

M Ø T E  
i EØS-utvalget  
tirsdag den 22. februar kl. 15.15

Møtet ble ledet av fung. Leder i EØS-utvalget, *Einar Steensnæs*.

Næringskomiteens medlemmer og samferdselskomiteens medlemmer var innkalt for å delta under behandlingen av sak nr. 1.

Til stede var:

Fra utenrikskomiteen: Einar Steensnæs, Dag Danielsen, Kjell Engebretsen, Kirsti Kolle Grøndahl, Fridtjof Frank Gundersen, Harald Hove, Marit Nybakk, Elsa Skarbøvik, Erik Solheim, Siri Frost Sterri og Tom Thoresen.

Fra EFTA/EØS-delegasjonen: Grete Knudsen og Morten Lund.

For Arbeiderpartiet: Kjell Opseth (for Haakon Blankenborg).

Fra næringskomiteen: Øystein Hedstrøm, Ansgar Gabrielsen, Anita Apelthun Sæle og Rita Tveiten.

Fra samferdselskomiteen: Oddvard Nilsen, May Britt Vihovde, Inge Myrvoll, Ellen Gjerpe Hansen og Jorunn Ringstad.

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Utenriksminister Knut Vollebæk og nærings- og handelsminister Lars Sponheim.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet: Ekspedisjonssjef Hans Wilhelm Longva, Utenriksdepartementet, ekspedisjonssjef Mette Kongshem, Utenriksdepartementet, ekspedisjonssjef Leif Asbjørn Nygaard, Nærings- og handelsdepartementet, avdelingsdirektør Helge Skaara, Utenriksdepartementet og byråsjef Else Underdal, Utenriksdepartementet.

Videre var til stede komiteens faste sekretær, Rune Resaland.

D a g s o r d e n :

1. Orientering om status for og utviklingen i EØS-avtalens regler om sjøtransport v/Nærings- og handelsministeren.
2. Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 25. februar 2000. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 15. februar d.å., med oversikt over de relevante rettsaker.

### 3. Eventuelt

**Fung. leder:** Det bør kanskje føyes til at det at det var et betydelig forfall i næringskomiteen kan skyldes at de fikk en veldig sen innkalling. Jeg så på punkt 1 her at det gjaldt sjøtransport, mens det egentlig er skipsfart og havnepolitikk som er på dagsordenen. Derfor fikk den komiteen noe sen innkalling, faktisk i dag. Det er vel forklaringen på at beskjeden kanskje ikke har nådd fram til alle.

#### S a k n r . 1

*Orientering om status for og utviklingen i EØS-avtalens regler om sjøtransport v/Nærings- og handelsministeren.*

**Statsråd Lars Sponheim:** Det er et faktum at skipsfartsnæringen kommer i søkelyset når det skjer alvorlige ulykker. Det gjelder både i Norge og i EU. "Sleipner"-ulykken i Norge og ulykken med tankskipet "Erika" utenfor kysten av Frankrike styrer derfor mye av dagsordenen for arbeidet med sjøfartsspørsmål for tiden. Jeg vil imidlertid benytte denne anledningen til å si noe om skipsfartens samlede plass innenfor EØS-avtalen.

EUs betydning for norsk skipsfartsnæring kan illustreres ved at dette markedet står for om lag 50 pst. av næringens inntekter, tilsvarende 25-30 milliarder NOK årlig.

Norge er etter Hellas den største skipsfartsnasjon i Europa. EU-rederiene eier 33 pst. av verdensflåten. Herav har Hellas 18 pst. Den norske andelen av verdensflåten er 7,8 pst. De norske rederiene har 67 pst. av flåten under eget flagg, mens gjennomsnittet for EU er 33 pst.

Det ble gjort unntak for skipsfart og luftfart i Romatraktatens bestemmelser om transport. Utviklingen av en felles skipsfartspolitik i EU startet derfor først som en del av prosjektet for det indre marked på 1980-tallet. Det ble vedtatt forordninger om markedsadgang, konkurranseregler, antidumping og mottiltak overfor tredjeland i 1986. Dette ble supplert av en forordning om gjensidig adgang til kystfart i 1992. Retningslinjer om statsstøtte ble vedtatt i 1989, og betydelig revidert i 1997. Den norske refusjonsordningen og tonnasjeskatten er i samsvar med disse retningslinjene.

EU har også fått på plass et omfattende regelverk for sikkerhet til sjøs, særlig som følge av alvorlige skipsulykker. Særlig viktig var oppfølgingen etter ulykkene med oljetankskipene "Braer" og "Agean Sea" og med passasjerskipene "Herald of Free Enterprise", "Scandinavian Star" og "Estonia". EUs regler er utformet som en harmonisert gjennomføring av internasjonale konvensjoner fra FNs sjøfartsorganisasjon IMO. I praksis har dette skjedd ved en rekke direktiver. Dette arbeidet skyter nå ny fart som følge av "Erika"-ulykken som fant sted 12. desember utenfor kysten av Frankrike, med et omfattende oljesøl som følge.

Et satsingsområde for EU innen transportsektoren nå er miljø- og infrastrukturproblemer. På skipsfartsområdet vil det omfattende miljøregelverket som er utviklet i regi i IMO, danne utgangspunkt for harmoniserte EU-regler.

Kommisjonsdokumenter om harmonisering av prinsippene for prising og bruk av infrastruktur og betaling for eksterne kostnader er et annet utgangspunktet og for denne satsingen. EU har nylig vedtatt en resolusjon om nærskipfart som inneholder et arbeidsprogram for tiltak som skal stimulere overgang fra landtransport til frakt på kjøll ved satsing på innenlandske vannveier og nærskipfart. Dette er dels av hensyn til miljøet hvor landtransport gir støy, utslipp og arealbruk, og dels fordi kapasiteten i landtransport blir for liten. Resolusjonen om nærskipfart blir også en del av samarbeidet under EØS-avtalen.

EU er også i startfasen på utviklingen av en felles havnepolitikk med utgangspunkt i en grønnbok om havnepolitikk fra 1998.

EU er stadig mer aktiv i forhold til tredjeland på skipsfartssektoren. Det er således utarbeidet mandater for forhandlinger av bilaterale skipsfartsavtaler med Kina og India. Skipsfart inkluderes også i et nett av handelsavtaler med en rekke land som EU nå er i ferd med å bygge opp.

Oppsummert kan en si at nybrottsarbeidet med å vedta regelverk i form av direktiver og forordninger for skipsfartens markedsvilkår og sikkerhet nå er fullført innen EU. Fasen nå er videreutvikling, vedlikehold og gjennomføring. Det gjenstår imidlertid mer grunnleggende arbeid for miljø og infrastruktur.

En brevveksling fra 1981 etablerte et formelt grunnlag for halvårlige skipsfartspolitiske konsultasjoner på embetsplan mellom Norge og kommisjonen. Siste møte fant sted i Brussel 15. januar i år.

Det ble forhandlet om en skipsfartsavtale mellom Norge og EU i 1987-88. Avtalen var tenkt å trekke Norge inn i prosessen med utvikling

av regelverk for skipsfart innen EU. Konklusjonen ble imidlertid at EU ikke ønsket å inngå noen slik avtale.

Senere har EØS-avtalen etablert et formelt samarbeid. Avtalen sikrer fri markedsadgang og like konkurransevilkår for norsk skipsfartsnæring i hele EØS-området. Fra 1998 gjelder dette også for kystfart, med unntak for NIS-skipene. I protokoll 19 i EØS-avtalen er det inntatt bestemmelser om at EFTA-landene ikke vil bli behandlet som tredjeland i skipsfartssammenheng. Det betyr bl.a. at det ikke vil bli satt i verk anti-dumpingtiltak mot Norge innen skipsfart. Protokoll 19 gir også muligheter til felles opptreden overfor tredjeland og i internasjonale organisasjoner, i tillegg til at det formelle grunnlaget for informasjonsutveksling og konsultasjoner med EU om skipsfartsspørsmål er styrket.

I øyeblikket er vi å jour med å inkludere EUs regelverk på skipsfartsområdet i EØS-avtalen. EU har imidlertid stadig nytt regelverk under arbeid som jeg vil få komme tilbake til.

Uformelt er det etablert en praksis med halvårlige møter på embetsplan med skipsfartsmyndighetene i det påtroppende formannskapslandet i EU. Siste møte fant sted i Lisboa 11. februar i år. Det er også jevnlig møter med skipsfartsmyndighetene i sentrale medlemsland som Storbritannia, Tyskland, Hellas og Nederland. Det holdes også nordiske skipsfartspolitiske møter på embetsplan hvert halvår, hvor skipsfartspolitikken innen EU etter hvert er blitt det sentrale temaet. I tillegg er det kontakt med representanter fra EU-landene i tilknytning til ulike internasjonale møter.

For Norge er det tre forhold som er særlig viktige i samarbeidet med EU. Disse er markedsadgang, internasjonal konkurransevne og de tekniske krav til skip.

Markedsadgangen er i hovedsak løst og ivaretatt gjennom EØS-avtalen. Men vi har ikke markedsadgang for NIS-skip i inneriks kystfart i EU-landene. Det vil også være en utfordring å sørge for likestilt markedsadgang med EU-landenes flåter i tredjeland. Forhandlingene om skipsfart i WTO vil være viktige i denne forbindelse.

Næringens internasjonale konkurransevne må ikke svekkes av EU/EØS-regelverket. Dette gjelder særlig regler om bemanning, statsstøtte og skatt. Refusjonsordningen og tonnasskattesystemet er innenfor regelverket og er godkjent av ESA.

For norsk skipsfart er det viktig at EUs tekniske krav til sikkerhet og miljø er harmonisert med internasjonalt regelverk, dvs. reglene i IMO. I EU oppstår fellesskapskompetanse for skipsfart etter hvert som nytt EU-regelverk utvikles, og EU fastsetter i økende grad IMO-reglene gjennom EU-direktiv. EU opptrer på denne bakgrunn stadig mer samlet i

IMO. Dette skaper utfordringer for Norge, både ved at blokkdannelser i IMO kan skade det videre arbeidet med å få akseptert nye regler og ved at norsk innflytelse i dette arbeidet kan bli svekket. Vår innflytelse må bygge på at vi kan gi tunge faglige bidrag og at vi samarbeider med EU-kommisjonen.

Et forslag til direktiv om bemanning på passasjerskip og ferger i fart mellom EU-landene kan svekke konkurransevnen til NIS-skipene og blir imøtegått av Norge. Det er også stor uenighet om dette forslaget blant EUs medlemsland. Forslaget stiller krav om europeisk bemanning på skip i internasjonal fart, og kan gi presedens for ytterligere restriksjoner.

Et særskilt problem den senere tid har vært et forslag til direktiv om arbeidstid for fiskere, som passer dårlig med forholdene innenfor norsk fiskerinæring. Direktivet er lettere å tilpasse seg for land som driver fiske med større båter enn det som er vanlig i Norge. Saken er nå til forliksbehandling i en komite med medlemmer fra EUs råd og Europaparlamentet.

Det Malta-registrerte oljetankskipet "Erika" forliste nylig utenfor kysten av Frankrike og forurenset en strandstrekning på 400 km. Dette har gitt en hektisk aktivitet innen EU for å se på mulighetene til å skjerpe regelverk for skipsfarten. EU-kommisjonen vil presentere et dokument med forslag til ulike tiltak på et rådsmøte 28. mars i år. Nærings- og handelsdepartementet og Sjøfartsdirektoratet vil være i aktiv dialog med kommisjonen og aktuelle medlemsland, særlig Frankrike, i denne prosessen. Vi er invitert til møte med kommisjonen og medlemsstatene på høyt embetsnivå 2. mars for å diskutere forslag. Tiltakene vil rette seg mot classeselskapene, havnestatkontroll, tekniske krav til skipene og systemet for økonomisk ansvar ved skader. Fra norsk side vil det bli lagt stor vekt på at tiltakene må forhandles fram som internasjonale krav innen IMO og ikke gjennomføres som nasjonale eller regionale særkrav.

Vi benytter også samarbeidet med EU til å ta opp forslag og tiltak i IMO i tilknytning til brannen om bord på "Prinsesse Ragnhild". Tilsvarende kan det bli aktuelt å følge opp "Sleipner"-ulykken når granskningskommisjonens rapport foreligger.

I lys av størrelsen på norsk skipsfartsnæring, EUs betydning som marked for norsk skipsfart og EUs rolle i utviklingen av regelverk, står vi overfor store utfordringer når norske skipsfartsinteresser skal ivaretas. Vi kan ikke medvirke direkte i EUs beslutningsprosesser. Men vi må utnytte de formelle muligheter som ligger i EØS-avtalen til å delta i ulike slags komiteer. Vi må dessuten drive regulær lobbyvirksomhet gjennom alle tilgjengelige kanaler. Dette gjelder både på myndighetsnivå og for næringen selv. Norges Rederiforbund har gjennom medlemskap i rederiforbundsorganisasjonen i EU, ECSA, en meget verdifull kanal inn i EU-systemet. Det er en stor fordel å kunne spille på norsk

skipsfartsnærings kompetanse og på dens økonomiske og markedsmessige størrelse og betydning.

Jeg vil også benytte anledningen til å gi Stortingets medlemmer en utfordring i denne sammenheng. Europaparlamentet har gjennom Amsterdamtraktaten fått en mer sentral rolle ved utformingen av nytt regelverk. Vi har klare signaler på at den mest effektive måten å oppnå innflytelse overfor europaparlamentarikere på er gjennom kontakt med deres partikolleger. De kanaler som partier på Stortinget og representantene måtte ha til grupperinger og personer i Europaparlamentet vil derfor være verdifulle i arbeidet med å ivareta norske interesser på en mest mulig effektiv måte.

**Fung. leder:** Det siste har EØS-utvalget også tidligere blitt gjort oppmerksom på. Det har blitt fulgt opp på en måte som jeg tror utenriksministeren også har satt pris på, så vi gjentar gjerne det.

Da er det åpent for spørsmål.

**Kjell Opseth (A):** Det er betryggende å høre at næringsministeren og Regjeringa tek utfordringane når det gjeld å få ein europeisk politikk på dette området som tek omsyn til Noregs sterke interesser innanfor skipsfarten. Det er ikkje tvil om at vi har ei stor skipsfartsnæring, og det er viktig at vi får rammevilkår som gjer at vi framleis kan vere det.

Så eit spørsmål: Vi ser jo at stadig fleire NIS-skip nå flaggar ut av NIS for å kunne delta på innanriksmarknaden – både heime og ute. Har Regjeringa teke fatt i denne utfordringa som ligg her?

**Fung. leder:** Vi tar spørsmålene i rekkefølge.

Jeg har ett spørsmål. Det gjelder dette såkalte kabotasjespørsmålet – jeg merket meg at næringsministeren kommenterte det – altså frakt mellom havner innenfor ett land, og at det spørsmålet ennå ikke er løst.

Jeg har forstått det slik at det har fått betydelig forståelse i EU, men at noen land setter foten ned, bl.a. Hellas. Men næringsministeren gav ingen status på hvor langt fram det er før dette spørsmålet er løst, og jeg vil gjerne spørre: Er det fremdeles slik at en arbeider med å få til en løsning, at det fremdeles er den samme oppslutningen, og at det er Hellas som er proppen i systemet i forhold til å få en løsning på dette?

Så tar vi tar det neste spørsmålet – Siri Frost Sterri.

**Siri Frost Sterri (H):** Jeg har ikke noen spørsmål direkte knyttet til de områdene som nå ble gjennomgått. Jeg vil bare be om å få bekreftet at jeg har oppfattet det riktig når næringsministeren nå sier at man er à jour på det området det nå ble redegjort for i forhold til å implementere i vårt regelverk det som er vedtatt fra EU-siden.

Derimot, til den siste kommentaren fra statsråden, hvor han ønsket å komme med en utfordring til oss på parlamentarikersiden: Det har vi drøftet før – og det ønsker vi jo veldig gjerne – men jeg tror at vi i så fall må rette den utfordringen også til Regjeringens medlemmer. Hvis vi her skal kunne spille på lag og gjøre en jobb i fellesskap, er vi nok – vi har nevnt på hvilken måte informasjonen skal skje, det får man jo vurdere fra Regjeringens side – avhengig av noe mer informasjon for å kunne gjøre den jobben som vi mer enn gjerne gjør når vi allikevel treffer kolleger innenfor EU.

**Fung. leder:** Det ser ut til å være alle spørsmålene.  
Næringsministeren – vær så god.

**Statsråd Lars Sponheim:** For det første til Opseths spørsmål: Det forhold at det kan være redere som ønsker å gå ut av NIS-flåten med skipene sine for få tilgang til seiling, vil i så fall være norsk politikk – en politikk for å møte en utfordring, er det som ligger i dette – og ikke noe som i og for seg har med EUs situasjon å gjøre. Men det er en utfordring. Hvis vi er så heldige at en del flagger over til NOR-flåten, er det kanskje det vi fremfor alt ønsker. Det er vel ikke det som skjer, men det er jo en utfordring som jeg tror det er viktig for oss å diskutere og se nærmere på.

Når det gjelder kabotasje, er det jo slik at NOR-skipene har tilgang til denne transporten innenfor EU på lik linje med EU-medlemsstatenes egne skip, mens NIS-flåten ikke har det. Det får heller ikke NIS-flåten, for der er jo situasjonen den at det er utenlandsk bemanning, fra lavkostland, og alt dette som ikke er akseptabelt for transport innenfor EU-landene. Men NOR-flåten har lik tilgang, på samme måte som EU-medlemsstatenes egne skip.

Til Frost Sterri: Vi er i den situasjon at vi er à jour med EØS-direktivene. Det vi nå er på hogget med, er jo at de nye direktiv som måtte komme, er akseptable, eller gode, for Norge. Der hvor EU kanskje kan ha en del defensive interesser, har Norge åpenbare offensive interesser å ivareta, som sikrer at ikke EU her lager regionale særkrav

som vil kunne svekke den norske konkurransekraften. Vi er veldig opptatt av å få strenge krav på alle disse områdene, men det må være på basis av en global politikk gjennom IMO.

Så merker vi oss dette med informasjon for å kunne utføre de viktige oppgavene på disse områdene.

**Fung. leder:** Marit Nybakk, vær så god.

**Marit Nybakk (A):** Jeg vil bare be om at den redegjørelsen til statsråden tilflyter EØS-utvalget.

**Statsråd Lars Sponheim:** Selvfølgelig.

**Komiteens fung. leder:** Den har vi vel pleid å få – og kanskje særlig fordi mange av næringskomiteens medlemmer ikke rakk vårt møte, for å si det sånn, ville det vært nyttig.

Da var vi ferdige med denne saken, og jeg antar at næringsministeren og hans folk kan bli entlediget. Det gjelder også næringskomiteen og samferdselskomiteens medlemmer.

Vi fortsetter med aktuelle rettsaker.

## S a k n r . 2

*Aktuelle rettsaker for møtet i EØS-komiteen 25. februar 2000. Se vedlagte brev fra Utenriksdepartementet, datert 15. februar d.å., med oversikt over de relevante rettsaker.*

**Utenriksminister Knut Vollebæk:** Den kommenterte listen oversendt Stortinget omtaler 38 rettsaker som var aktuelle for innlemmelse i EØS-avtalen på EØS-komiteens møte 25. februar. Etter at listen ble sendt, har kommisjonen av tekniske grunner trukket syv rettsaker, nemlig kommisjonsvedtak 94/774/EØF om avfallstransport,



rådsvedtak 1999/51 om deltakelse i EUs program for et europeisk utdanningsløp, europaparlaments- og rådsvedtak 1295/1999 om handlingsprogrammet om sjeldne sykdommer, samt de fire forordningene om vin som er omtalt sist i den kommenterte listen.

Som det fremgår av listen, er beslutningen om deltakelse i rammeprogrammet for kultur 2000-2004 dessverre ikke klar for vedtakelse i februar. Dette skyldes forsinkelse på EU-siden. Det tas sikte på å få vedtatt beslutningen på EØS-komiteens møte 31. mars. Stortingsproposisjonen om saken ble fremmet i statsråd 11. februar, med sikte på stortingsbehandling i god tid før EØS-komiteens møte i mars i tråd med den prosedyre som det ble redegjort for i mitt innlegg for utvalget 25. januar.

Én av beslutningene i februar vil kreve forbehold om Stortingets samtykke, nemlig europaparlaments- og rådsdirektiv 98/71/EF om rettslig beskyttelse av mønstre, fordi det nødvendiggjør enkelte endringer i mønsterloven.

For øvrig viser jeg til omtalene i kommentert liste, der det denne gang er et høyt antall rettsaker av teknisk karakter.

I denne sammenheng vil jeg nevne at vi vil søke å innarbeide en klarere vurdering av rettsaktenes eventuelle positive eller negative konsekvenser i omtalene. Representanten Bjørn Tore Godal etterlyste en slik presisering på utvalgets møte i januar.

Jeg vil som vanlig benytte anledningen til å orientere om enkelte saker i tillegg til EØS-komiteens beslutninger.

Høyres stortingsgruppe har i brev av 10. februar bedt meg gi en nærmere begrunnelse for Regjeringens standpunkt til patentdirektivet, knyttet til at jeg etter deres oppfatning – i EØS-utvalgets møte den 25. januar – skal ha ”bekreftet at regjeringen mener EUs patentdirektiv faller utenfor rammen av EØS-avtalen.”

For ordens skyld vil jeg først presisere at det jeg sa i forrige møte i EØS-utvalget, var at det ikke er klart om patentdirektivet etter sitt innhold faller inn under EØS-avtalen, og *ikke* at Regjeringen har inntatt dette som sitt endelige standpunkt. Jeg ønsket i hvert fall å si det. Det er også blitt sjekket med referatet, slik at jeg *har* sagt det.

Det er særlig to argumenter som taler for at direktivet ikke faller inn under EØS-avtalen. Det ene er at det kan anføres at det dreier seg om en ny lovgivning på immaterialrettens område som skaper ny rett, og at det dermed ikke handler om harmonisering av eksisterende regelverk. Det andre er at direktivet kan få vesentlige konsekvenser og berøre våre internasjonale forpliktelser utenfor EØS-avtalens virkeområde.

Samtidig er det på det rene at EØS-avtalen omhandler immaterialrett som patentretten er en del av. Patentdirektivet kan ut fra dette forhold hevdes å være omfattet av EØS-avtalen.

At EØS-avtalen omhandler immaterialrett, er imidlertid ikke tilstrekkelig for å konstatere at direktivet dermed *er* omfattet av EØS-avtalen. Et moment som også må vurderes, er om reguleringen av patenteringsadgangen på bioteknologiområdet utgjør en naturlig videreutvikling av lovgivningen for det indre marked.

I denne sammenheng kan det argumenteres for at formålet med direktivet, som er å skape en ensartet beskyttelse av bioteknologiske oppfinnelser, kan ha betydning for et vel fungerende indre marked. Dette kan tale for at man bør innlemme direktivet i EØS-avtalen.

Motsatt kan det anføres at direktivet regulerer et helt nytt område innenfor immaterialretten, særlig fordi mange stater, blant dem Norge, ikke gir slike patenter i dag. Nederland hevder i det søksmålet de har anlagt for EF-domstolen om patentdirektivet, at en i dette tilfellet står overfor en ny lovgivning på immaterialrettens felt som skaper ny rett, og ikke en harmonisering av et allerede eksisterende regelverk. Nederland har rettet et annullasjonssøksmål til EF-domstolen der det kreves at patentdirektivet kjennes ugyldig. Nederland hevder at patentdirektivet representerer en nyskaping og skulle vært vedtatt etter artikkel 235 i Romatraktaten som krever enstemmighet blant medlemslandene. Denne bestemmelsen gir rådet kompetanse til å utstede rettsakter der det ellers *ikke* finnes klar hjemmel for det, dersom dette ”synes nødvendig for å virkeliggjøre et av Fellesskapets mål” innenfor ”det felles markeds virkeområde”. Nederland hevder at artikkel 100 A som gjelder harmonisering ”av medlemsstatenes lover og forskrifter som gjelder det indre markeds opprettelse og virkemåte”, ikke er riktig hjemmelsgrunnlag for vedtakelsen av patentdirektivet.

Regjeringen deler dette syn. En slik ny lovgivning vil kunne få stor betydning utover immaterialrettens område isolert sett. Vi avventer nå uttalelse i saken fra EF-domstolens generaladvokat. Det er ingen tidsfrist for en slik uttalelse.

Direktivets regulering av patenteringsadgangen for bioteknologiske oppfinnelser har dessuten virkninger som faller utenfor formålet med EØS-avtalen. Formålet med EØS-avtalen er i henhold til dens artikkel 1 å fremme en vedvarende og balansert styrking av handelen og økonomiske forbindelser mellom avtalepartene. Formålet søkes oppnådd ved hjelp av regler om de fire friheter og konkurransereglene.

Direktivet kan imidlertid ha uheldige fordelingsvirkninger i forholdet mellom utviklingslandene og de vesteuropeiske landene, svekke

utviklingslandenes mulighet til å utnytte egne genressurser og videre undergrave målsettingen om bevaringen av det biologiske mangfold slik den kommer til uttrykk i Biodiversitetskonvensjonen. Direktivet vil altså kunne få stor innvirkning på Norges forhold til omverdenen som det ikke har vært meningen at EØS-avtalen skulle regulere.

Direktivet berører således områder som både ligger innenfor og utenfor EØS-avtalens område. Og la meg som nevnt få presisere, som jeg sa innledningsvis, at Regjeringen ikke har tatt endelig standpunkt til hvorvidt direktivet skal anses omfattet av EØS-avtalen eller ikke. Når det gjelder prosessen fremover, dersom EU skulle ønske å ta saken opp i EØS-komiteen, vil vi i første omgang ha seks måneder til rådighet for å finne en løsning etter at saken er forelagt komiteen.

På møtet i januar nevnte jeg saken om manglende gjennomføring av direktiv 92/51 om gjensidig godkjenning av yrkesutdanning, i dette tilfellet legeutdanning, der EFTAs overvåkningsorgan – ESA – har innklaget Norge for EFTA-domstolen. Det er nå meldt til ESA at direktivet er gjennomført. ESA har likevel så langt ikke trukket saken.

En annen sak hvor vi har mottatt en grunnlagt uttalelse fra ESA, gjelder trygd på kontinentalsokkelen. Saken har sin bakgrunn i en kvinnelig norsk Statoil-ansatt på norsk sokkel. Hun flyttet fra Danmark til Frankrike og ble dermed ikke lenger omfattet av norsk trygdlovgivning, da denne ikke får anvendelse på arbeidstakere på sokkelen som er bosatt utenfor Norden. Som nyinnflyttet uten arbeid i Frankrike var hun heller ikke omfattet av fransk trygdlovgivning. Hun klaget til EFTAs overvåkningsorgan, ESA, fordi hun mente at hun i henhold til EØS-avtalens regler om koordinering av trygderettigheter fortsatt skulle være dekket av den norske trygdlovgivningen.

ESA hevder at trygdeforordningen må få anvendelse også utenfor territoriet, dvs. på sokkelen. ESA begrunner dette bl.a. med at en slik løsning fremmer den frie bevegelse av arbeidskraft, og også gir det rimeligste resultatet da arbeidstakeren ellers ville falle mellom to stoler.

Anslagene for de økonomiske konsekvenser ved å gi forordningen anvendelse på norsk sokkel er svært usikre, særlig på lang sikt. På kort sikt anslås en netto merutgift i størrelsesorden 60-70 kr pr. år. Men på lang sikt vil dette selvsagt kunne bli et betydelig større beløp.

Regjeringen har ennå ikke ferdigbehandlet saken. Dersom Norge skulle velge fortsatt ikke å anvende forordningen på kontinentalsokkelen, vil ESA bringe Norge inn for EFTA-domstolen. Stevning vil i så fall bli innlevert 16. mars d.å. Dersom avklaringene i Regjeringen innebærer at saken vil gå til domstolen, kan det bli aktuelt å anmode om et ekstraordinært møte i utvalget 10. mars.

Avslutningsvis vil jeg si noen ord om protokoll 3 til EØS-avtalen vedrørende bearbeide landbruksvarer, som landbruksministeren redegjorde for i sitt innlegg på møtet i januar. Som landbruksministeren nevnte, er det primært Sverige som er motstander av det foreliggende forslag til forhandlingsløsning som er fremforhandlet med kommisjonen. Den skisse til forhandlingsløsning som foreligger, er etter vårt syn balansert og et resultat av lange, kompliserte forhandlinger. En gjenåpning av forhandlingene for å imøtekomme svenske krav vil med stor sannsynlighet utløse nye krav også fra andre EU-land. Dette må forventes å medføre nye vanskelige forhandlingsrunder.

Den fremforhandlede skissen til løsning gir forbedret adgang til det norske markedet ved at vareomfanget utvides, og at det gis en generell tollreduksjon på 3 pst. Fra norsk side er det blitt påpekt overfor kommisjonen at vi ikke har noe mer å gi vedrørende protokoll 3. Det samme har vært fremholdt i bilaterale samtaler med bl.a. Sverige.

Den vanlige prosedyre i EU vil være at saken nå fremlegges for rådet og vil kunne avgjøres ved avstemning, dvs. ved kvalifisert flertall. Det er likevel ikke uvanlig i EU-systemet at et medlemsland som har sterke innsigelser, de facto vil kunne blokkere en slik forhandlingsløsning ved å påberope seg EU-solidaritet.

**Fung. leder:** Takk for det. Da er det åpent.

**Siri Frost Sterri (H):** Jeg takker for det svaret utenriksministeren nå gav på henvendelsen fra Høyres stortingsgruppe, og får da konstatere at jeg sannsynligvis har misforstått utenriksministeren. Bakgrunnen for at jeg stilte et direkte spørsmål var å få presisert Regjeringens holdning, og der har jeg da sannsynligvis misforstått. Jeg konstaterer at Regjeringen ennå ikke har tatt noen avgjørelse på om dette faller innenfor eller utenfor EØS-avtalen.

Jeg har full forståelse for dette og ønsker ikke på dette tidspunkt å bringe inn eventuelle politiske motforestillinger mot innholdet i direktivet. Men det ville jo i seg selv være oppsiktsvekkende hvis Regjeringen var kommet til at det ikke var slik, etter at man har hatt en full høringsrunde på patentdirektivet, og det nå for så vidt ligger i departementet til utarbeidelse en sak for Stortinget. Men hvis man skal tro at EU-ambassadør Maddison er riktig informert, er det vel også åpenbart at fra EUs side har man i hvert fall tatt det standpunkt at dette er en del av EØS-avtalen, og ifølge opplysninger han kom med på et NHO-seminar i januar, vil dette bli tatt opp fra EUs side på møtet i mai.

Jeg vil da bare så langt takke for denne redegjørelsen, og konstaterer at Regjeringen ikke har tatt noen beslutning om den prinsipielle siden av dette, altså hvorvidt det er innenfor eller utenfor avtalen.

**Utenriksminister Knut Vollebæk:** Jeg bare konstaterer kommentaren fra Siri Frost Sterri.

Jeg får beskjed her bakfra at de ikke vet noe om mai ennå, og det sies endog – jeg er ikke sikker på om det skal være sitat – at det er en forhastet konklusjon fra Maddisons side. – Jeg vet ikke om det kommer med i referatet.

**Fung. leder:** Det er greit å få det i referatet uansett!

Utenriksminister Knut Vollebæk: Da kommer det også med at jeg ikke mener at det bør være der! Men iallfall er Siri Frost Sterri og jeg nå enige om forståelsen av stoda pr. i dag, og så kan vi komme tilbake til saken.

**Fung. leder:** Kan jeg få spørre utenriksministeren: Er det slik at det er Regjeringen som skal avgjøre hvorvidt det er innenfor eller utenfor?

**Utenriksminister Knut Vollebæk:** Nei, det er det selvsagt ikke. Vi kan jo mene noe om det, men det som er saken, som jeg prøvde å si, er at det etter vårt syn er uklart om det er innenfor eller utenfor. Vi har ikke fått en henvendelse fra EØS-komiteen ennå. EU har ikke brakt det inn i EØS-komiteen, slik at der må henvendelsen komme. Hvis vi da aksepterer det, er det greit. Hvis vi ikke aksepterer det, vil det eventuelt bli en sak for domstolen. Men så langt er man da ikke kommet ennå.

**Siri Frost Sterri (H):** Jeg kan da bare for ordens skyld gjøre oppmerksom på at Høyres stortingsgruppe har gjort seg ferdig med å ta stilling til patentdirektivet. Fra vår side hadde vi gjerne sett at Regjeringen hadde inntatt det aktive standpunkt at man ønsker at

patentdirektivet skal være en del av EØS-avtalen, og at vi da også bør slutte oss til det, ikke minst av hensyn til norsk næringsliv og muligheten for nye arbeidsplasser. Så bare at det signalet er gitt fra vår side, at vi gjerne skulle ha sett en slik aktiv holdning fra Regjeringens side.

**Utenriksminister Knut Vollebæk:** Jeg skal da vokte meg vel for å sitere noe jeg tidligere sa om at Høyre har fattet en forhatet beslutning.

**Fung. leder:** Det kommer også i protokollen!

Da er vi ferdig med sak nr. 2.

S a k n r . 3

*Eventuelt*

**Fung. leder:** Er det noen som ønsker ordet?

**Grete Knudsen (A):** Jeg har bare to korte spørsmål. Det ene er: Hvordan er fremdriftsplanen for gassdirektivet? Det andre er: Arbeider Regjeringen med å ha en mer samlet strategi for å drøfte også med denne komiteen hvordan man nå forholder seg til at det stadig blir noen flere land som søker om medlemskap? Vil det få konsekvenser også for EØS-avtalen? Har man en samlet strategi for hvordan man skal takle den situasjonen? Selv om det i første omgang så vidt jeg forstår bare er fire land, vil jo alle de også påvirke våre forhold til de enkelte land.

**Utenriksminister Knut Vollebæk:** Når det gjelder gassmarkedsdirektivet, ble vel utvalget orientert om det sist, den 9. desember, hvor man fikk en status. Som det vel da ble sagt, er Regjeringens siktemål fortsatt å innlemme direktivet i EØS-avtalen, men samtidig er det av stor viktighet at sentrale norske ressursforvaltningshensyn kan ivaretas under gassmarkedsdirektivet. Av den grunn er man fra norsk side i aktiv dialog med kommisjonen på

embetsnivå – ikke på politisk nivå, men på embetsnivå. Vi vil selvsagt orientere EØS-utvalget videre om denne saken. Men foreløpig er dette på embetsnivå.

Når det gjelder spørsmålet om EUs utvidelse, er dette noe som jeg tror jeg tok opp i det siste EØS-komiteet, hvor vi var opptatt av at vi nå etter hvert skulle få skriftlig informasjon fra EU om utvidelsesprosessen, nettopp fordi den vil få konkrete konsekvenser for oss som EØS-medlemsland. Vi har en arbeidsgruppe i Utenriksdepartementet som vil arbeide med å kartlegge de problemer som vil oppstå i forbindelse med utvidelsen, og vil også se på de ulike sektorene. Jeg vil vel anta at det vil være naturlig, med noen jevne mellomrom, kanskje i forkant av EØS-rådsmøter, å komme til dette utvalget for å drøfte noen av de spesielle problemene som ligger der. Foreløpig har vi ikke kommet så langt. Meg bekjent har vi ennå ikke fått skriftlig informasjon heller fra EUs side. Men dette er noe vi vil følge opp forut for det neste EØS-rådsmøtet.

**Fung. leder:** Det var visst det.

Møtet hevet kl. 16.00.