

M Ø T E

i EØS-utvalget

onsdag den 19. september kl. 14

Møtet ble ledet av komiteens leder, *Einar Steensnæs*.

Til stede var: Einar Steensnæs, Jan Petersen, Haakon Blankenborg, Kjell Magne Bondevik, Kjell Engebretsen, Kirsti Kolle Grøndahl, Marit Nybakk, Lisbet Rugtvedt, Hill-Marta Solberg, Lars Sponheim, Siri Frost Sterri, Tom Thoresen, Vidar Bjørnstad, Carl I. Hagen og Bror Yngve Rahm.

Fra samferdselskomiteen var til stede: Oddvard Nilsen, May Britt Vihovde, Ole Johs. Brunæs, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl.

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Utenriksminister Thorbjørn Jagland og samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet: Ekspedisjonssjef Mette Kongshem, Utenriksdepartementet, avdelingsdirektør Helge Seland, Utenriksdepartementet, avdelingsdirektør Jan Grevstad, Utenriksdepartementet, avdelingsdirektør Torbjørn Lothe, Samferdselsdepartementet og underdirektør Else Underdal, Utenriksdepartementet.

Videre var til stede komiteens faste sekretær, Rune Resaland.

D a g s o r d e n :

1. Orientering om utfordringer innen luftfartssamarbeidet i EØS v/samferdselsministeren.
2. Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 28. september 2001. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 12. september d.å., med oversikt over de relevante rettsaker.
3. Eventuelt.

S a k n r. 1

Orientering om utfordringer innen luftfartssamarbeidet i EØS v/samferdselsministeren.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Jeg vil gi en orientering i forhold til dette temaet i sju punkter. I samråd med lederen vil jeg også som et åttende punkt gi en liten orientering om sikkerhetstiltak når det gjelder norsk luftfart sett i lys av den senere tids hendelser, særlig fordi de første sju punktene nesten ensidig går på sikkerhetssiden.

De sju første punktene er:

1. EASA – europeisk flysikkerhetsorganisasjon
2. Single European Sky – felles europeisk luftrom
3. Forhandlinger om luftfartssavtale mellom EU og østeuropeiske land
4. Forbrukerrettigheter for flypassasjerer
5. Bakketjenester for lufthavner
6. Luftfart og miljø
7. Tidsluker på flyplasser.

Først til EASA – europeisk flysikkerhetsorganisasjon. I dag har vi en europeisk organisasjon som heter JAA – Joint Aviation Authority. Det er et samarbeidsorgan som arbeider med regler på flysikkerhetsområdet i Europa. EUs ministerråd har vedtatt at dette samarbeidet skal utdypes for å bli mer omfattende og forpliktende. EU-kommisjonen har som intensjon å gjøre om det nåværende Joint Aviation Authority til et EU-organ. Norge har i denne sammenhengen klare interesser. Vi mener at vi har noe å tilføre på flysikkerhetsområdet. Det er selvsagt også sånn at på flysikkerhetsområdet har vi gjensidig nytte av og ansvar for flysikkerheten. Det som da er en utfordring i den fasen man nå er i, er både å sikre norsk deltakelse i arbeidet fremover og maksimal norsk deltakelse i forhold til det – la oss kalle det – sluttproduktet man kommer fram til. Disse intensjoner og målsettinger er kommunisert overfor kommisjonen og overfor de ulike formannskapsland ved flere høve. Vi har fått uttrykt forståelse for størst mulig norsk deltakelse, men vi står jo overfor – som man da peker på – at det er et problem å trekke Norge inn i vedtaksmessige sammenhenger i forhold til endelig utforming og innretning av et slikt organ. Det er i gang uformelle drøftelser med sikte på å oppnå dette, men endelige forhandlinger er ikke kommet i gang.

Det neste temaet er Single European Sky – altså felles europeisk luftrom. EU-kommisjonen har uttrykt en intensjon om at man bør innrette seg slik at man får et felles luftrom over Europa, både for militære og sivile aktiviteter, og på den måten – og ellers – få en mer effektiv bruk av luftrommet. Målsettingene er å redusere forsinkelser og bedring av miljø. Man ser også dette som et middel til å bedre den allmenne flysikkerheten. En beskrivelse kan være at enkelte mener det i dag er ca. 50 – 60 for

mange fly i luften over Europa til enhver tid. Man kunne redusert dette antallet rett og slett ved å fly mer effektivt hvis man hadde hatt en mer effektiv utnyttelse av luftrommet. Fra norsk side har vi sagt oss enig i både intensjon og hensikt. Vi har i dag en eksisterende organisasjon – Eurocontroll – der Norge er fullt medlem. Norge har gitt uttrykk for at vi ønsker å videreutvikle organisasjonen Eurocontroll med sikte på å ivareta de hensikter og intensjoner som tidligere nevnt. Vi venter at EU-kommisjonen ønsker å legge betydelige deler av dette også inn under EASA, som ble omtalt under tidligere punkt. For vår del er, selvsagt foruten Samferdselsdepartementet og luftfartsmyndighetene, Forsvaret og Forsvarsdepartementet involvert i drøftingene. Vi har kommunisert at vår interesse er sterkest mulig deltakelse. Når det gjelder det øvrige, viser jeg til problemstillingen under forrige punkt, som da vil sammenfalle litt med dette.

Så til luftfartsavtale mellom EU og ni østeuropeiske land pluss Kypros – altså ti øvrige land. Innenfor EØS-området er det i dag fri markedsadgang og fri prissetting for luftfart. Det har også i seg gjensidige forpliktelser når det gjelder lisensiering, sikkerhet og kontrollvirksomhet. De forhandlingene som pågår mellom EU og de nevnte ni østeuropeiske land og Kypros, har som mål å utvide dette området – som er EØS-området i dag – til også å omfatte disse ti land, slik at man da får fri markedsadgang og fri prissetting innenfor det nåværende EØS-området og de nevnte land. Her har vi ikke gitt uttrykk for problemer med intensjonen, men vi har en juridisk/teknisk problemstilling i godkjenningen av disse avtalene fordi vi da igjen står overfor dette problemet med at EU for sin del vil ha legalitet til å godkjenne det, mens vi vil stå i en situasjon der det ikke er fullt så enkelt sett fra norsk side. Vi arbeider med mulige tvisteløsningsredskaper i fall man får problemstillinger knyttet til slike godkjenningsprosedyrer. Det er der den saken står.

Så til forbrukerrettigheter. Fra EU-siden har man arbeidet med å styrke passasjerenes rettigheter i forhold til flyselskapene hva angår erstatning for forsinkelser og hva angår prissetting – i det hele tatt å sørge for at flypassasjerene får en sterkere stilling som forbrukere i forhold til selskapene. Dette har i seg en rekke konkrete forslag som vi er enige i, og som vi vil følge opp videre.

Det femte punktet dreier seg om såkalte bakketjenester, eller ground handling. Det er et vedtatt EU-direktiv, og Norge har iverksatt forskrift i samsvar med direktivet. Innholdet er at det skal være konkurranse om bakketjenestene på de største flyplassene, dvs. bagasjehåndtering, drivstoffleveranser, catering, renhold osv. Når det gjelder konsekvenser for Norge, er det i samsvar med direktivet slik at det kun er ved de største flyplassene – for vår del dreier dette seg om Gardermoen, Værnes, Flesland, Sola, Tromsø og Bodø. Vi har stort sett allerede innrettet oss på en slik måte at dette direktivet ikke får umiddelbar virkning i form av endringsbehov. Det er ikke nødvendigvis

slik at det er konkurranse om ground handling på alle disse flyplassene, men det er tilrettelagt for at det kan bli det. Og det er i samsvar med direktivet.

Når det gjelder luftfart og miljø, er det i denne sammenhengen to områder som jeg vil fokusere på. Det er støy og utslipp. Det er for tiden – og har for så vidt vært en stund – en rimelig sterk konflikt mellom EU og USA hva angår støy. Det dreier seg om ombygging av de mest støyende flyene med såkalte hush kits. Vi for vår del er ikke en del av den konflikten. På dette punktet har vi altså et område der vi i hvert fall ikke taper på ikke å ha et EU-medlemskap. Men det er en konflikt som er forholdsvis hard, og hvorledes den siste tids hendelser vil påvirke den, er uklart ennå, men sannsynligvis blir den ikke mindre hard fordi dette i sitt innerste vesen dreier seg om amerikanske flyselskapers rettigheter og amerikansk flyindustriens muligheter i Europa. Og det vil man anta vil bli ytterligere problematisk. EU arbeider med sikte på et kompromiss, og også fra norsk side vil det være ønskelig at denne striden bringes ut av verden. Fra norsk side er vi selvsagt opptatt av å få ut de mest støyende flyene, men vi er samtidig opptatt av å opprettholde lokal handlefrihet. Et eksempel på bruk av slik lokal handlefrihet er at det på Gardermoen i dag er begrensninger nattetid i forhold til støy – det er ulike krav natt og dag. Og slike bestemmelser er vi opptatt av å kunne beholde muligheten for.

Når det gjelder utslipp, skal det være en kongress i ICAO - den internasjonale sivile flyorganisasjonen – nå i september/oktober. Der vil selvsagt støy være et tema, men utslipp vil også bli et stort tema. Der vil arbeidet fortsette med sikte på internasjonale avtaler når det gjelder å prise utslipp. Så langt jeg kan bedømme, er våre holdninger og de holdninger som EU gir uttrykk for, rimelig sammenfallende.

Så til tidsluker, eller såkalte slots, på flyplasser. Kommisjonen har gitt uttrykk for et ønske om å gi muligheter særlig for nye selskaper og når det gjelder tidsluker – eller slots – på det man kan kalle for fulle flyplasser. I dag har man jo en tradisjon som går på at de nasjonale – la oss kalle det de ”gamle” flyselskapene – har fortrinnsrettigheter. Det skaper barrierer mot etablering, og det skaper konkurransebarrierer. I Norge har vi ingen vesentlige kapasitetsproblemer på våre flyplasser, men det berører selvsagt oss på den måten at det vil kunne berøre nordiske selskapers muligheter i Europa, og dermed også norske forbrukere, det være seg ved valg av selskap eller i form av en bedret konkurranse. Fra vår side ønsker vi en videreføring av dette, men det er ingen grunn til å legge skjul på at EU-kommisjonen har møtt sterk motstand i egne medlemsland i forhold til dette.

Da vil jeg si noen ord om sikkerhet.....

Komiteens lederen: Ja, men vi kunne kanskje skille den ekstraskaken fra de andre som du nå har orientert om?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Gjerne.

Lederen: Er det noen som har merknader eller spørsmål? May Britt Vihovde, vær så god.

May Britt Vihovde (V): Eg har eit spørsmål som går på det bakketekniske og EU-direktivet.

Samferdselsministeren ramsa jo opp ein del av det som denne tenesta berører, men: Vil dette kunne ha noko å seia for den måten me organiserer Luftfartsverket på?

Oddvard Nilsen (H): Jeg vil gjerne vite litt om dette med Single European Sky.

Ser man nå for seg en ny omlegging her, og er det en tidshorisont på dette?

Carl I. Hagen (Frp): De første tre punktene har jeg ingen problemer med.

Når det gjelder punkt 4 om forbrukerrettigheter: Jeg går ut fra at kostnadene er tatt med i betraktning. Det er klart at dess mer man styrker forbrukerrettighetene, dess dyrere vil tjenestene automatisk bli. Jeg går ut fra at man også har med det. Det gjør at man har krav på fleksibilitet og at man satser – la oss si – litt annerledes, at man ikke burde gjøre alt så dyrt uten noen mulighet til å kunne velge noe billigere.

Når det gjelder bakkebehandling, vil jeg også gjerne høre om Regjeringen legger opp til at det skal og bør være mest mulig konkurranseutsetting av alle de tjenestene som er på flyplassene. Det ble sagt at det ikke var noen motsetning til direktivet, men vi fikk ikke vite hva Regjeringens syn var. Det at man ”åpner for” er vel en annen ting

enn å legge skikkelig til rette for og ønske konkurranseutsetting. Det vil jeg gjerne få en kommentar til.

Jeg fikk ikke helt tak i denne konflikten mellom EU og USA. Hva er posisjonene? Ønsker EU å gå lenger når det gjelder støybegrensning, eller ønsker de det motsatte? Jeg vil bare få vite hva det er.

Når det gjelder det siste, skjønte jeg ikke problemstillingen. Hva er EUs politikk når det gjelder tidslukene? Hvordan ønsker de å tildele tidsluker på de enkelte flyplasser og etter hvilke kriterier, hvis det ikke er med nasjonal fortrinnsrett?

Når det gjelder dette og ovenstående, vil jeg en passant nevne at det snart er på tide at vi får ett eneste hensyn, nemlig hensynet til våre passasjerer. Vi skulle ikke være belemret med at vi har enorme eierandeler i et flyselskap som får mer og mer konkurranse. Er det faktisk slik at vi må vente med å selge SAS-andelene våre til de ikke er verdt noe i det hele tatt?

Eirin Faldet (A): Det gjelder støyproblematikken. Siden EU er ganske strenge på dette med støy, vil det bety at flyselskapene blir pålagt å kjøpe inn nye fly, bytte ut flåten, eller vil det påføre flyselskapene økonomiske belastninger?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: For å begynne med bakketjenestene.

Jeg kan ikke umiddelbart se at de i vesentlig grad berører spørsmålet om organisering av Luftfartsverket, fordi her vil Luftfartsverkets hovedoppgave i alle fall være tilrettelegging for konkurranse innen bakketjenestene der man har en størrelse som gjør det rimelig at man kan få flere aktører. Jeg benytter samtidig anledningen til å si at det jo er en aktiv tilrettelegging for konkurranse, og det er også konkurranse på bakketjenester, bl.a. på Gardermoen. Her ønsker vi å ha en reell konkurranse der det er en størrelse som gjør det rimelig. Det er det på de nevnte flyplassene, med noe varierende krav. Kravet til konkurranse i Bodø og Tromsø er noe lavere, fordi antall passasjerer er så vidt mye lavere enn ved de fire andre.

Når det gjelder Single Sky og tidshorisonten, så er en såkalt høynivågruppe i arbeid, og den arbeider med den hensikt å legge fram nødvendige lovgivningsgrunnlag, og grunnlag for institusjonelle tiltak i 2001, og at de skal være i effekt senest i 2005.

Når det gjelder forbrukerrettighetene, skal de styrke forbrukerne, også passasjerene. Det er klart at det her hele tiden også nødvendigvis må være en avveining på den måten at det gode ikke må bli det bestes verste fiende. Her må det selvsagt være åpent for å ha f.eks. billettyper med begrensning, som på den måten kan gi rimelige tilbud. I forhold til forbrukerinteressene totalt sett har vi to intensjoner med hensyn til mål: lavest mulig pris og tryggest mulig reise.

Når det gjelder EU og USA, beklager jeg hvis jeg var noe uklar. Dette dreier seg om de mest støyende av de mer støysvake flyene. Så har USA sagt at støyen fra de mest støyende av de støysvake flyene kan reduseres ved å bygge om flymotorene med såkalte hush kits. Fra EUs side har man ment og mener at dette likevel ikke reduserer støyen og støybelastningene tilstrekkelig til at disse flyene bør tillates. Det er stridens kjerne. Da blir konsekvensen av det todelt. Det ene er at USA rett og slett er interessert i å levere hush kits-utstyret. Det andre er at det naturligvis er mye rimeligere å bygge om et fly enn å kjøpe et nytt, som er alternativet. For vår del er vi, som nevnt, opptatt av at vi faser ut de mest støysterke flyene. Den oversikten vi har i øyeblikket, tilsier ikke at vi har veldig mange av disse flyene gående på norske flyplasser. Det er mulig vi har en begrenset del i forhold til frakt, og da dreier det seg om russiske fly. Vi kan nok se for oss at det vil bli reist noen diskusjoner til neste år. Den 1. april neste år er datoen for at disse flyene etter de någjeldende regler skal utfases. Men generelt sett er det ingen tvil om at utfasing av for sterkt støyende fly etter regelverket vil innebære kostnader for selskapene. På en måte er det bra og naturlig. Hvis ikke, hadde man snart spurt: Er det sånn at disse flyene ikke har vært tilstrekkelig vedlikeholdt?

Når det gjelder tidsluker og kriterier, skal jeg være ærlig å si at det er noe uklart for meg hvorledes kommisjonen ser for seg det å fordele slots. Det den generelle betraktning man gir uttrykk for, er mer markedsbaserte prinsipper for tildeling av tidsluker med sikte på å sørge for at også andre enn eksisterende nasjonale selskaper kan få adgang. Hva nå det må bety i et mer detaljutført regelverk, må jeg innrømme at ikke går helt krystallklart fram for meg i øyeblikket. Men jeg ser hvilken hensikt man har. Jeg ser også hvorfor man opparbeider en viss motstand mot det. Og sett med norske og nordiske øyne vil vi generelt sett iallfall ha fordel hva angår selskaper, høyst sannsynligvis også passasjerer, fordi det vil kunne innebære større konkurranse, ikke bare fra nordiske selskaper, men også fra andre europeiske selskaper.

Jeg tror jeg da har vært gjennom de tingene som kom.

Lederen: Ja vel. Hvis det ikke er flere spørsmål til dette, går vi over til det som har med sikkerhet å gjøre, i lys av siste ukes hendelser.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: En rask gjennomgang av ansvarssystemene her.

Vi har innrettet oss slik at Luftfartstilsynet har ansvar for å utforme retningslinjer for sikkerhetsnivået på norske flyplasser. Et eksempel som er velkjent, er at retningslinjene tilsier at det på Oslo hovedflyplass skal være 100 pst. sjekk av alle passasjerer, både innenlands og utenlands. Det er en del av disse retningslinjene.

Det er Luftfartsverket som har det utøvende ansvar innenfor de generelle reglene. Så har vi Sikkerhetsrådet for luftfart, som er en permanent gruppe, men som har rådgivende funksjon, og består av folk fra Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Luftfartsverket, noen politimestre og POT. Luftfartstilsynet møter som observatør. Generelt sett har man et nært samarbeid med nordiske og europeiske myndigheter. I den situasjonen vi nå er, har vi et svært nært samarbeid med nordiske og europeiske myndigheter.

Det er for øyeblikket et forhøyet sikkerhets- og beredskapsnivå på en del norske flyplasser. Når det gjelder Gardermoen, dreier det seg om en del utvidet patruljering, kontrollvirksomhet ved bygninger samt en del ved inn- og utkjøring fra flyplassen. Når det gjelder Kjevik, Sola, Flesland og Værnes, er sikkerhetskontrollen av passasjerer hevet betydelig i forhold til de retningslinjer som tilsynet tidligere har gitt. Når det gjelder Bodø og Tromsø, dreier det seg først og fremst om synlighet, både fra Luftfartsverket og politiet.

Når det gjelder flytrafikken til USA, er den også underlagt særskilte og spesielle sikkerhetsforanstaltninger.

De tiltak som er iverksatt, er hele tiden i samsvar med de anbefalinger som er kommet fra de respektive myndigheter og også fra samarbeidsorganene for sikkerhet, som jeg nevnte.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Sikkerheten på flyplasser er veldig mange opptatt av nå, og vi har også sett på fjernsynet hva man kan ha med seg internt i Norge. Spørsmålet mitt er: Hva har man tenkt å gjøre i forhold til nettopp disse øvrige flyplassene, hvor man ikke har den sikkerhetssjekken som man har på Gardermoen? Jeg tror mange fikk en liten vekker da de så på fjernsynet her om dagen at man kan ha med seg kniver på nærmere 7 cm. Hva foregår i forhold til dette med ytterligere sikkerhetssjekk på øvrige flyplasser?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: For det første har man hatt en gjennomgang av dette med hvilke gjenstander som skal tillates. For det andre er det, som jeg sa, økt kontroll på en rekke andre flyplasser. Men vi har ennå ikke 100 pst. security-kontroll i Norge.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Men ser man en ytterligere oppfølging av dette? For det er klart at synlighet, som det var på Bodø og Tromsø, hvilken effekt har det, og i forhold til det andre? Ser man at man bør gjøre noe i forhold til hva man kan ha med seg også internt i Norge?

Carl I. Hagen (Frp): Bare et spørsmål. Jeg har lest i avisene at bl.a. SAS – jeg vet ikke om det er flyselskapene selv – har satt i verk bl.a. låsing og blokkering av adgangen til cockpit. Er det noe som selskapene gjør helt av seg selv, eller er det noe som myndighetene ser på med hensyn til regelverk? Det er jo en del flyselskaper som tidligere hadde den service at de hadde det helt åpent, så flypassasjerene kunne få se ut. Er det gjort noen endringer der?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Det kjenner ikke jeg eksplisitt til, men det er helt naturlig, og det er klart at jeg vil også forsikre meg om at Luftfartstilsynet har en gjennomgang av disse spørsmålene både med hensyn til det spørsmålet Kofoed-Larsen reiser og det Carl I. Hagen nevner, og også andre relevante spørsmål i denne sammenheng. For dette må naturligvis være en skikkelig tankevekker, der vi har en slik gjennomgang og bruker denne anledningen for å gjøre hva vi kan på området.

Lederen: - Flere spørsmål er ikke stilt til samferdselsministeren, og da takker vi samferdselskomiteen og samferdselsministeren og hans folk.

Jeg bare gjør oppmerksom på at under Eventuelt har utenriksministeren varslet ganske mange og viktige saker, så hovedtyngdepunktet ligger der.

S a k n r . 2

Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 28. september 2001.
Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 12. september d.å.,
med oversikt over de relevante rettsaker

Lederen: Har utenriksministeren noen kommentarer her?

Utenriksminister Thorbjørn Jagland: Nei, ingenting.

Lederen: Er det spørsmål til kommentert liste? – Det synes det ikke å være.

S a k n r . 3

Eventuelt

Utenriksminister Thorbjørn Jagland: Som lederen selv sa, er det flere tunge saker som må redegjøres for her. Men først noen ord om det faktum at vi i inneværende halvår har formannskapet i både EFTA og EØS. Ut fra den betydning vi mener sakene har i EØS-samarbeidet akkurat nå, har vi valgt, i tillegg til den overordnede målsetting om å ivareta og utnytte EØS-avtalen fullt ut, å sette søkelyset på følgende saker: EFTA-deltakelsen i EUs komiteer, den nasjonale gjennomføringen av EUs rettsaker, en parallell utvidelse av EU og EØS samt styrket tilknytning til den såkalte Lisboa-prosessen om økonomisk og sosial reform, miljø og bærekraftig utvikling. Vi vil også arbeide aktivt for å sikre deltakelse i EUs matvarebyrå samt i byråene for flysikkerhet og sjøsikkerhet, som er foreslått opprettet.

Når det gjelder EØS-rådets møter 25. juni og 9. oktober, vil jeg vise til at på møtet i utvalget 14. juni i år nevnte jeg hva som stod på dagsordenen for EØS-rådets møtet 25. juni. På nytt ble vi minnet om de områder der EU nå forventer framgang fra EFTA/EØS-siden, nemlig barnemat, Novel Foods og patentdirektivet. Men i etterkant vil jeg særlig fremheve én sak fra dette møtet, nemlig kommissær Pattens

understreking av hvor viktig det er å opprettholde rettslig ensartethet i EØS. Han koblet EFTA/EØS-landenes evne og vilje til å vedta og gjennomføre EØS-regelverket med vårt ønske om bl.a. å delta i de europeiske byråene på områdene matvaresikkerhet, sjøsikkerhet og flysikkerhet. Med andre ord – økt deltakelse vil være avhengig av vår evne til å oppfylle allerede eksisterende forpliktelser.

Høstens møte i EØS-rådet med det belgiske formannskapet holdes allerede 9. oktober i Luxembourg. På dagsordenen står bl.a. de sakene Norge har prioritert i sitt EØS-formannskap – drøftelse av EØS-avtalens virkemåte, nasjonal gjennomføring/rettslig ensartethet, deltakelse i komiteer samt EU/EØS-utvidelsen. I møtets politiske dialog vil temaene bl.a. bli Sentral-Afrika – definert som de store sjøer – og ESDP. Som følge av terroristanslagene mot USA 11. september vil vi som første punkt på dagsordenen under den politiske dialog drøfte ”Kamp mot terrorisme”. Det belgiske formannskapet har inkludert kamp mot terrorisme horisontalt i EU, og det er derfor naturlig at denne saken drøftes også innenfor rammen av EØS-samarbeidet.

Når det gjelder gjennomføring av nytt regelverk som er vedtatt i EØS-komiteen, har Norge dessverre i mange år ligget etter. Men på den siste resultattavlen som EFTAs overvåkningsorgan utarbeider hvert halvår, falt Norge ned fra en 14. plass til en 17. plass blant de 18 EU- og EFTA/EØS-landene. En slik dårlig plassering er ikke akseptabel. Når et direktiv ikke er gjennomført, oppstår det en handelshindring. Statsministeren og jeg iverksatte derfor umiddelbart tiltak med sikte på å få rettet opp denne situasjonen. Vi har tatt opp de aktuelle sakene med hvert enkelt departement og gjennom en aktiv opprydningsaksjon sørget for at mellom 50 og 60 av de 66 direktivene som var på ESAs liste ved siste korsvei, vil bli gjennomført innen 22. oktober, som er ESAs frist for utarbeidelsen av neste resultattavle. Videre har vi utarbeidet et nytt ”overvåkningssystem” i statsadministrasjonen med klare rutiner for varsling av frister. Vi har nå et system på plass som skulle fange opp sakene og sørge for at de blir raskt håndtert. I Utenriksdepartementet er en ekstra stilling på høyt nivå avsatt spesielt til dette formålet. I tillegg har vi holdt et ESA-seminar i Utenriksdepartementet – med ca. 80 deltakere fra de fleste departementer – der vi gjennomgikk prosedyrene for å effektivisere gjennomføringsarbeidet. På det årlige såkalte pakkemøtet med ESA, der representanter for ESA og fagdepartementene sammen drøfter utestående ESA-saker, som i år holdes 25.-26. september, vil også enkelte av disse sakene bli tatt opp. Ved begge anledninger drøftes så vel samarbeidet med ESA som konkrete tiltak som vil kunne effektivisere gjennomføringsarbeidet. Vi må konstatere at det i de aller fleste tilfellene dreier seg om enkle og håndterbare problemer, og at den dårlige plasseringen er et resultat av at dette arbeidet ikke har hatt tilstrekkelig oppmerksomhet.

Så noen ord om GFU. EØS-komiteen vil så snart det er praktisk mulig for EU, ta beslutning om å innlemme gassmarkedsdirektivet i

EØS-avtalen. Beslutningen vil for vår del måtte tas med forbehold om Stortingets samtykke. Saken vil bli fremmet for Stortinget i løpet av høsten. For øvrig viser jeg til olje- og energiministerens redegjørelse for utvalget 14. juni.

Ved samme anledning orienterte olje- og energiministeren om at Regjeringen i mai besluttet at Gassforhandlingsutvalget skulle innstille sin virksomhet i forhold til EØS-området fra 1. juni d.å. GFU vil etter Regjeringens plan bli formelt nedlagt fra 1. januar 2002. Også dette spørsmål vil bli framlagt for Stortinget.

Kommisjonen utferdiget i juni et klageskrift – en såkalt SO, Statement of Objections – mot Statoil og Norsk Hydro for påståtte brudd på konkurransereglene i forbindelse med salg av gass til kontinentet gjennom GFU. Senere fikk også de øvrige gassproduserende selskaper på norsk sokkel tilsvarende klageskrifter.

Ifølge kommisjonen var Gassforhandlingsutvalget et ulovlig eksportkartell. Dersom selskapene kjennes skyldige, kan resultatet i verste fall bli bøter på flere milliarder kroner samt krav om å rette opp følgene av den påståtte regelstridige atferd. Dette kan innebære at inngåtte avtaler må reforhandles, noe som også kan ha betydelige økonomiske konsekvenser.

Det er selskapene som er adressater for kommisjonens klageskrifter, ikke norske myndigheter. Norske myndigheter er således ikke part i disse sakene. Klageskriftet er imidlertid rettet mot alle gassalg fra norsk kontinentalsokkel fra 1989 og fram til klageskriftet ble avgitt, og således også indirekte mot det norske ressursforvaltningssystem som GFU har representert. Norske myndigheter har derfor en betydelig interesse i saken. Vårt syn er at ressursforvaltningssystemet for gass er i overensstemmelse med den eksklusive rett ressursstaten har til ressursforvaltning som følge av de folkerettslige suverene rettigheter til petroleumsressursene på kontinentalsokkelen.

Regjeringen har diskutert spørsmålet om myndighetenes engasjement i saken. Som en oppfølging av konklusjonene fra Regjeringens drøfting gav olje- og energiministeren 6. ds. i et brev til kommisjonen uttrykk for at norske myndigheter anser seg berørt og ønsker å redegjøre for sitt syn på saken som interessert tredjepart i den høring som forventes å finne sted i konkurransesaken mot selskapene. Han gav i brevet også uttrykk for at GFU-systemet etter norsk oppfatning var myndighetspålagt, og at lisenshaverne på norsk sokkel ikke kunne unndra seg det.

Regjeringen har også besluttet å ta sikte på at spørsmålet om GFU i forhold til EØS-avtalen bringes inn for EØS-komiteen fra norsk side, enten på uformell basis eller i medhold av avtalens tvisteløsningsbestemmelser. Siktemålet er at saken bringes opp i EØS-

komiteens møte 28. september. Vår EU-ambassadør har i disse dager konsultasjoner i Brussel med sikte på å kartlegge hvordan kommisjonen tenker i saken. Disse konsultasjonene har gitt grunnlag for videre oppfølging fra norske myndigheters side. De møter som hittil har funnet sted, har etterlatt det inntrykk at man ikke først og fremst er ute etter å ramme norske selskaper med bøter. Det man er opptatt av, er også fremtidige ordninger, dvs. at liberaliseringen av det norske systemet for salg av gass er reell. Her har Norge og kommisjonen sammenfallende tilnærming. Selskapene vil etter nedleggelsen av GFU selge gassen individuelt. Et generelt angrep på bestående kontrakter inngått av GFU i sin tid, vil imidlertid måtte imøtegås aktivt. For øvrig er kommisjonen innstilt på å la norske myndigheter få delta som interessert tredjepart i en høring som er planlagt 11.-14. desember. Vi vil også forberede oss på å ta i bruk de virkemidler EØS-avtalen gir oss.

GFU-saken er vanskelig og representerer en betydelig utfordring for norske myndigheter. Jeg vil anbefale at vi fortsetter den oppfølging fra myndighetenes side som Regjeringen har besluttet. Det innebærer at man fra norsk side i første omgang tar saken opp i EØS-komiteen den 28. september, på uformell basis. EØS-utvalget vil bli holdt løpende orientert om utviklingen

Så er det et annet forhold, nemlig om mulig erstatningskrav etter EØS-avtalens hoveddel. Jeg har tidligere redegjort i Stortingets EØS-utvalg for den såkalte Finnanger-saken. I den saken var det spørsmål om staten kunne bli erstatningsansvarlig fordi en enkeltperson ikke fikk erstatning etter bilulykke, mens hun ville ha fått erstatning dersom EØS-direktivet hadde vært korrekt gjennomført i norsk rett.

EFTA-domstolen hadde allerede tidligere, i en islandsk sak – Sveinbjørnsdottir-saken – fastslått at Norge, Island og Liechtenstein, på visse vilkår, kunne bli erstatningsansvarlige overfor enkeltpersoner dersom de led tap på grunn av feil eller forsinket gjennomføring av direktiver.

Staten valgte derfor i Finnanger-saken å akseptere at staten kunne bli erstatningsansvarlig, men å prosedere på at de nærmere vilkårene ikke var til stede. Denne saken verserer nå for Oslo byrett.

Det har nå kommet en ny sak for EFTA-domstolen. En islandsk alkoholimportør har gått til sak mot den islandske stat for Herredsretten i Reykjavik og krever erstatning for tapt fortjeneste fordi det i perioden 1994-1995 var forbudt å importere alkohol for alle andre enn det islandske alkoholmonopolet.

Herredsretten i Reykjavik har bedt EFTA-domstolen om en rådgivende uttalelse. EFTA-domstolen er bedt om å uttale seg om hvorvidt det islandske importmonopolet på alkohol fra EØS-avtalens ikrafttredelse 1. januar 1994 til monolet ble opphevet 30. november

1995 var i strid med EØS-avtalens artikkel 11 og 16, og om den islandske stat i så fall er erstatningsansvarlig overfor dem som ikke fikk importere alkohol i denne perioden.

I en rådgivende uttalelse i Restamark-saken fra 16. desember 1994 fant EFTA-domstolen at et finsk alkoholimportmonopol var i strid med EØS-avtalen. Norge valgte på denne bakgrunn å oppheve det norske alkoholimportmonopolet med virkning fra 1. januar 1996. Den nye islandske saken for EFTA-domstolen reiser prinsipielle spørsmål om EØS-avtalen medfører at staten kan bli erstatningsansvarlig overfor private parter dersom nasjonale regler er i strid med bestemmelsene i EØS-avtalens hoveddel, og berører indirekte også spørsmålet om EØS-avtalens hoveddels virkning i nasjonal rett. Dette er et annet spørsmål enn i Sveinbjørnsdottir-saken, som gjaldt feil eller forsinket gjennomføring av direktiver.

Så til hovedlinjene i det norske innlegget for EFTA-domstolen. For det første må jeg opplyse at fristen for Norge til å gi innlegg i saken var 3. september. Vi besluttet å sende et innlegg på grunn av sakens prinsipielle viktighet. Målet med innlegget er å sikre at staten i minst mulig grad kan bli erstatningsansvarlig etter EØS-avtalen, og at spørsmålet om erstatningsansvar i størst mulig grad overlates til nasjonal rett.

Regjeringen har først og fremst hevdet at det ikke gjelder et erstatningsansvar etter EØS-avtalen. Dette er begrunnet i forskjellen mellom EF-traktaten og EØS-avtalen. Erstatningsprinsippet som EFTA-domstolen oppstilte i Sveinbjørnsdottir-saken, kan i prinsippet få store konsekvenser for Norge av økonomisk karakter og har også konstitusjonelt betenkelige sider. Avgjørelsen er ikke særlig godt begrunnet. Etter Regjeringens syn bør Norge benytte anledningen til å få EFTA-domstolen til å vurdere problemstillingen på nytt. I det norske innlegget argumenteres det derfor for at EFTA-statene ikke kan bli erstatningsansvarlige etter EØS-avtalen for brudd på EØS-rettslige forpliktelser. Regjeringen har tidligere gått inn for ikke å imøtegå Sveinbjørnsdottir-avgjørelsen i en sak for norske domstoler – altså Finnanger-saken. Det er mindre følsomt å argumentere mot avgjørelsen overfor EFTA-domstolen selv. Det hender at domstoler endrer standpunkt. Og det kan være vel så enkelt å argumentere for at EØS-avtalen ikke oppstiller noe erstatningsprinsipp, som for at erstatningsprinsippet bare gjelder ved brudd på plikten til å gjennomføre direktiver, og ikke ved brudd på EØS-avtalens hoveddel.

Vi har videre påpekt at den nasjonale gjennomføring av protokoll 35, om gjennomføringen av EØS-regler, medfører at EØS-avtalens hoveddel er gitt som nasjonal lov med forrang fremfor andre lover. De bestemmelser som er klare nok, og som tilsikter å gi individene rettigheter, kan derfor allerede nå bli påberopt for nasjonale domstoler. Dette bør være tilstrekkelig for å ivareta individets rettigheter etter EØS-

avtalen. Spørsmålet om eventuell erstatning bør derfor løses på samme måte som ved andre nasjonale regelkonflikter – og etter nasjonal rett.

Subsidiært har vi hevdet at erstatningsprinsippet etter Sveinbjørnsdottir-saken bare gjelder for direktiver, ikke for EØS-avtalens hoveddel.

Vi må imidlertid være forberedt på at EFTA-domstolen vil forsøke å sikre at individets muligheter til å få sine rettigheter etter EØS blir like effektive som etter EF-traktaten. Dette kan medføre at EFTA-domstolen vil statuere et erstatningsansvar for brudd på EØS-avtalens hoveddel på linje med det ansvar den allerede har statuert ved manglende eller gal gjennomføring av direktiver. Vi har derfor – som en subsidiær drøftelse – argumentert for at vilkårene for et eventuelt erstatningsansvar utformes slik at staten i minst mulig grad kan bli holdt erstatningsansvarlig for brudd på EØS-avtalen.

Regjeringen har i innlegget konsentrert seg om de prinsipielle spørsmålene knyttet til statenes mulige erstatningsansvar. Vi har ikke uttalt oss konkret om det islandske importmonopolet.

Da vi inngikk EØS-avtalen, var det ingen som tenkte at avtalen skulle innebære et erstatningsansvar for staten overfor borgerne dersom en lov eller et enkeltvedtak ikke var helt i tråd med avtalen. Innen EU var dette en nyvinning som ble utviklet av EF-domstolen fra 1991 og fremover. I EU har dette sammenheng med at avtalebestemmelsene, forordninger og også enkelte direktivbestemmelser har såkalt «direkte virkning» og kan påberopes av borgerne for nasjonale domstoler.

Ved EFTA-domstolens rådgivende uttalelse i Sveinbjørnsdottir-saken fra 10. desember 1998 endret dette seg for EFTA-statene. EFTA-domstolen statuerte da et erstatningsansvar for manglende eller feil gjennomføring av direktiver. Dersom EFTA-domstolen statuerer et erstatningsansvar for EFTA-statene også hvor en lov eller et vedtak strider mot hoveddelen av EØS-avtalen, vil situasjonen bli tilnærmevis den samme som i EU. Riktignok vil EØS-avtalen ikke i seg selv ha direkte virkning i Norge, men EØS-loven vår innebærer i praksis stort sett det samme – slik at et slikt erstatningsansvar vil kunne påberopes for norske domstoler.

De økonomiske konsekvenser av en uheldig uttalelse fra EFTA-domstolen kan ikke kvantifiseres på forhånd, da det er meget vanskelig å overskue alle de forhold som EØS-avtalen berører. Alle sakene ESA kjører mot oss, gir oss imidlertid en liten pekepinn. Uansett må det antas at konsekvensene vil være større enn konsekvensene av Sveinbjørnsdottir-saken, som var begrenset til direktiver.

Så noen ord om barnematdirektivet/Novel Foods-forordningen. Norske myndigheter overleverte i juni i år kommentarer til

kommisjonens svar på vår anmodning om opprettholdelse av nasjonalt regelverk med hensyn til barnematdirektivet. I våre kommentarer ble det fremhevet at en innlemmelse av barnematdirektivet i EØS-avtalen vil innebære at norsk kostholdsveiledning vil måtte endres, og at dette vil bety en mer komplisert veiledning. Kommisjonen har stilt seg meget avvisende til våre innvendinger og uttaler at de finner det vanskelig å akseptere at norske spedbarns behov skulle avvike så merkbart fra situasjonen i de øvrige nordiske EU-medlemsland. Kommisjonen slår fast at god informasjon og veiledning hva gjelder norske barns kosthold, vil løse problemet. De norske bestemmelsene anses av kommisjonen som tekniske handelshindringer. Saken er derfor til videre vurdering i Regjeringen. Med hensyn til Novel Foods-forordningen har vi uformelle drøftelser med kommisjonen om de delene av forordningen som er problematiske for Norge. Jeg vil informere Stortingets EØS-utvalg fortløpende om den videre utvikling i disse sakene.

Så om eksport av kontantstøtten. Jeg orienterte EØS-utvalget på møtet 14. juni om at norske myndigheter var i ferd med å vurdere henvendelsen fra ESA om utbetaling av kontantstøtten til personer omfattet av norsk trygdelovgivning, men bosatt i andre EØS-land enn Norge. Norske myndigheter underrettet 26. juni i år ESA om at vi vil avvente EF-domstolens dom i den saken som kommisjonen har reist mot Finland, før vi tar endelig stilling til ESAs henvendelse til norske myndigheter. Den finske «hemvårdsstønad» har mange likhetstrekk med kontantstøtten, og det er derfor ønskelig å kunne ta i betraktning EF-domstolens vurdering av det rettslige grunnlaget for eksport av denne type støtte. Nå avvntes ESAs reaksjon på vårt brev.

Jeg vil også benytte anledningen til å orientere om en annen sak som ESA har reist mot norske myndigheter. Saken gjelder post-doktorstillinger øremerket for kvinner ved Universitetet i Oslo. ESA sendte åpningsbrev 6. juni i år. Der hevdet ESA at de bestemmelser Universitetet i Oslo har om øremerking av post-doktorstillinger, er i strid med EUs likestillingsdirektiv. Direktivet gir adgang til å iverksette tiltak for å fremme like muligheter for kvinner og menn, men fastslår at prinsippet om likebehandling innebærer at vilkårene ikke skal føre til noen form for forskjellsbehandling på grunn av kjønn. Regjeringen har fastholdt overfor ESA at øremerking av stillinger for kvinner ved Universitetet i Oslo ikke er i strid med EØS-avtalen. Dette ble formidlet til ESA 10. september i år. Også her avvntes ESAs reaksjon.

Så om protokoll 3. Protokoll 3 til EØS-avtalen omfatter handel med bearbeidede landbruksvarer. Varene i protokollen er underlagt EØS-avtalens generelle bestemmelser om fri bevegelse av varer, men avtalepartene kan anvende toll for å utjevne prisforskjeller på basis av landbruksvarer som inngår i ferdigvaren.

Under EØS-forhandlingene ble protokoll 3 ikke slutført. Forhandlingene ble tatt opp igjen i januar 1999. Jeg kan nå informere om

at EU- og EFTA/EØS-landene, etter elleve år med forhandlinger, nå har kommet til enighet med kommisjonen om en avtale. Forhandlingsresultatet innebærer en viss utvidelse av vareomfanget og et generelt kutt i tollsatsene på 3 pst. i forhold til dagens handelsregime for bearbejdede landbruksvarer. For enkelte produkter som margarin, müsli, barnemat, syltetøy og supper er tollreduksjonen noe større enn de generelle 3 pst. I en egen erklæring forplikter i tillegg avtalepartene seg til, med unntak for visse produkter, å avvikle eventuell industribeskyttelse i tollsatsene innen 1. juli 2004. Forhandlingsløsningen skal nå til intern behandling på EU-siden. Det tas sikte på å vedta en EØS-komitebeslutning 9. november d.å. med ikrafttredelse 1. januar 2002. Dette er imidlertid avhengig av at de respektive parter får gjennomført de nasjonale prosedyrer som er nødvendige i denne sammenheng. Fordi endringene krever tollvedtak etter Grunnloven § 75a, vil beslutningen for Norges del bli tatt med forbehold om Stortingets samtykke. Stortingsproposisjon om innhenting av samtykke, og budsjettproposisjon om tollvedtak, vil etter planen bli fremmet i løpet av høsten.

La meg tilføye at selv om dette er en sak mellom Norge og EU, har den også mye å gjøre med vårt forhold til Sverige. Protokoll 3 er et av de få gnisningspunkter i et ellers godt naboskap. Jeg er svært glad for at vi nå, gjennom gjensidig velvilje, har fått ryddet denne saken av veien.

Helt til slutt vil jeg få knytte en kommentar til et spørsmål fra representanten Hallgeir Langeland på EØS-utvalgets møte 14. juni i år. Spørsmålet gjaldt patent- og EURATOM-direktivet og norsk aktivitet i den sammenheng i forbindelse med sjette handlingsprogram for miljø. Verken patent- eller EURATOM-direktivet er tema i forbindelse med handlingsprogrammet. Det er derfor ikke naturlig for norske myndigheter å ta opp disse sakene.

Når det gjelder patentdirektivet, venter vi en avgjørelse i domstolen i løpet av oktober. Som kjent har Norge ønsket å få klarlagt om dette direktivet er i samsvar med FNs biodiversitetskonvensjon eller ikke. Regjeringen har sagt at dersom det viser seg at det er i samsvar med Biodiversitetskonvensjonen, vil vi fremme forslag om at det gjennomføres i norsk lov. Jeg er klar over at partier i Stortinget har uttalt seg slik om dette, bl.a. her i komiteen, at det er umulig å støtte for dem. Samtidig har jeg konstatert at det er et flertall som ser på dette som så avgjørende for norsk industriutvikling at man vil gjennomføre det, og på den bakgrunn er det den innstillingen Regjeringen fortsetter å ha. Men vi avventer altså avgjørelsen i domstolen på dette spørsmålet. Hvis det skulle vise seg at det ikke er i samsvar med Biodiversitetskonvensjonen, vil selvfølgelig direktivet falle vekk, og da er det en ny situasjon.

Lederen: Er det noen som har spørsmål?

Jan Petersen (H): Det er bare et mindre spørsmål. Utenriksministeren nevnte innledningsvis at kommissær Patten hadde knyttet bl.a. barnematdirektivet og, så vidt jeg skjønnte, også patentdirektivet til spørsmålet om mulig deltakelse i en del organer som jeg skjønner Norge har interesse av å delta i. Kunne utenriksministeren si litt mer om hvor viktige disse organene måtte være for oss?

Carl I. Hagen (Frp): Det er flere steder hvor utenriksministeren snakket om norsk deltakelse. Jeg går ut fra at man ikke gjør dette automatisk. Det bør være noen spesifikke norske behov som gjør deltakelse veldig påkrevd, for det kunne være en fordel å spare litt ressurser fra tid til annen. Det er ikke nødvendig at vi skal være med på absolutt alt som foregår i EU. Det er relativt kloke og godt utdannede mennesker i andre land også. Jeg bare advarer mot den tankegangen at hvis noe som helst skjer i et eller annet utvalg i EU, skal Norge på død og liv være med. Jeg synes det bør være når det er i norsk interesse spesielt, og ikke bare basert på slike betraktninger. Det var bare en meningsytring når jeg hører helt vedvarende dette om norsk deltakelse.

Så er det nevnt at kamp mot terroren skal tas opp ganske kraftig. Jeg håper vi også da så snart som mulig – det skal være et annet møte i den utvidede – får vite hva som skjer med en del av de konvensjoner mot terror som Norge ikke hittil har ratifisert, og en del andre problemstillinger om norsk – la oss si – oppfølging i praksis. Det skjer en del i Danmark, med innskjerping av en del regler. Jeg håper at vi snart nå får vite litt om konsekvensene for forhold i Norge og norsk politikk mot terror av det som nå har skjedd. Det kan kanskje ikke skje i dette møte, men jeg vil bare varsle at jeg håper at vi snart får vite noe mer om det.

Så var det til dette med oppfølging av direktivene. Det er også noe som jeg har tatt opp et par ganger tidligere i dette forum. Jeg er glad for at det nå begynner å skje noe på regjeringshold. Jeg vil gjerne ha en vurdering: Er stortingsbehandlingen av enkelte av disse direktivene noe som også gjør at vi kommer langt ned på denne listen, slik at også Stortinget må lage et eller annet overvåkingssystem for å påse at det ikke unødvendig brukes måneder på relativt enkle vedtak her i huset? Jeg vil utfordre utenriksministeren på om han kan si noe om det – han kan ikke gjøre det uten å få spørsmål om det. Er Stortinget også et forsinkende ledd når det gjelder å få iverksatt disse direktivene?

Når det gjelder GFU, vil jeg veldig sterkt anbefale at vi fastholder at dette er noe myndighetene har krevd, slik også utenriksministeren sa. Det er klart det er uhyrlig å gå til erstatningssøksmål mot oljeselskaper hvis de har gjennomført salg av norsk gass etter direktiver fra norske

myndigheter. Det blir en sånn Kafka-situasjon. Så her vi vil veldig sterkt si at dette er ikke selskapenes sak, det er myndighetene man må gå på. Jeg syns selskapene bør avvise dette fullstendig og si at det er norske myndigheter som er rette vedkommende: Det er ikke vi som har laget GFU, det er norske myndigheter som har gitt oss instruks om dette, vi har ikke fått lov til å selge vår egen gass. Det er myndighetenes ansvar, og det er også myndighetene som må betale bøtene. Det bør forsterkes som bare det.

Og så bør vi selvsagt etterkomme ønskene fra ESA når det gjelder dette med øremerkede stillinger for kvinner på universitetene. Jeg vil bare si at det er en dum tanke de har innført.

Kjell Magne Bondevik (KrF): Jeg har tre spørsmål.

Når det gjelder barnematdirektivet, var kommentarene fra norsk side negative til det foreliggende direktivutkast. Svaret tilbake er at de har liten forståelse for de norske innvendingene og mener at god informasjon er tilstrekkelig. Kan utenriksministeren utdype hvilke punkter dette går på? Og hvis Norge skal etterkomme anmodningene – jeg skjønner at de er til vurdering i Regjeringen nå – om å nøye seg med en forsterket informasjon, hvordan tenker han seg i så fall det som et alternativ?

Når det gjelder protokoll 3 og den avtalen det nå er oppnådd enighet om, med forbehold om godkjenning i Stortinget, kan det sies noe mer om vurderingene av dette på landbrukshold i Norge – for jeg regner med at de på en eller annen måte har vært inne i en konsultasjon her – og om hvordan dette vurderes i forhold til markedsbalanse og andre spørsmål i Norge?

Så til slutt: Når det gjelder patentdirektivet, forstår jeg at Regjeringen nokså reservasjonsløst har tatt det standpunkt at en fremmer forslag om implementering i Norge hvis Nederland ikke når fram med sitt saksforelegg ved domstolen. Nå er det jo flere EU-land som foreløpig ikke har implementert dette. Så vidt jeg vet er det bare fire av medlemslandene som så langt har gjort det, og det er betydelige innvendinger i flere land enn i Nederland. Noen jobber så vidt jeg vet – bl.a. Tyskland, hvis jeg ikke tar helt feil – med en tilleggslovgivning i disse spørsmål, som i praksis kommer til å begrense implementeringens konsekvenser noe på områder hvor de har betydelige innvendinger.

Er dette en form som da i tilfelle vurderes på norsk hold, eller vil man bare reservasjonsløst si ja og amen til den fulle implementering uten å videreproblematisere det?

Utenriksminister Thorbjørn Jagland: Når det gjelder Jan Petersens spørsmål om Pattens utsagn om direktivene og muligheten for å være med i disse byråene som jeg snakket om, er det for det første helt klart at hvis vi ønsker det, kan vi ikke samtidig fortsette å være sinker når det gjelder gjennomføring av direktiver. Det er også helt klart at en del av de direktivene som jeg her har nevnt – jeg vil spesielt peke på barnematdirektivet og patentdirektivet – går rett inn i EUs konkurranseideologi. Det er grunnen til at jeg gjentatte ganger har sagt at her må vi virkelig tenke oss nøye om. For hvis vi reserverer oss på felter som går rett inn i dette, og som er avgjørende for spørsmål om konkurransevridning, handelshindringer osv., da kan vi virkelig få problemer med EØS-avtalen. Det har vært min vurdering hele tiden, og derfor har vi jobbet så aktivt med det. Men de byråene som jeg snakket om, er viktige for Norge. EUs matvarebyrå går jo på hele spørsmålet om matvaresikkerhet, og det halve året vi har bak oss, viser hvor viktig det er.

Flysikkerhet er plutselig blitt øverst på dagsordenen i alle land. Jeg anser det for å være viktig at Norge er med i en koordinert politikk på dette området – og ikke minst på et tredje område, som er sjøsikkerhet, der vi har spesifikke interesser. Det vil si at dette dreier seg om både spesifikke interesser som Norge har som sjøfartsnasjon, og det dreier seg om at vi har de samme interessene for å få koordinerte aksjoner og koordinert politikk i forhold til viktige områder som opptar mennesker, nemlig behovet for å få trygg mat og behovet for å kunne reise sikkert. Så det er veldig viktig for oss å kunne være med på disse områdene.

Da har jeg for så vidt også svart på Hagens første spørsmål. Her har vi altså etter min oppfatning spesifikke interesser. Det ville være svært uheldig hvis vi ikke kunne være med i det arbeidet som EU nå skal drive, f.eks. når det gjelder sjøsikkerhet.

Når det gjelder dette med terror og det som Carl I. Hagen tok opp, kommer jeg tilbake til det på fredag, så det skal jeg gjerne svare på da.

Spørsmålet om stortingsbehandlingen er årsak til sen gjennomføring av direktivene, kan jeg svare kontant nei på. Det er ikke i Stortinget det ligger. Ellers var jeg helt klar for det du sa om GFU.

Angående barnematdirektivet, gjelder det tilsetning av vitaminene A og B, der vi altså har andre regler for tilsetninger enn det andre land har. Det har sammenheng med at det norske kostholdet er litt annerledes når det gjelder barnemat, enn andre land. Derfor har vi prosedert overfor

det direktivet. Jeg kan ikke si noe mer om det nå, bortsett fra at vi veldig hurtig kommer til å måtte ta en avgjørelse. Og som jeg sier, dette går direkte i kjernen av det indre markedet, fordi man fra EU-siden mener at de norske bestemmelsene veldig lett kan brukes som handelshindring, at man altså opprettholder regler som kan stenge andre lands produkter ute. Da kommer vi rett inn i selve kjernen av det indre marked, der vi fullt ut har fått adgang til det indre marked, og der vi har forpliktet oss til at det skal gå den samme veien mot oss. Det er liksom kjernen i EØS-avtalen. Derfor har det vært en så viktig og vanskelig sak for Regjeringen.

Når det gjelder protokoll 3, er det klart at det er skepsis i deler av landbruket til det som vi her kommer med. Det vil være behov for visse omstillinger, men vi mener at det kan håndteres. Også her tror jeg at vi før eller siden vil måtte komme til en avgjørelse, noe vi er forpliktet til i henhold til den protokollen som altså ble inngått den gang EØS-avtalen ble inngått.

Når det gjelder patentdirektivet, så er det riktig at flere land ikke har gjennomført det. Kommisjonen har nå iverksatt tiltak overfor alle disse landene, og det er klart at flere land vil fortsette med å ha innvendinger, men jeg tror at det likevel vil bli gjennomført. Så kan man selvfølgelig jobbe for å endre direktivet. Men jeg tror ikke det er mulig å motsette seg en gjennomføring av det.

Carl I. Hagen (Frp): Bare en kort bemerkning.

Utenriksministeren sier nå meget fortjenstfullt at barnematdirektivet og patentdirektivet går inn i kjernen av regelverket for det indre marked. Tenk om Regjeringen hadde greid å konkludere for et halvt år siden, slik at vi hadde godkjent det før den 10. september! Det hadde vært enkelt og greit, i og med at man har gitt uttrykk for det hele tiden.

Lederen: Det var en kommentar, ikke et spørsmål.

Carl I. Hagen (Frp): Det var en kommentar, ja.

Lederen: Da er det verken flere spørsmål eller kommentarer.

Bare for ordens skyld: Den foreløpige planen for neste møte i denne komiteen er den 6. november kl. 15.15.

Møtet hevet kl. 15.10.