

(KML)

M Ø T E

i EØS-utvalget

tirsdag den 12. desember kl. 15.15

Møtet ble ledet av utenrikskomiteens leder,
Haakon Blankenborg.

Til stede var fra utenrikskomiteen: Haakon Blankenborg, Marit Arnstad, Kjell Magne Bondevik, Kaci Kullmann Five, Kirsti Kolle Grøndahl, Brit Hoel, Ragna Berget Jørgensen, Anne Enger Lahnstein og Erik Solheim.

Fra EFTA/EØS-delegasjonen: Einar Steensnæs og Reidar Johansen

Fra samferdselskomiteen: Inge Myrvoll, Solveig Torsvik, Ragnhild Barland, Aud Blattmann, Ole Johs. Brunæs, Oddvard Nilsen, Ola Røtvei, Terje Sandkjær, Thorild Widvey og komitesekretær Tore Dag Lien

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Handelsminister Grete Knudsen og samferdselsminister Kjell Opseth.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet: departementsråd Karin Bruzelius, Samferdselsdepartementet, ekspedisjonssjef Per Ludvig Magnus, Utenriksdepartementet, underdirektør Anders Erdal, Utenriksdepartementet, underdirektør Per Mannes, Utenriksdepartementet, byråsjef Margit Tveiten, Utenriksdepartementet, rådgiver Erik Rosenberg, Samferdselsdepartementet og rådgiver Stein Batalden, Samferdselsdepartementet

Videre var til stede komiteens faste sekretær, Åge B. Grutle.

Dagsorden

1. Aktuelle rettsakter for møtet i EØS-komiteen 15. desember 1995. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 5. desember d.å., med oversikt over de relevante rettsakter.
2. Eventuelt.

(KML)

LEIAREN: Vi gjer som vanleg, går på rettsaktene først og kjem tilbake til eventuelle spørsmål til den øvrige dagsorden for EØS-komiteens møte under Eventuelt, men det er da EØS-utvalets mandat å sjå på rettsaktene.

Sak nr. 1

Aktuelle rettsakter for møtet i EØS-komiteen 15. desember 1995. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 5. desember d.å., med oversikt over de relevante rettsakter.

LEIAREN: Rettsaktene er forhåpentlegvis identiske med det samandraget som er omdelt til alle medlemmer. Er det kommentarar til nokre av rettsaktene? -

STATSRÅD GRETE KNUDSEN: Denne gangen er det ti rettsakter som står på dagsordenen for møtet den 15. desember. Vi er glad for at vi nå har et høyt antall rettsakter, for i det siste har det vært veldig få, så nå tar vi igjen en del av det forsømte.

Ingen av disse rettsaktene krever noen lovendring i Norge. En av rettsaktene på listen som er oversendt, er utsatt. Det dreier seg om videreutvikling av mobil- og personkommunikasjon. Hele fem av de ti rettsaktene hører til samferdselsministerens område, men jeg kan nevne den som er utsatt, nr. 95/C 188/02, altså mobil- og personkommunikasjon.

Jeg vil si noen ord om tre konvensjonsbeslutninger om miljømerking av jordforbedringsmidler, toalettpapir og tørkeruller under EFs forordning om miljømerking. Miljømerkeordningen skal fremme både utvikling, produksjon og anvendelse av de produktene som er de beste ut fra et miljøperspektiv. Gjennom en slik merking som det nå legges opp til, skal også forbrukerne få bedre informasjon. EUs miljømerke er en blå lilje, og denne EU-merkingen vil inntil videre bare supplere de ordningene som har vært før, slik at en vil fortsatt ha svanen her i Norge, selv om EUs ordning med blå lilje også blir anvendt når ordningen er gjennomført i EU.

Når det gjelder de to rettsaktene om miljømerking av toalettpapir og tørkeruller, har vi i Norden allerede kriterier på bruk av det nordiske svanemerket. Det er ikke utarbeidet nordiske kriterier for

(KML)

miljømerking av jordforbedringsmidler slik som i EU, og jeg vil understreke her at kriteriene for EUs miljømerking av jordforbedringsmidler bare fastsetter kriterier for hvilke produkter som kan påføres miljømerke. Når det gjelder innholdet, altså produktenes innhold, før de lovlig kan markedsføres, er det de nasjonale ordningene som gjelder. Derfor vil Norge i forbindelse med vedtakelsen av konvensjonsbeslutningen om miljømerking av jordforbedringsmidler avgi en erklæring, og erklæringen bekrefter at rettsakten ikke får betydning for de norske miljøkravene når det gjelder produktenes innhold.

Neste rettsakt gjelder næringsmidler med restmengder av veterinærpreparater. Dette er et område som ikke tidligere har vært regulert i Norge før EØS-avtalen trådte i kraft, og derfor er vi tilfreds med maksimumsgrenser som fastsettes her.

Den siste rettsakten når det gjelder det som dreier seg om mine områder, gjelder kredittinstitusjoner, en tilpasning av direktivet om kapitaldekning i kredittinstitusjoner. Det er en justering og har å gjøre med risikoen som er forbundet med kredittinstitusjoner hvis det er fordringer som kredittinstitusjoner har på land. Disse endringene skal sikre at det tas hensyn til økt risiko som følger av en situasjon hvor et land må restrukturere gjelden sin, og da er det for å sikre den enkelte institusjon.

MARIT ARNSTAD (SP): Vi kan kanskje konsentrere oss om de områdene som ikke dreier seg om samferdsel, eller skal vi ta alle?

LEIAREN: Dersom vi klarer å vere så systematiske. Vi får ta det om kvarandre.

MARIT ARNSTAD (SP): Til det første direktivet om miljø og miljømerking: Sjøl om det handler om noe så prosaisk som toalettpapir og tørkeruller, er det jo et spørsmål som angår miljømerkingssystem i det hele tatt, og hva slags kriterier en skal ha for miljømerking. Det som bekymrer meg i forhold til direktivet, er for det første om det når det gjelder andre kjemikalier enn blekekjemikalier, vil bety mindre stramme regler enn det vi ønsker og det vi har gått inn for på norsk side. Hva er Regjeringens holdning til at en, så vidt jeg kan forstå av direktivet, ikke skiller mellom ulike typer energikilder, som en jo gjør i Norge når det gjelder miljømerking, en skiller mellom hvilke typer energikilder som brukes til produksjon av den type ting.

(KML)

Det er to av de innvendingene jeg har i forhold til det direktivet. Jeg avventer svaret fra Regjeringen der, men fra Senterpartiets side er vi skeptisk til dette direktivet, fordi vi er redd for at det svekker vår egen mulighet til en skikkelig miljømerking.

Når det gjelder de andre tingene, har jeg ikke så mange spørsmål. Jeg vil imidlertid si at det er ikke uvanlig - vi har opplevd det gjennom hele høsten - at direktiver er blitt utsatt. En rekke ganger har dette utvalget møttes og opplevd at direktiver som vi også tidligere har diskutert, har blitt utsatt. Det er et ønske fra Senterpartiet at de direktivene som omhandler jernbanetrafikk, kan bli utsatt til en hadde fått klarlagt spørsmålene som SV bl.a. har stilt på dette området, og at en hadde fått klarlagt hvilken betydning dette ville fått i forhold til Ofotbanen og LKAB. Jeg vil gjerne også få en vurdering av det fra Regjeringens side. Dette gjelder også sak nr. 9, finansielle tjenester, der også SV har en del spørsmål.

Ellers noterer jeg med tilfredshet at sak nr. 8 er utsatt. Det var også et av de direktivene vi kunne tenkt oss utsatt i påvente av svar på spørsmål.

Ellers har jeg en generell bemerkning til slutt som gjelder alle rådsresolusjonene. Det er i tidligere behandling i utvalget pekt på at rådsresolusjoner ikke er rettslig bindende, i hvert fall har en gjort det i enkelte tilfeller. Som en generell holdning fra Senterpartiets side mener vi at EØS-avtalen burde konsentrere seg om å ta inn det som er rettslig bindende direktiver i avtalen, og at vi ikke burde ta inn ikke-rettslig bindende resolusjoner i avtalen. Det skulle være unødvendig når de allikevel ikke skal binde.

EINAR STEENSNÆS (KRF): Jeg har noen spørsmål, for jeg synes noen av formuleringene inviterer til det. Det første jeg vil spørre om, gjelder direktivet som går på jordforbedringsmidler, toalettpapir og tørkeruller.

Når det gjelder jordforbedringsmidler, hadde vi som utgangspunkt at når det gjelder varer, skulle det være full harmonisering når det gjelder miljøbestemmelsene, men etter det handelsministeren nå sa, vil det bare gjelde hvilke produkter som skal inn i dette, hvis jeg forstod det riktig, mens innholdet er det opp til nasjonale myndigheter selv å bestemme. På hvilken måte harmoniserer det med den generelle bestemmelsen i EØS-avtalen om full harmonisering på varer, mens på faste installasjoner er det jo da minste-standarder? Jeg oppfatter dette som ikke gjeldende

(KML)

som full harmonisering og heller ikke som minste-standard, men fullt opp til nasjonale myndigheter å bestemme. Jeg vil gjerne få presisert at det er en riktig forståelse.

Så til den erklæringen som Norge skal avgi når det gjelder beslutning om miljømerking. Ligger det i nødvendigheten av en slik erklæring at det er problematiske forhold en her er inne på, eller er det en uproblematisk sak, siden dette nødvendiggjør en nasjonal erklæring fra Norges side?

Når det gjelder disse to kriteriene for toalettpapir og tørkeruller, er det avslutningsvis sagt:

"Kommisjonsbeslutningene vil inngå som et grunnlag i det norske ansvarlige organs arbeid".

Mitt spørsmål er også der: Er kommisjonens beslutninger bestemmende, eller er de faktisk bare et grunnlag sammen med andre vurderinger som kan legges til grunn her?

Jeg regner med at vi kommer tilbake til transportdirektivene og jernbanedirektivet når samferdselsministeren har hatt sitt innlegg.

Når det gjelder veterinærpreparater, står det på side 3: "tilføyelse av restmengder av veterinærpreparater det ikke trengs ha grenseverdier for".

Mitt spørsmål er da: Gjelder det stoffer som allerede er på listen, og som altså ~~ikke~~ lenger skal ha grenseverdier, med andre ord en avregulering, eller gjelder dette stoffer som ikke er nevnt i denne sammenheng, og som med andre ord er uproblematisk?

Det siste spørsmål gjelder fastsettelsen av "midlertidige grenseverdier", som det står her. Er dette andre grenseverdier enn de som gjelder for øvrige stoffer, eller gjelder dette nye preparater som det senere vil bli satt faste grenseverdier for?

Jeg skal komme tilbake til transportdirektivene etter samferdselsministerens innlegg.

REIDAR JOHANSEN (SV): Først må jeg si at vi har lagt ned en del arbeid i å få stilt spørsmål etter at vi fikk disse direktivene og resolusjonene til gjennomsyn, og det er litt vanskelig å forholde seg til innholdet i disse når vi ikke har fått svarene ennå. Det vil jeg gjerne presisere.

(KML)

Så til de enkelte direktiv. Når det gjelder de første, som angår toalettpapir, tørkeruller og jordforbedringsmidler, deler jeg Senterpartiets synspunkt på det. Tilleggsspørsmålet er: Vil vi i en slik situasjon få lov til å beholde vårt svanemerke parallelt med det EU-merke som vil komme på miljømerking? Som det har blitt sagt tidligere, det som går på elektrisk energi, måten energien går inn i produktene på, er ikke inne i disse kriteriene. Det framgår også av den teksten vi har fått, at en del av kravene som gjelder andre kjemikalier, synes "vagere og mindre strenge enn ønskelig fra en norsk synsvinkel." Det totale inntrykket er jo at hvis dette skal danne presedens for hvordan miljømerkingen skal være, er det et tilbakeskritt, og vi vurderer i hvert fall etter at vi har hørt svarene, å be om at det blir lagt ned veto på det. Men vi imøteser svarene.

Så til det siste direktivet, som går på kapitaldekning. Det går også litt på merknadene, fordi det er mulig å lese dem alle veier. Spørsmålet blir veldig enkelt: Når det står at det er "nødvendig å foreta enkelte presiseringer" hva angår minstekrav til kapitaldekning, skal kravene da gå opp, eller skal de gå ned?

Så et spørsmål som går på samferdselssektoren, som vi kommer tilbake til, men som jeg nå lufter, og som jeg har lyst til å få presisert. Det er et begrep som går igjen i flere av disse rådsresolusjonene, og det er "lojal konkurranse". Hva er det? Hva er det til forskjell fra illojal konkurranse?

(EK)

STATSRÅD GRETE KNUDSEN: Det er flere som har hatt spørsmål om det som går på miljømerking og toalettpapir og tørkerullene. Det som er satt frem, er et krav om miljømerking og ikke om innholdet, som både Steensnæs og Marit Arnstad var inne på. Dette dreier seg altså om krav til miljømerking, ikke hvorvidt produktene kan eller ikke skal omsettes i Norge.

Når det gjelder jordforbedring, som også flere har vært inne på, er en slik erklæring som vi fra vår side har ønsket å fremsette, i og for seg ikke nødvendig. Vi har likevel ønsket å ha det som en presisering for å fastslå rettighetene våre.

Dette dreier seg ikke om harmoniserte krav. Men om det skulle vise seg at man på noe sikt går i retning av å ville harmonisere, vil vi likevel beholde våre egne produktkrav.

Johansen spurte om det er slik at vi fortsatt kan ha svanemerket. Vi vil ha svanemerket og liljen parallelt - vi vil ha begge to. Hvis det skulle utvikle seg i retning av ett merke, vil vi likevel beholde de strenge krav som vi hadde før, og da snakker vi om innholdet. De to ordningene kan på miljømerkingsiden fungere parallelt, men når det gjelder innholdet, vil vi nasjonalt beholde våre strenge krav. Det gjelder også på jordforbedringssiden.

Så til kapitaldekningen. Vi vil justere forskriftene slik at de skal samsvare med direktivet. Dette skal også sikre kredittinstitusjonene en tilstrekkelig kapitaldekning. Det vil altså si strengere krav.

Når det gjelder miljømerkingen, vil jeg igjen understreke at det ikke er en liberalisering. Norge vil fortsatt beholde sine strenge krav.

Det er blitt etterlyst svar på de mange spørsmål som er sendt fra SV, som skal bli utlevert like etter dette møtet. Problemet er at jeg fikk spørsmålene fredag kveld, og det er litt begrenset når de er så vidt konkrete, hvilke muligheter man skulle ha til å gå inn i alle detaljene og greie å holde oppe takten i forhold til tilbakemelding. Vi var også litt usikre på om vi skulle ta svarene muntlig i møtet, men det skal vi nå ikke gjøre. Fordi det er en parti-gruppe som har tatt dette opp, sendes svarene direkte til partigruppene med en kopi til utvalget som sådant.

(EK)

LEIAREN: Eg trur den greiaste løysinga er, dersom det dukkar opp slike spørsmål frå partigrupper, å sjå på det som spørsmål mellom partigruppa og departementet. Men dersom ein kan køyre dei som kopiar som vanleg, er det naturlegvis greitt. Det som går frå utvalet, går frå utvalet i utvalet sitt namn. Alt anna er å sjå på som korrespondanse mellom partigrupper og departement.

EINAR STEENSNÆS (KRF): Jeg vil bare forsikre meg om at de spørsmål som handelsministeren ikke svarte på, kommer tilbake i skriftlig form.

MARIT ARNSTAD (SP): En liten kommentar til det: Det kan hende at spørsmålene til SV også er av interesse for andre partigrupper. Jeg ville satt pris på om også andre partigrupper hadde fått tilgang til dem.

For øvrig ser jeg godt det handelsministeren sier om dårlig tid, for det er jo også vårt problem. Vi fikk disse papirene utdelt i hyllen først på torsdag morgen. Vi har da 1 - 1 1/2 dag på å skrive spørsmål. Spørsmålene kommer sent til statsråden, og svarene kommer sent tilbake hit. Men slik som denne prosessen er lagt opp, blir det på den måten. Det er problematisk i forhold til vår mulighet til å kunne gå dypere inn i sakene.

LEIAREN: Når det gjeld kopiar, går eg ut frå at det skjer på same måten som når det gjeld allminneleg komitebehandling. Der skjer det iallfall svært ofte at svaret frå departementa blir tilstila andre partigrupper også.

STATSRÅD KJELL OPSETH: Eg har fått iallfall eitt spørsmål, og det skal eg svare på.

Eg vil berre seie at eg i grunnen ikkje har tenkt å seie noko særleg om desse direktiva, fordi dei er uproblematisk, slik vi ser det. Nokre er gjennomførte i norsk rett allereie, og dei andre er ein fordel anten det no er NSB eller andre transportørar vi snakkar om. Det skjer mykje innan samferdsel og kommunikasjon i EU for tida. Området er så internasjonalt, og det er ikkje tvil om at det er ein fordel også for Noreg at vi har eit felles regelverk.

(EK)

Det vart spurt om ei utsetjing av direktiva. Det skal ikkje eg ta stilling til, det får utvalet gjere. Eg vil berre seie at dei direktiva som gjeld jernbanen, har ingen relevans for dei spørsmåla som reiser seg i samband med Ofotbanen og malmtransporten der. Det som gjeld der, er eit rådsdirektiv, 91/440/EØF av 29. juli 1991. Sånn sett gjeld ikkje nokre av desse rettsaktene det forholdet.

KACI KULLMANN FIVE (H): Jeg har ikke noen bemerkninger til de direktivene som nettopp er omtalt.

Så til transportsiden. Vi har fra Høyres side ikke store innvendinger mot det som ligger her. Men når det gjelder direktivet om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, sies det på side 5:

"På sikt arbeides det med å skille ut tilsynet fra NSB for å unngå eventuelle habilitetsproblemer bl a i forbindelse med at det kan bli flere operatører på jernbanenettet."

Det er en relativt prinsipiell holdning fra Høyres side som ligger til grunn for det jeg nå sier, nemlig at dette bør skje meget raskt, for det er etter vårt syn viktig å etablere uavhengige organer helt gjennomgående i dette. Det gjelder også andre saker vi støter på i EØS-sammenheng.

Så har jeg et spørsmål til rådsresolusjonen. Det er riktignok en resolusjon, men om godstransport på vei og harmonisering på den sosiale siden, og på side 6 i avtalen varsler man at det er interesse for å delta i denne komiteen. Men jeg synes det sies lite om i hvilken retning kjøretidene i så fall vil bli regulert, altså om hvor stor betydning disse vil kunne få for norsk transport dersom vi velger å slutte oss til. Det er en resolusjon - jeg vil gjerne understreke det.

EINAR STEENSNÆS (KRF): Det gjelder rådsdirektivet om jernbaneinfrastrukturkapasitet, som det heter. Det var jo interessante opplysninger fra samferdselsministeren at dette var uproblematisk vurdert med norske øyne - med Regjeringens øyne er kanskje rettere. Dersom det kommer inn konkurrerende selskaper som ønsker å trafikkere det norske linjenettet, trodde jeg det var en utfordring i forhold til NSB, som til nå har hatt monopol. Jeg vil gjerne spørre samferdselsministeren om det er mulig å si litt mer detaljert hvorfor han vurderer det slik at dette er uproblematisk, og hvorfor f.eks. malmtransporten på

(EK)

Narvik-Kiruna-linjen skulle være irrelevant i forhold til direktivet. Jeg tenker da på at LKAB lenge har ønsket å overta denne malmtransporten og har ansett NSB for å ta uakseptable høye tariffer på transporten, og vil benytte denne anledningen til å overta transporten selv.

Så et spørsmål som det muligens ikke er så enkelt å svare på. Vi hørte på nyhetene i går kveld at den franske statsministeren Alain Juppé har gått inn for at rasjonaliseringen i den franske jernbanen, som det nå er blitt mye uro om, skal skyves ut i fem år. Jeg vil bare spørre: Har den tilpasningen i den franske jernbanen som den franske regjering nå har varslet, noen sammenheng med tilpasningen til dette jernbanedirektivet? Vil det eventuelt bety at Frankrike ikke vil slutte seg til direktivet så lenge denne omstruktureringen foregår?

LEIAREN: No behandlar vi rettsakter som alle-reie er vedtekne i EU-systemet.

MARIT ARNSTAD (SP): Jeg er klar over at dette er en utfylling av jernbanedirektivet fra 1991, som for øvrig Senterpartiet gikk imot da EØS-avtalen ble behandlet i Stortinget. Dette utfyller et direktiv som Senterpartiet har gitt uttrykk for at vi er imot.

Så vidt jeg forstår direktivet, gir det trafikkeringsrett - målet er at jernbaneforetak over hele EU- og EØS-området skal få drive trafikk på hele nettet. Da er det jeg lurar på hva som ligger i det statsråden sier om at det ikke har noen relevans for spørsmålet om Ofotbanen. Et direktiv som dette må vel bety at det blir umulig å unnlate å gi LKAB trafikkeringsrett, selv om en skulle ønske det.

INGE MYRVOLL (SV): Jeg ble også overrasket over at det ble sagt at dette ikke har noen relevans for Ofotbanen. I omtalen av rådsresolusjonen på side 3 står det:

"Kommissjonen inviteres bl a til å få utredet enhetlige prinsipper for infrastrukturavgift og å definere overordnede prinsipper for etablering av internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak."

(EK)

Det siste, prinsipper for etablering av internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak, er jo det som nå ligger til grunn for vurderingen av trafikkeringsretten. Jeg trodde at det betydde at de overordnede prinsippene endelig skal utredes, slik at de ligger til grunn når vi skal vurdere LKAB-saka når den kommer. Da er mitt spørsmål til ministeren: Er dette med internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak ikke definert? Er det i framtida en skal utrede prinsippene som ligger til grunn? Dette betyr jo at når man seinere skal vurdere LKAB-saka, ligger det ikke noen definisjoner til grunn for å vurdere hvorvidt det er internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak, for det er ennå ikke gjort.

Ellers lurte jeg på det som går på gebyrer. I rådsdirektivet står det at det skal

"opprettes en ikke-diskriminerende og ensartet ordning for fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av gebyrer for bruk av infrastrukturen."

Et vedtak om å innkreve gebyrer, går det bare på måten man krever inn på, eller går det f.eks. også på nivået på gebyrene? For på neste side står det:

"Endelig bør infrastrukturadministrasjonens finansielle situasjon gjøre det mulig å dekke infrastrukturkostnadene."

(GSR)

Hva betyr det? Slik som jeg leser dette, kan det her ligge et incentiv til at gebyrene skal dekke infrastrukturkostnadene. I så fall vil dette bety en betydelig heving av kostnadene ved å kjøre på sporet. Når det står at man skal ha felles generelle kriterier for fastsettelse av gebyrene, betyr det at vi skal ha felles gebyrstørrelse innafor området og eventuelt på hvilket nivå?

Det har vært et ønske å overføre transport fra veg til bane, men dersom gebyrene skal være felles og de blir lagt på et nivå som er høgt over det vi har i Norge i dag, kan dette innebære at vi får transportoverføring andre vegen. Jeg skulle gjerne fått presisert hva som ligger i dette.

STATSRÅD KJELL OPSETH: La meg få lov til å starte med det Kaci Kullmann Five spurde om, nemlig om i kva retning det går når det gjeld køyre- og kviletid. I dag er situasjonen den at vi måler køyretid og kviletid. Det ein no diskuterer i EU, er om ein skal sjå på arbeidstid og kviletid. Det indikerer i kva retning det går at også lossing og lasting kan vere med og påverke køyreevnene, og det

(GSR)

er det ein skal gå gjennom på dette området.

Så til spørsmålet om jernbanedirektivet. Når eg seier at det som skjer på dette området, er til fordel for den internasjonale transporten og dermed også for Noreg - vi har stor internasjonal transport både frå Noreg og til Noreg - så meiner eg verkeleg at eit einsarta regelverk på dette området er til fordel for norske transportørar anten det gjeld jernbanetrafikk, vegtrafikk eller lufttrafikk og innen telekommunikasjonar for den saks skuld.

Når deg seier at dette ikkje har noko med Ofotbanen å gjere, er det fordi at rådsdirektivet av 1991 allereie er gjort gjeldande i norsk rett, og slik sett er det forande. Og når det gjeld den rådsresolusjonen som vi no diskuterer, vil få utgreidd meir einsarta prinsipp for etablering av internasjonale samanslutningar, så overprøver vi ikkje det som allereie ligg der. Vi har ein definisjon i artikkel 3 både når det gjeld jernbaneføretak og internasjonale samanslutningar, og det er den vi må halde oss til til dess vi eventuelt får andre, meir klåre og einsarta prinsipp.

Så til spørsmålet om køyrevegavgift, som vi kallar det hos oss. Det er klårt at dette rådsdirektivet ikkje pålegg oss at den skal vere på eit visst nivå, men det dette kan føre til, er at vi får eit system som ikkje skal verke diskriminerande dersom vi skulle få fleire selskap som trafikkerer norske jernbanespor. Og skal eg vere heilt ærleg, så trur eg ikkje det vil skje i særleg stor grad, til det er vel den norske marknaden for lite interessant. Men vi har eit eksempel på at ein vil prøve regelverket på dette området, og inntil vidare står vi fritt til å fastsetje denne avgifta, og når det gjeld nivået på den, vil vi også stå fritt i framtida.

(AGK)

INGE MYRVOLL (SV): Statsråden sier at vi står fritt i framtida. Det som står her, er at det er nødvendig med felles generelle kriterier. Betyr det at vi får felles kriterier for størrelsen, i så fall? Det statsråden sa, er at vi også i framtida kan fastsette vår kjørevegavgift på det nivået vi finner formålstjenlig, så lenge det er ikke-diskriminerende. Det som står her, er felles generelle kriterier for fastsettelse av gebyrer. Jeg har en viss følelse av at det kan bero på størrelsen på den. Jeg må si jeg er lite fornøyd med svaret som gikk på at man nå skal utrede overordnede prinsipper for etablering av internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak, når vi vet at innenfor EU finnes det ingen parallelle til-

(AGK)

feller til dette, som er satt ut i livet. Så sier man at dette skal man utrede, men så skal vi måtte forholde oss til noe som ennå ikke er utredet. Jeg må si at det er veldig utilfredsstillende å forholde seg til realitetene i det som ligger her, ut fra de svarene vi har fått. Jeg syns at det å få utsatt behandlingen er det eneste fornuftige, så vi får gått gjennom en del av de svarene vi har fått.

STATSRÅD KJELL OPSETH: Når det gjeld nivået på avgifter, har vi full fridom. Det er ikkje nokon forskjell på dette området. Det er det ikkje grunn til å dra i tvil.

Når det gjeld spørsmålet om internasjonale samanslutningar og trafikkeringsrett, er det ikkje uvanleg for denne forsamlinga at ein har eit regelverk og kanskje jobbar med forbedring av det regelverket. Men vi må halde oss til det regelverket som er gjennomført i norsk rett inntil det kjem eit anna. Det trudde eg ikkje det var noko særleg diskusjon om.

MARIT ARNSTAD (SP): Jeg slutter meg til det som Inge Myrvoll sier når det gjelder spørsmålet om utsettelse. Jeg mener også at ut fra det vi har opplevd tidligere i høst når det gjelder andre direktiver som er utsatt, burdet det være mulig for Regjeringa å få utsettelse av enkelte direktiver. Fra Senterpartiets side konkluderer vi med at vi veken kan eller vil gi noe råd på grunnlag av det som er kommet fram så langt, at vi ønsker en bredere gjennomgang bl.a. på bakgrunn av SVs spørsmål. Vi vil gjerne få belyst de sidene før vi eventuelt skal gi noe råd.

Når det gjelder miljømerking, ser jeg at det med jordforbedringsmiddel er et uproblematisk anliggende. Det kan være en del spørsmål om hva slags rettslig status en erklæring skal ha osv., men jeg ser ikke det som vanskelig. Men når det gjelder toalettpapir og tørkeruller, mener jeg at innføring av den type merking som en der ønsker, og som vil måtte være forpliktende for Norge på en helt annen måte enn jeg opplever er tilfelle med jordforbedringsmiddel, kan bidra til å utvanne hele vår egen miljømerking. Den delen av det direktivet mener Senterpartiet at Regjeringa burde gå imot, så vi kunne unngå at vi gjennom tilpasning til EU-regler svekker vår egen miljømerking.

REIDAR JOHANSEN (SV): Til det første temaet som vi gjennomgikk. Jeg synes at statsråd Knudsen på

(AGK)

et vis ufarliggjorde det forhold at vi skal kunne opprettholde to merker, Svane og Blå lilje, parallelt. Etter mitt syn er det ingen tvil om at vi får et sterkt press om å harmonisere innholdet i de to merkene. Da er det ikke tvil om at Regjeringa bør bruke sin mulighet til å stoppe dette direktivet. Det vil skape presedens for tilsvarende saker i framtida.

LEIAREN: Synspunkta er hørte. Fleire har ikkje bede om ordet.

Siste sak er Eventuelt. Ingen har bede om ordet.

Vi kan berre merke oss at dei rettsaktene som nå passerte, stort sett er frå mai/juni. Det vil seie at dei rettsakter som passerer her, nærmar seg bakfrå, hadde eg nær sagt. Sist vi hadde oppe rettsakter, meiner eg å hugse at dei stort sett var frå november/desember.

Fleire har ikkje bede om ordet.

Møtet slutt kl. 15.55