

MØTE

i
EØS-utvalet

tysdag den 30. november kl. 9

Møtet var leidd av fung. leiar i EØS-utvalet, *Haakon Blankenborg*.

Medlemmene i samferdselskomiteen var innkalte for å delta under behandlinga av sak nr. 1.

Til stades var:

Frå utanrikskomiteen: (Thorbjørn Jagland frå kl. 9.30.)
Haakon Blankenborg, Julie Christiansen, Morten Høglund, Bjørn Jacobsen, Lars Rise, Christopher Stensaker, Grethe Fossli og Tor-Arne Strøm.

Frå samferdselskomiteen: Jorunn Ringstad, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Sverre J. Hoddevik, Jahn Sahl og Anne Berit Andersen.

Frå EFTA/EØS-delegasjonen: Vidar Bjørnstad og Morten Lund.

Av Regjeringas medlemmer var til stades: Utanriksminister Jan Petersen og samferdselsminister Torild Skogsholm.

Følgjande embetsmenn vart gitt tilgjenge til møtet:

Departementsråd Per Sanderud, Samferdselsdepartementet, ekspedisjonssjef Oda Sletnes, Utanriksdepartementet, avdelingsdirektør Siri Sletner, Utanriksdepartementet, underdirektør Else Underdal, Utanriksdepartementet, underdirektør Signe Moe, Samferdselsdepartementet og seniorrådgiver Erik Rosenberg, Samferdselsdepartementet.

Vidare var til stades utvalets faste sekretær, Christian Syse.

D a g s o r d e n :

1. Samferdselsministeren orienterer om aktuelle saker under sitt ansvarsområde, med særlig vekt på luftfartssikkerhet.
2. Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 3. desember 2004. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 23. november d.å., med oversikt over de relevante rettsaker.
3. Eventuelt.

Fung. leiar: Dagens overrasking: Herskapet sit fast i bilkø eller har problem som høyrer til denne tida på døgnet. Dersom det er akseptabelt, skal eg starte møtet.

– Ingen har kome med innvendingar mot det.

–

Har nokon kommentarar til sakslista? Er det nokon som varslar saker under eventuelt? – Det er det ikkje.

Då gir eg ordet til samferdselsministeren.

S a k n r . 1 .

Samferdselsministeren orienterer om aktuelle saker under sitt ansvarsområde, med særlig vekt på luftfartssikkerhet.

Statsråd Torild Skogsholm: Først vil jeg takke for invitasjonen til å komme hit til EØS-utvalget for å orientere om aktuelle saker innenfor mitt ansvarsområde. Denne gangen dreier det seg om luftfartssaker. Jeg må jo si at det har skjedd ganske mye innenfor denne sektoren de siste årene, ikke minst når det gjelder forskjellige sider av det som benevnes luftfartssikkerhet. Derfor står det i fokus for mitt innlegg denne gangen.

Jeg vil konsentrere meg om tre hovedsaker som er aktuelle her:

Det ene går på at EU har opprettet et eget organ for flysikkerhet, som kalles Det europeiske flysikkerhetsbyrået – også kalt EASA. Dette byrået har oppgaver knyttet til godkjenning av

fly og flymateriell. Hensikten er å gjøre denne virksomheten mer effektiv og derigjennom bidra til forbedring av flysikkerheten. Det finnes også industripolitiske aspekter ved dette. Ved å ta den aktuelle rettsakten inn i EØS-avtalen blir Norge tilsluttet dette byrået.

Det andre er at EU siden 11. september 2001 har satt i verk en rekke tiltak for å forhindre sabotasje mot lufthavner, fly, osv. De aktuelle rettsaktene er etter hvert tatt inn i EØS-avtalen. Jeg vil redegjøre for hvor Norge står med hensyn til å gjennomføre tilsvarende tiltak her.

Det tredje område går på at EU har vedtatt en pakke av rettsakter som angår den virksomheten som kalles flysikringstjenester, altså det som flygelederne driver med. Det er her tale om tiltak som innebærer vesentlige nye ”grep” med hensyn til organiseringen av luftrommet og hele virksomheten innenfor flysikringstjenesten. Hensikten er å forbedre effektiviteten i denne virksomheten, slik at man kan klare å håndtere økningen i flytrafikken i årene framover, samtidig som man forbedrer flysikkerheten.

Når det gjelder det første, EASA – Det europeiske flysikkerhetsbyrået: Denne rettsakten står på dagsordenen til møtet i EØS-komiteen den 3. desember, og jeg viser til omtalen i dokumentasjonen som er oversendt Stortinget.

Forordningen fastsetter basis og rammeverk for Fellesskapets regler vedrørende flysikkerhet, samt oppretter et byrå innenfor EU-systemet som skal ha ansvaret for flysikkerheten i Europa. EASA erstatter samtidig samarbeidet innenfor en europeisk samarbeidsorganisasjon for luftfartsmyndighetene, som kalles Joint Aviation Authorities, JAA. Her har Norge vært medlem siden 1979.

Regelverksutvikling på flysikkerhetsområdet i Europa har hittil hovedsakelig skjedd i regi av JAA og gjøres i prinsippet i ettertid til en del av Fellesskapets rett gjennom rådsforordning EØF nr. 3922/91. Denne rettsakten er tatt inn i EØS-avtalen. EU har imidlertid funnet denne ordningen uhensiktsmessig og har innført et system som raskere og mer effektivt fastsetter og iverksetter harmoniserte regler på området. EASA har som formål å oppnå full harmonisering av regler knyttet til flysikkerhetsområdet i Europa.

Regelverksutformingen vil fortsatt ligge hos Rådet og Europaparlamentet, med utforming av detaljert teknisk regelverk

delegert til Kommissjonen. EASA vil imidlertid utforme grunnlaget for de forslag som blir behandlet av overordnede EU-organer.

EASA har innenfor sitt ansvarsområde myndighet til å fatte vedtak med direkte virkning i medlemslandene. Oppgavene til EASA er av utpreget teknisk karakter og omfatter bl.a. typesertifisering av flymodeller og flydeler og godkjenning av foretak som utformer prototypene, samt nødvendige undersøkelser i slike foretak. EASA skal foreta inspeksjoner i medlemsstatene og av foretak for å kontrollere at regelverket blir korrekt gjennomført og praktisert. Ovennevnte er oppgaver som EASA overtar fra nasjonale luftfartsmyndigheter. Disse vil fortsatt ha som oppgave å kontrollere at fly og flydeler produseres i henhold til godkjennelsene, og at regelverket som helhet etterleves. EASAs oppgaver vil etter hvert bli utvidet.

Når det gjelder den interne organiseringen av EASA, viser jeg til dokumentasjonen som er oversendt Stortinget.

Det er nedfelt i forordningen at europeiske land som ikke er medlemmer av EU, kan delta i EASA, forutsatt at de har inngått avtaler med EU hvor de har overtatt og anvender EUs regelverk på dette saksområdet. I dagens situasjon er det kun EØS-landene og Sveits som oppfyller disse kriteriene, men det er ventet at EU etter hvert vil inngå avtaler med land i Øst-Europa og andre nærområder, som bl.a. kan danne grunnlag for tilknytning til EASA.

Vilkårene for vår deltakelse i EASA er fastsatt i EØS-komiteebeslutningen.

Forhandlingsløsningen innebærer at EØS/EFTA-landene, i den utstrekning det er mulig, skal delta i EASA på like fot med EU-landene. I tillegg til deltakelse i EASAs styre og i kommisjonskomiteen som opprettes, kan borgere fra EØS/EFTA-landene bli ansatt i byrået, og de kan bli utpekt til å sitte i klageinstansen. I samsvar med vanlig praksis har representantene fra EØS/EFTA-landene i EASAs styre og i kommisjonskomiteen ikke stemmerett.

Byråets vedtak får virkning i EØS/EFTA-landene, på tilsvarende måte som i EU-landene. Dette innebærer bl.a. at EASAs vedtak angående typesertifisering av fly og flymateriell får direkte virkning i EØS/EFTA-landene. Videre vil EASA foreta inspeksjoner av foretak i EØS/EFTA-landene og i samarbeid med

ESA føre kontroll med at EØS/EFTA-landene overholder regelverket.

Når det gjelder EØS-landenes finansielle bidrag, er det enighet om at EØS-avtalens generelle bidragsnøkkel skal komme til anvendelse. EASA skal finansieres gjennom gebyrer og avgifter for de tjenester som EASA tilbyr, samt gjennom tilskudd fra EU og deltakende tredjeland. For 2005 er Norges bidrag stipulert til om lag 3 mill. kr.

Norsk deltakelse i EASA vil ha konsekvenser for Luftfartstilsynets regelverksproduksjon og tilsynsvirksomhet. Luftfartstilsynets kontroll med norske virksomheter vil fortsette, parallelt med EASAs inspeksjoner.

Som forklart tidligere: Den selvstendige myndighet som EASA har, er av teknisk karakter og innebærer liten grad av skjønnsutøvelse. Spørsmålet om deltakelse i EØS-komitebeslutning angående EASA vil bli fremlagt for Stortinget i henhold til Grunnloven § 26 annet ledd.

For å avslutte dette punktet vil jeg framholde viktigheten av at Norge deltar i EASA. Jeg viser i den forbindelse til at dette organet vil spille en sentral rolle i det internasjonale flysikkerhetsarbeidet, og dets betydning vil bli forsterket i takt med framtidige utvidelser av ansvarsområdet. Som nevnt vil EASA sikre et høyt og harmonisert sikkerhetsnivå innenfor luftfarten, og det er viktig for Norge å være med og legge premissene for de felles europeiske flysikkerhetsreglene. Her kan Norge dels bidra med høy kompetanse på spesielle felt og dels bidra med erfaringer fra særegne klimatiske forhold av betydning for flysikkerheten. Selvsagt vil også deltakelsen i EASA bidra positivt til det norske flysikkerhetsmiljøet.

Det andre området går på luftfartens sikkerhet, security. Jeg vil ta for meg status for gjennomføringen i Norge av EUs rettsakter vedrørende tiltak mot sabotasje mot lufthavner mv.

EUs organer har vedtatt et omfattende regelverk om felles grunnleggende tiltak for å forhindre ulovlige handlinger rettet mot sivil luftfart – etter 11. september 2001.

Den 26. april 2004 traff EØS-komiteen vedtak om å inkludere EUs hovedbestemmelser om sikkerhet i EØS-avtalen. Det ble samtidig bestemt at de nye EØS-reglene ikke skulle gjelde før

1. januar 2005 for 25 regionale lufthavner. Vilkårene for denne utsettelsen var at det ikke var internasjonale ruteflygninger til eller fra de 25 lufthavnene. Passasjerer fra disse lufthavnene måtte imidlertid gjennom sikkerhetssjekk ved transitt på andre flyplasser.

EØS-regelverket tok til å gjelde for norske lufthavner 22. mai 2004, med det unntaket som jeg nevnte.

Pr. dags dato har departementet implementert seks EU-forordninger som gjelder tiltak for å forhindre anslag mot luftfarten. Implementeringen av dette regelverket har store økonomiske og operative konsekvenser for luftfarten. Under Bondevik II er det gjort svært omfattende investeringer på dette området. De samlede investeringer er beregnet til 774 mill. kr fra år 2002 til inneværende år, inkludert Oslo Lufthavn Gardermoen. Årlige samlede driftskostnader er estimert til ca. 300 mill. kr.

Det siste området jeg har tenkt å ta for meg, er ”Single European Sky”. Det er et initiativ som også angår luftfartens sikkerhet, nemlig en pakke bestående av fire rettsakter som etablerer nye rammebetingelser for flysikringstjenesten. Den trådte i kraft 20. april 2004. Det som ligger i flysikringstjenester, går på lufttrafikk tjenester der flygeledere er sentrale, navigasjonstjenester, kommunikasjonstjenester, luftfartens publiseringstjenester og flyværtjenesten.

Bakgrunnen for det såkalte ”Single European Sky”-initiativet er rapporten fra november år 2000 framlagt av en høynivågruppe ledet av EU-kommisjonens visepresident Loyola De Palacio. Oppdraget til denne gruppen var å foreslå tiltak som kunne få bukt med de omfattende og økende forsinkelsene i flytrafikken. Norge deltok aktivt i denne gruppen. Tilsvarende det som har skjedd når det gjelder EASA, har EU her tatt over initiativet fra europeiske organisasjoner som i lang tid har arbeidet med planer for effektivisering av dette feltet.

”Single European Sky”-pakken har til hensikt å forbedre sikkerhetsstandardene og effektiviteten i avviklingen av lufttrafikken, tilpasse kapasiteten til behovet hos brukerne av luftrommet samt å redusere omfanget av forsinkelser. Disse målsettingene skal oppnås ved at man går bort fra den tradisjonelle nasjonale organiseringen av denne virksomheten og søker å innføre størst mulig grad av et fellesskapsregime, dvs. en form for Indre Markeds regulering.

Hovedelementene i den nye tilnærmingen er følgende:

- Det innføres et skille mellom myndighetsutøvelser og tjenesteytelse, dvs. utøvelse av flysikringstjenester, innen denne virksomheten, og hvert medlemsland må utpeke en tilsynsmyndighet som er uavhengig av tjenesteutøveren.
- Utøvere av flysikringstjenester skal sertifiseres på grunnlag av felles harmoniserte krav, og en utøver som er sertifisert i ett land, kan i prinsippet drive slik virksomhet overalt i EU. Imidlertid beholder nasjonale myndigheter retten til å utpeke utøvere av lufttrafikkstjenester og meteorologiske tjenester innenfor sitt nasjonale luftrom.
- Det etableres nye prinsipper for oppdeling av luftrommet basert på trafikkstrømmer mv. og mest mulig uavhengig av landegrensene. I dag er luftrommet i Europa delt opp i altfor små enheter, og oppdelingen følger stort sett nasjonale grenser, uansett om det er rasjonelt eller ikke. Men til syvende og sist er det hvert enkelt medlemsland som tar avgjørelsen med hensyn til omorganisering av sitt nasjonale luftrom. Berørte land inngår avtaler om virksomheten av luftromsblokker som går på tvers av landegrensene.
- Spesifikasjoner og standarder for utstyr og systemer skal harmoniseres. Her ligger det et vesentlig potensial for effektivisering, bedre kommunikasjonen mellom fly og flygeledere samt fra én kontrollstasjon til en annen.
- Det skal utarbeides en flora av detaljert teknisk regelverk. Dette arbeidet pågår for fullt. Norge deltar aktivt i denne prosessen.
- De tekniske regelverk skal i siste instans vedtas av kommisjonen etter behandling i en egen "komitologikomite", eller kommisjonskomite. Det som er særegent for denne komiteen, er at hvert medlemsland forutsettes å delta med både sivile og militære representanter.

Det er en målsetting i EU at de viktigste tekniske regelverkene skal være vedtatt og i kraft i begynnelsen av 2005, slik at de kan erklære "Single European Sky" som operativt. Men omorganiseringen av luftrommet vil strekke seg over flere år.

Når det gjelder forholdet til de militære, er det viktig å være klar over at "Single European Sky" i prinsippet kun gjelder for sivil lufttrafikk. Det fastslås i rettsaktene at de ikke omfatter militære operasjoner og trening. Men det forutsettes på den annen side at sivil og militær trafikk samordnes i nødvendig utstrekning. En

enkel variant av konseptet er innført i Norge, gjennom en avtale mellom Avinor og Forsvaret.

For ordens skyld vil jeg også nevne at det i rettsaktene fastslås at de ikke skal berøre medlemslandenes suverenitet over nasjonalt luftrom og nødvendige tiltak knyttet til offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål.

”Singel European Sky”-pakken er for tiden til vurdering i Norge og de andre EFTA-landene. I mine kontakter med kommisjonen og EU-land har jeg signalisert at Norge stiller seg positiv til ”Single European Sky”-pakken som sådan. Jeg er enig i at det er nødvendig med tiltak som sikrer effektiv trafikkavvikling i det europeiske luftrom. Jeg legger til grunn at vi skal ta inn ”Single European Sky”-pakken i EØS-avtalen. Island har også signalisert at de ønsker å delta, til tross for sin geografiske lokalisering. I forbindelse med deltakelsen legger vi stor vekt på å oppnå en plass i ”Single European Sky”-komiteen som medlem, dog uten stemmerett. Inntil videre er EFTA-landene invitert med som observatører i komiteen på uformell basis.

Tilslutning til ”Single European Sky”-pakken vil kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser. Dette er under utredning. Uansett har Norge allerede kommet relativt langt i den retning som her pekes ut: Det tidligere Luftfartsverket er delt opp i Avinor og Luftfartstilsynet, og Avinor arbeider med å rasjonalisere og modernisere flysikringstjenesten, jf. organisering av kontrollsentralene. Bare for å nevne det: Kontrollsentralene ligger under dette.

Jeg tar sikte på at EØS-komiteebeslutning angående tilslutning til ”Single European Sky”-pakken vil bli framlagt for Stortinget som egen sak, i henhold til Grunnloven § 26, annet ledd. Saken vil imidlertid neppe komme opp i EØS-komiteen før medio 2005, på grunn av tidkrevende EØS-prosedyrer.

Fung. leiar: Tusen takk. Det var dagens EU-tilpassing, del 1. Det var faktisk ikkje reint lite heller.

Er det nokon som ber om ordet?

Tor-Arne Strøm (A): Jeg har to spørsmål til statsråden som gjelder sivil kontra militær luftfart.

Vi vet jo at det i Norge bl.a. har skjedd at militær luftfart på kort varsel har stengt luftrommet for sivil luftfart. Hvordan forholder man seg til dette? Er det noe man diskuterer? Det er jo et vesentlig spørsmål. Statsråden nevnte jo sivil kontra militær luftfart.

Det andre spørsmålet jeg har, gjelder kontrollorganet og luftfarten og det vi representerer innenfor EU/EØS. Men hva med andre rundt omkring i verden? Hvordan organiserer man det der? Er dette noe som også diskuteres, for det er jo interessant når man snakker om en totalsikkerhet i luftfarten.

Sigrun Eng (A): Eg kan følge på lite grunn. Eg noterte meg at Noreg ville få ei avgift på 3 mill. kr i 2003 for å vere med i EASA. Kan statsråden seie om det er ei årleg avgift, eller vil det vere noko som går til vêrs?

Det andre spørsmålet, som statsråden òg var inne på, gjeld flygeleiaranes situasjon – i forlenging av det Tor-Arne Strøm spurde om her. Kan statsråden utbrodere litt meir om tilsynet. Blir det eit nytt tilsyn, eller kan det Luftfartstilsynet vi har i dag, dekkje opp for tilsynsbiten?

Bjørgulv Froyn (A): Jeg vil følge opp det samme temaet, for sikkerhet har vært et viktig punkt for samferdselskomiteen når det gjelder fly. Nå sier statsråden at det vil være et nasjonalt ansvar å ta ansvar for luftrommet over Norge. Betyr det at de beslutninger som fattes innenfor EASA-systemet, ikke vil få noen som helst betydning for vår diskusjon om Avinor, med dets ansvar for flysikkerheten og tilsynets rolle, med tanke på den uro som er skapt gjennom flyttingsprosessen? Er dette elementer som ligger innenfor det nasjonale ansvarsområdet, eller er dette forhold som vil bli berørt av disse avtalene?

Statsråd Torild Skogsholm: Når det gjelder spørsmålet om sivil og militær luftfartsaktivitet, er det slik at Avinor og Forsvaret blir enige om hvordan aktiviteten i luftrommet skal være. Når det

gjelder det konkrete spørsmålet som er knyttet til aktivitet i Nordland, baserer man seg på at det skal være enighet mellom Avinor og Forsvaret. De vil løpende måtte ta kontakt om den type aktiviteter. Det er selvfølgelig viktig, i den grad man kan unngå at sivil luftfart blir skadelidende.

Når det gjelder det kontrollorganet vi nå snakker om, det som etableres i EU, ser vi jo at det er en overgang fra et tidligere Europa-organ til et EU-organ. Det er jo selvfølgelig ikke slik at det ikke skjer et generelt arbeid angående sikkerheten internasjonalt. ICAO er bl.a. en slik internasjonal instans, der alle typer land møtes og har sikkerhet på agendaen.

Når vi snakker om vårt økonomiske bidrag til dette arbeidet, er det snakk om årlige bidrag, som er bygd på en fordelingsnøkkel avhengig av hva slags type bidrag vi skal ha.

Så er det snakk om en EU-tilsynsordning, som også vil komme å ha tilsyn i Norge. Men når man har satt krav om å skille myndighetsutøvelse og tilsyn, har vi i Norge allerede foretatt dette skillet, fordi vi har skilt ut tilsynet, Luftfartstilsynet.

EASA vil drive sin egen kontroll i tillegg til det Luftfartstilsynet gjør i Norge, og det vil i hovedsak være supplerende virksomhet. Regleverksutforming og spesifikasjoner som er laget i et europeisk perspektiv, fører altså EASA tilsyn med.

Fung. leiar: Er det fleire som har spørsmål?

Bjørgulv Froyn (A): Jeg skal forsøke å gjenta den problemstillingen som jeg hadde: Vil EASAs beslutninger få en konsekvens for det sikkerhetsarbeid Avinor står for, og vil det få en konsekvens for den situasjonen vi befinner oss i når det gjelder flyttingen av Luftfartstilsynet og den uro som er skapt rundt det? Vil vi kunne gripe inn i disse prosessene?

Statsråd Torild Skogsholm: Det som i mine øyne berører denne situasjonen mest, er Single European Sky, hvor man er opptatt av å ikke ha så fragmentert luftrom ved at man prøver å se luftrommet mer i sammenheng. Det vil jo legge føringer for Avinor, hvordan man foretar organiseringen og oppdelingen av

luftrommet. Det har f.eks. med kontrollsentralene å gjøre, som det har vært mye fokus på i det siste, hvor debatten har gått på at det både av hensyn til å avvikle trafikken og av hensyn til sikkerhet er ønske om å se luftrommet mer i sammenheng.

Men i forhold til spørsmålet om det vil ligge an til at EASA eller Single European Sky-komiteen vil gå inn og gripe inn i forhold til hvordan Avinor velger å organisere sin virksomhet, kan jeg ikke se det, så lenge det er i tråd med det som ligger innenfor EASAs område og det Single European Sky-komiteen sier.

Fung. leiar: Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 1.

S a k n r . 2

Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 3. desember 2004.

Utenriksminister Jan Petersen: Jeg har to spørsmål jeg gjerne vil kommentere nærmere. Det ene dreier seg om eventuell norsk tilknytning til EUs kvotehandelssystem.

Regjeringens forslag til utforming av det norske systemet for kvotehandel med klimagasser for perioden 2005–2007 ble lagt frem 5. november i Ot.prp. nr. 13 for 2004-2005, om klimakvoteloven. EUs kvotesystem er regulert i det såkalte kvotedirektivet.

På EØS-utvalgets møte 26. oktober redegjorde jeg for at Regjeringen har kommet til at kvotedirektivet ikke bør innlemmes i EØS-avtalen. Dersom det tas inn, vil det kunne være nødvendig med omfattende tilpasninger som tar hensyn til Norges spesielle industri- og energistruktur. EUs regler er også utformet for perioden fra 2008, men direktivet skal evalueres og eventuelt endres før dette tidspunktet. Som nevnt tok Regjeringen i brev til miljøkommissær Wallström av 9. september formelt initiativ til forhandlinger med sikte på å få i stand en bilateral avtale om gjensidig anerkjennelse av kvoter mellom de to kvotesystemene.

Kvotedirektivet åpner for at tredjeland kan knytte seg til EUs kvotemarked gjennom en avtale i henhold til direktivets artikkel 25.

På EØS-komiteens møte 29. oktober gav kommisjonen uttrykk for at de vurderer kvotedirektivet til å være EØS-relevant, og at det derfor må innlemmes i EØS-avtalen. Kommisjonen var villig til å drøfte tilpasninger for å ivareta spesielle behov i EFTA/EØS-landene. Sammen med Island og Liechtenstein utarbeidet Norge en skriftlige posisjon, hvor det ble gitt uttrykk for at direktivet ikke bør tas inn i EØS-avtalen. Den felles EFTA-posisjonen ble oversendt kommisjonen 12. november.

I et brev av 19. november til miljøvernministeren svarte miljøkommissær Wallström positivt på den norske henvendelsen av 9. september om bilateral tilknytning mellom det norske kvotesystemet og EUs kvotesystem for perioden 2005–2007. I brevet understrekes det imidlertid at EU ønsker at Norge på lengre sikt anvender kvotedirektivets bestemmelser gjennom EØS-avtalen, fortrinnsvis fra og med 2008. Kommisjonen forventer en rask avklaring av dette spørsmålet.

På anmodning fra kommisjonen står derfor kvotedirektivet også på dagsordenen for EØS-komiteens møte 3. desember.

EØS-utvalget vil bli holdt orientert om utviklingen i saken.

Så litt om spillemaskinmonopolsaken – midlertidig stopp av lisensutstedelser for spillemaskiner.

Stortinget vedtok lov om endringer av pengespill- og lotterilovgivningen 17. juni 2003. Dette lovvedtaket innebærer at Norsk Tipping AS fra 1. januar 2006 skal ha enerett til drift av utbetalingsautomater, eller såkalte spillemaskiner.

I sin grunngitte uttalelse av 20. oktober 2004 hevder ESA at de vedtatte lovendringene er i strid med EØS-avtalens artikkel 31 om etablering og artikkel 36 om tjenester.

Regjeringen mener at ESAs tolkning av EØS-retten og EF-domstolens praksis strider mot den tolkning som er lagt til grunn av andre EU/EØS-land, herunder de øvrige nordiske land. Dersom ESA bringer saken inn for EFTA-domstolen, vil Regjeringen vurdere midlertidig å innstille innføringen av eneretten for Norsk Tipping. Samtidig vil det eksistere et forbud mot oppstilling av nye spillemaskiner. De fleste oppstillingstillatelsene til de eksisterende

spillemaskinene utløper 31. desember 2004. 400–500 lisenser utløper medio 2005, og disse vil fortsatt være utplassert inntil lisensene utløper.

Fung. leiar: Er det nokon som ønskjer ordet?

Bjørn Jacobsen (SV): Det er ikkje til det utanriksministeren gjorde greie for, men om andre rettsakter. Er vi komne så langt på dagsordenen?

Fung. leiar: Vi tek først spørsmål og kommentarar til desse to sakene her, som er ganske store, men dei har vore innom Stortinget på andre vis. Er det kommentarar eller spørsmål til kvotehandel og spelemaskinmonopol? Den siste saka var det vel ei ganske konkret konklusjon på her. – Ingen kommentarar til det. Til kvotehandel? Berre eit spørsmål, truleg fordi eg følgde litt dårleg med på kva som vart sagt om kvotehandel: Når utanriksministeren sa at han ikkje ville innlemme direktivet, var det tidsavgrensa, eller var det ei prinsipiell avgjerd? Eg oppfatta ikkje heilt kva som vart sagt om det, i og med at det vel var sagt i brev frå kommissæren at ein ønskte ei seinare tilslutning, antydningvis 2008. Det er langt fram dit, så det er sikkert nokon som kan ombestemme seg før den tid. Men var det sagt konkret?

Utenriksminister Jan Petersen: Hva som skjer fremover, det skal man jo forhandle om, men vår oppfatning er at det ikke bør inn som en del av EØS-systemet, men at vi bør koble oss på, men dette står altså på dagsordenen for møtet 3. desember.

Fung. leiar: Takk. Og dermed har snøen smelta i Lier?

Thorbjørn Jagland: Du kan fortsette. Jeg kan være gruppeleder for Arbeiderpartiet!

Fung. leiar: Fleire har ikkje bede om ordet til kvotehandel og spelemaskinmonopol. Bjørn Jacobsen hadde kommentar til andre delar av rettsaktene.

Bjørn Jacobsen (SV): Det gjeld side 17 i vedlegga, om pensjonskasser.

Utenriksminister Jan Petersen: Vi har litt forskjellig paginering, kunne du ta nummeret på den?

Bjørn Jacobsen (SV): Ja, det kan eg gjere, det er 32003 L 0041, om pensjonskasser og, side 18, 32004 L 0039, om finansielle instrument. Der vil eg gå så langt som til å føreslå ei utsetjing på dette for å få vurdert desse rettsaktene grundigare og innhente vurderingar frå sakkunnig hald. Og sjølv sagt, dersom ikkje det går her i utvalet, vil eg frå SV si side varsle at vi går mot at Regjeringa no gjev grønt lys for å inkorporere rettsaktene i EØS-avtalen. Når det kjem til behandling seinare, skal ikkje eg seie kva vi i SV kjem til å hamne på, men eg vil iallfall no allereie varsle at vi kan komme til å gå imot dei lovendingane som blir varsla i desse to sakene, altså om pensjonskasser og om finansielle instrument. Er det mogleg å få ei meir sakkunnig vurdering her?

Utenriksminister Jan Petersen: Om det er behov for ytterligere sakkyndige vurderinger, kan jeg ikke ta på stående fot, men bare si at begge disse to rettsaktene er nå utsatt og vil ikke bli innlemmet ved møtet 3. desember. De er altså utsatt til senere møter, og det vil gi oss mulighet til å gå dypere inn i de to spørsmålene. Jeg skal merke meg Jacobsens vurderinger.

Fung. leiar: Slik suksess er det sjeldan SV har.

Utenriksminister Jan Petersen: Jeg har flere her, hvis noen vil gjenta suksessen!

Fung. leiar: Er det då fleire saker? – Det er det ikkje.

Møtet slutt kl. 09.45.