

**Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite og finans- og tollkomiteen
Fellesmøte mandag den 10. oktober 1966 kl. 10.**

Møtet ble ledet av formannen i utenrikskomiteen, R ø i s e l a n d.

Fra den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite var til stede: Bratteli, Otto Lyng, Korvald, Langhelle, Leiro, Erling Petersen, Røiseland, Herman Pedersen (for Rakel Seweriin), Stray, Ingvaldsen, Hønsvold, Magnus Andersen, Borgen, Braadland, Christiansen, Gerhardsen, Guttorm Hansen (for Lange), Møller Warmedal og Treholt.

Fra finans- og tollkomiteen var til stede: Gjærevoll, Kåre Hansen, Hellesen, Arvid Johanson, Aase Lionæs, Meland, Næsheim, Rossbach, Steenberg og Thommesen.

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Statsråd Willoch.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet: Fra Utenriksdepartementet ekspedisjonssjef Rogstad, fra Finansdepartementet ekspedisjonssjef Fjeld og fra Handelsdepartementet ekspedisjonssjef Stokke og direktør Stugu.

Formannen: Eg må seie meg lei for at møtet er kalt saman så tidleg som til kl. 10 på ein måndag. Vi hadde først tenkt å ha det kl. 11, men ein del av oss skulle gjerne gå frå huset kl. 11.30.

Eg gjer merksam på at drøftingane her er hemmelege.

Møtet er kalt saman for at ein skal drøfte dei to sakene som er førte opp på kartet:

1. *Nordisk samarbeid i Kennedy-runden.*

2. *Spørsmålet om å utnytte biltollen handelspolitisk.*

Eg gir ordet til statsråd Willoch som vil gi ei orientering om den første saka.

Statsråd Willoch: Handelsdepartementet har denne gang, i samarbeid med Utenriksdepartementet, sendt ut på forhånd to redegjørelser som inneholder de viktigste momenter i sakene. Jeg er nå noe i tvil om man ønsker at jeg skal gi disse redegjørelser også muntlig, eller om det er tilstrekkelig at jeg knytter noen kommentarer til de notater som er utsendt. Jeg er litt i tvil om det, for jeg vet ikke om alle har fått disse dokumenter tilsendt i tide.

Rossbach: Jeg tror det er flere her som ikke har mottatt disse dokumenter før i dag, så jeg ville sette pris på å få en muntlig orientering.

Statsråd Willoch: Da er det vel naturlig at jeg gir en orientering i samsvar med det som står i de utsendte papirer. Første sak er «Nordisk samarbeid i Kennedy-runden».

CEE's tilbud i Kennedy-runden med de mange og omfattende unntak fra hovedregelen om tollreduksjoner, bærer preg av hensynet til Fellesskapets beskyttelsesinteresser, mens eksportinteressene synes skjøvet noe i bakgrunnen. De

nordiske land som alle rammes av nevnte unntak, er samlet større importør fra CEE enn f.eks. USA. Det har derfor reist seg spørsmål om man ikke burde overveie å gå inn i mer aktive forhandlinger i Kennedy-runden ved at Norden overfor CEE presenteres som en enhet med sikte på å komme frem til et noe mer tilfredsstillende forhandlingsresultat. Hvert enkelt land alene synes i den foreliggende situasjon å ha små muligheter for å øve noe effektivt press på CEE for å oppnå en vesentlig bedring av tilbudene.

Dette var bakgrunnen for drøftelser på embetsmannsplan i Stockholm 30. september d.å. med deltakere fra Danmark, Finland, Norge og Sverige.

Det var enighet om at det første skritt i en eventuell felles nordisk opptreden i Kennedy-runden måtte være å trekke tilbake tilbud for tollposisjoner hvor CEE har vesentlige leverandørinteresser på det nordiske marked. Undersøkelser i en egen arbeidsgruppe har vist at det på basis av statistiske kriterier, teknisk lar seg gjøre å etablere en felles tilbaketrekningsliste. Tilbaketrekningslisten må imidlertid suppleres og justeres ut fra andre hensyn enn de rent statistiske, så som nasjonale beskyttelsesønsker, ønsker om rimeligere råvaretilgang, EFTA-preferanser og hensynet til andre parter i Kennedy-runden, herunder utviklingslandene. En maksimal utnyttelse av en felles tilbaketrekningsliste som forhandlingskort synes å forutsette felles nordiske forhandlinger med CEE med felles forhandlingsledelse.

Det var enighet om at et felles opplegg som skissert også forutsetter at CEE får seg presentert en liste («request list») med angivelse av de tollposisjoner hvor CEE overfor de nordiske land må gi innrømmelser som et ledd i å nå frem til et akseptabelt forhandlingsresultat. Av taktiske grunner vil en konkretisering av de enkelte lands ønskemål først kunne presiseres etter hvert som forhandlingene skrider frem.

Det sentrale problem i et felles nordisk opplegg av denne art er hvordan det kan forhindres at et land trekker seg ut av de felles forhandlinger så snart de nasjonale problemer er tilfredsstillende løst, med andre ord hvor langt forpliktelsene overfor det felles nordiske opplegg går. Enighet på dette punkt måtte være oppnådd før det etableres fellesforhandlinger med Fellesskapet. Problemer kan f.eks. oppstå hvis de nordiske land – mot krav om felles motytelser – får tilbud av spesiell interesse for et av landene, men kanskje av mindre interesse for de andre. Videre må man ha for øye at en felles nordisk forhandling ikke bør medføre at de enkelte land blir avskåret fra å bruke de nasjonale forhandlingskort de måtte sitte inn med hver for seg, men disse må da utnyttes til felles beste.

På svensk side har man påtatt seg å utarbeide forslag til en «forståelse» som vil bli drøftet på embetsmannsplan innen medio november.

Jeg legger til at det opplyses å være prinsipiell enighet mellom statsministrene Erlander og Krag om nytten av nordiske fellesforhandlinger. Dette kom som kjent frem i referater fra samtale under statsminister Erlanders offisielle besøk i Danmark.

Den videre fremgangsmåte vil i tilfelle bli følgende:

- De første skritt i et felles nordisk opplegg må være å presentere en tilbaketrekningsliste basert på så vel statistiske som nasjonale og andre relevante kriterier.
- Det utarbeides en felles nordisk «request list» til CEE.
- Innen medio november må man på embetsmannplan drøfte et eventuelt felles forhandlingsopplegg, herunder hvor langt hvert enkelt land skal være forpliktet samt de mer prosedyremessige aspekter.

Jeg vil gjerne legge til at dette, som det vil fremgå av notatet, fremlegges for denne forsamling på et meget tidlig stadium. Vi syntes det var naturlig å gi en orientering om dette på dette tidlige stadium dels fordi disse spørsmål jo allerede har vakt en viss interesse i pressen, og dels fordi man må være oppmerksom på at man kan komme opp i problemer i de senere faser av dette arbeid hvis man aksepterer en så vidt intim samarbeidsform som man her faktisk må akseptere hvis det hele skal føre frem til noe. Problemer kan jo oppstå, som antydnet i notatet, i et stadium hvor enkelte land kan være mer tilfredsstillet enn andre, og hvor fristelsen vil være meget stor for dem som har oppnådd mer enn de andre land, til på en eller annen måte å unnlate å følge opp i hva de andre vil regne som full lojalitet. Ikke desto mindre ser vi det slik, både i Regjeringen og i de berørte departementer at våre muligheter for å oppnå noe uten et slikt nordisk samarbeid er så begrensede at det alene av den grunn er naturlig å prøve dette samarbeid. Dertil kommer de videre politiske perspektiver som åpner seg hvis vi virkelig kan klare å gjennomføre et slikt samarbeid på en vellykket måte.

Formannen: Eg takkar for orienteringa.

Braadland: Jeg vil uttale min glede over at Regjeringen har erklært seg enig i å gå inn i et nordisk samarbeid i Kennedy-runden, men jeg må si at det forbauser meg at denne saken kommer nå. En halv time før jeg gikk i møtet her, fikk jeg stukket dette dokumentet i hånden, og det er datert den 7. som var fredag. Det er noe sent. Det er noe sent også ut fra et annet synspunkt. For en måned siden og vel så det var vi i finanskomiteen i Genève og traff der sammen med GATT-folk og andre, og de undret seg over, i all fall noen av dem, at man på norsk side åpenbart ikke foretok seg noen ting for å forberede en unntaksliste. Jeg synes det kunne være bra om vi fikk vite hva som har gjort at man på norsk side har vært så tilbakeholden når det gjelder å gå fram mer aktivt i Kennedy-runden.

Ingvaldsen: Så vidt jeg forstår har man ikke så svært store forventninger når det gjelder resultatene for Norge alene i Kennedy-runden. Det er også meget sannsynlig at det kan være en fordel med felles skandinavisk opptreden, men man må vel ha en viss oversikt allerede nå over hvor vi har felles interesser, og hvor vi har motsatt interesser. At vi har motsatte interesser, må vel være helt klart. Vi har for eksempel vår elektrometallurgiske industri, vi har vår kvelstoffindustri, vi har vår treforedlingsindustri, danskene har sitt jordbruk og vi vår fisk. Er det muligheter

for noen større felles opptreden her, eller vil man allerede på et tidlig stadium få så store interesseløstninger at det er vanskelig å føre noen felles kampanje?

Endelig hadde jeg lyst til å høre hvilke områder EEC er særlig interessert i når det gjelder de forskjellige skandinaviske land. Det vil også variere noe fra land til land.

Erling Petersen: Er dette spørsmålet blitt ventilert overfor de andre EFTA-land enn de som er implisert i denne planen? Dette betyr jo en handelspolitisk gruppedannelse innen EFTA, og visse begivenheter på et annet område har jo brakt det spørsmålet i forgrunnen slik at man kan komme til å se disse begivenheter noe i samme lys.

Leiro: Det var eit par spørsmål. Eg ser det er føresetnaden at det skal vera ei sams tingingssleing, og eg går då ut frå at det er meininga at det på nordisk plan skal verta semje om eit tingingsteam. Eg vil gjerne høyra om det er eit spørsmål som har vore nærare drøfta. Eg synest det står noko i motstrid til det som er sagt i notatet midt på side 2, der det står at

«en felles nordisk forhandling ikke bør medføre at de enkelte land blir avskåret fra å bruke de nasjonale forhandlingskort de måtte sitte inne med ...»

Statsråd Willoch: Først spørsmålet om timeplanen. Det har jo under møte mellom alle forhandlingsdelegasjoner i Kennedy-runden tidligere i år vært enighet om at tilbaketrekkningslistene bør komme nokså sent på året, og jeg legger til at det jo også er naturlig at de nordiske land viser noe forsiktighet med å kjøre ut tidlig med sine tilbaketrekkningslister. Det er klart at dette er et nokså alvorlig spørsmål, for med en gang man begynner å trekke tilbake tilbud i Kennedy-runden, er man midt oppe i den harde forhandlingsfase, og man er oppe i den situasjon at man kan risikere at enkelte tilbaketrekninger trekker andre tilbaketrekninger med seg, hvilket gjør det nokså viktig for oss ikke å være de som åpner denne prosessen.

Når det så gjelder de øvrige spørsmål vedrørende timeplanen som ble reist, er jo det jeg nå har nevnt bakgrunnen for at man på nordisk plan fant det hensiktsmessig å tidfeste forberedelsene på en slik måte at man i slutten av september var klar med sin foreløpige tekniske vurdering av mulighetene. Tanken ble så klarert i Regjeringen så snart det overhodet var mulig, og derefter fremlagt for denne forsamling så snart det overhodet var mulig.

Det neste spørsmål om hvor vi har felles interesser, kan jo besvares dels med henvisning til treforedlingssektoren som allerede har vært nevnt, men også med henvisning til at dette er ting som man ikke vil få endelig og fullstendig svar på før man har gjennomført de mer detaljerte drøftelser om den tilbaketrekkningsliste som skal settes opp. Jeg vil gjerne legge til at i og for seg kunne det vært naturlig om vi hadde gått lenger med dette arbeidet, for å kunne svare mer detaljert på slike spørsmål, før vi la saken frem for denne forsamling. På den annen side har man ønsket om at man skal gi orientering fortløpende og så raskt som mulig. Med den begrunnelse har vi funnet det hensiktsmessig å legge denne nokså grove skisse frem

først, uten å kunne svare detaljert på spørsmål om hvilke praktiske problemer man kan komme opp i under arbeidet med å finne frem til felles interesser. Det samme vil gjelde spørsmålet om på hvilke områder EEC er særlig følsom overfor trekk fra skandinavisk side.

Men det som er hovedpoenget for vurderingen av vår forhandlingssituasjon her, er jo at den samlede import fra EEC-land til Skandinavia er av meget betydelig størrelsesorden og, som det her er nevnt, større enn USA's import fra Fellesmarkedet, hvilket jo innebærer at det må være mulig å finne frem til områder hvor Fellesmarkedet er så følsomt overfor reaksjonene i de skandinaviske tolltariffer at det må la seg gjøre å få noe press på det. Men jeg legger ikke skjul på at det bare er én side av saken. En annen side av saken er i hvilken grad Fellesmarkedet er i stand til å reagere på slikt press, og tilpasse seg de krav og det press som kommer fra Skandinavia, for det har en meget komplisert intern beslutningsprosess som det kan se ut som har en nokså lammende virkning på dets handlekraft i tollforhandlinger i det hele tatt. Men vi er kommet til at vi til tross for dette får prøve om vi ved et slikt press kan komme noen vei, idet det jo, som nevnt, er helt på det rene at uten noe slikt press, vil man ikke oppnå et tilfredsstillende resultat.

Når det så gjelder spørsmålet om rådslagning med de andre EFTA-land, kan jeg nevne at det vil bli gitt en redegjørelse i EFTA's faste råd i dag. Jeg tror at det med den forhistorie den saken har, og med den forskjell som tross alt eksisterer mellom de britiske og nordiske interesser på dette området, ikke skal behøve å oppstå noen misforståelser i den retning at dette er et utspill til ugunst for de øvrige EFTA-partnere. Det vil også komme meget klart frem under de redegjørelser som blir gitt i EFTA's råd i dag, at dette ikke har noe som helst å gjøre med det initiativ på nordisk vegne som danskene har funnet grunn til å ta, uten å antyde dette på noen måte overfor oss på forhånd. Jeg sikter til Fellesmarkeds-spørsmålet. Det faktiske forhold er vel snarere at tanken om nordisk samarbeid i Kennedy-runden fra statsminister Erlanders side under møtet i Danmark ble brukt som en utvei til å nøytralisere det uheldige inntrykk det muligens måtte gi at han ikke kunne stille seg positiv til noe slags nordisk initiativ i Fellesmarkeds-saken. Han kunne henvise til en mulig nordisk fellesopptreden i dette spørsmål hvor det jo ikke vil dreie seg om noen frontdannelse mot andre EFTA-land.

Spørsmålet om opprettelse av en felles nordisk forhandlingsdelegasjon kan man vanskelig avgjøre før man er kommet litt lenger i det forberedende arbeid. Men det er ganske klart at alle de nordiske land her vil måtte få en tilfredsstillende representasjon, og at alt som skal skje på siden av de felles fremsatte tilbud og krav og de felles fremsatte tilbaketrekningslister – hvis det skal skje noe på siden av disse – selvfølgelig må skje i fullt samråd med fellesdelegasjonen. Det må jo være et minimumskrav.

Braadland: Det var bare en liten replikk til det statsråden sa om timeplanen. Jeg er selvfølgelig enig med statsråden i at vi ikke skal være de første til å levere tilbaketrekningsliste – det sier seg selv, men det behøvde vi ikke å være, for EEC

leverte sin tilbaketrekningsliste for ganske lenge siden. Det hadde derfor ikke vært noen hindring for at vi kunne ha vært litt raskere i vendingen.

Statsråd Willoch: Jeg tror det her må foreligge en viss forskjell i begrepsbruken. EEC har ikke lagt frem noen tilbaketrekningsliste. Men EEC har vært meget sen med å fremlegge sine tilbud, og man kan si at disse tilbud er meget svake.

Braadland: Vil det i tilfelle bli noen reaksjon på EEC's svake tilbud?

Ingvaldsen: Jeg kan godt forstå at det er slike ting som først kommer opp i siste øyeblikk, for ingen har vel interesse av å vise fram sine trumf for tidlig, men jeg er likevel litt skeptisk til en slik felles nordisk opptreden. Jeg har lyst til å spørre: Har man undersøkt hvorledes det stiller seg med jordbruket? Der vil danskene ubetinget inn, vi vil ikke ha danskene inn hos oss, og EEC vil utvilsomt ha åpning for en eksport til de skandinaviske land av grønnsaker og mye annet. Er det undersøkt noe om det?

Statsråd Willoch: Når det gjelder jordbruksvarer, for å ta det konkrete eksempel, behøver ikke et slikt felles forhandlingsopplegg nødvendigvis innebære at den lettelse som tilbys, skal være den samme i alle nordiske land. Jeg kan derfor ikke se at et eventuelt ønske fra Fellesmarkedets side om å oppnå for eksempel en viss balanse i tilbudet for jordbrukssektoren mellom Danmark og Fellesmarkedet, nødvendigvis også behøver å få konsekvenser for vår egen håndtering av de samme tollsatser og beskyttelsesanordninger. Men det må ikke desto mindre være mulig her å nå frem til et samspill mellom innrømmelsene fra de forskjellige land som utgjør en helhet, uten at lettelsen på hver enkelt varepost er den samme i alle de nordiske land. Det er tross alt tre, fire, kanskje fem nasjonale tolltariffer som skal kastes inn i denne forhandlingsrunden og det dreier seg i og for seg ikke om noen harmonisering av disse tariffene.

Bratteli: Får jeg bare si om det som foreligger her i dag, og som jo på mange måter etter dokumentet og det som er sagt, er nokså foreløpig, at jeg synes det er riktig å gi uttrykk for tilslutning til det som akkurat i dag er hovedsaken. Det nemlig at en her undersøker mulighetene for en felles nordisk opptreden. Jeg tror handelsministeren har rett i at hver for seg vil de nordiske land under alle omstendigheter stå meget svakt under forhandlinger av denne art. Det er derfor riktig å foreta en grundig undersøkelse av om det er mulig å finne grunnlag for en felles nordisk opptreden. Etter det som er sagt her i dag, forekommer det meg å være i tidligste laget å foreta noen endelig vurdering av hvor et slikt felles grunnlag vil bli funnet. Det vil bare det videre arbeid kunne avklare. Men siden det vesentlig er kritiske spørsmål som kommer frem, er det grunn til å gi uttrykk for at jeg synes det er helt riktig at det blir foretatt en undersøkelse av om det er mulig å finne fram til

en slik felles opptreden. Det kan gjøre de nordiske land noe sterkere enn de kan være hver for seg.

Formannen: Etter dei røynslene vi har frå Maudling-tingingane, må vi rekne med at Kennedy-runden vil bli vanskeleg for oss på ulike vis. Vi har jo fått nokolunde den same reaksjonen seinare ved drøftingar, og det viste seg då at det er nokre av våre viktigaste eksportvarer som det blir gjort vanskar ved. Det gjeld treforedlingsprodukt. Der trur eg dei nordiske land har sams interesser – danskane er rett og slett ikkje interessert, men det er vel ingen som har motsette interesser. Det gjeld aluminium, magnesium og ferrosilisium, og dersom vi kunne få nordisk støtte for våre krav og våre ønskemål der, måtte det då ha svært mykje å seie for oss. Eg synest at det initiativ som har kome her på det nordiske plan, må ein støtte, og mi vurdering er at dette kan bli av stor interesse og stort verd for oss. Elles går eg ut frå at vi får denne saka tilbake når det har kome lenger.

Braadland: Jeg vil i tilslutning til det formannen nettopp sa om betydningen for enkelte norske industrigrener, spesielt nevne – jeg hørte ikke at formannen gjorde det – den norske treforedlingsindustri felles interesser med den svenske overfor EEC.

Formannen: Det gjeld også den finske.

Braadland: Også den finske for så vidt. – Dette er meget viktig, og hvis vi der kan hjelpe vår treforedlingsindustri, vil det være av stor betydning.

Ingvaldsen: Hvordan er Finlands stilling her? Jeg trodde de nærmest måtte regnes til å høre til en annen kategori enn Norge, Danmark og Sverige.

Statsråd Willoch: Det er riktig at Finland ikke har gitt noe tilbud som er lineært i den forstand at det omfatter en tollreduksjon av samme omfang på de aller fleste posisjoner. Men Finland har lagt frem tilbud av en annen art, som i og for seg også kan danne grunnlag for forhandlinger med EEC og andre motparter i Kennedy-runden.

Når det gjelder interessefellesskapet, viser den allerede meget betydelige finske treforedlingsindustri at vi på visse områder har hatt et klart fellesskap i interesser.

Endelig, som et argument som i og for seg også ville kunne være utslagsgivende alene: Hvis man først aksepterer tanken om å prøve et nordisk fremstøt, ville det være meget uheldig om enkelte nordiske land skulle bli latt utenfor. Av den grunn mener jeg at vi bør prøve å holde Finland innenfor denne familie av fellesforhandlere, hvis vi kommer så langt.

Formannen: Korleis er det med Island?

Statsråd Willoch: Vi håper at Island kommer med. Islands interesser er jo langt mer spesialisert enn de andre nordiske lands, men det vil være ønskelig at man kan finne frem til noe som også dekker deres interesser. På fiskerisektoren er fellesinteressene mellom Norge og Island iøynefallende.

Borgen: Jeg vil bare komme med en kort bemerkning. Jeg er enig med dem som har uttalt at de åpenbart store fellesinteresser som gjør seg gjeldende, og de store interesser for oss når det gjelder en del spesielle varer, gjør det ønskelig at man gjør et forsøk som antydnet her.

Når jeg ba om ordet, var det for å si at når det nå blir spørsmål om en felles forhandlingsdelegasjon, eller et forhandlingsteam, må det for enhver pris sørges for at denne ikke kommer til å få sin toppledelse i Danmark, men i et av de andre nordiske land. Jeg vil si rett ut her at Danmark har så vidt sterkt avvikende interesser fra de øvrige partnere det er snakk om, at det også bør sette sitt preg på den måte som delegasjonen blir sammensatt og ledet på.

Statsråd Willoch: Det er flere muligheter her. *En* mulighet er å prøve et system med skiftende ledelse. Uten på noen måte å ville ta standpunkt til sammensetningen av delegasjonen, vil jeg gjerne si at jeg ikke regner det som sannsynlig at det vil bli dansk ledelse. Det som vel er mest sannsynlig i den nåværende situasjon – og som det vel vil være vanskelig i og for seg å ha tungtveiende innvendinger mot slik som forholdene er akkurat nå – er at det blir en svensk ledelse av delegasjonen, hvis man ikke går inn på systemet med skiftende ledelse. I den foreliggende politiske og økonomiske situasjon tror jeg det for oss må være mer interessant med svensk ledelse enn med en dansk ledelse.

Formannen: Fleire har ikkje bede om ordet. Eg går ut frå at vi er ferdige med det første punktet på dagsordenen, og vi går då over til punkt 2.

Statsråd Willoch: Dette er en sak som senere må legges frem for Stortinget til ordinær behandling. Når vi allikevel har bedt om å få et møte om den i disse komiteer på forhånd, er det fordi det er en del momenter i denne sak som det er nokså vanskelig å legge frem i de dokumenter som forelegges Stortinget på vanlig måte, idet den handelspolitiske bakgrunn vanskelig kan gis en fyldestgjørende forklaring i papirer som legges frem med sikte på at de må kunne offentliggjøres, før eller siden.

Hvis det gjelder for dette som for det første notat, at ikke alle har fått tid til å lese det, er det kanskje like godt at jeg leser det opp slik at man har det som grunnlag for diskusjonen. Jeg henviser til notatet om «Biltollen og spørsmålet om å utnytte den handelspolitisk»:

«*Kapitel A. Kennedy-runden.*

Det generelle norske tilbud i Kennedy-runden er 50 % reduksjon av samtlige legale tollsatser innen industrisektoren. Tilbudet dekker også vår

biltoll, som i dag er 30 % for personbiler og busser og 20 % for andre kjøretøyer.

Tollen på personbiler er bundet i GATT overfor USA og Tyskland, og tollen på lastebiler er bundet overfor USA.

Kennedy-runden vil neppe kunne gjennomføres med tilnærmet så store tollreduksjoner som forutsatt, men vi må fortsatt arbeide for at det skal komme positive resultater for norsk eksport ut av den. Da forhandlingene nå går inn i sin avsluttende fase, må vi ta standpunkt til om vi er villige til å redusere biltollen for å kunne oppnå fordeler for norsk eksport.

Under de interne drøftelser som i de siste par år har funnet sted om biltollen, har Finansdepartementet prinsipalt inntatt det standpunkt at biltollsatsene er av en slik karakter at de ikke egner seg som handelspolitisk virkemiddel, idet de må anses å inngå i beskatningen på samme linje som vanlige forbrukeravgifter. Finansdepartementet har sett det slik at det ville være mest hensiktsmessig å gå til fullstendig avvikling av biltollsatsene, og erstatte dem med kompenserende reguleringer av bilavgiftene.

Det er imidlertid sterke handelspolitiske grunner som taler for at Norge ikke fraskriver seg enhver mulighet for å gi innrømmelser når det gjelder biltollen. Utenriksdepartementet og Handelsdepartementet har tidligere tatt det standpunkt at biltollen bør reduseres til 10 % bl.a. for eventuelt bruk i Kennedy-runden. Inntektstapet som følge av en reduksjon til 10 % må kompenseres ved tilsvarende reguleringer av bilavgiftene.

Regjeringen er kommet frem til følgende forslag:

1. En reduksjon av biltollen fra henholdsvis 30 og 20 % til 10 % med kompenserende justeringer av bilavgiftene, bør gjennomføres fra 1. januar 1967. Proposisjonen må fremsettes snarest av Finansdepartementet.

2. Den gjenværende tollsats på 10 % bør vi under forhandlingene kunne gå med på å halvere til 5 %, ved fem årlige nedsettelse à 1 %, første gang med virkning fra 1/1 1968. En slik trinnvis nedsettelse vil være i samsvar med forutsetningene for gjennomføring av tollinnrømmelser gitt i Kennedy-runden. Nedsettelsen vil representere et tolltap, beregnet på grunnlag av 1965-importen, på ca. 33 mill. kroner, dvs. ca. 7 mill. kroner pr. år i 5 års perioden.

3. De tapte tollinntekter kan etter en tid kompenseres ved forhøyelse av bilavgiftene, f.eks. årsavgiften. Av hensyn til GATT-forpliktelsene bør en slik kompenserende avgiftsforhøyelse ikke foretas samtidig med tollreduksjonen. Praktiske hensyn tilsier at avgiftsforhøyelsen ikke fordeles over en årrekke, men skjer på et bestemt tidspunkt i perioden.»

Jeg leser like gjerne neste del av notatet med det samme, for disse ting har unektelig en viss sammenheng, selv om det er to saker. Det heter der:

«B. Kravet om EFTA-preferanse.

Storbritannia har i en aide-mémoire av 31. august d.å. bedt om at Norge innfører en preferanse for britiske og andre EFTA-lands biler. Avskrift av den britiske aide-mémoire vedlegges på engelsk og i oversettelse til norsk.

Sverige har fulgt opp den britiske henvendelse, idet den svenske ambassadør den 26. august oppsøkte meg om saken.

En måte å gjennomføre en slik preferanse på kan være fra 1. januar 1968 å redusere EFTA-tollen med 2 % pr. år og den generelle tollsats med 1 % pr. år, slik at vi til slutt kommer ut med en toll på 5 % for importen fra ikke-EFTA-land og tollfri import fra EFTA-land. En slik 5 % preferanse på EFTA-biler ville bety et tolltap på ca. 14 mill. kroner i tillegg til de 33 mill. kroner som er nevnt ovenfor. Men på grunn av de forhøyelser av innenlandske avgifter som dette kan fremtvinge, vil resultatet av dette i tilfelle kunne bli at biler fra land utenom EFTA vil bli litt hårdere beskattet enn før Kennedy-runden.

Regjeringen er kommet til at spørsmålet om EFTA-preferanse bør avvises, men på en slik måte at man ikke utelukker at vi kommer tilbake til det senere. EFTA-preferanse for biler, som kan volde alvorlige problemer i forhold til land utenfor EFTA, bør i tilfelle ses som et motstykke til nye innrømmelser til Norge fra andre EFTA-land.»

Jeg kan kanskje med det samme knytte et par supplerende kommentarer til dette. Hvis vi ikke gjør noe med biltollen nu, må vi siden avtrappe den med 50 pst., for de fleste bilers vedkommende ned fra 30 pst. til 15 pst. Selv om en slik avtrapping kan gjennomføres i stadier, er det klart at utslagene inntektsmessig vil bli så vidt store at man vil få komplikasjoner hvis man vil gjennomføre en tilsvarende forhøyelse av innenlandske avgifter. Det er viktig å observere her at den tilsvarende forhøyelse av innenlandske avgifter ikke må være så påfallende at den fremtrer direkte som en motvirkning av de innrømmelser som blir gitt i Kennedy-runden. Hvis vi på den annen side går til det skritt å oppheve biltollen totalt og øyeblikkelig gjennomfører en tilsvarende kompensierende innenlandsk avgift, vil det overfor motpartene i Kennedy-runden være jevngodt med en tilbaketrekning av tollreduksjonstilbudet for så vidt angår biltollen. Vi frykter for at det ville vekke en reaksjon, som ville være uheldig for våre muligheter til å oppnå positive resultater. Man kan si at det forslag som her fremlegges, plasserer seg noenlunde midt imellom.

Det er klart at å redusere biltollen nu til 10 pst. innebærer en delvis tilbaketrekning av forventninger som noen kunne ha stilt seg som følge av at biltollen er med i forslaget om 50 pst. tollreduksjon. Men vi antar at reaksjonen ved en slik operasjon tross alt vil bli så vidt begrenset at den bør prøves, som den minst ubehagelige vei ut av dette problemet.

Dette problemet skiller seg fra EFTA-problemet ved at det i Kennedy-runden ikke er noe unntak for rene fiskaltollsats, mens man i EFTA har akseptert at tollsats som ikke har noen beskyttelseshensikt eller -virkning, ikke er med i tollreduksjonsplanen.

Når det så gjelder spørsmålet om å legge til en preferanse for EFTA-biler, slik at de får null-toll, mens biler fra EEC, USA og Japan vil få 5 pst. toll, kan man godt argumentere med at dette vil være rimelig i EFTA-sammenheng, og man vil se av den vedlagte aide-mémoire at britene – og det gjelder også svenskene – føler

meget sterkt i denne sak. De synes det er urimelig at et viktig industriprodukt som biler ikke får den samme tollmessige preferanse som andre industriprodukter får.

Imidlertid gjelder dette et forhold som har vært etablert helt siden EFTA ble stiftet. Det har vært et klart skille mellom fiskaltollsatsar og beskyttelsestollsatsar. Det er etter vår oppfatning ikke riktig, som det står i det britiske aide-mémoire, at vi «var innforstått med» at biltollen med tiden skulle avvikles som motytelse for de fordeler Norge fikk for sine fiskerier. Den daværende handelsminister, nåværende ambassadør Skaug, benekter meget bestemt at det har vært stilt i utsikt noen som helst motytelse på biltollområdet for å oppveie det vi oppnådde i fiskerisektoren den gang. Han hevder meget bestemt at det muntlig ble fremholdt, på samme måte som det fremgår av de skriftlige rapporter, at disse innrømmelser i fiskerisektoren var nødvendige for at Norge skulle få noenlunde balanse mellom fordeler og ulemper.

Det står også i det britiske aide-mémoire at det på Bergen-møtet ble foreslått at dette spørsmål skulle bli behandlet gjennom normale kanaler. For å forebygge misforståelser vil jeg gjerne understreke at det ikke på Bergen-møtet er stilt i utsikt noe som helst når det gjelder dette spørsmål.

Grunnen til at vi etter Regjeringens mening nu bør være litt forsiktige på dette området, er dels den at vi ikke kan se at vi har noen grunn til å gi noen EFTA-preferanse på biler uten å oppnå nye fordeler for vår eksport samtidig. Dette har britene gjort det meget klart at de for tiden ikke er interessert i å gi. Forholdene er vel for øyeblikket ikke de gunstigste for å oppnå nye fordeler ved en handel med biltollen. Det annet forhold er hensynet til produsentene i EEC, hvor jo Volkswagen kommer inn i bildet i ganske særlig høy grad. Det er vel kjent at Volkswagen gir uttrykk for at deres kjøp av magnesium vil komme i faresonen hvis det blir diskriminert mot deres biler i Norge. Videre hevdes det at Volkswagens betydelige befraktninger av norske skip kan komme i faresonen hvis det blir diskriminert mot deres biler. Disse påstander kan det være forskjellige meninger om. Svenskene og engelskmennene sier at de ikke har noen betydning, men det er grunn til å tro at de ser noe lettere på disse problemer enn vi gjør. Vi mener at det alt i alt ikke er noen grunn til å ta en slik sjanse i den nåværende fase. Vi mener på den annen side at vi ikke bør avskrive oss muligheten for å oppnå nye fordeler i EFTA senere ved innrømmelser på dette området.

Jeg vil understreke igjen til slutt at når vi gjerne vil få orientere om denne sak på forhånd, er det fordi visse av de handelspolitiske sider, og det som behandler hensiktene fremover med hensyn til kompenserende indre avgifter, vanskelig kan bli gjort fullstendig klare i dokumenter for vanlig stortingsbehandling.

Erling Petersen: Statsråden sa at dette var «noe midt imellom», og da er det vel fare for at logikken svikter i dette. Det er ikke noe nytt, for det har vært en brist at vi i EFTA opererer med fiskaltoll utenom, mens man ikke gjør det i Kennedy-runden. Skulle man ha fulgt det opp, måtte man allerede ved reserverasjoner ha reservert seg for fiskaltoll i Kennedy-runden. Nå får man det problem at hvis vi begynner å sette ned tollsatsene handelspolitisk i Kennedy-runden, kan vi vanskelig

holde på – selv om det der er unntatt fiskaltoll – at biltollen er rent fiskal, så vi kommer opp i en logisk vanskelighet på denne måten.

Nå tror jeg at det er enda verre at man forutsetter at dette ikke skal være noen innrømmelse, at vi skal ta det igjen på indre avgifter. Nå sa statsråden at det ikke må gjøres så påfallende at det stikker seg ut. Men etter mitt kjennskap til handelspolitiske forhandlere er ikke de så blåøyet at de ikke skjønner det meget vel uansett hvordan vi gjør det, og uansett om vi ikke setter det inn i offentlige dokumenter. Jeg anser denne måten å løse problemet på som ytterst betenkelig, ikke minst for vårt renommé ute. Vi er stort sett blant de land som ikke nytter enhver mulighet til å gjøre motstandere et trick, og jeg tror at særlig den tanke å la tollsatser bli satt ned som et handelspolitiske middel samtidig som man tar det igjen på en indre avgift, er en lite anbefalelsesverdig fremgangsmåte.

Statsråd Willoch: Jeg vil gjerne svare på det med det samme.

Ett alternativ er å sette biltollen ned til 15 pst. uten kompenserende indre avgifter, hvilket jo reiser finansielle problemer av betydelig rekkevidde. Jeg behøver ikke å gå nærmere inn på bilbeskatningen, men så vidt meg bekjent er ikke den fremhevet av noen som prioritert når det gjelder eventuelle avgiftslettelser. Man ville ved en slik tollnedsettelse begrense den finansielle handlefrihet på andre områder på en måte som mange vel vil reagere mot.

Et annet alternativ er å trekke hele biltolltilbudet tilbake. Det ville da også, synes jeg, måtte få åpenbart uheldige virkninger. Det vil medføre en sterk reduksjon i våre forhåpninger om å oppnå noe mer for vår eksport, hvis vi på det nuværende stadium meddeler at den varslede operasjon med biltollen skal det absolutt ikke bli noe som helst ut av.

Jeg synes, som sagt, at begge disse alternativer reiser større betenkeligheter enn det som her er skissert, men jeg er fullt villig til å innrømme at noen betenkeligheter er det i grunnen ved alle disse løsninger. På den annen side gjenstår da håpet om at det tross alt skal være mulig å oppnå noe på dette området.

Jeg understreker igjen at det aldri har vært ment i GATT at binding av en tollsats er til hinder for at det blir lagt interne avgifter på samme produkt, og det har også vært gjort flere ganger. For øvrig er muligheten for å komme med kompenserende avgifter ikke bundet til avgifter på selve produktet. Man kan også ta tolltapet igjen ved avgift på bruken av bil, f. eksempel som årsavgift. Det er ikke nødvendig å gjøre dette så påfallende at det behøver å skape noen ny reaksjon hos de bileksporterende land, hvis man her går frem med noen forsiktighet. Det kan også godt gjøres kjent fra norske forhandlers side – og det tror jeg vil være riktig – at vi gjennom det vi gjør her, ikke på noen måte vil pålegge oss selv noen budsjettmessige forpliktelser med hensyn til indre avgifter.

Et moment som tross alt kan telle i vår favør når det gjelder Fellesmarkedets interesser her, er at det vil ha noen interesse av nedsettelsen av biltollen, selv om det skjer ved kompenserende indre avgifter, fordi det da blir tilsvarende mindre fare for diskriminering i EFTA-sammenheng. Jeg tror derfor ikke at man skal slutte at biltollspørsmålet vil være uten interesse for EEC, selv om vi gjør det på den måten.

Ingvaldsen: Det forekommer meg at å redusere biltollen vil skape store problemer for oss, og jeg kan heller ikke tenke meg annet enn at det måtte kunne gå an å få de andre til å forstå den rent fiskale betydning som biltollen har. Vi har jo ikke noen produksjon av biler selv. Hvis vi skulle åpne for mer import av biler, ville det skape store problemer på mange måter. Jeg synes det måtte være en oppgave å prøve å unngå å redusere tollen på biler.

Men så har jeg lyst til å spørre: Får man noe problem med forvridning av handelen hvis vi holder igjen her, innen EFTA-området?

Arvid Johanson: Jeg har noen spørsmål som dels er diktert ut fra min uvitenhet, og også noen merknader som jeg håper handelsministeren kan knytte noen kommentarer til.

Så vidt jeg har forstått det, er det hensikten å gå til den reduksjon som er antydnet, fra 1. januar 1967, og det uten at man har noen sikkerhet for at Kennedy-runden fører fram. Vi kan komme i den situasjon, om jeg har oppfattet det riktig, at vi går til denne reduksjon uten at vi har noen sikkerhet for at dette vil føre til noen ytelser overfor oss.

Det argument som etter min oppfatning taler for at man går til en reduksjon her, er hensynet til våre partnere i EFTA, og at man går til en ordning som antydnet i den forbindelse som er diskriminerende overfor Tyskland og andre land, med de følger det kan få, kan jeg i og for seg ha forståelse for. Men jeg kan ikke se at begrunnelsen for å gå til denne endring er så sterk at man uten videre kan gå inn på den.

Så var det et spørsmål til, og det gjelder forholdet mellom biltoll og årsavgift. Hvis man skal gå til et slikt skritt, vil det bli en omfordeling. Biltoll er en avgift som gjelder ved innførsel av biler, altså en importavgift om man vil, men hvis man skal gå over til en årsavgift, vil man få en avgift på alle biler som ruller og går her i landet, og da blir det en forflytning av tyngdepunktet som man vel må vurdere.

Statsråd Willoch: Jeg tror ikke det er noen fare for forvridning av handelen innenfor EFTA-området om det her foretas en omlegging av biltollen. Biler er et så lett kontrollerbart produkt at jeg tror forvridningsproblemer på dette område kan settes ut av betraktning.

Når det gjelder hr. Arvid Johansons spørsmål, vil jeg gjerne understreke at det vi i tilfelle vil foreslå gjort fra 1. januar 1967, ikke innebærer noen som helst innrømmelse til noen, og det koster oss etter planen heller ingen ting, idet tanken der er at nøyaktig det som faller bort i biltoll, skal komme inn ved intern avgift på selve kjøretøyet.

Man kan si at dette er en innledningsoperasjon med sikte på å få hele problemet ned til en håndterbar dimensjon. En tollsats på 30 pst. på biler er så stor at enhver avtrapping av den vil innebære store finansielle problemer, men hvis vi er kommet ned på 10 pst., har vi straks å gjøre med en størrelse som det går an å manøvrere med, uten å få store forskyvninger av budsjettmessig art. Det vil for så

vidt ikke bli en operasjon som vi har gjort til ingen som helst nytte, selv om vi allikevel ikke får noe resultat ut av Kennedy-runden. Det er den neste fase som gir håp om å unngå ulemper for vår eksport og kanskje vinne visse fordeler, nemlig den hvorunder biltollen avtrappes videre nedover fra 10 pst. til 5 pst.

Det er vel riktig som antydnet, at en omlegging til årsavgift kan innebære en viss omfordeling av byrdene, men jeg tror man vil komme frem til at den blir meget liten og kun i en overgangsfase. Alle biler må jo importeres, og den biltoll som er betalt vil forplante seg fremover i bruktbilprisen etter hvert. Men det er klart at i overgangsfasen kan det her bli en viss forstyrrelse.

Jeg vil gjerne legge til at det ville være urimelig av Regjeringen å be om noe forhåndstilsagn nå om hvorledes man vil stille seg til et forslag om kompenserende avgifter i fremtiden. Det må enhver ta stilling til ut fra sin vurdering av situasjonen på det tidspunkt dette forslag kommer. Når jeg nevner det her, er det fordi jeg gjerne vil at de som får mest med denne sak å gjøre i Stortinget, skal være fullt på det rene med den tankegang som ligger bak forslagetets første fase, nemlig forslaget om å gå over fra 30 pst. biltoll til 10 pst., med tilsvarende høyere innenlandske avgifter.

Korvald: Jeg går ut fra at avtaler som man tenker å inngå her, ikke har den form at de går ut på å omgå bestemmelser i avtaler som man har inngått med andre land. Man må gjøre oppmerksom på, som statsråden nevnte i et av sine innlegg, at man må ha adgang til indre ordninger ut fra rent fiskale hensyn, slik at det kommer klart fram at det ikke er noen slags manipulering på noen måte med avtaler man har inngått. Det er formodentlig riktig som hr. Erling Petersen påpekte, at vi har vært kjent for å holde de avtaler vi har inngått, og det må ikke ligge noen manipulering i avtaler og ordninger en inngår.

Statsråd Willoch: Jeg er helt enig i det. Det er ganske klart at vi bør holde oss etterrettelig de avtaler vi er med på. Men det at vi legger indre avgifter på bilene til tross for at tollen er bundet, er jo ikke noe nytt. Vi har så vidt meg bekjent hatt reguleringer av bilavgiftene etter at tollen ble bundet i GATT.

Christiansen: Det er antydnet at en eventuell framtidig nedtrapping fra 10 til 5 % kunne man rette opp ved f.eks. å forhøye årsavgiften. Den er spesielt nevnt i den forbindelse. Det er ikke sagt noe om hvilke innenlandske avgifter en har i tankene ved den første operasjonen, fra 30 ned til 10 %. Kan det sies noe om det på det nåværende tidspunkt?

Så et spørsmål når det gjelder en eventuell EFTA-preferanse. Det er sagt at en reduksjon av biltollen overfor EFTA-produsentene bør sees som et motstykke til nye innrømmelser til Norge fra andre EFTA-land. Jeg vil gjerne spørre hva man konkret der har i tankene i øyeblikket, og som det er vanskelig å kunne presentere på det nåværende tidspunkt.

Statsråd Willoch: Når det gjelder hvilke innenlandske avgifter man tenker seg som motstykke til at tollen går ned til 10 %, er svaret at det gjelder de avgifter

som påhviler bilen før den blir solgt til første kjøper, for å si det med et kanskje litt innviklet, men jeg tror fullt dekkende uttrykk. Derved skulle man kunne oppnå den virkning at bilprisene ikke blir nevneverdig påvirket og altså at statsinntektene blir konstante.

Når årsavgiften her er nevnt spesielt med sikte på neste fase, er det med sikte på at det presentasjonsmessig overfor GATT-partnerne vil kunne være heldigere at avgiften da kommer på noe som har med bruken av bilen å gjøre, og ikke på noe som blir inkludert i selve bilprisen. Men jeg understreker igjen at den fasen vil Stortinget måtte ta standpunkt til ut fra en vurdering av situasjonen som den da foreligger.

Neste spørsmål gjaldt hva vi kunne tenke oss som motytelser i EFTA for en eventuell nedsettelse av tollene. Jeg understreker i den forbindelse igjen at vi ikke har ansett situasjonen slik at det er hensiktsmessig å ta opp dette nå. Derfor har vi heller ikke utarbeidet noen detaljert plan om det. Men et område som jo er meget nærliggende å nevne er fiskerisektoren, hvor det jo gjenstår fordeler å oppnå. Dette mener jeg man også bør vente med å ta noe standpunkt til, inntil man finner at situasjonen er moden. Når jeg sier at situasjonen nå etter vår mening ikke er moden, bygger det bl.a. på den muntlige redegjørelse som fulgte det britiske aide-mémoire, hvor ambassadøren gjorde det helt klart at de britiske myndigheter mente at der ikke var grunnlag for nye innrømmelser fra deres side for å oppnå en preferanse på det norske bilmarked.

Formannen: Eg kan vanskeleg skjønne at noko tiltak slik som nemnt her av Regjeringa, kan kome i strid med nokon traktat som vi har. Når det gjeld EFTA har vi jo gjort eit atterhald om biltoll – er det ikkje så?

Statsråd Willoch: Jo.

Formannen: Så det er heilt klårt. Dessutan omhandlar jo ikkje EFTA-avtalen dei ytre tollsatsar mot tredjeland, der står ein fritt.

No er det klårt at EEC, både Tyskland og Frankrike, er interesserte i ei ordning som nemnt her, for dermed ville dei i alle tilfelle kome på line med Sverige og England, også om vi skulle finne seinare å lette tollene overfor desse. Det er klårt at dei då ville ha større sjanse for å kome på like line. Om Sverige og England er så oppglødde for dette kan vi jo spørje om, endå om det førebels ikkje blir noko verre for det – ikkje førebels. Men det som for meg er eit spørsmål er: Vil det skape vanskar for det nordiske samarbeidet i Kennedy-runden at Sverige her må rekne med at dei kjem på same line som Tyskland, Frankrike og Italia med sine bilar på den norske marknaden?

Statsråd Willoch: Jeg tror ikke Storbritannia og Sverige noen gang har tenkt seg at den norske biltoll skulle kunne avtrappes til null for deres biler og beholdes med 30 pst. for andre personbiler. Det ville vel være en for vidtgående diskriminering selv fra deres synspunkt sett. De har nok i alle år tenkt seg en løsning

av den art som her er skissert som en mulighet, nemlig at den preferanse de måtte få, måtte være langt mindre enn 30 pst. Hva de kunne ha tenkt seg helt konkret, vet vi ikke, for det ville vært noe uheldig å spørre om en mer detaljert utforming av deres ønsker, så lenge de ble avvist på prinsipielt grunnlag.

Det vil jo selv etter denne plan være igjen en 5 pst. toll som kan danne grunnlag for forhandlinger. Jeg vil ikke legge skjul på at her er selvfølgelig et lite faremoment. Det at det blir igjen en 5 pst. toll kan jo fra britisk og svensk side oppfattes som uttrykk for at her er den preferansemargin som de i siste omgang skal få. Jeg tror det vil være riktig å presisere i de dokumenter som fremlegges for offentligheten om disse saker, at ved denne operasjon er overhodet intet standpunkt tatt til preferansespørsmålet i EFTA. Og i svaret som vi må gi til britiske og svenske myndigheter, må det komme klart frem at dette er noe som har vært under utvikling som følge av Kennedy-runden, og at man ikke må trekke noen slutninger av dette som her foreslås, med hensyn til vår videre håndtering av biltollen i EFTA-samarbeidet.

Men jeg vil gjerne understreke til slutt at vi her sitter i en situasjon hvor man er avskåret fra løsninger som ikke innebærer problemer. Ett eller annet problem er vi nødt til å akseptere.

Formannen: Slik er det vel i dei fleste saker.

Fleire har ikkje bedt om ordet. Eg vil då presisere det som statsråden sjølv har sagt, at det er klart at Stortinget og representantane her ikkje er bundne seinare av det som har gått føre seg her. Dette er ei førebels drøfting som skal vera rådgjevande for Regjeringa og for departementet. Eg går vidare ut frå at statsråden kan trekkje visse slutningar av det ordskiftet som har vore her.

Eg skulle tru at det kunne vere ønskjeleg å sende ut eit kommuniké av to grunnar. For det første fordi det er nokså mange som ser at mange stortingsrepresentantar er samla, og at dei har vore på møte her, vil dei lett kunne konstatere. Dertil kjem at folk gjerne spør om det ikkje blir gjort noko på politisk hald i samband med tingingane i Kennedy-runden. Eg kunne derfor tenkje meg at vi kunne sende ut eit kommuniké som lydde slik:

«Handelsminister Willoch har i fellesmøte med den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite og finanskomiteen i Stortinget drøftet aktuelle spørsmål i samband med Kennedy-runden.»

Kva har komiteane å seie – kan vi sende ut eit kommuniké med denne ordlyden?

Korvald: Ja, journalistene er nok interessert i å få så fullstendige opplysninger.

Statsråd Willoch: Vi kunne vel nevne nordisk samarbeid og tilføye: «herunder spørsmålet om nordisk samarbeid.»

Ingvaldsen: Behøvde man akkurat å nevne nordisk samarbeid? Man kunne si: «de nordiske lands stilling under Kennedy-runden.»

Statsråd Willoch: Jeg tillot meg å nevne for formannen her det nordiske samarbeid, fordi det har vært omtalt i kommunikéet fra drøftelsene mellom Erlander og Krag. Ellers er jeg enig med hr. Ingvaldsen i at det ikke er naturlig å nevne noe slikt før det foreligger som faktum, men det har altså allerede stått en del om det i avisene.

Formannen: Men om vi seier at vi har drøfta spørsmålet om nordisk samarbeid i Kennedy-runden, har vi ikkje dermed sagt noko om stillinga til det.

Ingvaldsen: Kunne vi ikke bruke «fellesopptreden» eller noe i den retning?

Langhelle: Men da går vi lenger.

Formannen: Då kan vi vel setje: «spørsmålet om nordisk samarbeid i samband med Kennedy-runden».

Møtet hevet kl. 11.15.