere problemene for enslige forsørgere. Mye tyder på at en lykkes stadig bedre med å få denne gruppen i arbeid og dermed forbedre disse personenes inntekt.

Situasjonen for aleneforeldre som har funksjonshemmede barn, bør vies spesiell oppmerksomhet. Det kan til tider være svært vanskelig for dem å være i en lønnet arbeidssituasjon. Kristelig Folkeparti ønsker at de skal få så god hjelp og støtte at de får overskudd til lek og samvær med barna og i tillegg tid til å leve et sosialt liv.

For å vise kompleksiteten i dette forslaget, Dokument nr. 8:88, vil jeg peke på at ikke alle familier har to inntekter. Dette gjelder oftest småbarnsfamilier. Barnetrygd og skattefradrag kompenserer ikke for en hel arbeidsinntekt.

Jeg ser fram til utredningen, der hovedproblemet er hvordan en skal klare seg på én inntekt i dagens samfunn.

Ola D. Gløtvold (Sp) [13:18:42]: Det har vært understreket av flere her at de aleneboende er en uensartet gruppe. Mange har det bra, men mange har det også veldig vanskelig. Vi vet at det er mange av de unge aleneboende som er blant de permanent fattige, og at aleneboende har merutgifter på en rekke områder i forhold til en husholdning med to inntekter. Nærmere 750 000 er aleneboende. I tillegg har vi mange eneforsørgere med barn, og disse skal også leve på én inntekt.

Vi vet at Regjeringen nå arbeider med en utredning vedrørende aleneboendes levekår. Hele komiteen legger til grunn at dette arbeidet skal kunne ut i et eller annet, men Senterpartiet og SV mener at vi allerede i dag bør legge føringer for at denne utredningen skal legges fram som en egen melding for Stortinget. Det er viktig å få en gjennomgang der en legger vekt på at det skal være økonomisk mulig å leve i en éninntektshusholdning, og det er derfor vi ber om at det fokuseres på bl.a. skatte- og avgiftspolitikken, boligpolitikken, de offentlige velferdsordningene, pensjonspolitikken og studie- og stipendordningene, slik at vi her får en utjevning og dermed bedre muligheter til å klare seg i en éninntektshusholdning og som aleneboende.

Det er sagt så pass mye om dette at jeg ikke tror det er grunn til å gjenta så mye mer. Men de mange faste kostnadene er ofte utgifter som det offentlige kan ta hånd om og gjøre noe med. Ikke minst i den sammenheng er det viktig at vi minner hverandre om at en på ulike offentlige

forvaltningsområder må ta større hensyn til aleneboende og éninntektshusholdninger enn det en til nå har gjort.

Og som sagt: Senterpartiet skulle ønske at det hadde ligget klart i kortene at det utredningsarbeidet som Regjeringen nå er i ferd med å gjøre, sammen med Statistisk sentralbyrå og en bred referansegruppe, ville kunne ut i en stortingsmelding. Men som også representanten Molvik fra SV var inne på, ønsker vi ikke å fremme et forslag om dette i dag som vil bli nedstemt, men vi forutsetter at vi får dette tilbake som en egen melding.

Statsråd Laila Dåvøy [13:21:26]: Bare noen korte merknader fra min side: Det er positivt at komiteen setter dette temaet på dagsordenen. Vi vet at enslige og aleneboende er en stor og voksende gruppe i vårt samfunn. Vi mener at det er grunn til å se nærmere på deres levekår. Ut fra den kunnskapen vi har, finnes det noen alarmerende kjennetegn. Enkelte grupper enslige har lavere inntekt, dårligere bostandard, høyere boutgifter og faktisk dårligere helse enn personer som lever i parforhold. Vi vet imidlertid ikke nok, og det er derfor behov for mer kunnskap for å finne ut hva som er de politiske utfordringene. Barne- og familiedepartementet har satt i gang et utredningsarbeid om aleneboendes levekår, og målet er å få et bedre grunnlag for å identifisere grupper av enslige som har særskilte problemer og behov, og deretter vurdere tiltak.

Som flere har sagt, vil vi be Statistisk sentralbyrå om å gjennomføre en kartlegging. Parallelt med kartleggingen vil det bli nedsatt en referansegruppe med representanter for organisasjoner som Ensliges Landsforbund, studenter, bostedsløse, innvandrere, funksjonshemmede samt pensjonistsammenslutninger som også kan peke på problemområder og komme med innspill om mulige tiltak.

Barne- og familiedepartementet har også nylig åpnet en nettside, der vi inviterer til innspill om ensliges livssituasjon og levekår, og disse innspillene vil bli benyttet i arbeidet med utredningen. Det framgår av innstillingen at komiteen avventer Regjeringens arbeid med en utredning og eventuelt en stortingsmelding om ensliges levekår.

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

J ø r g e n K o s m o gjeninntok her presidentplassen.

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

presidenten: Vi går til votering over sakene som er oppført på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Øystein Hedstrøm satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at markedsreguleringen av egg og fjørfe, med hjemmel i lov til å fremja umsetnaden av jordbruksvaror, oppheves med virkning fra 1. juli 2006 ved en kommende jordbruksavtale.»

Representanten Hedstrøm har gjort oppmerksom på at årstallet 2006 skal rettes til 2005.

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:3 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm om å oppheve markedsreguleringen av egg og fjørfe – bifalles ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet – med den foretatte retelse – bifaltes innstillingen med 78 mot 18 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.31.58)

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

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Sonja Irene Sjøli satt fram et forslag på vegne av familie-, kultur- og administrasjonskomiteen. Forslaget er omdelt på representantenes plasser i salen og lyder:

«I statsbudsjettet for 2004 gjøres følgende endring:
Kap. 1582 Utvikling av Fornebuområdet
Post 30 Investeringer på Fornebu, kan overføres, nedsettes med kroner 2 100 000,
fra kr 108 809 000 til kr 106 709 000.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen bifaltes enstemmig.

Komiteen hadde innstillet:

I

I statsbudsjettet for 2004 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r :				
1500	22	Arbeids- og administrasjonsdepartementet Klagenemnda for offentlige anskaffelser, økes med fra kr 2 000 000 til kr 3 000 000		1 000 000
1542	1	Tilskudd til Statens Pensjonskasse Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med fra kr 4 690 670 000 til kr 4 452 000 000		238 670 000
	70	For andre medlemmer av Statens Pensjonskasse, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med fra kr 56 972 000 til kr 53 500 000		3 472 000
1544	90	Boliglån til statsansatte Lån, <i>overslagsbevilgning</i> , nedsettes med fra kr 400 000 000 til kr -1 000 000 000		1 400 000 000
1582	21	Utvikling av Fornebuområdet Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> , økes med fra kr 5 616 000 til kr 7 716 000		2 100 000
2470	24	Statens Pensjonskasse Driftsresultat:		
		24.1 Driftsinntekter, <i>overslagsbevilgning</i>	-282 163 000	
		24.2 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	224 241 000	
		24.3 Avskrivninger	14 791 000	
		24.4 Renter av statens kapital	874 000	
		24.5 Til investeringsformål	0	
		24.6 Til reguleringsfond	-6 473 000	-48 730 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> , nedsettes med fra kr 24 278 000 til kr 19 278 000		5 000 000
I n n t e k t e r :				
4546	1	Yrkesskadeforsikring, jf. kap. 1546 Premie yrkesskadeforsikring, nedsettes med fra kr 197 650 000 til kr 170 500 000		27 150 000
4547	1	Gruppelivsforsikring, jf. kap. 1547 Premieinntekter gruppelivsforsikring, økes med fra kr 33 620 000 til kr 38 200 000		4 580 000
4583	39	Salg av eiendom i Pilestredet Park, jf. kap. 1583 Salg av eiendom, økes med fra kr 140 000 000 til kr 184 000 000		44 000 000
5446	40	Salg av eiendom, Fornebu Salgsinntekter, Fornebu, nedsettes med fra kr 327 520 000 til kr 123 150 000		204 370 000
5470	30	Statens Pensjonskasse, jf. kap. 2470 Avsetning til investeringsformål, nedsettes med fra kr 5 000 000 til kr 0		5 000 000
5607	80	Renter av boliglånsordningen til statsansatte Renter, nedsettes med fra kr 380 000 000 til kr 345 000 000		35 000 000

II

Stortinget samtykker i at den faste kapitalen i Statsbygg i statens kapitalregnskap justeres ned med 545,5 mill. kroner og korrigeres mot konto for forskyvning i balansen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget gir sitt samtykke til godkjenning av avtale av 24. september 2004 om endring av protokoll 4 kapittel II til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkningsorgan og en Domstol (ODA) av 2. mai 1992.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Det votes over forslag fra stortingsrepresentant May Hansen på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet oversendt fra Odelstingets møte 23. november 2004:

««Stortinget ber Regjeringa vurdere å heve terskele-
len for anbudsinnkjøp til det maksimale av hva EØS-
avtalen tillater.»

V o t e r i n g s t a v l e n e viste at det var avgitt 74 stemmer mot og 23 stemmer for forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

(Voteringsutskrift kl. 13.33.26)

Hans Kristian Hogsnes (H) (fra salen): Jeg stemte feil.

Steinar Bastesen (Kp) (fra salen): Jeg stemte også feil.

Presidenten: Da tar vi voteringen en gang til.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 76 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.34.13)

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstillet:

I statsbudsjettet for 2004 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r :			
664		Pensjonstrygden for sjømenn	
	70	Tilskott, blir auka med	30 000 000
		frå kr 570 000 000 til kr 600 000 000	
666		Avtalefesta pensjon (AFP)	
	70	Tilskott, blir auka med	37 000 000
		frå kr 723 000 000 til kr 760 000 000	

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:88 (2003-2004) – forslag fra stortingsrepresentantene Audun Bjørlo Lysbakken, Åsa Elvik og Heikki Holmås om aleneboende og aleneforsørgeres levekår, og mulige tiltak for å bedre disse – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 8

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 13.35.