

M Ø T E

i EØS-utvalget
tirsdag den 20. mai kl. 15.15

Møtet vart leidd av leiaren i EØS-utvalet, *Haakon Blankenborg*.

Til stades var: Frå utanrikskomiteen: Haakon Blankenborg, Marit Arnstad, John Dale, Kaci Kullmann Five, Brit Hoel, Anders Talleraas, Vidar Bjørnstad (for Tom Thoresen), Arne Alsåker Spilde (for Erna Solberg) og Lars Gunnar Lie (for Kjell Magne Bondevik).

Frå EFTA/EØS-delegasjonen: Einar Steensnæs, Per-Kristian Foss, Roger Gudmundseth og Reidar Johansen.

Frå finanskomiteen (under sak nr. 1): Gudmund Restad, Harald Ellefsen, Eilef A. Meland og Tore Nordtun.

Av Regjeringas medlemmer var til stades: Utenriksminister Bjørn Tore Godal, finansminister Jens Stoltenberg og kommunalminister Kjell Opseth.

Følgjande embetsmenn vart gitt tilgjenge til møtet: Frå Finansdepartementet: statssekretær Marianne Andreassen, avdelingsdirektør Ola Storeng, avdelingsdirektør Sigurd Bjørnstad, frå Utenriksdepartementet: ekspedisjonssjef Atle Leikvoll, byråsjef Beate Ekeberg, frå Kommunaldepartementet: prosjektleder Terje Ellingsen.

Vidare var til stades sekretær Asbjørn Brandsrud.

D a g s o r d e n :

1. Finansministeren orienterer om status i arbeidsgiveravgiftssaken.
2. Aktuelle rettsakter for møtet i EØS-komiteen 30. mai 1997. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 13. mai d.å., med oversikt over de relevante rettsakter.
3. Eventuelt.

Leiaren: Finansministeren og kommunalministeren er her særskilt for sak nr. 1, nemleg den differensierte arbeidsgivaravgifta.

S a k n r . 1

Finansministeren orienterer om status i arbeidsgiveravgiftssaken.

Statsråd Jens Stoltenberg: Regjeringen mottok 14. mai ESAs forslag til det som kalles «formålstjenlige tiltak», for å tilpasse den differensierte arbeidsgiveravgiften som vi har i Norge, til statsstøtteregelverket slik det er nedfelt i EØS-avtalen. Vedtaket om forslag til «formålstjenlige tiltak» for tilpassing av den differensierte arbeidsgiveravgiften innebærer at praktiseringen av store deler av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift kan fortsette som i dag, og er etter ESAs syn forenlig med statsstøttereglene i EØS-avtalen. Man mener at hovedtrekkene i ordningen kan videreføres som en kompensasjon for ekstra transportkostnader, og når det kan begrunnes med det, kan man fortsatt ha lavere arbeidsgiveravgift i distriktene enn i sentrale strøk. ESAs forslag til omlegging av arbeidsgiveravgiften vil innebære - dersom det blir fulgt - at om lag 95 pst. av den støtten som i dag gis gjennom differensiert eller lavere arbeidsgiveravgift, vil kunne videreføres.

Likevel har Regjeringen kommet til at vi ikke vil følge opp forslagene til formålstjenlige tiltak, og vi legger derfor opp til å avvise forslagene fra ESA. Det skyldes dels konkrete vurderinger og dels prinsipielle vurderinger.

De prinsipielle vurderingene er knyttet til at vi mener at skatte- og avgiftssystemet faller utenfor EØS-avtalen, og at ESA derfor ikke kan kreve endringer i norske skatter og avgifter. Dessuten vil en del av forslagene til endringer være tunge for de bedriftene som rammes, selv om det er et begrenset antall bedrifter som rammes.

Vedtaket til ESA er delt i tre deler:

Når det gjelder den ene delen, slår ESA fast at differensiert arbeidsgiveravgift er en form for statsstøtte, og at den kan virke handelsvridende. Derfor mener de at den differensierte arbeidsgiveravgiften i utgangspunktet faller inn under statsstøtteregelverket i EØS-avtalen, fordi de mener at lavere arbeidsgiveravgift er en form for driftsstøtte, og det er normalt ikke tillatt i henhold til EØS-avtalen.

Den andre delen av ESAs vedtak slår fast at den eneste tillatte formen for driftsstøtte i henhold til EØS-avtalen er transportstøtte, og

ESA sier da at etter deres syn kan reduserte avgiftssatser videreføres dersom det kan anses å kompensere for ekstra transportkostnader for bedrifter som er lokalisert i tynt befolkede områder. Dette kriteriet «tynt befolkede områder» var et kriterium som ble etablert i forbindelse med medlemskapsforhandlingene mellom Norge og EU i 1994.

Etter oppfordring fra ESA har norske myndigheter gjennomført undersøkelser for å kartlegge transportkostnadene til industribedrifter i distriktene, og på bakgrunn av disse undersøkelsene og enkelte andre kilder har ESA kommet til at industrien ikke blir overkompensert gjennom de lavere arbeidsgiveravgiftene. Det innebærer at ESA mener at den økonomiske fordelene bedriftene har av lav arbeidsgiveravgift, er mindre enn de ekstra transportkostnadene bedriftene står overfor som følge av sin lokalisering.

Det tredje elementet i ESAs vedtak er at for enkelte typer virksomheter kan det ikke gis kompensasjon for ekstra transportkostnader. Så selv om det er mulig i og for seg å dokumentere at transportkostnadene skulle åpne for at man hadde en lavere arbeidsgiveravgift, mener ESA at på noen områder holder ikke det å kunne dokumentere ekstra transportkostnader for å kunne ha en ordning med lavere arbeidsgiveravgift for en del bedrifter.

De bedriftene som ESA mener ikke kan ha lavere arbeidsgiveravgift selv om de ligger i distriktene og har høyere transportkostnader, kan deles inn i tre grupper:

Den ene er bedrifter som kommer inn under det som kalles sensitive sektorer, dvs. bedrifter der det eksisterer eget regelverk i EU/EØS-området som regulerer adgangen til å yte statsstøtte særskilt. Det gjelder skipsbygging, hvor det jo er et eget regelverk for støttesatser. Det gjelder produksjon av bestemte typer stål. For Norge gjelder det Fundia i Mo i Rana. De sensitive sektorene er altså skipsbygging og bestemte typer stål.

Den andre gruppen som ESA mener man ikke kan ha lavere arbeidsgiveravgift for, er såkalt stedbunden virksomhet, og stedbunden virksomhet er virksomhet som altså er bundet til stedet, dvs. f.eks. kraftproduksjon, produksjon og distribusjon av kraft, utvinning og tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass og noen bergverksbedrifter.

Den tredje gruppen som ESA mener ikke kan omfattes av en ordning med differensiert arbeidsgiveravgift, er enkelte tjenesteytende næringer som er konkurranseutsatte. Det har de definert som finansforetak som driver med grenseoverskridende virksomhet. Det har de definert som lastebiltransport med mer enn 50 ansatte, og de har definert det som telekommunikasjoner.

ESAs forslag innebærer ifølge foreløpige anslag at bedrifter utenfor avgiftssone 1 må betale om lag 285-360 mill. kr i økt arbeidsgiveravgift. Av dette beløpet på 285-360 mill. kr gjelder drøye 200 mill. kr kraftproduksjon, petroleumsvirksomhet og tjenesteyting. Avgiftsøkningen for skipsbygging anslås til i størrelsesorden 50-70 mill. kr. Til sammenligning var den samlede avgiftslettelsen i distriktene som følge av den differensierte arbeidsgiveravgiften på om lag 5 milliarder kr. Så sett i forhold til 5 milliarder kr er beløpet begrenset, men det er klart at for de bedriftene som skal betale økt avgift, er dette likevel betydningsfullt.

I tillegg er det slik at ESA avventer et innspill fra Norge til justeringer i sonene for den differensierte arbeidsgiveravgiften, og det innspillet avventer de skal komme innen 15. oktober. Blant annet har ESA stilt spørsmål ved enkelte sone 2-kommuner i Rogaland, Hordaland, Møre og Romsdal og Hedmark. De har antydnet at en del av disse burde være i sone 1, altså den sonen med den høyeste avgiftssatsen.

ESA legger i sitt vedtak om forslag til formålstjenlige tiltak opp til en fullstendig gjennomgang av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift hvert fjerde år. I tillegg skal det årlig rapporteres detaljert om omfanget av støtten i form av redusert avgift. Det er uklart i hvilken form en slik rapportering eventuelt skal finne sted.

Norske myndigheter har gjennom lengre tid hatt kontakt med ESA i denne saken. Vi fikk en skriftlig forespørsel fra ESA 16. juni 1995 med anmodning om informasjon om den differensierte arbeidsgiveravgiften. En beskrivelse av hvordan ordningen er utformet, og informasjon av statistisk og beregningsmessig art ble sendt ESA fra Finansdepartementet 18. september 1995. Siden våren 1996 har det vært regelmessige møter på embetsplan med ESAs administrasjon for å bistå ESA med ulike typer informasjon om norske forhold. Nasjonale myndigheter er etter EØS-avtalen forpliktet til å samarbeide med ESA i slike saker.

Vi har også utarbeidet rapporter som dokumenterer transportkostnadene. Blant annet gjennomførte Transportøkonomisk Institutt en intervjuundersøkelse i 36 utvalgte industribedrifter for å bidra til å klargjøre transportkostnadene og de merkostnadene som er i distriktene. Den rapporten fikk ESA oversendt 7. mars 1997. Alle de beregningalternativene som er utført, viser at de ekstra transportkostnadene som industribedriftene i distriktene står overfor, er større enn fordelen bedriften har av nedsatt arbeidsgiveravgift.

ESAs forslag til formålstjenlige tiltak ikke er bindende for Norge, men angir hvilke endringer ESA mener er nødvendig for at den differensierte arbeidsgiveravgiften skal være i samsvar med statsstøttereguleringen i EØS-avtalen. ESA har gitt Norge en frist på to

måneder til å svare på om vi aksepterer forslagene til formålstjenlige tiltak, eller om vi har andre synspunkter på vedtaket. Det innebærer at Regjeringen innen 14. juli vil utarbeide sitt svar til ESA, der vi begrunner Norges syn, og det kan som en del av dette arbeidet være aktuelt for norske myndigheter å ha møter med ESA for å gå nøye gjennom ESAs vedtak og grunnlaget for dette vedtaket.

På bakgrunn av Regjeringens svar, som vi skal sende av gårde før 14. juli, kan ESA velge å iverksette en formell saksgang, hvor man bl.a. i henhold til prosedyrereglene skal innhente nærmere begrunnelse fra norsk side. Dersom ESA etter en slik saksbehandling fortsatt anser at den regionale differensierte arbeidsgiveravgiften i noen tilfeller representerer statsstøtte i strid med EØS-avtalen, vil ESA fatte et bindende vedtak hvor Norge pålegges å gjennomføre de angitte endringer i arbeidsgiveravgiften. Hvis heller ikke dette eventuelle pålegget imøtekommes, kan ESA bringe saken inn for EFTA-domstolen. Hvor lang tid saksgangen vil ta, er det litt vanskelig å si noe om, men første etappe er altså at vi skal gi et svar før 14. juli.

Regjeringen er som sagt uenig med ESA i at den differensierte arbeidsgiveravgiften er å oppfatte som statsstøtte etter EØS-avtalen. Etter Regjeringens vurdering er arbeidsgiveravgiften en del av den generelle skatte- og avgiftspolitikken og faller dermed utenfor EØS-avtalen. Regjeringens syn er derfor at ESA har et svakt rettslig grunnlag for å kreve endringer i arbeidsgiveravgiften, og det er bakgrunnen for vårt standpunkt.

Vi vil også peke på at det mellom landene i Europa er store forskjeller i skattesystemene, som påvirker konkurranseforholdene. Noen land har ikke arbeidsgiveravgift, mens andre har, og da er det litt vanskelig å se at det at vi har differensiert arbeidsgiveravgift internt, skulle være et problem i forhold til en gruppe av land som har store variasjoner i arbeidsgiveravgiften seg imellom. Det er vanskelig å se at det å ha differensiert arbeidsgiveravgift internt i ett land skulle virke mer konkurransevridende enn å ha høyere og lavere mellom land, som man har innad i EU. I Danmark betaler f.eks. arbeidsgiverne ingen arbeidsgiveravgift, mens arbeidsgiveravgiften i Frankrike og i Italia ligger på mellom 35 og 45 pst. Det viser at variasjonen internt i EU er større enn variasjonen internt i Norge. Etter Regjeringens syn er det derfor ulogisk at ESA krever endringer i den nasjonale differensieringen i den norske ordningen når den tillater så store differensieringer mellom EU-land.

Når Regjeringen avviser å følge ESAs vedtak, er det også på bakgrunn av at den differensierte arbeidsgiveravgiften er et næringsnøytralt, forutsigbart, treffsikkert og administrativt lite krevende distriktpolitisk virkemiddel. Disse gode egenskapene ved ordningen vil svekkes med ESAs forslag til endringer. Selv om ESAs forslag

innebærer at dagens differensiering langt på vei kan beholdes, er det uheldig at enkelte bedrifter må utelukkes fra ordningen, som i utgangspunktet nettopp har sin styrke i å være næringsnøytral.

Vi kan heller ikke utelukke at ESA skjerper sitt vedtak, slik at flere bedrifter og næringer kommer til å falle utenfor ordningen i framtiden. Det kan vi bl.a. ikke utelukke på bakgrunn av at ESA har bedt om en fullstendig gjennomgang hvert fjerde år, og en årlig rapportering om omfanget av støtten gjennom den differensierte arbeidsgiveravgiften. Bakgrunnen for en slik eventuell framtidig skjerping fra ESAs side kan være framtidige klagesaker eller nye vurderinger fra ESA som følge av ESAs regelmessige gjennomgang av ordningen. Regjeringen har derfor kommet til at det riktige er å avvise ESAs forslag til formålstjenlige tiltak.

Marit Arnstad (Sp): Jeg synes det var nyttig med denne gjennomgangen og spør om vi kan få den skriftlig overlevert, fordi det var enkelte av småtingene som jeg ikke fikk med meg sånn umiddelbart. Hvis vi kunne få det, var det fint.

Utgangspunktet er St.prp. nr. 100 for 1991-92, som nokså kategorisk sa at EØS-avtalen ikke ville berøre den differensierte arbeidsgiveravgiften, og innstillingen til Stortinget i 1992, der flertallet slo fast det samme. Den gangen ble det advart fra enkelte av oss om at dette fra EUs side kunne komme til å bli sett på som en statsstøtteordning og dermed komme under press. Det vi har sett fra ESAs side nå, er jo et tegn på det. Det var vel også slik under EU-forhandlingene, når en fikk dette spørsmålet opp til drøfting, at Regjeringen var villig til å godta en transportstøtteordning framfor den differensierte arbeidsgiveravgiften som vi i dag har.

Når det er sagt, synes jeg det er viktig fra Senterpartiets side at vi støtter opp under det som Regjeringen nå velger å foreta seg. Det er positivt at Regjeringen velger ikke å ta anbefalingene fra ESA til følge, men i stedet ønsker å videreføre dagens ordning. Vi mener at det er et riktig synspunkt å legge til grunn at dette er et skatte- og avgiftspolitisk spørsmål. Vi synes det er viktig, sjøl om en fra departementets side peker på at det ikke vil få dramatiske konsekvenser, at det er store konsekvenser for dem det angår - 300-350 mill. kr, som det kan komme til å utgjøre.

Jeg er litt bekymret likevel i forhold til det som ESA har gjort på andre områder. Vi har ofte sett at når en angriper denne typen ordninger, skjer det stegvis. Det har vi sett når det gjelder Vinmonopolet, at en vurderer først import- og grossistmonopolet, og så vurderer en detaljistmonopolet etter hvert. Jeg skulle gjerne hatt noen synspunkter på

om det kan være en fare for at ESA kan komme til å gå lenger enn det de nå har gjort når det gjelder systemet som sådant. Senterpartiet synes det er viktig å kunne beholde systemet i seg sjøl, fordi det har stor effekt, og fordi en kan differensiere innad i landet, det er jo det som er det viktige for den distriktsbaserte industrien når det gjelder arbeidsgiveravgiften.

Jeg har også lyst til å understreke at vårt utgangspunkt er at Norge fortsatt må kunne bestemme inndelingen i soner og formen på dette systemet til tross for at en skal rapportere inn til ESA.

Det var kommentarene til å begynne med. Det var en ting som glapp for meg, og det var når ESA kunne komme med bindende pålegg . Hva slags tidsperspektiv er det?

Reidar Johansen (SV): For det første slutter jeg meg til det når Regjeringa ser ut til å avvise ESA. Det synes vi er bra, det har vår støtte. Men når ESA tross alt og tross det faktum at EØS-avtalen i utgangspunktet ikke skulle omfatte skatte- og avgiftspolitikken, allikevel reiser dette spørsmålet - allikevel får vi denne problemstillingen på bordet - vil jeg gjerne ha ei vurdering. Hvordan vurderer man konsekvensene av dette? Som Arnstad var inne på, er dette en bit-for-bit sak. Jeg vil gjerne ha en vurdering av tidsperspektivet i tilfelle disse fasene trer i kraft, at ESA ikke aksepterer de begrunnelsene Regjeringa legger på bordet.

Til slutt: En del av problematikken rundt laksesaken var den differensierte arbeidsgiveravgifta. Ligger det noen elementer av det i det ESA legger fram nå?

Kaci Kullmann Five (H): Jeg takker for en nyttig og god gjennomgang av disse spørsmålene, som også vi anser for å være viktige. Jeg har merket meg at ca. 95 pst. av de lettelsene som gis gjennom differensiert arbeidsgiveravgift, kan fortsette, slik ESA legger frem sine holdninger i dag. Jeg synes at det er et viktig utgangspunkt, med andre ord at ordningen som sådan i prinsippet ikke er avvist av ESA, men at man altså ønsker å innføre andre kriterier for på hvilket grunnlag differensiert arbeidsgiveravgift kan gis.

Fra Høyres side ser vi på den differensierte arbeidsgiveravgiften som et skatte- og avgiftspolitisk virkemiddel i distriktspolitikken, og på denne bakgrunn er vi enig med Regjeringen i dens avvisning og også i den begrunnelsen som gis. Jeg synes bl.a. de ulikheter mellom EU-land som finansministeren pekte på, er et viktig element i dette, altså at ulikhetene mellom EU-land jo her er vesentlig større enn de ulikhetene vi

bl.a har innenfor vårt nasjonale system hva gjelder selve arbeidsgiveravgiften. Så vi er enig i det som her er sagt.

Einar Steensnæs (KrF): Jeg synes også det var en grei gjennomgang av denne problematikken. Vi støtter Regjeringens syn, at en bør stå fast på at den differensierte arbeidsgiveravgiften står utenfor EØS-avtalen og som sådan ikke hører med til det som skal vurderes av ESA i denne sammenheng. Vi legger også veldig vekt på det som tross alt er slått fast nå i ESA, at differensiert arbeidsgiveravgift som prinsipp kan bestå, men at ESA har grepet inn innenfor bestemte bedriftstyper, som finansministeren har gjort rede for. Da er spørsmålet: Hvor omfattende blir de problemene som en der vil få, dersom ESAs vedtak skulle bli fastholdt, f.eks. i en domstolsslutning i EFTA-domstolen? Da vil jeg gjerne spørre: Finnes det alternativer i så fall til å kunne gå inn og målrette virkemidler inn mot disse tre bedriftstypene som blir rammet her?

Jeg forstår det slik at transportstøtte er i orden - det er innenfor regelverket. Men i hvilken grad vil en omlegging mot transportstøtte redusere problemene eller dempe problemene for de angitte tre bedriftsgruppene som finansministeren gjorde rede for?

Gudmund Restad (Sp): Nå er vi fornøyd med den holdningen Regjeringen har til spørsmålet,. Vi får håpe at det vil være et standpunkt som også står seg, og slik sett er det kanskje å diskutere pavens skjegg. Men hvis nå Regjeringens standpunkt ikke skulle holde, har ESA hatt noen oppfatning av om dens opplegg i så fall medfører at en må endre systemet for arbeidsgiveravgiften, hvis den skal være en form for transportstøtte? Det logiske ville vel da være at man ikke kan bygge på arbeidsgivers bosted som nå, men på bedriftens beliggenhet? For arbeidsgivers bosted behøver ikke nødvendigvis å bety noe for hvilke transportutgifter bedriften har.

Roger Gudmundseth (A): Jeg vil understreke viktigheten av at prinsippet om differensiert arbeidsgiveravgift er akseptert. Det er betydningsfullt i planleggingen og gjennomføringen av vår egen regional- og distriktpolitikk samlet sett.

Det som jeg kunne tenke meg å stille spørsmål om, er om begrunnelsen kunne utdypes noe nærmere når det gjelder de stedbundne virksomhetene, hvor visse typer bergverk var nevnt, i og med at vi har en del steder som nettopp bygger sine hjørnestensbedrifter på de naturgitte forutsetningene. Så jeg vil gjerne be om at man utdyper noe nærmere

ESAs begrunnelse for å unnta den typen bedrifter, altså stedbundne virksomheter.

Utenriksminister Bjørn Tore Godal: Bare det ene spørsmålet om laks. Det smaker ikke laks av dette i det hele tatt. Tvert imot har ESA uttalt seg uformelt til støtte for vår analyse av laksesaken, og det som, som kjent, er Sir Leon Brittans anliggende, er at i lys av protokoll 9 i EØS-avtalen er fisk unntatt, herunder støtteordninger til fisk - det er slik de leser EØS-avtalen. Mens ESAs leder ved Almestad har uttrykt støtte til våre synspunkter når det gjelder dette, hvilket ville ha medført at en fikk en gjennomgang av våre lovlige EØS-ordninger mot laksenæringen, men det ligger ikke til grunn for kommisjonens håndtering av det.

Ellers går jeg ut fra at det kan komme spørsmål om laksesakens status under neste punkt på dagsordenen, så det tar jeg i en egen runde.

Statsråd Jens Stoltenberg: Jeg skal prøve å svare på de spørsmål som er stilt.

Dere kan få dette skriftlig, men det jeg har her, har jeg rablet på, så dere får få et nytt. Jeg har ingen grunn til å tro at dette er en stegvis strategi fra ESAs side. Vi har ikke noe informasjon som tyder på det. Det jeg har sagt, er at en av grunnene for at vi er uenige i og avviser ESAs forslag til formålstjenlige tiltak er at når man har en annen prinsipiell begrunnelse for ordningen, ligger det der en risiko for at den kan bli ytterligere svekket. Hvor stor den risikoen er, kan man bare spekulere i, men vi ønsker et næringsnøytralt virkemiddel som innebærer at det blir lavere skatt når en ansetter personer som er bosatt i bestemte distriktskommuner, mens ESAs innfallsvinkel prinsipielt sett er en annen. De mener at man skal ha en dokumentert ulikhet i transportkostnader, og det betyr at begrunnelsen for ordningen er en helt annen fra ESAs side enn fra vår side. Men i praksis har ikke forskjellen vist seg å være så stor, dvs. den er 5 pst. Om den er stor eller liten, er avhengig av hva en sammenligner med. 5 pst. er ikke så mye i forhold til de 300 mill. som dette svekker ordningen med, og det innebærer at i forhold til Norge på 5 milliarder så er det meste bevart. En av grunnene til at vi avviser det, er at den svekkelsen av ordningen som dette innebærer, i seg selv er alvorlig, men den kan utfordres videre, og da har vi vært opptatt av å stå fast på vår prinsipielle begrunnelse for ordningen.

Så til spørsmålet fra Kaci Kullmann Five og fra Einar Steensnæs. Vi er i den litt paradoksale situasjonen at det prinsippet ESA støtter, er prinsippet om kompensasjon for transportkostnader, og det er i og for seg positivt, men det er en annen innfallsvinkel enn det vi har valgt i Norge,

og det er et empirisk spørsmål i hvor stor grad data og faktiske kostnader avviker fra den ordningen og den begrunnelsen vi har for dagens differensierte arbeidsgiveravgift. Det er også enkelte områder hvor det kanskje er vanskelig å enes om hva som er transportkostnader knyttet til f.eks. deler av tjenesteytende næringer. Man har f.eks. unntatt deler av finansieringsvirksomheten som er grenseoverskridende, hvor det er litt vanskelig å definere hva som er transportkostnad.

Så er det spørsmålet om framdrift og om når vi eventuelt kan få bindende pålegg, som flere har vært inne på. Det er ikke mulig å si noe helt sikkert om det, men vi skal svare før 1. juli, og gitt at ESA står fast på sitt standpunkt, som de nå har gitt uttrykk for gjennom forslag til formålstjenlige tiltak, er det snakk om årsskiftet, men jeg tror vi må ta forbehold her, for det er en prosess som skal gå fram til da, så vi vet ikke noe sikkert om tidsplanen videre, med unntak av fristen 14. juli.

Laksesaken svarte utenriksministeren på.

Når det gjelder konsekvensene, som Reidar Johansen og andre var inne på, er det det å si at for f.eks. verftsindustrien vil dette merkes. Det varierer litt fra bedrift til bedrift, men verft i de sonene de har lav arbeidsgiveravgift, vil rammes av dette. For dem er det en mager trøst at 95 pst. av ordningen bevares, når det som er deres bit av ordningen, ikke bevares.

Så var det spørsmålet om alternativer. Som Steensnæs var inne på, er det selvfølgelig mulig å tenke seg alternativer, men vi ønsker ikke å drøfte det, vi ønsker ikke å vise det, vi ønsker ikke å blottlegge det for da inviterer vi på en måte ESA til å vurdere alternativer. Nå står vi på et prinsipp, nemlig at vi ønsker en prinsipiell begrunnelse for arbeidsgiveravgiften og ønsker å vinne gjennom med det. Så lenge det er et standpunkt vi inntar, tror jeg det er uheldig og svekker vår sak hvis vi i for stor grad begynner å drøfte alternativer. Vi har ikke hatt noen inngående drøfting av det i Regjeringen, og vi har ikke klart et sett alternativer, men det er klart det er mulig å tenke seg alternativer, men jeg tror at de alternativene vil være mindre elegante, ikke så enkle å administrere som en generell og grei ordning som den vi har med redusert arbeidsgiveravgift.

Kaci Kullmann Five viste til at hun var glad for at 95 pst. av ordningen kunne videreføres. Det er vi også glad for, og det gav vi også uttrykk for. Dette druknet litt i mediebildet for der fikk en inntrykk av at alt ble avskaffet. På tross av at vi la vekt på å få fram at 95 pst. blir bevart, så var det ikke det som ble toppoppslaget, men det er helt riktig at 95 pst. blir bevart, og vi må understreke og glede oss over det.

Så spurte Gudmund Restad om de har godtatt dette med at det er arbeidsgivers bosted som avgjør, og det har de. De har godtatt at en kan

praktisere differensiert arbeidsgiveravgift slik vi gjør, for de aller fleste, og det har de godtatt. Men det er noen virksomheter som er unntatt, og begrunnelsen for det har ikke noe med transportkostnader å gjøre, men det er sensitive sektorer. Og så har vi stedbundne virksomheter som er unntatt, som Roger Gudmundseth spurte om, og det med en annen begrunnelse, og det er at de stedbundne virksomheter er der. Det er klart at kraftverk er i Norge, uavhengig av om arbeidsgiveravgiften er høy eller lav, og resonnement er at de som er knyttet direkte til naturressurser som vannkraft, olje, gass og noe gruvevirksomhet, mener de er sikret i Norge fordi de er stedbundne virksomheter. Det man selvfølgelig kan svare på det, er at det vil bety økte kostnader for de virksomhetene, selv om de rent fysisk er stedbundne.

Da tror jeg jeg har svart på de spørsmålene jeg fikk.

Einar Steensnæs (KrF): Jeg er fornøyd med svaret. Det var ikke min mening å invitere til noen åpen alternativ løsning med ESA. Jeg ville høre litt mer om det var en beredskap og en mulighet hvis den differensierte arbeidsgiveravgift skulle måtte avvikles og hvorvidt differensiert arbeidsgiveravgift på en måte er det eneste som er treffsikkert. Jeg forstår at differensiert arbeidsgiveravgift åpenbart er det som er mest treffsikkert og alternativer som er mindre treffsikre. Jeg er fornøyd med det, og så får vi håpe at vi slipper å diskutere dette mer.

Leiaren: Fleire har ikkje bedt om ordet til denne saka.

Finansministeren nemnde at eit notat/manuskript ville bli omdelt. Det er slik at referatet frå møtet blir nedfryst i eit år og vurdert offentleggjort om eit år, men kva status dette papiret skal ha, må eg be om at departementet/Regjeringa gjer seg opp ei meining om før det blir oversendt, slik at vi veit korleis det skal handterast.

Utenriksminister Bjørn Tore Godal: Det er i prinsippet det samme. Her sier jo finansministeren ting som har betydning for vår håndtering av saken og forberedelse av saken overfor ESA og eventuelt EFTA-domstolen - så det er ikke noen løpeseddel heller.

Leiaren: Vi går då til dei ordinære sakene.

Sak nr. 2

Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 30. mai 1997.
Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 13. mai d.å., med oversikt over de relevante rettsaker.

Utenriksminister Bjørn Tore Godal: Slik vi ser det, burde ikke det være så problematisk denne gangen. Det er 11 rettsaker som er kommentert i den oversendte liste, og de forventes å komme opp til behandling i EØS-komiteen førstkommande fredag. Ingen av dem er av en sånn karakter at de medfører endringer og forpliktelser av noen særlig betydning for Norge, og ingen av rettsaktene krever heller lovendring.

Så er det en forandring i forhold til den omsendte liste. Beslutningene om nødvendige tekniske justeringer i EØS-avtalens vedlegg IV om energi som følge av Finlands, Sveriges og Østerrikes overgang fra EFTA- til EU-siden, omtalt på side 5 i det omdelte materialet, er utsatt til juni-møtet i EØS-komiteen på grunn av tekniske problemer med å få ferdig teksten til EØS-komiteebeslutning, så den behandles ikke førstkommande fredag.

Når det gjelder de rettsaktene som er omtalt, vil jeg bare ganske kort si følgende om dem: På side 1-2 er det et direktiv og en rekommandasjon om heiser og behandlingen av heiser. Direktivet oppdaterer tidligere direktiver om heiser som alle er en del av EØS-avtalen. Her er det bare mindre tekniske justeringer i eksisterende byggeforskrift, og det innebærer bare mindre endringer i tekniske byggeforskrifter og ingen endringer i sikkerhetsnivået i Norge. Rekommandasjonen anbefaler at medlemslandene utarbeider et minimumssett av punkter som skal kontrolleres i alt eksisterende heisutstyr.

Det er to ting her i forhold til Norge. Det er anbefalingen om krav til innvendige dører og stoppnøyaktighet som er mer omfattende enn de sikkerhetstiltakene som praktiseres i Norge i dag. Vi har en kontrollmyndighet på dette, det er Statens bygningstekniske etat. De anser det ikke nødvendig å styrke noen av våre bestemmelser her ettersom rekommandasjon ikke er rettslig bindende og siden vi ivaretar de sammenhengene på annen måte.

På side 2-4 er det fire kommisjonsforordninger om maksimumsgrenser for restverdier av veterinærpreparater. Det er bare de to siste som har helsemessig betydning og de innebærer en styrking av

dagens norske regelverk fordi det innføres maksimumsgrense for stoffer som vi i dag ikke har slike grenser for i Norge.

På side 5 og 6 direktiv om teknisk kontroll av motorkjøretøy og tilhengere. Det er oppdatering og erstatning av tidligere direktiver som alle er en del av EØS-avtalen. De medfører ingen endring i gjeldende forskrift, en pliktig periodisk kjøretøykontroll. I Vegdirektoratets kontrollveiledning må det imidlertid innføres et nytt punkt om kontroll av hastighetsbegrenser installert i busser og lastebiler. For dem som ikke vet hva dette er - det vet selvfølgelig jeg - har man i busser og lastebiler en fysisk sperre som hindrer disse kjøretøyene i å kjøre fortere enn det sperren er innstilt på, og den sperren må selvsagt også kontrolleres. Jeg vil tro det er positivt enten man er for eller mot EØS-avtalen.

Så er det to direktiver om grenseverdier for kjemiske, fysiske og biologiske agenser i arbeidsatmosfæren, omtalt på side 6-8. Grenseverdien er veiledende og medfører ikke behov for endringer i Arbeidstilsynets administrative normer, som inneholder grenseverdier som er parallelle til eller strengere enn direktivenes grenseverdier.

Så er det til slutt to rettsakter som heller ikke gir behov for endringer i norsk lov og forskrift. Det ene er rekommandasjon om likevekt mellom kvinners og menns deltakelse i beslutningsprosessen. Den er i samsvar med norsk likestillingspolitikk og er ikke rettslig bindende. Og så er det vedtaket om formularene for rapportering av praktisering av direktivene om luftkvalitet som alle er en del EØS-avtalen. Det innebærer en standardisering av denne rapportplikten, men ingen nye materielle bestemmelser.

Leiaren: Vi ser alle fram til større stoppresisjon på heisane, i alle fall. Er det synspunkt på dette?

Marit Arnstad (Sp): Først vil jeg få kommentere når det gjelder et par av direktivene, at det er det mest utrolige det går an å lage bestemmelser om.

Jeg har spørsmål til ett direktiv, og det gjelder spørsmålet om veterinærpreparater på side 4. Der innfører vi maksimumsgrenser for noen stoffer som ikke er registrert i Norge. Det gjelder bl.a. antibiotikum og antimikrobielle stoffer. Mitt spørsmål er: Betyr det at vi også gir tillatelse til bruk av disse stoffene, siden de ikke er registrert i Norge? Det er det spørsmålet jeg har.

Utenriksminister Bjørn Tore Godal; Svaret på det er at det er maksimumsgrenser for stoffet hvis vi bruker det. Direktivet regulerer ikke om stoffet skal brukes eller ikke, men det fastsetter maksimumsgrenser hvis det brukes. Det må jo bety at bruken er ikke gjenstand for behandling i dette direktivet.

Sa k 3

Eventuelt

Leiaren: Andre saker fra EØS-komiteen. Det er ei sak som eg gjerne vil få ein statusrapport på. Det gjeld gassdirektivet og framfor alt framdrifta på det, men også eventuelt om mogleg ei vurdering av utsiktene for gjennomslag for norske synspunkt i forhold til dette direktivforslaget.

Er det andre saker på denne dagsordenen?

Kaci Kullmann Five(H): Det gjelder laks. Jeg regner med at det blir tatt opp.

Marit Arnstad (Sp): Jeg lurer på hva IDA er for noe.

Leiaren: Det står også EMA et sted, så vi kan godt ta en oppdatering på det også.

Utenriksminister Bjørn Tore Godal: Når det gjelder naturgass, har vi vært innom det før, men kanskje ikke så veldig utførlig. Dette forslaget har versert i lengre tid, og det går altså på mulige felles regler for medlemslandenes regulering av overføring, distribusjon, forsyning og lagring av naturgass. Det inneholder regler om organisering og drift av gassektoren, tilgang til markedet, kriterier og prosedyrer som

gjelder tildeling av tillatelser til overføring, distribusjon, forsyning, lagring av naturgass og driften av systemet. Dette føyer seg inn i bildet av et EU som ikke har kommet særlig langt på integrasjon av energimarkedene på noe området. Men dette er ett av flere felter i så måte.

Det vi fra norsk side har vært særlig opptatt av, er at vi selvsagt må ivareta norske nasjonale interesser, og det er særlig to felter vi har framhevet og vil framheve i arbeidet videre med dette. Det ene er at vi, om vi får et direktiv, må få et direktiv som gir aksept dagens system med langsiktige kontrakter. Her har vi felles interesser med ganske tunge interesser i EU. Langsiktige kontrakter er en nødvendighet dersom vi skal sikre de investeringene vi legger inn i utvikling av gassfelt på norsk sokkel. Vi kan ikke drive på shopmarkedet med såpass tunge investeringer som dette. Her har vi støttespillere, som kjent, i mediadebatten, både i Frankrike, Tyskland og andre steder.

Det andre feltet vi har vært særlig opptatt av, er at vi må få en klar avgrensing av hva som er virkefeltet for dette direktivet. Etter norsk syn er det uomtvistelig slik at ilandføringsrør fra kontinentalsokkelen, herunder ilandføringsterminal, er en del av utvinnings- og produksjonsprosessen. Det må derfor holdes utenfor direktivet. Direktivet bør eventuelt omfatte det som skjer etter at gassen har forlatt terminalen og er på vei inn i markedene. Det er de to norske hovedsynspunktene, av forholdsvis åpenbare grunner.

Når det gjelder selve framdriften i direktivet, er det noe motstrøbende forlydender, som alltid når det gjelder framdrift av nye direktiver i EU. Det er et energiministtermøte den 27. mai, hvor vi ikke forventer at direktivet vil bli ferdigbehandlet. Det forhindrer ikke at man kan få solide nederlandske kilder for at vi gjerne vil bli ferdig med det, men sånt tar alltid tid i EU-systemet og det er mulighet for at det vil bli avholdt ytterligere et energiministtermøte tentativt den 25. juni. Hvis det først blir enighet om å holde et ekstra møte i sakens anledning, kan mye tyde på at man kanskje kan bli ferdig i det nederlandske formannskapet interregnum, altså dette halvåret. Men om ikke det møtet holdes, er det sannsynlig at det skytes over i neste formannskapsperiode.

Vi har i flere måneder vært aktive på banen med å anmelde de norske synspunkter, særlig de to punktene jeg nevner. Olje- og energiministeren sender i løpet av inneværende uke, om han ikke allerede har gjort det, et brev til den nederlandske energiminister og til energikommisjonen i kommisjonen med likelydende innhold, hvor man gjennomgår argumentasjonen fra norsk side på disse to punktene, men også på enkelte andre. Så må vi vurdere, litt i lys av framdriften, hva vi utover dette akkurat nå gjør i forhold til EUs energiministre og medlemsland for øvrig, dersom det skulle materialisere et bilde av en

ferdigstillelse av direktivet i inneværende halvår, hvilket kan være tvilsomt.

Når det gjelder laksespørsmålet, hvis vi kan ta det med det samme, er det som står i avisene både riktig og galt, men jeg kan gi en statusrapport for situasjonen, slik som vi opplever det. I et par uker nå har det vært såkalte oppklarende samtaler om utviklingen av laksesaken videre. Vi har jo som tidligere meddelt i den utvidede, vært litt i stuss om hvilken framdrift Sir Leon Brittan ville velge, om han ville proklamere på nytt en straffetoll for så å gå inn i forhandlinger, eller vente med å kunngjøre et eventuelt vedtak i lys av utfallet av forhandlinger. Vi har vært i en slags mellomstatus. De oppklarende samtaler har ikke vært forhandlinger, men partene har følt hverandre på tennene og i dag eller i morgen, vil jeg tro, finner det sted en samtale mellom vår EU-ambassadør og Sir Leon Brittans kabinetsjef, som vil gi oss et hint om veien videre.

I de oppklarende samtaler er vi plaget av - jeg vil si det direkte i denne interne forsamling - at det er omtrent de samme ekspertene som håndterer samtalene, som har håndtert det foreløpige opplegget for straffetoll. De har vært veldig opptatt av å finne fram til tiltak som minst tilsvarende virkningen av en straffetoll som en betingelse for å frafalle straffetoll. Og da er vi jo like langt. Vi har selvsagt ikke vært særlig interessert i å bidra innenfor en sånn ramme, men vi har inngått i samtaler med basis de i samme elementene som det er redegjort for i den utvidede tidligere. Det er derfor for tidlig å si noe om utfallet av dette og prosedyren og prosessen videre.

Hvis Sir Leon Brittan i løpet av denne uken - det kan i prinsippet skje i dag, i morgen eller i løpet av uken - setter i gang en prosedyre for innføring av straffetoll, er det ikke fordi straffetollen da er innført, men det er for ikke å bli hektet av vogna. Hvis han nemlig ikke gjør det omtrent nå, vil han ikke kunne innføre straffetoll, fordi prosedyrene i kommisjonen tar tid. Prosedyrer i kommisjonen og forhandlinger med Norge, om mulig helt fram til 31. mai, tar tid. Men han kan ikke stille seg slik at han under alle værforhold ikke er i stand til å innføre straffetoll. Derfor kan det godt være at han innfører prosedyren nå gjennom et kommisjonsvedtak parallelt med forhandlinger fortsatt. Med andre ord: Vi er ikke ved veis ende, selv om det skulle bli proklamert en straffetoll på det nåværende tidspunkt. Dermed avventer vi egentlig en samtale mellom hans kabinetsjef og vår ambassadør før vi vet noe mer om veien videre. Vi ser ikke lyst på forhandlingssituasjonen om ikke det nå kommer en ny holdning til hovedmekanismene i dette inn på EUs side. For det formål betjener vi oss selvsagt av de kontakter vi også har, andre kommisjonærer enn Sir Leon Brittan. Det er flere av dem. Men vi må samtidig være forsiktig med å gi inntrykk av at vi går bak hans rygg i en situasjon hvor han er ansvarlig for forhandlingene med Norge. Dette er

altså en avveining som vi må ta ansvaret for selv og finne ut av. Det er status pr. i dag. Det er med andre ord ingen grunn til å si: nå blir det straffetoll, og det er heller ingen grunn til å si: faren over. Jeg har aldri sagt noen av delene. På tross av at avisene gir inntrykk av at vi har blåst faren over-signalet, har det aldri skjedd, verken fra fiskeriministerens eller min side.

Når det gjelder IDA, betyr det Interchange of data between administrations, og innholdet i dette er en anstrengelse med sikte på å utvikle effektive normalt IT-baserte metoder for utveksling av data mellom administrasjonene i EU-landene. Det går ikke på hva som skal utveksles gjennom et sånt samarbeid. EØS-landene vurderer hva det vil være hensiktsmessig for oss å slutte seg til i EØS-sammenheng. Det er en annen diskusjon enn tilknytning til selve systemet. EØS-utvalget vil bli nærmere orientert når vi har noe mer å si om framdriften i det.

Leiaren: Vi takker og bukker, særlig for det siste punktet. Er det andre kommentarer?

Per-Kristian Foss (H): Jeg vil bare si at det var i forberedende arbeider også på tale å innføre common carrier-prinsippet - åpne rørledninger på kontinentet? Skulle man åpne uansett hvem de var eid av? Det er stort sett Ruhrgas som sitter midten og eier disse rørene. Det er en bit av det som iallfall har vært en stor fordel for oss, men hvor Ruhrgas har helt andre interesser. Er det spørsmålet forlatt, eller er det fortsatt inne i direktivforslaget?

Jeg har registrert at det har vært litt ulike synspunkter blant selskapene, men hvor Statoil har noe mindre kritisk syn enn andre. Det er klart at et sånt common carrier-prinsipp vil gjøre at vi har tilgang til andre eksportmarkeder enn det sentrale Europa på en mer fordelaktig måte. I dag sitter Tyskland på mange måter med større makt enn man ved et marked burde gjøre. Mitt spørsmål er: Er dette forlatt eller er det en del av direktivforslaget i dag?

Utenriksminister Bjørn Tore Godal: Meg bekjent er det ikke forlatt. Det er mange hakeparenteser i ethvert slikt direktivforslag som verserer. Jeg la merke til Statoils utspill på dette, som for de fleste var noe overraskende, men som antagelig har sin bakgrunn i det Foss nå sier. Og jeg har bedt om en liten gjennomgang av dette sett fra ulike synsvinkler. Det kan nemlig godt være at her ser Statoil noe annerledes på det enn andre selskaper, og det har sin verdi at vi ikke offentlig gir

inntrykk av at direktivet er uproblematisk før vi har hatt en mer nitid gjennomgang av mulige interessekonflikter mellom Statoil og andre. Det kan godt være at det er noen fordeler ved det som andre ikke ser seg tjent med. Jeg er nå inne i en oppsjekking av substansen på det.

Leiaren: Da kan vi sannsynligvis kome tilbake til gassdirektivet i juni-møtet sannsynligvis, slik som den framdrifta her høyrast ut.

Møtet slutt kl. 16.15