

## KAPITTEL 5

**Kapital og tjenester****5.1 INNLEDNING**

Økt handel med tjenester og internasjonalisering av kapitalmarkedet har knyttet de nasjonale økonomier nærmere sammen.

Ulike nasjonale regler på disse områdene utgjør fortsatt hindre for tjenesteutveksling og kapitaltransaksjoner. Disse hindrene har mye av den samme virkning som hindrene for det internasjonale varebyttet og gjør at gevinstene ved internasjonal arbeidsdeling, spesialisering og konkurranse ikke kan nyttiggjøres fullt ut. Gjennom EØS-avtalen etableres felles regler slik at fordelene ved internasjonalt økonomisk samkvem kan utnyttes også på tjeneste- og kapitalområdet. Dette bidrar til å styrke verdiskapningen i samfunnet.

Et grunnprinsipp i Avtalens bestemmelser om kapitalbevegelser og handel med tjenester, er at slikt samkvem skal skje uten forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet.

Med tjenester forstås i Avtalen tjenester av industriell eller handelsmessig natur eller tjenester som ytes i forbindelse med håndverksvirksomhet eller ved utøvelse av de frie yrker. Tjenester skal i Avtalens mening forstås som tjenester som ytes mot betaling. Dette betyr at de fleste offentlige tjenester faller utenfor Avtalens virkefelt. Samtidig vil det være tjenester som faller inn under Avtalen uten at disse nødvendigvis er regulert gjennom Avtalens vedlegg. På lignende vis vil Avtalens bestemmelser om etablering og kapital gjelde generelt også dersom Avtalen ikke inneholder supplerende regler i vedlegg og protokoller.

De tjenestesektorene som EØS-avtalen inneholder særlige regler om, er transportsektoren (veg, jernbane, lufttransport, skipsfart og innlands vannveg), finansielle tjenester (forsikring, bank og verdipapirhandel), telekommunikasjoner og fjernsyn. I Norge utgjør disse næringene en nesten like stor del av økonomien som hele industrien. De stod således i 1990 for i alt ca. 13 pst. av bruttonasjonalproduktet og ca. 12 pst. av sysselsettingen. De tilsvarende tallene for industrien var henholdsvis omlag 14 pst. og 15 pst. EØS-avtalen regulerer også handelen med andre tjenester av kommersiell natur. De tjenestesektorene som omfattes av EØS-avtalen er - målt i sysselsetting og verdiskaping - minst like store som industrien. Dette gir imidlertid ikke tilstrekkelig grunnlag til å trekke noen bestemt konklusjon

om betydningen av fri tjenestehandel sammenlignet med f.eks. fritt varebytte.

Fri bevegelse for tjenester og kapital omfattes verken av de gjeldende Frihandelsavtaler mellom Norge og EF fra 1973 eller av EFTA-konvensjonen av 1960. Det er således to nye og viktige områder i vårt økonomiske samkvem med de andre vesteuropeiske landene som avtales festes gjennom EØS-avtalen.

Hovedmålene med å etablere et felles sett av regler for tjenestehandel og kapitalbevegelser er å

- skape likeartede konkurranseforhold for tjenesteyting og likeartede betingelser for overføring av kapital;
- øke effektiviteten og redusere kostnadene for brukerne av tjenester innen transport, finans m.v.;
- utnytte kapitalressursene bedre;
- ivareta viktige offentlige hensyn knyttet til miljø, sikkerhet og forbrukerbeskyttelse;

Nasjonale regler som er i strid med Avtalens regler, må endres for å bringes i samsvar med EØS-forpliktelsene. Et eksempel på det er konsesjonsbestemmelser som forskjellsbehandler utlendinger i forhold til innlendinger. På den annen side er det en rekke nasjonale konsesjonsbestemmelser som kan opprettholdes enten fordi de faller utenfor Avtalens virkeområde eller fordi de likestiller innlendinger og utlendinger med hensyn til konsesjonsbehandlingen. Forvaltning og regulering av utnyttelsen av naturressurser er et slikt eksempel. Nasjonale konsesjonsregler for erverv av fast eiendom, naturressurser og næringsvirksomhet kan opprettholdes eller innføres så lenge de ikke forskjellsbehandler på grunnlag av nasjonalitet eller på annen måte er i strid med Avtalen.

Fri handel med tjenester over landegrensene vil føre til økt konkurranse på en rekke områder som idag har ulik grad av nasjonal beskyttelse, som f.eks. finanssektoren og transportsektoren. Dette vil legge grunnlaget for et bredere tilbud og lavere priser for brukerne av slike tjenester.

Fri bevegelse for kapital vil bidra til et mer effektivt marked for investeringer. For Norge vil et åpent kapitalmarked gi et bredere grunnlag for kapitaltilgang til norsk næringsliv. Viktige styringshensyn blant annet knyttet til utnyttelsen av naturressursene, vil

imidlertid bli ivaretatt gjennom egne nasjonale regler. Frie kapitalbevegelser er for øvrig langt på vei allerede gjennomført i Norge.

Avtalens regler for kapitalbevegelser og tjenestehandel går for det første frem av Artiklene 31-52. Her er også artiklene om den frie etableringsadgangen inkludert. Samarbeid om økonomisk politikk og pengepolitikk er fastsatt i Artikkelen 46. Avtalens Vedlegg IX - XIII gir de mer detaljerte bestemmelsene på de nevnte områdene. Protokollene 17, 18, 19, 20, 39, 43 og 44 til Avtalen supplerer dette regelsettet. I tillegg er det avgitt en felleserklæring vedrørende veitransport og dessuten enkelte ensidige erklæringer knyttet til tjenestesektoren fra noen av EFTA-landene og fra EF. Sveits og Østerrike har inngått bilaterale avtaler med EF på vegtransportområdet (transittavtaler). Det er vist til disse avtalene i flere protokoller og erklæringer til Avtalen. I omforent møtereferat fra forhandlingene refereres det til visse tiltak som vil bli gjennomført på tjenesteområdet. Endelig er det en brevveksling mellom EFTAs og EFs sjefsforhandlere (S.V. I s. 438) som tar opp spørsmål om EFTA-landenes deltakelse i visse av EFs komitéer på finansområdet.

I tillegg til disse bestemmelsene vil også andre deler av Avtalen ha betydning for handelen med tjenester og for kapitalbevegelser. Det gjelder f.eks. Avtalens Artikkelen 4, som setter forbud mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. Konkurransbestemmelsene og statsstøttereglene i Avtalen gjelder for handelen med tjenester like fullt som for handelen med varer.

## 5.2 KAPITALBEVEGELSER

### 5.2.1 Innledning

Kapitalbevegelser over landegrensene har gradvis blitt friere bl.a. som følge av at tidligere reguleringer har vist seg stadig mindre effektive og hensiktsmessige. Økt internasjonal handel, økte investeringer på tvers av landegrensene, og ikke minst en økning i internasjonale finansielle transaksjoner påskyndet av den teknologiske utviklingen, har bidratt til denne utviklingen.

Samarbeidet om avvikling av restriksjoner på internasjonale kapitalbevegelser har skjedd innenfor OECD. Resultatet er at de fleste medlemslandene i OECD i betydelig grad har avviklet sine valutarestriksjoner. Samarbeidet innenfor OECD, som i disse spørsmål skjer innenfor rammen av liberaliseringskodene for kapitalbevegelser og for handel med tjenester, forplikter imidlertid ikke landene til å ha likeartede nasjonale regler eller gå like langt på disse områdene.

Innenfor EF er liberalisering av kapitalbevegelser et viktig element i gjennomføringen av det indre marked. Et fritt kapitalmarked vil gi større valgmuligheter for å plassere og investere kapital der den forventede avkastningen er høyest. Ved at valgmulighetene for plasseringene øker, vil avkastningen på kapitalen kunne bli høyere. Et mer effektivt kapitalmarked bidrar således til mer lønnsom ressursbruk og et styrket grunnlag for økonomisk vekst på lang sikt.

Disse virkningene vil i alminnelighet også gjøre seg gjeldende for Norge innenfor EØS. Et åpent kapitalmarked vil bl.a. bidra til et bredere kapitalgrunnlag for norsk næringsliv. De økonomiske virkningene av et åpent kapitalmarked er nærmere omtalt i proposisjonens kapittel 10.

Fri bevegelighet for kapital innebærer at det ikke kan settes hindringer ved grensene ut fra hvor i EØS-området kapitalen kommer fra eller går til. Avtalen fastslår således et prinsipp om likebehandling.

Frie kapitalbevegelser over landegrensene betyr videre at det ikke skal være nasjonale regler som hindrer transaksjoner mellom bedrifter og enkeltpersoner i ulike land, som f.eks. kjøp eller salg av aksjer og andre verdipapirer, overføring av penger, opptak av lån, bankinnskudd eller tegning av forsikring. Videre skal ikke andre lands statsborgere være forhindret fra å foreta investeringer i bedrifter eller fast eiendom. De skal på disse områdene være underlagt de samme regler som vertslandets egne innbyggere. Frie kapitalbevegelser er således en forutsetning for bl.a. fri utveksling av finansielle tjenester over landegrensene, jfr. avsnitt 5.4 nedenfor.

Adgangen til å investere i bedrifter og fast eiendom henger på sin side nær sammen med etableringsadgangen. Etableringsspørsmål er omtalt nedenfor sammen med omtalen av kapitalbevegelser. Når det gjelder etablering knyttet til den frie bevegelse av personer, vises det til proposisjonens kapittel 6.

Avtalens Artikkelen 43 åpner adgang til at en avtalepart kan treffe beskyttelsestiltak for å regulere kapitalbevegelser i spesielle situasjoner. Det dreier seg bl.a. om beskyttelsestiltak som etter nærmere prosedyrer kan settes iverk av et land dersom kapitalmarkedets virkemåte forstyrres i alvorlig grad. Det kan også iverksettes mer almenne beskyttelsestiltak dersom et annet land foretar valutakursendringer som i alvorlig grad fordreier konkurranseforholdene eller dersom det oppstår betalingsbalanseproblemer.

Opprettelsen av et åpent kapitalmarked i EØS betyr i praksis at valutarestriksjoner og konsesjonsregler som forskjellsbehandler på

grunnlag av nasjonalitet, må avvikles. Alminnelige konsesjonsregler som ikke forskjellsbehandler vil kunne opprettholdes og nye regler vil eventuelt kunne innføres så sant de ikke er i strid med Avtalens øvrige bestemmelser.

Etter en gradvis avvikling av valutareguleringen ble det alt vesentlige av gjenværende valutarestriksjoner avvirket i Norge pr. 1. juli 1990. På dette området medfører EØS-avtalen bare mindre endringer.

EØS-avtalen fastsetter en overgangsordning frem til 1. januar 1995 for å endre de norske konsesjonsregler som forskjellsbehandler utlendinger i forhold til innlendinger ved investeringer i selskaper og i fast eiendom. Sverige har samme overgangstid for direkte investeringer i selskaper. Finland, Island og Liechtenstein har for slike investeringer tre års overgangstid. Dette har delvis sammenheng med konstitusjonelle forhold. Sveits og Østerrike har ingen generelle overgangsordninger vedrørende investeringer i selskaper. For fast eiendom har Sverige ingen overgangstid, mens Finland, Island og Østerrike har tre år og Sveits og Liechtenstein fem år. Det siste skyldes spesielle forhold på eiendomsmarkedet i disse landene.

Etablering og kapitalbevegelser reguleres i Avtalen av henholdsvis Artiklene 31-35 og Artiklene 40-45. Protokoll 17 (S.v. 1 s. 158) om etablering, Protokoll 18 (S.v. 1 s. 158) om prosedyrer vedrørende beskyttelsestiltak og Avtalens Vedlegg XII (S.v. 1 s. 342) gir ytterligere bestemmelser. Også Avtalens Artikkel 4 om forbud mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet og Artikkel 124 om nasjonal likebehandling ved investeringer i selskaper er viktige i forbindelse med etablering og kapitalbevegelser. Det er ikke avgitt noen felleserklæringer knyttet til disse områdene av Avtalen, men noen av EFTA-landene og EF har avgitt ensidige erklæringer vedrørende kapitalbevegelser. Når det gjelder etablering for arbeidstakere og selvstendig næringsdrivende, vises det videre til Artiklene 29 og 30 som er nærmere omtalt i proposisjonens kapittel 6.

### 5.2.2 EFs regelverk

EFs regler om etablering og kapitalbevegelser går frem av Romatraktatens artikler 52-58 og av artiklene 67-73. Viktige bestemmelser er også artikkel 7 som etablerer forbud mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet og artikkel 221 som slår fast prinsippet om nasjonal behandling ved selskapsinvesteringer. Dette prinsippet betyr at hvert medlemsland skal gi statsborgere fra andre medlemsland samme behandling som sine egne statsborgere vedrørende plassering av kapital i selskaper.

Hovedprinsippene i artiklene om etablering og kapital i Romatraktaten er at det skal være fri adgang for statsborgere i ett medlemsland til å etablere seg i et annet medlemsland (artikkel 52) og at kapitalbevegelser skal kunne gå uhindret på tvers av landegrensene (artikkel 67). Visse innskrenkninger i den frie etableringsretten kan gjøres ut fra hensynet til offentlig orden, sikkerhet og folkehelse (artikkel 56) og dessuten i forbindelse med offentlig myndighetsutøvelse (artikkel 55). For kapitalbevegelser er det anledning til å innføre restriksjoner i form av beskyttelsestiltak dersom kapitalbevegelser fører til forstyrrelser i kapitalmarkedets funksjonsmåte (artikkel 73). Lån som opptas av et medlemsland eller deres lokale administrative enheter, kan ikke legges ut eller plasseres i andre medlemsland uten etter avtale mellom de to lands myndigheter (artikkel 68).

Reglene om økonomisk politikk i Romatraktaten tillater bruk av beskyttelsestiltak dersom et medlemsland endrer sin valutakurs på en slik måte at konkurransevilkårene forreies i alvorlig grad (artikkel 107) eller om det oppstår eller er fare for å oppstå vansker med betalingsbalansen (artikkel 108 og artikkel 109).

Nærmere bestemmelser om gjennomføringen av frie kapitalbevegelser er gitt i det såkalte kapitaldirektivet, Rdir 88/361 (1). Med bakgrunn i dette direktivet ble valutareguleringene i EF-landene avvirket pr. 1. juli 1990. Unntak er gitt for visse kapitalbevegelser til og fra Hellas, Irland, Portugal og Spania, som må avvikle gjenværende valutarestriksjoner innen utgangen av 1992. Hellas og Portugal kan få en ytterligere utsettelse frem til utgangen av 1995.

Kapitaldirektivet åpner under bestemte forhold adgang til å innføre visse restriksjoner på kapitalbevegelser. Medlemslandene kan treffe tiltak som regulerer bankenes likviditet selv om dette vil påvirke deres transaksjoner med utlandet. Artikkel 2 i direktivet gir medlemslandene pålegg om å varsle om slike tiltak. Ifølge direktivets artikkel 3 kan et land iverksette beskyttelsestiltak dersom kortsiktige kapitalbevegelser gir alvorlig press i valutamarkedet og fører til alvorlige vanskeligheter for landets penge- og valutakurspolitikk. Tillatelse til å innføre slike restriksjoner gis av Kommissjonen etter forutgående konsultasjoner med EFs monetære komité og Sentralbanksjefkomiteen. Dersom tiltaket må iverksettes raskt, kan denne konsultasjonsprosedyren finne sted etter at tiltaket er satt i verk. Det er satt en tidsbegrensning på 6 måneder for slike beskyttelsestiltak.

I artikkel 4 i kapitaldirektivet gis det videre adgang til å sette iverk tiltak som er nødven-

dige for å motvirke omgåelser av landenes lover og regler, bl.a. skatteregler og tilsynsregler i finanssektoren, samt for å ivareta behovet for innhenting av statistiske data. Anvendelse av slike tiltak og prosedyrer må ikke hindre ellers lovlige kapitalbevegelser.

I direktivets artikkel 6 gis det anledning til å opprettholde nasjonal lovgivning om anskaffelse av fritidseiendommer. Denne bestemmelsen må imidlertid ikke være i strid med andre regler i EF. Det er således ikke anledning til å behandle utlendinger forskjellig fra innlendinger, men det er f.eks. anledning til å skjelle mellom innenlands- og utenlandsboende. I Danmark kreves eksempelvis fast bopel i landet eller et visst minimum av forutgående botid for at borgere fra EF-land skal kunne erverve fritidseiendom i landet.

Kapitaldirektivet inneholder videre en oppfordring, men ikke en rettslig forpliktelse, til størst mulig grad av liberalisering av kapitalbevegelser mellom medlemslandene i EF og tredjeland.

### 5.2.3 Sentrale spørsmål i forhandlingene

Spørsmålet om adgangen til å foreta direkte investeringer over landegrensene sto sentralt i første fase av forhandlingene. Flere EFTA-land har lovgivning om eierskap som innebærer forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. Slike bestemmelser er delvis knyttet til eie av selskaper og delvis til fast eiendom. De diskriminerende reglene i lov av 14. desember 1917 nr. 16 om erverv av vannfall, bergverk og annen fast eiendom m.v. (industrikonsesjonsloven) er et eksempel på dette. Slike bestemmelser strider mot prinsippet om forbud mot forskjellsbehandling etter nasjonalitet, jf. Romatraktatens artikkel 7, og mot bestemmelsene om etablering og kapitalbevegelser. Etter EFs syn var det, for å etablere et velfungerende kapitalmarked i EØS-området, helt nødvendig at man ikke hadde slike diskriminerende regler om eierskap. I forhandlingene ble det fra EFs side understreket at de hensyn som den norske industrikonsesjonsloven skulle ivareta, burde kunne ivaretas på en tilfredsstillende måte gjennom et ikke-diskriminerende regelverk innenfor rammen av EØS-avtalen.

Fra Norges og de andre EFTA-landenes side ble en løsning på dette spørsmålet knyttet sammen med tilfredsstillende overgangsordninger og en hensiktsmessig beskyttelsesklauseul i EØS-avtalen, samt at det ble opprettet tilfredsstillende institusjonelle ordninger.

Forhandlingene vedrørende kapitalbevegelser kom på denne bakgrunn i stor grad til å dreie seg om spørsmålet om overgangsordninger og beskyttelsesklauseul. Resultatet er

at det ble forhandlet frem en alminnelig beskyttelsesklauseul som kan anvendes innenfor hele Avtalens virkefelt. For ytterligere omtale av denne og av prosedyrer og mulige mottiltak, vises til proposisjonens kapitler 3 og 8.

Forhandlingene om beskyttelsesklauseul i forbindelse med kapitalbevegelser dreide seg dels om utformingen av en beskyttelsesklauseul som kunne ivareta hensyn knyttet til utvikling av diskriminerende konsesjonsbestemmelser og dels om hvordan Romatraktatens og kapitaldirektivets beskyttelsesklauseul skulle innarbeides i EØS-avtalen. I forbindelse med det siste ble det lagt vekt på at EØS-avtalen i tillegg til beskyttelsesklauseulene direkte knyttet til kapitalbevegelser også skulle omfatte de beskyttelsesklauseul som inngår i Romatraktatens avsnitt om økonomisk politikk, jf. omtalen ovenfor. Et viktig forhandlingsspørsmål var hvordan prosedyrene for utløsning av beskyttelsesklauseulene fra Romatraktaten skulle være internt i EFTA og i EØS-sammenheng. For EF-landene er prosedyrene fastsatt i Romatraktaten.

En annen viktig sak i forhandlingene var spørsmålet om å holde regelverket for investeringer i den norske og islandske fiskeflåten, og for Island også foredlingsindustrien, utenom EØS-avtalens bestemmelser om kapitalbevegelser.

Også spørsmålet om etableringsadgangen i EØS for selskaper fra tredjeland stod sentralt i forhandlingene.

### 5.2.4 Forhandlingsresultat

Forhandlingsresultatet går frem av Avtalens kapittel om etableringsrett, Artiklene 31-35 og kapitlet om kapital, Artiklene 40-45. Det vises også til forbudet mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet i Artikkelen 4, og Artikkelen 124 om likebehandling av egne og andre EØS-lands statsborgere vedrørende investeringer i selskaper. De øvrige regler fremgår av Avtalens Vedlegg XII (S.v. 1 s. 342).

For etableringsreglene er forhandlingsresultatet i korthet følgende: En person fra et land innenfor EØS skal fritt kunne etablere seg i et annet på lik linje med landets egne borgere. Denne regelen gjelder tilsvarende for selskaper som er etablert i et land innenfor EØS. Det er forbud mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. Ved investeringer i selskaper skal borgere fra andre EØS-land gis samme behandling som borgere fra eget land.

Denne frie etableringsretten innebærer at en person eller selskap på lik linje med det enkelte medlemslands statsborgere/selskaper skal ha rett til å erverve fast eiendom. Dette kan være boligeiendom, fritidseiendom og næringsseiendom.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

For erverv av fritidseiendommer gir EØS-avtalen adgang til å skille mellom innenlands- og utenlandsboende ved at det fortsatt kan stilles krav om at kjøperen skal være bosatt i landet.

Den frie etableringsretten sammen med kravet til fri bevegelighet for kapital og nasjonal behandling, innebærer også at personer/selskaper i ethvert EØS-land skal ha rett til å foreta direkte investeringer og erverve eierandeler i selskaper med sete i vertslandet på lik linje med vertslandets egne selskaper og innbyggere.

Det er gjort visse begrensede unntak fra denne etableringsretten. Særskilt behandling av statsborgere fra andre EØS-land kan få anvendelse når bestemmelse om dette er fastsatt ved lov eller forskrift og begrunnet i hensynet til den offentlige orden, sikkerhet eller folkehelsen. Dette innebærer bl.a. at utlendinger kan forbys å etablere seg i nærheten av militære soner eller grenseområder. De alminnelige prinsippene om fri etableringsrett og frie kapitalbevegelser er ikke til hinder for forskjellsbehandling som er begrunnet med behovet for å beskytte vesentlige sikkerhetsinteresser.

Når det gjelder etablering av selskaper fra tredjeland, går de nærmere bestemmelsene frem av Avtalens Protokoll 17 om Artikkel 34 (S.v. 1 s. 158). I utgangspunktet er det ikke felles EØS-regler på dette området. Hvis EF utarbeider regler på dette området, vil en legge opp til en utarbeidelse av tilsvarende EØS-regler. Dette er i tråd med hva som er avtalt vedrørende etablering av finansinstitusjoner fra tredjeland hvor EF har felles regler, jf. avsnitt 5.4. nedenfor.

Siden det i utgangspunktet ikke er felles EØS-regler vedrørende tredjelandsetableringer i sin alminnelighet, kan det tenkes at bedrifter fra tredjeland som ikke får adgang til å etablere seg i ett EØS-land, etablerer seg i et annet EØS-land for på den måten å få adgang til det første landet. Om man ikke blir enige om tiltak for å hindre slike omgåelser, kan det treffes mottiltak.

I Protokoll 17 er det også vist til Det alminnelige program av 18. desember 1961 for avskaffelse av restriksjoner på etableringsretten. Bestemmelsen supplerer definisjonen av hvem som nyter godt av etableringsfriheten slik denne er uttrykt i Artikkel 34. Dette medfører bl.a. at virksomheter som bare har vedtektsmessig hjemsted i EØS, skal ha en faktisk og vedvarende tilknytning til næringslivet i et EØS-land for å kunne nyte godt av etableringsfriheten.

For kapitalbevegelser er forhandlingsresultatet i korthet følgende:

Det skal ikke være restriksjoner på kapitalbevegelser innenfor EØS. Det skal heller ikke forskjellsbehandles på grunnlag av nasjonalitet, bosted eller hvor kapitalen plasseres eller være restriksjoner på løpende betalinger knyttet til den frie bevegelse av varer, personer, tjenester og kapital. Sentrale og lokale myndigheters låneopptak i andre EØS-lands kapitalmarkeder skal skje etter avtale med vedkommende lands myndigheter.

Det er flere klausuler som åpner adgang til midlertidig å innføre restriksjoner for kapitalbevegelser over landegrensene på grunnlag av særlige forhold. Det er også angitt hvilke prosedyrer som skal følges dersom et EØS-land vil iverksette slike beskyttelsestiltak.

Midlertidige restriksjoner på kapitalbevegelser kan i følge Avtalens Artikkel 43 innføres i følgende situasjoner:

- som beskyttelse mot kapitalbevegelser til og fra tredjeland når slike transaksjoner kanaliseres gjennom et annet EØS-land med mer liberale valutabestemmelser;
- når kapitalbevegelser fører til alvorlige forstyrrelser i funksjonsdyktigheten til kapitalmarkedet i et EØS-land;

Det kan også ifølge Artikkel 43 treffes beskyttelsestiltak ved:

- negative virkninger for et EØS-lands konkurransemessige stilling som følge av beslutning om valutakursendring i et annet EØS-land;
- alvorlige betalingsbalanseproblemer eller dersom slike problemer truer med å inntre.

Prosedylene for iverksettelse av disse beskyttelsestiltakene går frem av Avtalens Artikler 44 og 45 og av Protokoll 18 (S.v. 1 s. 158). Av denne Protokollen fremgår det at slike tiltak for EFTA-landenes vedkommende skal meldes til EFTA-landenes faste komité som skal vurdere tiltakene og avgi en uttalelse om dem. Deretter skal komitéen følge utviklingen og den kan med flertallsvedtak gi anbefaling om endring, suspensjon eller opphevelse av de aktuelle tiltakene. Den faste komitéen kan imidlertid ikke nekte iverksettelse av beskyttelsestiltak. Det tilligger det enkelte EFTA-lands myndigheter å treffe vedtak om bruk av beskyttelsesklausulen i samsvar med de nærmere angitte prosedyrer. På dette området vil EFTA-landenes situasjon i EØS skille seg fra medlemslandenes situasjonen i EF. De materielle bestemmelsene om de ovenfor angitte beskyttelsestiltakene er de samme i EØS-avtalen som i Romatraktaten. I EF hører beslutning om iverksettelse av slike tiltak inn

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

under Fellesskapets kompetanse. For EFTA-landene er den endelige beslutning om iverksettelse et nasjonalt anliggende, jf. at EFTAs faste komité kun kan gi anbefalinger. For EFs medlemsland må slik beslutning i utgangspunktet autoriseres på fellesskapsnivå. I akutte situasjoner åpnes likevel mulighet for at det enkelte medlemsland selv kan fatte beslutning. Slikt vedtak kan imidlertid bli omstøtt på fellesskapsnivå.

For en nærmere omtale av de enkelte artikler i Avtalen vises det for øvrig til proposisjonsens kapittel 3.

I tilknytning til EØS-avtalens alminnelige beskyttelsesklauseul, Artikkel 112, jf. proposisjonsens kapitler 3 og 8, er det fra Islands, Liechtensteins, Sveits, Østerrikes og EFs side avgitt ensidige erklæringer (S.v. 1 s. 428-430) knyttet til anvendelsen av denne klausulen i forbindelse med kapitalbevegelser vedrørende fast eiendom. Bl.a. fra norsk side fant en at en erklæring i denne forbindelse kunne legge bindinger på bruken av beskyttelsesklauseulen, og at det derfor ville være mest hensiktsmessig ikke å avgi noen slik erklæring.

De nærmere bestemmelser vedrørende kapitalbevegelser fremgår av Avtalens Vedlegg XII (S.v. 1 s. 342). Forhandlingsresultatet går bl.a. ut på følgende.:

- Det er fastsatt overgangsordninger for endringer av nasjonal lovgivning vedrørende utenlandsk eie av selskaper og fast eiendom i EFTA-landene (Vedleggets pkt 1(d)) For Norge og Sverige er det en overgangsordning frem til 1. januar 1995 for å avvikle nåværende regler om direkte investeringer som forskjellsbehandler på grunnlag av nasjonalitet. For Finland, Island og Liechtenstein er overgangstiden på dette området frem til 1. januar 1996. Sveits og Østerrike har ingen generelle overgangsordninger på dette området. Med direkte investeringer forstås bl.a. investeringer i form av etablering eller aksjekjøp med henblikk på å opprette varige økonomiske forbindelser.

Av hensyn til den norske konsesjonslovgivningen hvor samlet utenlandsk eie over  $\frac{1}{3}$  i norske selskaper enten utløser konsesjonsplikt etter industrikonsesjonsloven eller er forbudt etter finansieringsvirksomhetsloven, se avsnitt 5.2.6 nedenfor, gjelder det også en overgangsordning for Norge frem til 1. januar 1995 vedrørende alminnelig erverv av verdipapirer i form av aksjer.

For kjøp av fast eiendom gjelder det en overgangstid for tilpasning av nasjonal lov-

givning frem til 1. januar 1995 for Norge, frem til 1. januar 1996 for Østerrike, Finland og Island, og frem til 1. januar 1998 for Liechtenstein og Sveits. Sveits har dessuten en tilsvarende overgangsordning vedrørende direkte investeringer i eiendoms-meglerfirmaer i Sveits. Sverige har ingen overgangsordninger for fast eiendom.

Østerrike har en overgangsordning for direkte investeringer i innlands vannveger inntil motsvarende adgang til slike vannveger i EF er etablert.

Island har en overgangsordning frem til 1. januar 1995 vedrørende kortsiktige kapitalbevegelser.

- I disse overgangsperiodene skal EFTA-landene ikke innføre strengere regler eller praksis for utlendinger enn de som er i kraft ved tidspunktet for undertegning av Avtalen. EFTA-landene skal likevel ha adgang til å innføre nye bestemmelser som er i samsvar med EØS-avtalen. Dette gjelder særlig for kjøp av feriehus, hvor det følger av Avtalens regler at det fortsatt vil være adgang til å ha nasjonale regler som f.eks. sonderer mellom innenlands- og utenlandsboende, jf. Vedleggets pkt 1(e).
- Norge kan fortsatt håndheve de restriksjoner som er i kraft ved undertegning av Avtalen når det gjelder utlendingers adgang til eierskap i norske fiskefartøyer. Slike restriksjoner skal imidlertid ikke forhindre at utlendinger skal kunne investere i landbasert fiskeforedling eller i selskaper som bare indirekte er engasjert i fiske. Norske myndigheter skal imidlertid kunne kreve at slike selskaper, hvor utlendinger er helt eller delvis eiere, skal avvikle eventuelle investeringer i fiskebåter, jf. Vedleggets pkt 1(h).
- En tilsvarende bestemmelse, som også omfatter fiskeforedlingsindustrien, gjelder for Island, jf. Vedleggets pkt 1(g).
- Avtalens Vedlegg XII medfører at beskyttelsestiltak omhandlet i kapitaldirektivets artikkel 3 skal iverksettes etter bestemmelsene i Avtalens Artikkel 45 og Protokoll 18 (Vedleggets pkt 1 (b)). Det vises i denne forbindelse til omtalen ovenfor.
- Vedleggets pkt 1(a) slår fast hvordan informasjon skal utveksles vedrørende tiltak for å regulere likviditeten i banksektoren, artikkel 2 i kapitaldirektivet.
- Vedleggets pkt 1(c) omhandler enkelte unntak for EF-land og slår fast at disse er en sak for EFs organer. Disse landenes unntak gjelder også overfor EFTA-landene.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

### 5.2.5 Valutareguleringen

#### *Innledning*

Den norske valutareguleringen ble gradvis liberalisert i 1980-årene og fra 1. juli 1990 ble de gjenværende valutarestriksjonene i hovedsak avvirket. Denne liberaliseringen var i samsvar med de målsettinger som ble satt i OECD, innenfor rammen av regelverket for liberalisering av kapitalbevegelser og handel med tjenester. Avviklingen av de norske valutarestriksjonene var i overensstemmelse med det arbeid som foregikk på nordisk plan med sikte på å etablere et nordisk kapitalmarked, og var i tråd med den tidsplan som ble fulgt innen EF. Vedtaket hadde bred tilslutning i Stortinget.

Nedbyggingen av valutareguleringen må for øvrig ses på bakgrunn av at økt internasjonal handel, internasjonalisering av finansmarkedene og den tekniske utvikling bl.a. på kommunikasjonssiden bidro til at denne reguleringen gradvis mistet sin betydning gjennom 1980-årene.

I forbindelse med avviklingen av de norske valutarestriksjonene fra 1. juli 1990 ble det satt igang arbeid med et program for styrket skattekontroll, jf. revidert nasjonalbudsjett 1990 og nasjonalbudsjettet 1991. Programmet inneholdt følgende 10 punkter:

1. Økte ressurser tilføres skattekontrollen med utenlandstransaksjoner.
2. Rapportplikten for utenlandsbetalinger innskjerpes.
3. Det etableres effektive sanksjoner dersom man ikke overholder rapportplikten ved utenlandsbetalinger.
4. Ligningslovens strafferegler skjerpes ved utenlandstransaksjoner.
5. Utenlandsoppgave skal leveres sammen med selvangivelsen fra alle som har fordringer eller gjeld i utlandet.
6. Det kreves melding og erklæring om innsynsrett ved oppretting av utenlandskonto.
7. Det gjennomføres rutiner som innebærer økt risiko for å bli oppdaget dersom man overfører penger fra norsk valutabank til utenlandsk konto for å unngå skatt.
8. Det kreves dokumentasjon av fradrag for renter på lån i utlandet.
9. Forhåndsmelding skal gis for beløp over en viss størrelse som tas med fysisk over grensen.
10. Det gjøres økt bruk av opplysninger om innlendingers verdipapirhandel med utlandet hos norske meglere.

De nødvendige endringer i lover og forskrifter for å følge opp dette programmet er gjen-

nomført. På det administrative plan pågår et kontinuerlig arbeid med å vurdere rutiner og prosedyrer for å styrke kontrollen med utenlandstransaksjoner.

#### *Behov for endringer i valutareguleringen*

De viktigste restriksjoner som gjenstår i tilknytning til norsk valutaregulering, er følgende:

- forbudet mot at innlendinger tegner personforsikring i utlandet;
- kravet om at innlendingers kjøp og salg av utenlandske verdipapirer må skje via norsk fondsmegler og at verdipapir som oppbevares i utlandet, skal holdes i norsk fondsmeglernes depot eller registreres på annen måte som muliggjør kontroll;

Disse restriksjonene, som er nedfelt i valutaforskriften, vil bli avvirket innen 1. januar 1993 i tråd med forpliktelsene i EØS-avtalen.

EØS-avtalen medfører ikke krav til endringer i lov av 14. juli 1950 nr. 10 om valutaregulering (valutareguleringsloven). Selv om alle permanente valutarestriksjoner avskaffes, vil Valutareguleringsloven fortsatt gi tilstrekkelig lovhjemmel for å kunne gjennomføre midlertidige valutarestriksjoner i forbindelse med bruk av beskyttelsestiltak som beskrevet i avsnitt 5.2.4 ovenfor.

### 5.2.6 Konesjonsregler

#### *Bakgrunn og rettstilstand*

Statsborgerrettsloven av 1888 var den første lov som regulerte utlendingers deltakelse i norsk næringsliv. Reglene i denne loven skulle først og fremst ivareta utenrikspolitiske hensyn, men hensynet til å bevare landets ressurser for dets egne borgere kom etterhvert i forgrunnen. I 1917 ble dette regelverket erstattet av den nye Industrikonesjonsloven. Hensikten med loven var å kontrollere utnyttelsen av nasjonale naturressurser som vannkraft, malmer, mineraler og fast eiendom. Det er i denne loven først og fremst reglene om erverv av fast eiendom og erverv av aksjer i selskaper som eier eller leier fast eiendom, som stiller utlendinger og utenlandske selskaper i en annen posisjon enn nordmenn. For erverv av vannfall- og bergrettigheter må også nordmenn og norske selskaper ha konesjon.

Selv om utlendinger helt siden 1917-lovens ikrafttredelse i langt de fleste tilfeller har fått konesjon, har utlendingers erverv vært undergitt særskilte lovbestemmelser i over 100 år.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

Industrikonsesjonslovens regler vedrørende utlendinger og lignende regler i en del andre lover, er relativt fremmede i europeisk rettstradisjon for øvrig. Det er kun Sverige og Finland som har hatt et regelverk som er direkte sammenlignbart med det norske. Både i andre EFTA-land og i EF har man i forbindelse med EØS-forhandlingene stilt spørsmål ved behovet for slike regler. Det har vært fremhevet at de hensyn som ønskes ivaretatt, i tilstrekkelig grad bør kunne ivaretas på annen måte.

Lov av 31. mai 1974 nr. 19 om konsesjon og om forkjøpsrett for det offentlige ved erverv av fast eiendom (konsesjonsloven) bygger på prinsippet om likebehandling av nordmenn og utlendinger. Denne loven fastsetter generell konsesjonsplikt for alle eiendomserverv, men gir samtidig adgang til alminnelige unntak fra dette prinsippet. Slike unntak er hovedsaklig innført for erverv av mindre eiendommer. Både konsesjonsplikt og unntak gjelder for alle. Det er således ingen regler i denne loven som forskjellsbehandler utlendinger i forhold til nordmenn. Den særskilte konsesjonsplikt for utlendinger følger av industrikonsesjonsloven, som beskrevet ovenfor. De bestemmelser i norsk konsesjonslovgivning som forskjellsbehandler nordmenn og utlendinger, er omtalt sektorvis under avsnittet 5.2.6 nedenfor.

#### *Situasjonen i Sverige og Finland*

I Sverige har utlendinger inntil nylig måttet ha myndighetenes tillatelse for kjøp av bedrifter, næringsseiendommer eller aksjer utover en viss stemmeretts- eller eierandel. Etter at disse bestemmelsene ble opphevet ved siste årsskifte, er det ikke lenger nødvendig med slike tillatelser. Eneste unntak gjelder forsvarsindustrien, hvor bedrifter uten vedtektsbestemt forbehold mot utenlandsk eie ikke kan få tillatelse til produksjon av krigsmateriell. Også svenske selskapers rett til å ha vedtektsfestede begrensninger på utenlandsk eie og til å skille mellom frie og bundne aksjer, forventes opphevet i løpet av inneværende år.

Også i Finland er bedriftservedslovgivningen under revisjon. I dag har Finland et ganske restriktivt lovverk som regulerer utlendingers adgang til å kjøpe eierandeler i finske foretak. En regjeringsoppnevnt komité har foreslått at eksisterende regelverk avskaffes, herunder finske selskapers rett til å ha vedtektsbestemte utenlandsbegrensninger og til å ha frie og bundne aksjer. Samtidig foreslås innført en meldepliktsordning for utenlandske erverv av eierandeler som gir bestemmen-

de innflytelse i bedrifter med mer enn 200 ansatte eller en omsetning eller en balanse på mer enn 500 mill finske mark (ca. 715 mill. kroner). Overdragelser kan kun nektes dersom viktige nasjonale interesser står på spill.

#### *Fast eiendom*

##### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Forskjellsbehandlingen mellom nordmenn og utlendinger vedrørende erverv av fast eiendom ligger i industrikonsesjonslovens krav om at utlendinger i utgangspunktet trenger konsesjon for enhver eiendomsanskaffelse i Norge. Det kreves også konsesjon ved inngåelse av leiekontrakter til fast eiendom utover 10 års varighet eller for enhver leiekontrakt hvis det dreier seg om fast eiendom som benyttes til industriell virksomhet.

Konsesjonsloven av 1974 er utformet uten bestemmelser som forskjellsbehandler nordmenn og utlendinger. Denne loven har som utgangspunkt generell konsesjonsplikt for alle eiendomserverv, men det er innført en rekke unntak fra konsesjonsplikten.

Disse unntakene er i korte trekk følgende:

- eiendomsovertakelse fra nær slekt i forbindelse med odel;
- erverv av mindre eiendommer, hovedsaklig eiendommer under 5 dekar til bolig- og fritidsformål, samt bebygde næringsseiendommer under 15 dekar;
- erverv av kommunalt eide tomter opp til 20 dekar, dvs. kommuners salg av egne tomter.

For visse eiendomserverv i Finmark er det ytterligere enkelte unntak fra den alminnelige konsesjonsplikten.

Det er også i forskrift gjort enkelte unntak for utlendinger fra konsesjonsplikten i industrikonsesjonsloven. Utenlandske statsborgere som er fast bosatt i Norge kan, på samme måte som nordmenn, fritt erverve fast eiendom til bruk som egen bolig- eller fritidseiendom eller til bruk i egen næringsvirksomhet. Siden det kun er tale om fastboende utlendingers erverv av fast eiendom til eget bruk, er disse unntakene ikke de samme og så omfattende som unntakene i konsesjonsloven av 1974. Heri ligger den forskjellsbehandlingen som kommer i konflikt med prinsippene om fri etableringsrett og likebehandling, og som må endres som følge av EØS-avtalen. Bestemmelsene i industrikonsesjonsloven om utlendingers konsesjonsplikt ved kjøp eller leie av fast eiendom må derfor oppheves. Bestemmelser om begrensning av utenlandsboendes adgang til å overta fritidseiendommer kan



Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

innpasses i konsesjonsloven av 1974. Reguleringsendringene må være gjennomført innen 1. januar 1995.

En oppheving av disse reglene innebærer at utlendingers erverv av fast eiendom vil reguleres av det samme regelverk som for nordmenn, nemlig konsesjonsloven av 1974. Som tidligere nevnt behandles fastboende utlendinger allerede i dag i stor grad på lik linje med nordmenn. Endringene er således størst for utlendinger bosatt i utlandet og for utenlandske selskaper. Likebehandling mellom utenlandske selskaper i utlandet og selskaper i Norge vil åpne muligheten for å at eiendommer i Norge kan eies av utlendinger og leies ut direkte fra utlandet. Dette vil bety at utenlandske selskaper f.eks. vil kunne erverve bygårder konsesjonsfritt innenfor den nåværende arealgrensen på 5 dekar. For hytteeiendommer vil vi kunne følge det danske systemet.

Etter § 6 i lov av 16. juni 1939 nr. 6 om husleie (husleieloven) skal eieren av en leiegård, dersom han ikke selv bor eller har kontor i vedkommende kommune, ha en stedlig fullmektig som leierne kan henvende seg til om leieforholdet. Regelen er ikke-diskriminerende og kan opprettholdes uavhengig av eierens nasjonalitet.

Forbudet mot å forskjellsbehandle mellom nordmenn og utlendinger vil ellers i grove trekk innebære at:

- alle erverv av eiendommer over 5 dekar/over 15 dekar ved bebygde næringsseidommer vil være konsesjonspliktige;
- erverv fra nær slekt eller ved odal, eller kjøp av kommunalt eide tomter opp til 20 dekar vil være konsesjonsfritt for alle.

Videre vil forbudet mot forskjellsbehandling ikke være til hinder for å opprettholde følgende bestemmelser og prinsipper:

- bo- og driveplikt kreves ved ethvert erverv av landbrukseiendommer, inklusive skogseiendommer;
- fylkeslandbruksstyrets samtykke kreves ved deling av landbrukseiendom, f.eks. fraskille skog. Fylkeslandbruksstyret kan bare gi samtykke dersom delingen er driftsøkonomisk forsvarlig;
- det er plikt for eiere av landbrukseiendommer til å holde jorda i hevd og skjøtte skogen;
- grunneiere har plikt til å rette seg etter lov-messige og reguleringsmessige bestemmelser som vedrører utnyttelsen av grunnen, f.eks. stadfestede reguleringsplaner;

- fast bosted i Norge kreves ved kjøp av fritidseiendom

Ellers kan det være grunn til å peke på at 75 pst. av produktiv skog i Norge er såkalt gårds-skog med bo- og driveplikt. 17 pst. av skogen er eiet av det offentlige, mens de resterende 8 pst. er eiet av selskaper og andre institusjoner. Selskaper vil normalt ikke få konsesjon til å kjøpe gårdsskog eller offentlig eiet skog.

Siden konsesjonsloven av 1974 er utformet på et ikke-diskriminerende grunnlag, er det ikke behov for å endre bestemmelsene i loven som følge av EØS-avtalen. Den alminnelige konsesjonsplikt ved erverv av fast eiendom kan opprettholdes.

Fri etableringsrett betyr bl.a. at norske statsborgere og selskaper fritt skal kunne etablere seg i andre EØS-land. Norske borgere og foretak vil etter Avtalens ikrafttredelse kunne erverve fast eiendom til bruk i næringsvirksomhet og til boligformål i hele EØS-området og på de samme betingelser som gjelder for innbyggere i andre EØS-land. Denne retten vil imidlertid ikke kunne gjøres gjeldende umiddelbart etter Avtalens ikrafttredelse overfor de EFTA-land som på samme måte som Norge har fått gjennomslag for sine krav om en viss overgangstid. Som hovedregel vil nordmenn også kunne erverve fritidseiendommer innenfor EØS, men enkelte land vil ha visse restriksjoner på dette området, eksempelvis krav til bosted i landet, jf. avsnitt 5.2.4 ovenfor.

*Erverv av aksjer og andeler i norske selskaper.*

*Behov for endringer i norsk regelverk*

I konsesjonsloven av 1974 er det konsesjonsplikt ved erverv av mer enn 20 pst. av aksjene på én hånd i selskaper som etter loven har konsesjonspliktig fast eiendom. I industrikonsesjonsloven er det lignende bestemmelser om konsesjonsplikt ved aksjeerverv over visse grenser i selskaper som eier eller leier konsesjonspliktig eiendom i følge denne loven.

Dersom en eiendom ikke er konsesjonspliktig etter konsesjonsloven av 1974, er ervervet av aksjer i selskapet som eier eiendommen, konsesjonsfritt for norske borgere/norske selskaper. Men for utlendingers/utenlandske selskapers aksjeerverv kan slike erverv være konsesjonspliktige på grunn av bestemmelsene i industrikonsesjonsloven. Dersom det norske selskapet som det er aktuelt å kjøpe eierandeler i, har rettigheter til fast eiendom som utlendingen ikke kan overta uten konsesjon i henhold til industrikonsesjonsloven, blir også erverv av eierandeler utover vis-

se grenser i selskapet konsesjonspliktig. Som nevnt foran er overtakelse av eiendomsrett til fast eiendom, leierett til fast eiendom utover 10 år, eller enhver leierett til fast eiendom, hvis det på eiendommen drives industriell virksomhet, konsesjonspliktig for utlendinger.

Aksjeervert i slike selskaper er også konsesjonspliktig for utlendinger når den samlede utenlandske eierandel i selskapet som følge av ervervet overstiger 33 $\frac{1}{3}$  pst. av stemmene, og/eller når en enkelt utlending (eller en kjøpende gruppe) samler mer enn 20 pst. av grunnkapitalen/stemmene på en hånd. Som en følge av EØS-avtalen må det på dette punkt gjennomføres endringer innen 1. januar 1995.

Den sistnevnte 20 pst.-regelen i industri-konsesjonsloven har for øvrig ingen selvstendig betydning når det norske selskapets eiendom er av en slik størrelse at ervervet faller inn under den ikkediskriminerende 20 pst.-regelen i konsesjonsloven av 1974.

Industrikonsesjonslovens regler om ervert av rettigheter til fast eiendom, og ervert av eierandeler i selskaper som innehar slike rettigheter, søker å ivareta forskjellige næringspolitiske hensyn, f.eks. knyttet til forskning og utvikling, produksjon og sysselsetting, samt sikkerhetspolitiske og beredskapsmessige interesser. Historisk må de spesielle reglene for utenlandske aksjeervert også ses i lys av at man ville kontrollere utnyttelsen av nasjonale naturressurser som vannfall, malm, mineraler og utnyttelse og bruk av fast eiendom. Om situasjonen for vannfall i forbindelse med EØS-avtalen vises det til avsnittet om vannfall nedenfor.

Konsesjonspraksis ved utlendingers alminnelige aksjeervert i norske bedrifter i Norge har gjennom flere tiår vært liberal. Det er kun unntaksvis at konsesjonssøknader avslås. Ser man på perioden 1970 - 1990, var det kun et 20-talls rene avslag. Antallet avslag gir imidlertid ikke et fullstendig bilde av konsesjonslovgivningens betydning. I samme periode har enkelte saker ført til at konsesjon ikke har blitt gitt fordi konsesjonssøkeren har trukket søknaden før behandlingen er avsluttet. En av årsakene til at søknader trekkes, kan være at myndighetene under behandlingen har indikert at konsesjon ikke kan påregnes, eller at kjøperen ikke finner konsesjonsvilkårene akseptable. I andre tilfelle kan konsesjonsreglene ha ført til at aksjeervert ikke fant sted og at det derfor heller ikke ble sendt noen konsesjonssøknad.

Når konsesjonsreglene er blitt liberalt praktisert, skyldes det i første rekke at konsesjonsmyndighetene i de fleste tilfeller er kom-

met til at investeringene ut fra en totalvurdering vil ha overveiende positiv betydning for norsk nærings- og samfunnsliv. I langt de fleste tilfeller er dette en vurdering som også har blitt delt av de kommuner hvor bedriften ligger og av bedriftens ansatte. Som regel har det også i praksis vist seg at investeringene har hatt en slik positiv virkning.

I en vurdering av virkningene av å endre de konsesjonsbestemmelsene som forskjellsbehandler utlendinger i forbindelse med aksjeervert, kan det også pekes på at en rekke norske arbeidsplasser er blitt etablert som følge av tilgangen på utenlandsk risikovillig kapital. Dette har i en rekke tilfeller også gitt vesentlige bidrag til styrking og utvikling av industri- og forskningsmiljøer i Norge. I de fleste tilfeller finnes det erfaringsmessig heller ikke noe norsk overtakelsesalternativ når myndighetene får konsesjonssøknaden på bordet. Samtidig er det ikke noen tendens til at nedleggelse av norske arbeidsplasser har vært større i utenlandsk eide enn i norske bedrifter. I overveiende grad er erfaringene med utenlandsk eie positive. Tilgang på kapital og eierskap fra utlandet for å styrke investeringene og den økonomiske utviklingen i Norge er viktig og vil være det også i årene fremover. På den annen side reiser økt internasjonalisering på eiersiden spørsmål om styringen av næringsutviklingen. Avsnittet om en oppkjøpskontrollordning nedenfor går nærmere inn på dette spørsmålet.

EØS-reglene om etableringsrett og kapitalbevegelser vil bety at norske borgere og foretak fritt kan foreta investeringer og kjøpe eierandeler i selskaper som er hjemmehørende i de øvrige EØS-landene på samme betingelser som andre innbyggere og foretak i disse landene. Etter at overgangsperioden for andre EFTA-land er utløpt, vil norske foretak ikke lenger kunne bli møtt med diskriminerende konsesjonsordninger i disse landene. Sverige har allerede opphevet foretakservertslovgivningen som inntil nylig ble anvendt ved utlendingers kjøp av eierandeler i svenske selskaper. EF-landene har ingen overgangsordninger på dette området. I disse landene vil investeringsfrihet dermed gjelde fra 1. januar 1993.

#### *Oppkjøpskontrollordning*

I den pågående internasjonalisering og også i forbindelse med inngåelsen av EØS-avtalen, har Regjeringen vært opptatt av at det må finnes et regelverk som gir myndighetene tilstrekkelige styringsmuligheter i forbindelse med forvaltning av norsk næringsvirksomhet, enten bedriftseieren er norsk eller utenlandsk. Et slikt regelverk må ikke være til

hinder for ønskelige omstruktureringer i næringslivet.

En fornuftig næringsstruktur basert på trygge og varige arbeidsplasser etableres først og fremst gjennom økonomiske og juridiske rammevilkår som stimulerer til etablering og opprettholdelse av lønnsom næringsvirksomhet i Norge. Både norske og utenlandske eiere er avhengige av slike rammevilkår. Regjeringen vil derfor understreke at det i forbindelse med en oppkjøpskontrollordning som likebehandler utenlandske og innenlandske investorer, ikke må etableres så strenge bestemmelser at de gjør det lite attraktivt å investere i norsk næringsliv. Det er et mål å kanalisere utenlandske såvel som norske investeringer til Norge.

Når EØS-avtalens overgangstid vedrørende konsesjonsbestemmelser er utløpt, og de diskriminerende reglene i industrikonsesjonsloven er endret, legger Regjeringen til grunn at nye regler vedrørende bedriftsoppkjøp som ikke forskjellsbehandler på grunnlag av nasjonalitet, skal være innført slik at myndighetene fortsatt kan utøve en tilfredsstillende kontroll. Om eierne er norske eller utenlandske, er i denne sammenheng ikke avgjørende.

Regjeringen vil på denne bakgrunn anbefale innført en oppkjøpskontrollordning som på et ikkediskriminerende grunnlag skal gjelde ved erverv av eierandeler i norske bedrifter. En tenker seg denne ordningen utformet som en kombinert meldeplikts- og godkjennelsesordning etter følgende generelle prinsipper:

Ved erverv av større eierandeler i et norsk selskap, dvs. et selskap med sete i Norge og over en viss størrelse, må kjøperen sende inn en melding til myndighetene ved Næringsdepartementet. På grunnlag av denne meldingen vil departementet avgjøre om det er nødvendig med en nærmere prøving av ervervet. Dette bør avgjøres innen en viss frist, f.eks. 30 dager. Dersom kjøperen ved utløpet av denne fristen ikke har hørt noe fra myndighetene, kan vedkommende innrette seg som om godkjennelse foreligger. I de tilfeller hvor departementet mener en nærmere prøving er nødvendig, kan utfallet av behandlingen bli godkjennelse, godkjennelse på bestemte vilkår eller avslag.

Det er lite naturlig at forholdet til fast eiendom også i fremtiden opprettholdes som meldepliktskriterium når det i hovedsak er næringspolitiske hensyn som legges til grunn ved dagens vurdering av konsesjonssøknaden. Fast eiendom som kriterium for konsesjonsplikt rammer i stor grad for upresist til å være noen fullgod indikator på det reelle kontrollbehov. Konsekvensen av at tilknytning til fast eiendom i dag er den utløsende faktor for

konsesjonsplikten, er at en rekke aksjeovertakerer ikke er konsesjonspliktige fordi bedriftene har leieavtaler av varighet under 10 år. I flere tilfeller kan det være at konsesjonsplikt derved unngås selv om et reelt kontrollbehov kan være til stede, samtidig som reglene på den annen side medfører konsesjonsplikt for en rekke tilfeller hvor kontrollbehovet er lite. Overtagelse av fast eiendom i seg selv vil i alle tilfelle reguleres av konsesjonsloven av 1974.

Siden det i hovedsak er nærings- og sysselsettingspolitiske hensyn som i dag legges til grunn for vurderingen av en konsesjonssøknad, bør det i det videre arbeidet med den nye ordningen legges vekt på kriterier som best kan avspeile slike hensyn. Et kriterium for meldeplikt bør derfor være antall ansatte i den virksomhet som det overtas eierandeler i. Et annet kriterium kan være siste/de senere års omsetning og/eller virksomhetens totale aktivmasse. Videre bør det føres kontroll med eierkonstellasjonene i virksomheter som har mottatt betydelig offentlig støtte til forskning og utvikling. Andre viktige kriterier som bør utløse meldeplikt, er om virksomheten har beredskapsmessig eller sikkerhetspolitisk betydning.

Meldeplikt bør først utløses ved overtagelse av «større eierandeler». For å fastsette slike andeler er det naturlig å ta utgangspunkt i eiergrenser som allerede eksisterer i lovgivningen for øvrig. Eksempler på slike eksisterende grenser er 20 pst. og 33½ pst. eierandel. Sistnevnte er grensen for negativ kontroll i henhold til lov av 4. juni 1976 nr. 59 om aksjeselskaper (aksjeloven), mens den førstnevnte utløser konsesjonsplikt ved aksjer på en hånd etter dagens konsesjonslovgivning. Aksjelovens grense for simpelt flertall er 50,01 pst., mens tilbudsplikten etter verdipapirloven utløses ved 45 pst.

Det kan være aktuelt at meldeplikten utløses på flere trinn ved anskaffelse av eierandeler i samme selskap når graden av kontroll over selskapet endres. Om det er en grense ved f.eks. 33½ pst eierandel, kan det være en ny grense når eierandelen eksempelvis passerer 50 pst.

I de tilfeller hvor meldingen om aksjeervervet undergis en nærmere prøving, vil det kunne være aktuelt å gi godkjennelse på bestemte vilkår. Deler av de vilkår som brukes ved konsesjonsbehandlingen i dag, bør opprettholdes. Dette kan bl.a. gjelde vilkåret om å føre forhandlinger om salg ved hel eller delvis avvikling av virksomheten. Ved erverv av mer enn halvparten av eierandelene i virksomheten bør det også kunne stilles vilkår som innebærer at kjøperen forplikter seg til å gjennomføre de investeringsplaner og organisato-

riske opplegg som vedkommende har oppgitt som grunnlag for kjøpet. Det må likevel være en mulighet for å avvike forpliktelsene ved større endringer i markedsforhold og rammevilkår forøvrig.

I det videre arbeid bør de sanksjonsregler som skal gjelde ved eventuelle brudd på regelverket, nøye vurderes. For unnlatt innsending av melding bør det vurderes etablert regler som innebærer at kjøpsavtalen ikke får rettslig bindende virkning for noen av partene før meldingen er mottatt og gjennomgått av myndighetene. For brudd på eventuelle vilkår, bør dagens system med dagbot, tilbake trekking av tillatelsen med pålegg om salg m.v. være utgangspunktet for vurderingene.

En oppkjøpskontrollordning etter de retningslinjer som er skissert, vil ikke innebære en oppheving av 20 pst-regelen i konsesjonsloven av 1974, se ovenfor. Det vil også i fremtiden bli aktuelt å føre kontroll med omsetningen av eierandeler i selskaper som har betydelige eiendommer. I det fremtidige lovgivningsarbeidet er det likevel viktig at en samordner forholdet mellom de to regelsett slik at man unngår dobbeltbehandling, og dermed økt og unødvendig byråkrati. I forbindelse med utformingen av en ny oppkjøpskontrollordning må man også ta i betraktning den fullmakt konkurransemyndighetene har til å gripe inn mot foretakserverv som fører til en vesentlig begrensning av konkurransen, jf. lov av 26. juni 1953 nr. 4 om kontroll og regulering av priser, utbytte og konkurranseforhold (prisloven).

Siktemålet med en ordning som skissert ovenfor, er at den bør være minst mulig belastende både for næringslivet og myndighetene samtidig som den sikrer kontroll med eierskifter i virksomheter av samfunnsmessig betydning. Det er derfor viktig at ordningen ikke blir for vidtfavnende, og at den som nevnt begrenses til å gjelde selskaper over en viss størrelse. Det bør utredes nærmere om enkelte sektorer og bransjer hvor kontrollbehovet enten er lite eller ivaretatt i særlovgivning, ikke skal omfattes av ordningen. Et viktig grunnhensyn er at ordningen ikke må være til hinder for en nødvendig og ønskelig omstilling og utvikling av norsk næringsliv.

Arbeidstakernes rettigheter står sentralt ved eierskifte. For å sikre de ansatte større innsyn og større trygghet ved endringer i eierstrukturen, vil Regjeringen foreslå å innføre regler i selskaps- eller arbeidsmiljølovgivningen som lovfester eiernes informasjonsplikt i slike situasjoner.

#### Vannfall

Den del av konsesjonslovgivningen for vannfall som gjelder ressursforvaltning, berøres ikke av EØS-avtalen.

Det sterke offentlige eierskap i vannkraftsektoren er forenlig med prinsippene i EØS-avtalen. Det samme gjelder statens forkjøpsrett ved erverv av eiendomsrett til vannfall, hjemfall til staten ved konsesjonstidens utløp og bestemmelsene om statlig forkjøpsrett og hjemfall ved aksjeoverdragelse.

Dette innebærer at hovedtrekkene i konsesjonslovgivningen for vannfall kan opprettholdes også etter inngåelsen av EØS-avtalen. Etter industrikonsesjonsloven er det imidlertid en del bestemmelser som innebærer forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet og som dermed ikke er forenlig med EØS-avtalen. Slike forhold er blant annet:

1. det er alminnelig konsesjonsplikt ved erverv av ikke utbygde vannfall. Det er gjort unntak fra denne konsesjonsplikten for norske statsborgere når ervervet skjer ved skifte av felleseie, arv eller odelsløsning;
2. bare norske borgere og selskaper med sete i Norge og som bare har norske styremedlemmer, kan få konsesjon til å leie, dvs. få bruksrett til vannfall som eies av stat, fylke eller kommune;
3. bare norske borgere kan få konsesjon uten vilkår til å utnytte vannfall på egen eiendom som kraftkilde til eget behov som lys, varme, håndverksvirksomhet o.l.;
4. bare selskaper med sete i Norge og med et styre hvor flertallet, formannen innbefattet, er norske statsborgere kan få konsesjon til erverv av eiendomsrett til vannfall;
5. det inntreffer konsesjonsplikt for aksjerverv når utenlandsandelen i et selskap som har vannfallrettigheter, overskrider 33 1/3 pst.

Forskjellsbehandlingen i de nevnte bestemmelser vil bli foreslått fjernet ved at unntaket i pkt. 1 ovenfor utvides til også å gjelde utlendinger. Tilsvarende vil bli foreslått for leierett til vannfall. Bestemmelsen i pkt. 3 ovenfor foreslås tatt bort. Samtidig åpnes adgang til å gi konsesjon uten vilkår dersom fallrettighetene ikke skal utnyttes til kraftproduksjon. Slik konsesjon er uavhengig av statsborgerskap. Bestemmelsene nevnt i pkt. 4 og 5 ovenfor vil bli endret i tråd med EØS-avtalens forbud mot å forskjellsbehandle på grunnlag av nasjonalitet. Kravet i industrikonsesjonsloven om fortrinnsrett til norsk arbeid, forsikring og materiell i forbindelse med utnytting av en vassdragskonsesjon, er i Ot.prp nr. 50 (1991-92) foreslått opphevet. Det vises i denne for-

bindelse til omtalen av regelverket for offentlige innkjøp i proposisjonens kapittel 4.

Forbudet mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet innebærer at interessenter i andre EØS-land vil stille på linje med norske private interesser ved erverv av fallrettigheter, bruksrettigheter og utbygde vannfall i Norge. Adgangen til slike erverv vil likevel være sterkt begrenset bl.a ved statens forkjøps- og hjemfallsrett og ved de alminnelige krav til forvaltning av vannkraftressursene. Nedenfor følger en kort gjennomgang av dagens eierforhold og reglene vedrørende endringer i eierforhold for vannkraften. Disse reglene er ikke i strid med EØS-avtalen.

Av den samlede kraftstasjonsytelse i Norge disponerer kommunale og fylkeskommunale kraftverk omlag 55 pst, staten 30 pst. og private 15 pst.

Av de privateide kraftverkene er  $\frac{1}{3}$  av kapasiteten, dvs. 5 pst. av samlet kraftstasjonsytelse, ervervet konsesjonsfritt før 1917. Siden disse vannfallene er ervervet konsesjonsfritt, er det ikke spesielle vilkår ved disse eierforholdene, f.eks. hjemfall.

De resterende  $\frac{2}{3}$ , dvs. 10 pst. av samlet kraftstasjonsytelse, er knyttet til konsesjoner som er gitt etter 1917. Disse konsesjonene inneholder vilkår om vederlagsfritt hjemfall til staten etter konsesjonstidens utløp. Regnet i kapasitet tilhører en vesentlig del av de private kraftverkene, ervervet før eller etter 1917, Norsk Hydro.

Enkelterverv av mer enn 20 pst. av aksjene i private selskaper med vannfallrettigheter, konsesjonsfrie og konsesjonsbelagte, krever konsesjon. For slik aksjeervervskonsesjon kan det settes vilkår, herunder om vederlagsfritt hjemfall av aksjene til staten.

Staten har ikke forkjøpsrett ved aksjeerverv i selskaper med vannfall som allerede er konsesjonsbelagte. Ved aksjeoverdragelser i selskaper med konsesjonsfrie vannfall vil staten ha forkjøpsrett dersom mer enn 90 pst. av aksjene overdras. Ved overdragelse av industriselskaper som har egne kraftverk kan staten ikke kreve forkjøpsrett for kraftverkene alene.

De fleste kommunale og fylkeskommunale kraftverk er organisert som kommunale bedrifter. Eventuelle salg av slike bedrifter vil kreve konsesjon på vanlig måte. Ved salg av andeler i slike bedrifter vil reglene om hjemfall og forkjøpsrett i forbindelse med aksjeervervskonsesjon, som er beskrevet for kommunale og fylkeskommunale aksjeselskaper nedenfor, komme til anvendelse.

For å få til et bedre fungerende kraftmarked kan kommunale og fylkeskommunale kraftverksbedrifter etter lov av 29. juni 1990 nr. 50

om produksjon, omforming, overtøring, omsetning og fordeling av energi m.v. (energilo-ven) med myndighetenes godkjennelse omdannes til f.eks. aksjeselskaper. Dermed åpnes det adgang for salg av aksjer i slike selskaper. Vilråene for salg av slike aksjer er forskjellig alt etter som fallrettighetene er ervervet før eller etter en lovendring i 1969. Før lovendringen i 1969 kunne kommunale og fylkeskommunale kraftverk erverve fallrettigheter uten konsesjon. Etter lovendringen er slike erverv underlagt konsesjon uten tidsbegrensning.

Ved omdannelse av kommunale og fylkeskommunale kraftselskaper til aksjeselskap kan myndighetene sette som vilkår at staten, ved ethvert senere salg av aksjer i selskaper med fallrettigheter som er ervervet konsesjonsfritt før lovendringen i 1969, skal ha forkjøpsrett til aksjene. Dersom staten ikke benytter denne forkjøpsretten, kan det istedet kreves konsesjonsbehandling med vilkår om hjemfall.

En slik forkjøpsrett gjelder ikke for kommunale og fylkeskommunale kraftverk som har fått vanlig konsesjon etter lovendringen i 1969. For å sikre staten ytterligere kontroll ved salg av andeler i slike kraftselskaper, vil Regjeringen legge frem forslag om at statlig forkjøpsrett skal kunne gjøres gjeldende dersom en overveiende del av aksjekapitalen ikke lenger vil være i offentlig eie, eksempelvis ved private erverv av over  $\frac{1}{3}$  av aksjekapitalen. En slik lovendring er begrunnet i at den opprinnelige konsesjon ble gitt under forutsetning av at fallene i det alt vesentlige skulle være i offentlig eie.

I de tilfeller hvor kommunale og fylkeskommunale kraftverk er organisert som aksjeselskap, kan inntil 20 pst. av aksjene selges til en enkelt kjøper og samlet inntil  $\frac{1}{3}$  av aksjene selges til kjøpere uansett nasjonalitet, uten godkjennelse av statlig myndighet. Erverv av andeler utover disse grensene krever konsesjon. Ved enkelterverv utover 20 pst. kan staten kreve hjemfall av den aktuelle aksjepost. Ved samlet erverv utover  $\frac{1}{3}$  kan det settes tidsbegrensning for konsesjon. Dessuten vil det bli foreslått en ordning hvor staten kan benytte forkjøpsrett ved slike erverv.

#### *Petroleumsressurser*

Ressursforvaltning i petroleumssektoren er et nasjonalt ansvar som ikke omhandles av EØS-avtalen.

Norsk lovgivning slår fast at retten til undersjøiske naturforekomster tilligger den norske stat. Det vil fortsatt være opp til nasjonale myndigheter å avgjøre den statlige deltakelse.

Det norske konsesjonssystem har som ut-

gangspunkt oljeselskapenes søknader. Tildeling skjer ut fra en forvaltningsmessig helhetsvurdering i henhold til kunngjorte kriterier. Virksomheten må foregå på de vilkår som settes i tillatelsen, og for øvrig skje i samsvar med petroleumsloven og annen norsk lovgivning. Systemet - i hovedsak basert på gjeldende faglige kriterier - vil kunne bli videreført. De relevante hensyn i forhold til EØS-avtalen ivaretas innenfor et slikt system.

Enkelte kriterier som er knyttet til søkerens bidrag til å styrke norsk økonomi, bruk av konkurransedyktige norske varer og tjenester m.v. innebærer mulighet for forskjellsbehandling av norske og utenlandske bedrifter. Slike kriterier vil måtte utgå eller gis en form som samsvarer med regelverket i EØS-avtalen.

Hel eller delvis overdragelse av en tillatelse eller annen interesseoverføring som kan gi bestemmende innflytelse i selskapet, krever samtykke av Olje- og energidepartementet. Bestemmelsen strider ikke mot prinsippet i EØS-avtalen.

Som redegjort for i proposisjonens kapittel 4.10.6, har EF-kommisjonen lagt frem forslag til direktiv om konsesjonstildelinger i olje- og gasssektoren. Forslaget vil på vanlig måte behandles av EFs organer. Det er usikkert når et slikt direktiv vil være ferdigbehandlet, og det er også usikkert hvordan det endelige innhold vil bli dersom det vedtas. Når EØS-avtalen trer i kraft vil forslaget bli drøftet i EØS-komiteén i henhold til Avtalens regler om informasjon og rådslagning. Forslaget må vedtas med enstemmighet i EØS-komiteén for å bli EØS-regler.

#### *Mineraler og bergverk*

Norsk bergverkslovgivning likebehandler i all hovedsak nordmenn og utlendinger. Alle andre enn staten, norske kommuner og fylkeskommuner må ha konsesjon. De mindre endringer som er nødvendige i regelverket, anses ikke å få konsekvenser av betydning. Endringene innebærer at statsborgere fra et annet EØS-land, på lik linje med norske statsborgere, vil kunne gjennomføre de innledende fasene i leteprosessen gjennom å skjerpe, mute og få utmål. Utenlandske selskaper kan gjøre dette også idag, men virksomheten må etter dagens regler skje gjennom et selskap som er registrert i Norge. Dersom regulær drift skal igangsettes, må både utlendinger og nordmenn søke om driftskonsesjon.

#### *Fiskerinæringen*

EØS-avtalen gir Norge adgang til å opprettholde nåværende lovgivning vedrørende investeringer i norske fiskebåter og i selskaper

som eier slike båter. Det vises til omtalen av forhandlingsresultatet i avsnitt 5.2.4 ovenfor. Lov av 17. juni 1966 nr. 19 om Norges fiskerigrense og om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. innenfor fiskerigrensen (fiskerigrenseloven), som bl.a. fastslår at utlendinger ikke kan eie mer enn 40 pst. av aksjekapitalen i selskaper som har rett til å drive fiske, kan dermed opprettholdes. Norske myndigheter har også etter EØS-avtalen rett til å pålegge selskaper som eier fiskebåter, men som samtidig driver annen virksomhet enn fiske, å avvikle sitt engasjement i fiskebåtene dersom selskapene helt eller delvis er overtatt av utlendinger. På dette området har Norge dermed et varig unntak fra det alminnelige forbud mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. For investeringer i fiskeforedlingsindustrien gjelder de alminnelige bestemmelser i EØS-avtalen, dvs. at man ikke kan forskjellsbehandle på grunnlag av nasjonalitet.

#### *Finansnæringen*

Ifølge lov av 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner (finansieringsvirksomhetsloven), kan samlet utenlandsk eie i norske finansinstitusjoner ikke overskride 33 $\frac{1}{3}$  pst. Utenlandsk eierskap i norske fondsmeglerforetak og i norske forvaltningsselskap for verdipapirfond er tilsvarende begrenset til 25 pst. av aksjekapitalen.

Disse begrensningene må oppheves som følge av EØS-avtalen. Videre må forbudet mot at utenlandsk kredittinstitusjon driver virksomhet gjennom filial i Norge avvikles. Det siste er nærmere omtalt i avsnitt 5.4. nedenfor.

Et unntak fra den alminnelige regel om maksimalt utenlandsk eie på 33 $\frac{1}{3}$  pst. i finansinstitusjoner, er adgangen til å etablere majoritetseide datterselskaper av utenlandske finansinstitusjoner. Slik etablering krever konsesjon akkurat som enhver etablering, sammenslutning eller oppkjøp av finansinstitusjoner i Norge krever konsesjon. Disse bestemmelsene forskjellsbehandler ikke i forhold til utenlandske eiere.

Forøvrig er det lovfestet at ingen enkeltstående eier eller gruppe kan eie mer enn 10 pst. av aksjene i en norsk finansinstitusjon, med mindre tillatelse til datterselskap er gitt. Denne eierbegrensningsregelen kan opprettholdes innenfor EØS.

10 pst.-regelen gjelder også overfor samarbeidende grupper. For investorgrupper eller andre som samarbeider, gjelder både regelen om 10 pst. eie så vel som de stemmerettsbegrensninger som følger av dette. I finansieringsvirksomhetsloven er det fastsatt bestem-

melser om slik konsolidering av eierandeler. Disse bestemmelsene har anvendelse bl.a. for aksjer som erverves av familiemedlemmer, morselskap som definert i § 1-2 i aksjeloven, selskap innen samme konsern og «noen som det må antas aksjeeieren har forpliktende samarbeid med når det gjelder å gjøre bruk av rettighetene som aksjonær.» Det heter videre at Kongen i tvilstilfelle avgjør om aksjer som aksjeeieren ikke eier, skal likestilles med egne aksjer etter disse reglene.

I vurderingen av konsekvensene som følger av en avvikling av restriksjonene på utlendingers eie i norske finansinstitusjoner, kan det i tillegg til regelen om maksimalt 10 pst. eie på én hånd pekes på følgende momenter:

- enhver etablering, oppkjøp eller fusjon av finansinstitusjon hvor en part er norsk, krever tillatelse av myndighetene. Dette gjelder også for finansinstitusjon i Norge som er datterselskap av utenlandsk finansinstitusjon. Samarbeidsavtaler mellom finansinstitusjoner som ikke inngår i samme konsern, skal godkjennes av Finansdepartementet;
- generelt kreves det at den institusjon som etablerer seg eller overtar et eksisterende selskap, er solid på alle måter («fit and proper»-kriteriet);
- enhver finansinstitusjon som er datterselskap av et utenlandsk selskap, er å betrakte som en norsk finansinstitusjon og må oppfylle de samme krav som stilles til andre norske finansinstitusjoner;
- en åpning av adgang for utenlandske kredittinstitusjoner til å drive virksomhet i Norge gjennom filial, baserer seg på prinsippet om hjemlandskontroll, samt gjensidige tilsyns- og kontrollordninger. Det vises til avsnitt 5.4.3 nedenfor;
- sparebanker, gjensidige forsikringsselskaper og kredittforeninger er stiftelser eller sammenslutninger av forsikrings- eller låntagere. Disse institusjonene kan ikke kjøpes på vanlig måte;
- Regjeringen legger til grunn at tiltakene overfor banknæringen gjennom Statens Banksikringsfond og Statens Bankinvesteringfond ikke er i strid med EØS-avtalen.

Mot denne bakgrunn anser Regjeringen at det innenfor det allerede etablerte regelverk for finansinstitusjoner gis tilstrekkelig mulighet til å ivareta foreliggende reguleringshensyn. Regjeringen legger stor vekt på betydningen av regelen om 10 pst. eierbegrensning.

#### *Transportnæringene*

Lov av 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel (samferdselsloven) inneholder ikke bestemmelser om krav til nasjonalitet hos transporttøveren. Det er således ikke behov for endringer i regelverket vedrørende veitransport. Lov av 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart (luftfartsloven) inneholder bestemmelser som stiller krav om norsk nasjonalitet ved registrering av luftfartøyer ved tildeling av konsesjon for flyruter og ved driftstillatelse til ervervsmessig luftfart.

I mange EF-land finnes lignende regler eller praksis. EF-kommisjonen har imidlertid fremmet forslag om at nasjonalitetsklausulene skal bortfalle og erstattes med en EF-klausul. Det betyr at man i tilfelle får regler som sier at flertallet av eierne skal være EF-borgere uten diskriminering mellom borgere fra EF-land.

Det ses ikke noe umiddelbart behov for å endre bestemmelsene om nasjonalitetskrav i luftfartsloven. På lengre sikt kan det imidlertid ikke regnes med at bestemmelser som forskjellsbehandler på grunnlag av nasjonalitet, kan opprettholdes. I forbindelse med fremtidige lovendringer bør det vurderes om det vil være behov for at også luftfartsselskaper skal komme inn under den foreslåtte oppkjøpskontrollordningen.

Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (sjøfartsloven) inneholder krav om at norsk skip skal eies av norsk statsborger eller av selskap hvor  $\frac{6}{10}$  av kapitalen er eiet av norske statsborgere. For de fleste selskapsformer er det også et krav om at selskapets hovedkontor og styrets sete skal være i Norge, og at styrets flertall skal bestå av norske statsborgere bosatt i Norge og at  $\frac{6}{10}$  av stemmeretten er på norske hender.

Lov av 12. juni 1987 nr. 47 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS) bestemmer at eiere som ikke tilfredsstiller nasjonalitetskravet i sjøfartsloven, skal operere skipet gjennom aksjeselskap eller kommandittselskap med hovedkontor i Norge, eventuelt skal det oppnevnes representant i Norge som har fullmakt til å ta imot søksmål på vegne av eieren.

Tilsvarende bestemmelser finnes også i de fleste av EF-landene. Det er grunn til å tro at det i EF vil bli arbeidet for å fjerne slike bestemmelser.

Mot denne bakgrunn vil Regjeringen gå inn for at sjøfartslovens regler om eierskap for norske skip endres i retning av et ikke-diskriminerende system i tråd med den utvikling av praksis og regelverk som etter hvert skjer i EØS-området. I lov om norsk internasjonalt skipsregister vil det ikke bli foreslått endringer.

*Telekommunikasjoner og fjernsyn*

Med ett unntak finnes det innen telekommunikasjonssektoren ikke eierbestemmelser som forskjellsbehandler på grunnlag av nasjonalitet og som derfor må endres som følge av EØS-avtalen.

Unntaket gjelder kabelnettforskriften som inneholder en bestemmelse om at kabelfjernsynsnett skal være under reell norsk kontroll. Konesjonæren og styrets flertall, inkludert styrets formann, skal være norske statsborgere med bopel i Norge. Er konesjonæren et selskap med begrenset ansvar, kreves det at selskapet skal være norskregistrert og at minst 2/3 av den stemmeberettigede grunnkapitalen/aksjekapitalen eies av norske statsborgere. Bestemmelsen bygger på industri-konesjonslovens regler og bør endres i samsvar med de endringer som foretas i denne loven i forbindelse med EØS-avtalen.

Kontroll med kabelfjernsynsnett kan ved lover, forskrifter og konesjonsvilkår reguleres på annen måte enn gjennom regler om norsk eierskap. Gjennom disse virkemidler kan bl.a. abonnentenes innflytelse i nettet sikres. Det finnes slike regler allerede og det skulle således ikke være behov for andre regelendringer enn hva som er nevnt ovenfor.

Ved tildeling av konesjon for TV 2 er det i konesjonsvilkårene stilt krav om at maksimalt 20 pst. av aksjene i TV 2 selskapet kan eies av utlendinger. Dette vilkåret innebærer forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. Flere EF-land har imidlertid tilsvarende krav for nasjonale almenkringkastingskanaler. Mot denne bakgrunn vil en ikke foreslå noen endring i eierkravene for TV2.

**5.2.7 Videre utvikling av regelverket i EF**

Gjennom de alminnelige bestemmelser i Roma-traktaten og ved ikrafttredelse av EFs kapitaldirektiv, Rdir 88/361, jf. ovenfor, er reglene om frie kapitalbevegelser innført i EF. Som det fremgår av omtalen ovenfor, etterleves imidlertid ikke reglene fullt ut av medlemslandene på alle områder. Det er spesieltpekt på at flere av EF-landene opprettholder nasjonalitetsklausuler i forbindelse med eie av selskaper som driver luftfart eller skipsfart. Det samme gjelder for nasjonale almenkringkastingskanaler.

Delvis i tråd med forslag som allerede er fremlagt, som f.eks. for luftfart, og delvis i tråd med intensjonene vedrørende det indre marked, er det grunn til å regne med at unntakene fra hovedregelen om ikke å forskjellsbehandle på grunnlag av nasjonalitet, vil bli redusert.

For petroleumssektoren har EF-kommisjo-

nen nylig fremlagt for Rådet et forslag til direktiv om konsesjonstildeling, jf. proposisjonsens kapittel 4.10.6.

I forbindelse med arbeidet med å etablere en økonomisk og monetær union i EF (ØMU) foreligger det et utkast til endringer og tillegg til Romatraktaten. Disse endringene forutsettes å tre i kraft for EFs medlemsland 1. januar 1993, dersom medlemslandenes ratifikasjonsprosedyrer er gjennomført innen den tid. I sin alminnelighet vil reglene om økonomisk og monetær union ikke gjelde innenfor EØS. Men det kan være enkelte særlige bestemmelser om kapitalbevegelser som det kan bli aktuelt å vurdere også i en EØS-sammenheng. I en protokoll til den nye traktatteksten om ØMU slås det fast at Danmark kan opprettholde gjeldende lovgivning om erverv av fritidseiendommer, se omtalen i avsnitt 5.2.2 ovenfor.

En er videre kjent med at det i EF-kommisjonen vurderes om det skal utarbeides et direktiv med sikte på å hindre visse typer praksis i næringslivet i forbindelse med oppkjøp av foretak.

Eventuelle endringer i EØS-avtalens regler om kapitalbevegelser vil bli behandlet i samsvar med den fremgangsmåte for beslutningsprosessen i EØS som er omtalt i proposisjonsens kapittel 8.

**5.3 SAMARBEID OM ØKONOMISK POLITIKK OG PENGEPOLITIKK***Innledning*

I erklæringen fra møtet mellom regjeringsjefene i EFTA-landene i Oslo 14.-15. mars 1989 om EØS (Oslo-erklæringen), ble det uttrykt at en tok sikte på utvidede konsultasjoner mellom EFTA-landene og EF på områdene økonomisk politikk og pengepolitikk. Dette ble i erklæringen sett i sammenheng med ønsket om å utvikle videre samarbeidet på områder som går utover programmet for EFs indre marked.

I det etterfølgende felles ministermøte i Luxembourg i april 1989 uttrykte ministrene fra EFTA- og EF-landene behovet for å styrke kontaktene innen økonomisk politikk og pengepolitikk.

Samtidig har det hele tiden vært klart at det innenfor EØS ikke skulle legges opp til et samarbeid om utformingen av pengepolitikken eller den alminnelige økonomiske politikken, idet det er utvidede konsultasjoner man har søkt.

Innenfor EF er samarbeidet på disse områdene mer omfattende enn hva som ligger til grunn for EØS. Det har derfor ikke vært hensiktsmessig å ta utgangspunkt i EFs regel-



Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

verk om den økonomiske politikken. Ett unntak fra dette er de beskyttelsesklausuler som er nedfelt i Romtraktatens artikler 107, 108 og 109, og som er knyttet til problemer vedrørende valutakursjusteringer og betalingsbalanse. Tilsvarende beskyttelsesklausuler er tatt inn i Avtalens artikler 43 og 45. Det vises i denne forbindelse til omtalen i avsnitt 5.2.4 ovenfor.

### 5.3.1 Forhandlingsresultat

Forhandlingsresultatet går frem av EØS-avtalens Artikkel 46. Samarbeidet omfatter følgende tre hovedpunkter:

- utveksling av synspunkter på og informasjon om gjennomføringen av EØS-avtalen. Samarbeidet på dette punkt vil være konsentrert om makroøkonomiske og strukturelle forhold og vil naturlig kunne dreie seg om f.eks. analyser av endringer i handelsstrømmer, kapitalbevegelser og sentrale nasjonalregnskapsstørrelser. Vurdering av utviklingen i omfanget av statsstøtte kan også være et aktuelt tema for dette samarbeidet;
- utveksling av synspunkter på og informasjon om virkningen av den økonomiske integrasjonen på den økonomiske utviklingen og på utformingen av økonomisk politikk og pengepolitikk i EØS-landene;
- drøfting av den makroøkonomiske utviklingen og innretningen av den økonomiske politikken.

Det fremgår av Artikkel 46 at samarbeidet ikke skal være bindende for EØS-landene. Vekten vil ligge på utveksling av informasjon og synspunkter.

Selv om det på denne måten slås fast at samarbeidet om økonomisk politikk og pengepolitikk skal begrenses til utveksling av synspunkter og opplysninger på et uforpliktende grunnlag, vil Avtalens øvrige forpliktelser naturlig nok ha konsekvenser både for den økonomiske utviklingen og den økonomiske politikken. Et viktig hensyn med samarbeidet om økonomisk politikk og pengepolitikk, slik dette er nedfelt i Artikkel 46, er nettopp å utveksle synspunkter på hvordan disse virkningene vil være. For nærmere omtale av EØS-avtalens virkninger på økonomi og økonomisk politikk vises det til proposisjonens kapittel 10.

På det penge- og valutapolitiske området samarbeider EF-landene gjennom det Europeiske monetære system (EMS) med sikte på å holde valutakursene stabile. Dette samarbeidet omfatter bare EF-landene. EØS-avta-

len inneholder ingen bestemmelser på dette området.

EØS-avtalen innebærer heller ingen forpliktelser om tilknytning til EFs valutaenhet ECU. Siden oktober 1990 er den norske kronen knyttet til ECU som er et veiet gjennomsnitt av EF-landenes valutaslag. I likhet med Norge har også Sverige og Finland knyttet sine valutaer til ECU. For alle tre landene skjedde tilknytningen som resultat av ensidige beslutninger i hvert enkelt land. Disse ECU-tilknytningene har ingen sammenheng med forpliktelsene i EØS-samarbeidet.

Som allerede omtalt i avsnitt 5.2.7 ovenfor, vil EØS-avtalen ikke omfatte et samarbeid om økonomisk og monetær union slik som EF-landene etter toppmøtet i Maastricht har undertegnet en avtale om.

## 5.4 FINANSIELLE TJENESTER

### 5.4.1 Innledning

Med utgangspunkt i Avtalens generelle bestemmelser om tjenesteyting, Artiklene 36-40, går det detaljerte EØS-regelverket for finansielle tjenester frem av Avtalens Vedlegg IX (S.v. 1 s. 330). Reglene er delt i tre hovedområder

- forsikring
- banker og andre kredittinstitusjoner
- børs og verdipapirer

Reglene om finansiell tjenesteyting kan ikke ses uavhengig av reglene om kapitalbevegelser og etableringsrett, jf. avsnitt 5.2. Uten adgang til frie kapitalbevegelser ville det ikke være mulig å gjennomføre en uhindret utveksling av finansielle tjenester på tvers av landegrensene. Gjennom rett til etablering vil finansinstitusjoner fra ett land f.eks. kunne etablere et datterselskap i et annet land som et alternativ til å kunne tilby sine tjenester fra hjemlandet.

EØS-reglene om finansielle tjenester svarer i det alt vesentlige til EFs regelverk for finansielle tjenester. Et viktig prinsipp for den frie utveksling av finansielle tjenester er at en finansinstitusjon som har fått konsesjon i sitt hjemland, også skal kunne tilby sine tjenester eller etablere seg i andre EØS-land. Det er tilstrekkelig med én lisens for å kunne yte tjenester innen hele EØS-området. Tjenesteytingen kan skje direkte, gjennom etablering av datterselskap eller gjennom en lokal filial, som til forskjell fra datterselskaper ikke er en egen juridisk enhet.

Tilsynet med finansinstitusjoner skal være basert på hjemlandskontroll. Det betyr at hovedansvaret for tilsynet hviler på myndighe-

tene i det landet hvor en finansinstitusjon har fått konsesjon. I sin tur baserer dette seg på harmonisering av vesentlige tilsynsregler og for øvrig på gjensidig godkjenning av ulike lands regler og kontrollordninger der disse varierer.

Ved siden av å legge forholdene til rette for harmoniserte tilsynsprinsipper og mer likeverdig konkurranse, sikter reglene mot å sikre soliditet i finansinstitusjonene og å ivareta hensyn til forbrukere og investorer.

Omfanget av overgangsordninger for finansielle tjenester varierer noe mellom EFTA-landene. Island har relativt mange og vidtgående overgangsordninger. Dette skyldes at regelverket i Island på dette området er forholdsvis lite utviklet. Finland, Sveits og Liechtenstein har en del overgangsordninger med utgangspunkt i særtrekk ved finanslovgivningen i disse landene. Sverige, Østerrike og Norge har få overgangsordninger. For Norges vedkommende skyldes dette bl.a. at finanslovgivningen i de senere år er betydelig revidert, modernisert og i stor grad tilpasset de prinsippene som gjelder internasjonalt.

Det er ingen protokoller eller felleserklæringer som gjelder finansielle tjenester. Sveits og Liechtenstein har avgitt en erklæring om såkalt «administrativ assistanse» (S.v. 1 s. 429), dvs. samarbeid mellom tilsynsmyndigheter. I en brevveksling mellom EFTAs og EF's sjefsforhandlere (S.v. I s. 438) slås de nærmere betingelser for EFTA-landenes deltagelse i to av EF's komiteer vedrørende bank og forsikring fast. I henhold til omforent møteferat fra forhandlingene (S.v. 1 s. 427) skal Norge, Finland og Island gi opplysninger om noen spesielle forsikringsordninger som kan unntas fra enkelte av EØS-reglene om forsikring i en overgangsperiode frem til 1. januar 1995.

Reglene om eierbegrensninger for utlendinger i norske finansinstitusjoner, fondsmeglerforetak og forvaltningsselskap for verdipapirfond må endres. Dette spørsmålet er behandlet i avsnitt 5.2.6 om konsesjonsregler.

#### 5.4.2 Forsikring

##### *Innledning*

Et indre marked for forsikring innebærer at det innenfor EØS skal være fri adgang til å velge mellom innenlandske eller utenlandske forsikringsselskaper når man vil tegne forsikring, og fri adgang for alle forsikringsselskaper i området til å tilby tjenester innen hele området. Formålet er å gi forsikringsselskaperne bedre muligheter til å konkurrere for å få frem bedre og billigere forsikringstjenester

for kundene. Det er imidlertid visse begrensninger i den frie tjenesteytingen.

Basert på hjemlandstilsyn skal det innen skadeforsikring være fri adgang til å yte forsikringstjenester over landegrensene i forbindelse med såkalte store risiki. Dette omfatter all transportrisiko, kreditt- og garantirisiko og andre forsikringer tegnet av bedrifter over en viss størrelse. For skadeforsikringer tegnet av mellomstore og mindre bedrifter og husholdninger, såkalte masserisiki, etablerer ikke EØS-avtalen full frihet til å yte tjenester over landegrensene. For å kunne tilby denne type forsikringer kan det kreves tillatelse fra det landet hvor tjenestene blir tilbudt. For livsforsikring har ikke selskapene adgang til aktivt å markedsføre sine tjenester i et annet land uten dette landets samtykke. Borgere og foretak skal imidlertid på eget initiativ ha adgang til å tegne alle typer forsikring, både liv og skade, i selskaper i et annet EØS-land dersom de ønsker det. Hovedregelen er at lovgivningen i forsikringstakerens hjemland skal gjelde, med mindre partene avtaler noe annet.

EF's regelverk på forsikringsområdet er bygget opp med en rekke direktiver, hvorav de viktigste er 1. og 2. direktiv for skadeforsikring og 1. og 2. direktiv for livsforsikring. For koassurans, turistassistans-forsikring, kredittforsikring og motorvognansvarsforsikring er det særskilte direktiver som supplerer de generelle skadeforsikringsdirektivene. Det foreligger også en Kommisjonsbeslutning om gjensidig godkjenning av motorvognansvarsforsikringer fra forskjellige land for å lette grensekontroll med motorkjøretøyer. Det foreligger ytterligere forslag til 3. direktiver for både skade- og livsforsikring. Siden de er på forslagsstadiet, utgjør de ikke en del av EØS-avtalen. I disse direktivforslagene er det utarbeidet regler som innebærer fri adgang til tjenesteyting over landegrensene for alle typer forsikring.

I 1986 avgjorde EF-domstolen en sak om adgangen til å yte direkte forsikringer over landegrensene. (Sak 205/84 Kommisjonen mot Forbundsrepublikken Tyskland). Domstolen fastslo at Romatraktatens bestemmelser om fri tjenesteyting også gjelder for forsikring. Det er imidlertid adgang til å gjøre unntak, bl.a. for lovpliktige forsikringer og for forsikringer hvor hensynet til forbruker-beskyttelse står sterkt (såkalte masserisiki). Avgjørelsen er tatt til følge i de senere vedtatte direktivene, dvs. 2. skadeforsikringsdirektiv og 2. livsforsikringsdirektiv. I forslagene til 3. skadeforsikringsdirektiv og 3. livsforsikringsdirektiv er det innarbeidet bestemmelser som EF-Kommisjonen anser ivaretar forbrukerhensynene i tilstrekkelig grad. Derfor er det i disse forslagene lagt opp

til at det skal være fri adgang til å yte alle typer forsikringstjenester over landegrensene.

#### *Skadeforsikring*

##### *EFs regelverk*

Skadeforsikring omfatter forsikring som ikke er livsforsikring. Motorvognforsikring er behandlet som et eget punkt.

Rdir 73/239 (2), 1. skadeforsikringsdirektiv, med senere endringer, gir en detaljert definisjon av virkeområdet, dvs. hva som skal regnes som skadeforsikring i forhold til bestemmelsene i dette og de øvrige direktivene for skadeforsikring. Det er videre unntak fra direktivets virkeområde for små gjensidige selskaper som tilfredsstiller nærmere bestemte vilkår med hensyn til bl.a. premienivå og adgang til å kreve inn tilleggspremie. Virksomhet som består i å tilby skadeforsikring, skal være avhengig av tillatelse og stå under myndighetenes tilsyn. Direktivet inneholder også regler om solvenskrav. Medlemslandene må påse at skadeforsikringsselskapene i tillegg til de forsikringstekniske reservene har en ansvarlig kapital som består av frie midler og står i et visst forhold til virksomhetens omfang. Det er to alternative beregningsmåter, henholdsvis i forhold til innbetalt årlig premiebeløp eller i forhold til gjennomsnittet av skadeutbetalinger de tre siste regnskapsår. Det er det alternativet som gir det høyeste kravet til størrelsen på den ansvarlige kapitalen, (solvens) som skal gjelde. Minst 1/3 av den ansvarlige kapitalen skal utgjøres av det såkalte garantifondet. Garantifondet skal ikke være mindre enn nærmere angitte beløpsgrenser, som avhenger av hva slags forsikring som tilbys. Solvenskravene er minimumskrav.

Rdir 84/641 (3) inneholder endringer i 1. skadeforsikringsdirektiv bl.a. for turistassistanse. Definisjonen av skadeforsikringsvirksomhet er endret slik at turistassistanse i utgangspunktet faller inn under direktivets virkeområde. Det er trukket en grense mellom forsikring på den ene siden og turistassistanse i forbindelse med bilkjøring på den andre siden. Et unntak for organisasjoner hvis virksomhet er begrenset til forpliktelser til å yte hjelp etter uhell eller skader i forbindelse med kjøretøy på vei, innebærer at virksomheten til organisasjoner tilsvarende Norges Automobil Forbund og Viking Redningstjeneste ikke skal regnes som forsikring.

Rdir 87/343 (5) inneholder endringer i 1. skadeforsikringsdirektiv som innebærer at de selskaper som dekker kredittforsikring skal ha særskilte minimumsreserver i form av en utligningsreserve som skal beregnes etter en av fire alternative metoder.

Rdir 78/473 (4) foreskriver fri adgang til såkalt koassuransevirkosomhet for selskaper som er etablert som, og tilfredsstiller krav til, forsikringsselskaper innenfor EF-området. Koassurans vil si at flere forsikringsselskaper går sammen om å forsikre én risiko i henhold til én forsikringsavtale. I henhold til avgjørelser av EF-domstolen i 1986 (hhv. Sak 220/83 Kommisjonen mot den franske Republik, Sak 252/83, Kommisjonen mot Republiket Danmark og Sak 206/84, Kommisjonen mot Irland) skal det være fri adgang til å yte koassurans over landegrensene uavhengig av hvilket medlemsland den ledende koassurandøren er etablert i. Det land hvor forsikringsrisikoen ligger, kan ikke kreve konseksjon eller etablering der. Reglene om fri koassurans får etter Domstolens avgjørelse ikke anvendelse på livsforsikring, ulykkesforsikring, sykeforsikring eller motorvognforsikring. Domstolen fant videre at direktivet bare gjelder risiki som ønskes dekket av større virksomheter, der man kan vurdere og forhandle om forsikringsvilkårene. Medlemslandene har adgang til å fastsette nærmere kriterier for hvilke typer risiki som ikke faller inn under direktivets virkeområde.

Rdir 87/344 (6) inneholder regler om retts-hjelpforsikring. Rettshjelpforsikring defineres, og det gis nærmere regler for hvordan rettshjelpforsikring skal utføres. Det skal opprettes særskilt avtale om slik forsikring. Rettshjelpgarantien skal adskilles fra andre forsikringsklasser. Det skal være fritt advokatvalg og det skal være adgang til å bringe tvister mellom forsikrer og forsikringstaker inn for voldgift eller annen objektiv tvisteløsningsmekanisme i tillegg til de alminnelige domstoler.

I henhold til Rdir 88/357 (7), 2. skadeforsikringsdirektiv, skal det være fri adgang til grenseoverskridende tjenesteyting av store risiki. For såkalte masserisiki er det adgang til å kreve at forsikringsselskapet har tillatelse fra myndighetene i vertslandet før forsikring skal kunne tilbys. Store risiki omfatter transportforsikring med unntak av motorvognforsikring (kasko og ansvar), kreditt- og kausjonsforsikring overfor næringsdrivende kunder, og de fleste andre skadeforsikringer når kunden tilfredsstiller to av de tre følgende kriterier: Årlig omsetning over ca 100 mill. kroner, forvaltningskapital over ca 50 mill. kroner, eller mer enn 250 ansatte. Begrepet masserisiki omfatter alle andre forsikringer, dvs. forsikringer som tegnes av bl.a. husholdninger og bedrifter under de angitte størrelser. Adgangen til fri tjenesteyting omfatter ikke yrkesskadeforsikring. Forsikringsavtalen skal som hovedregel bedømmes etter forsik-

ringsavtalelovgivningen i det landet hvor risikoen består. Virksomhetsreglene for skadeforsikringsselskaper er fremdeles i stor grad overlatt til nasjonal lovgivning. Dette gjelder også kravene til tekniske reserver.

Rdir 77/92 (8) stiller krav til forsikringsagenter og slår fast deres rett til å etablere seg og tilby grenseoverskridende tjenester.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Et viktig spørsmål i forhandlingene var forholdet til skadeforsikringsselskaper som er datterselskaper av virksomheter i tredjeland. Det samme spørsmålet gjelder også for livsforsikringsselskaper og kredittinstitusjoner og er nærmere behandlet under avsnittet om banker og andre kredittinstitusjoner nedenfor. Andre spørsmål var knyttet til spesielle overgangsordninger, unntak for visse særegne forsikringsselskaper og deltakelse i EFs forsikringskomite.

#### *Forhandlingsresultat*

De reglene som er beskrevet ovenfor, og de øvrige reglene det er henvist til i Avtalens Vedlegg IX pkt. 1-7 (S.v. 1 s. 330), inngår i EØS-avtalen med de angitte endringer. Endringene i bestemmelsene i 1. skadedirektiv, Rdir 73/239 (2) se pkt. 2 i Avtalens Vedlegg IX, betyr bl.a. følgende:

- for Island og Sveits er offentlige husforsikringsselskaper med monopol unntatt fra reglene, pkt 2(a) i Avtalens Vedlegg IX. Dette svarer til unntak som enkelte EFTA-land har fra definisjonen av forsikring i første skadeforsikringsdirektiv;
- det er i EØS adgang til å tillate etablering av filialer fra tredjeland, men slike filialer kan ikke få bedre vilkår eller underlegges mer lempelige bestemmelser enn filialer av skadeforsikringsselskaper i EØS-land, jf. pkt 2(c) i Avtalens Vedlegg IX;
- det skal settes opp en liste over mindre eller spesielle forsikringsordninger i enkelte EFTA-land, hvor det er adgang til å gi unntak fra solvenskravene frem til 1995, jf. pkt 2(d) i Avtalens Vedlegg IX. Det er Island, Finland og Norge som har denne overgangsordningen. Norge har i en foreløpig liste ført opp Statens varekrigsforsikring, Den norske krigsforsikring for skib og de husdyrtrygdslag som etter definisjonen faller innenfor EØS-bestemmelsene. Husdyrtrygdslag som er organisert som gjensidige selskaper, faller utenfor EØS-definisjonen av forsikring. Sålenge de aktuelle forsikringsselskapene ikke tilfredsstillers solvenskravene skal de ikke ha adgang til å yte tjenester i andre EØS-land. Grunnlaget for at Norge har bedt om overgangsordnin-

ger, er at de omtalte forsikringsordningene ikke omfattes av gjeldende norsk forsikringslovgivning med krav til solvens m.v.;

- det søkes etablert en samordning av politikken overfor tredjeland med hensyn til skadeforsikringsselskaper som er datterselskaper av virksomheter i tredjeland, jf. pkt 2(e) i Avtalens Vedlegg IX. Reglene på dette området er lik de tilsvarende EØS-reglene for livsforsikringsselskaper, banker og andre kredittinstitusjoner som er datterselskaper av virksomheter i tredjeland, jf. omtalen av dette under forhandlingsresultatet i tilknytning til annet bankdirektiv.

Det skal etableres en forsikringskomité innen EF, jf. Rdir 91/675. I henhold til et brev fra EFs forhandlingsleder (S.V. I s. 438) skal regelen i EØS-avtalens Artikkel 100 om komitédeltakelse for EFTA-landene komme til anvendelse når denne fremtidige forsikringskomitéen behandler saker i samsvar med de såkalte «komitologi»-prosedyrene. For nærmere omtale av disse prosedyrene vises det til proposisjonens kapittel 8.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Norske forsikringsselskaper reguleres av lov av 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven), jf. også lov 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner (finansieringsvirksomhetsloven.) Loven har ingen definisjon av forsikringsvirksomhet, men fastsetter at forsikringsvirksomhet bare kan drives av forsikringsselskaper og pensjonskasser. Det er visse unntak fra loven eller deler av loven for visse typer virksomhet. Forsikringsvirksomhet er avhengig av konsesjon. Det stilles krav til bl a egenkapital, selskapsstruktur osv, og virksomheten må drives på bestemte måter og stå under tilsyn av Kredittilsynet. Norske husdyrtrygdslag som ikke er organisert som gjensidige selskaper, vil være forsikringsselskaper i forhold til definisjonen av virkeområdet for skadeforsikringsreglene. Husdyrtrygdslag er unntatt fra reglene i den norske forsikringsvirksomhetsloven. Dette unntaket må endres, slik at det kreves konsesjon for å drive virksomhet som husdyrtrygdslag.

Kravene til ansvarlig kapital for norske forsikringsselskaper svarer til kravene til ansvarlig kapital for kredittinstitusjoner. Dette gir minst like strenge krav til ansvarlig kapital som kravene til egenkapital etter EFs direktiver for skadeforsikring. Det legges til grunn at EØS-kravene til solvens er oppfylt ved de krav til ansvarlig kapital og krav til tekniske reserver som er fastsatt i Norge.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

Det skal være fri adgang til å etablere seg som forsikringsmegler innen EØS. I forskrift 8. september 1989 med hjemmel i forsikringsvirksomhetsloven § 2-4, er det fastsatt regler om hvilke forsikringer som kan megles til selskaper som ikke har konsesjon i Norge, og om hvem som kan gjøre dette.

Forsikringsmeglerforetak skal være aksjeselskap med daglig leder som skal godkjennes av Kredittilsynet. Reglene i forskriften må endres slik at det blir fri adgang til å etablere seg som forsikringsmegler.

Det må gis lovregler om lovvalg i forbindelse med forsikringsavtaler.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

EFTA-landene påtar seg de samme forpliktelser som EFs medlemsland til ikke å ha flere restriksjoner overfor ytere av skadeforsikring fra EØS-land enn det som følger av EØS-forpliktelsene. Samtidig skal institusjoner etablert i EFTA-land ha de samme muligheter til å yte tjenester i de øvrige EØS-landene.

Utenlandske skadeforsikringsselskaper har allerede i dag relativt god adgang til det norske markedet. De har adgang til å etablere seg i Norge ved datterselskap (mer enn 50 pst. eiet) eller filial (avhengig av gjensidighet). Det er adgang til å megle skadeforsikring i forbindelse med næringsvirksomhet til forsikringsselskap som ikke har konsesjon til å drive virksomhet i Norge. Dette er nærmere definert som sjøforsikring eller forsikring i forbindelse med industri- og handelsvirksomhet hvor bedriften har 10 eller flere ansatte eller årlig omsetning på minst 50 mill. kroner. Norske valutainnlendinger kan også på eget initiativ tegne skadeforsikring i utenlandske selskap.

#### *Utvikling av regelverket i EF*

EF-kommisjonen har lagt frem forslag til et 3. skadeforsikringsdirektiv (COM (90) 348) som inneholder følgende hovedregler: En tilfølelse til et forsikringsselskap fra hjemlandets tilsynsmyndigheter skal gjelde fullt ut innenfor hele EF. Man skal både kunne etablere filialer og selge forsikringsprodukter over landegrensene, og sondringen mellom store risiki og masserisiki skal ikke lenger ha betydning i forhold til prinsippet om fri tjenestetting. De hensyn som Domstolen la til grunn for sin avgjørelse i 1986, jf. ovenfor, anses ivaretatt gjennom forslaget til nytt direktiv.

Tilsynsmyndighetene i hjemlandet skal føre kontroll med hele virksomheten, også i andre medlemsland, og vertslandets tilsynsmyndigheters adgang til å gripe inn skal være begrenset. Det forutsettes imidlertid kontakt

mellom tilsynsmyndighetene. Det skal være felles regler om regnskap og minimumskrav til tekniske reserver, samt regler om hva selskapet kan plassere sine forsikringsavsetninger i. Investeringsalternativene er positivt angitt, og det er krav om spredning av plasseringene. Vertslandet kan ikke stille krav om godkjenning av forsikringsvilkår og premier. Det er tilstrekkelig at disse er akseptert i selskapets hjemland. Regelen i 2. skadeforsikringsdirektiv om at forsikringsavtalen skal bedømmes etter forsikringsavtalelovgivningen i det landet hvor risikoen ligger, opprettholdes. Det er en viss adgang til å avtale andre regler, og for store risiki er lovvalget fritt. De som skal kjøpe større aksjeposter i forsikringsselskaper, får en meldeplikt overfor myndighetene i selskapets hjemland, og myndighetene får en viss adgang til å forhindre oppkjøp av forsikringsselskaper.

Med det 3. skadeforsikringsdirektivet vil det indre marked for skadeforsikring i det vesentlige være gjennomført.

Det foreligger i tillegg også nylig vedtatte direktiver om forsikringsselskapers regnskaper og om en forsikringskomite, og forslag til direktiver om avvikling av forsikringsselskaper, om forsikringsavtaler og en forordning som gir unntak fra konkurransereglene for samarbeid om forsikringspremier. Slike direktiver vil bidra til en ytterligere harmonisering av rammebetingelsene for forsikringsvirksomhet i de enkelte landene. Nye EF-regler vil først bli EØS-forpliktelser etter at de er blitt behandlet etter reglene om den felles beslutningsprosessen og vedtatt med enstemmighet i EØS-komiteen. Det vises til omtale av interimordningen i proposisjonens kapittel 8, jf. også siste avsnitt i kapittel 5.7 nedenfor.

#### *Motorvognforsikring*

##### *Innledning*

Motorvognforsikring er skilt ut som en egen undergruppe av skadeforsikring. EFTA-landene, unntatt Island, er allerede deltagere i den såkalte «grønt kort» ordningen. Ordningen innebærer at landene harmoniserer og godkjenner hverandres system med ansvarsforsikring for motorvogn, slik at motorvogner registrert i ett land kan kjøre over landegrensene uten å måtte tegne ny ansvarsforsikring. Det ble i 1951 inngått en avtale om dette mellom de nasjonale bransjeforeningene, for Norges vedkommende Trafikkforsikringsforeningen, som er en sammenslutning av selskaper som har konsesjon til å overta motorvognansvarforsikring (trafikkforsikring) i Norge. I 1973 ble det avtalt mellom de nasjonale foreningene i de daværende ni EF-landene og

Finland, Norge, Sveits, Sverige og Østerrike at kontrollen av forsikringsdokumenter ved passering av landegrensene skulle oppheves. Denne avtalen er senere utvidet til å omfatte Portugal, Spania, Hellas, Tsjekkoslovakia og Ungarn, og i mars 1991 ble det inngått en ny multilateral avtale mellom alle de aktuelle nasjonale foreningene. EØS-reglene for motorvognforsikring bidrar bl.a. til å videreføre denne ordningen.

#### *EFs regelverk*

I henhold til Rdir 72/166 (9), 1. motorvognforsikringsdirektiv, skal medlemslandene sørge for at det alltid finnes forsikringsdekning for erstatningsansvar som følge av skade gjort av motorvogn, både i hjemlandet og i andre medlemsland. Medlemslandene skal ikke lenger kontrollere at motorvogner som kommer fra andre medlemsland, er forsikret. Hvis samtlige nasjonale motorvognforsikringsforeninger i medlemslandene har påtatt seg å dekke skade forårsaket av motorvogn fra tredjeland, skal motorvogn fra slikt tredjeland behandles som hjemmehørende i medlemsland, jf. Kvedtak 91/323 (10) om slik likestilling. Ved dette kommisjonsvedtaket er det bestemt hvilke land som skal regnes for å være likestilt med medlemsland i forhold til 1. motorvognforsikringsdirektiv. Dette omfatter foruten EFTA-landene (unntatt Island) også Tsjekkoslovakia og Ungarn.

De viktigste bestemmelsene i Rdir 84/5 (11), 2. motorvognforsikringsdirektiv, er krav til størrelsen på forsikringsdekningen, og krav om at det skal være forsikringsdekning for skader voldt av uforsikret eller ukjent motorvogn. Pliktig ansvarsforsikring skal dekke minst 350 000 ECU (ca. 2.8 mill. kroner pr. skadelidte ved personskade og 100 000 ECU (ca. 800 000 kroner) pr. uhell for tingskade.

Rdir 90/232 (12), 3. motorvognforsikringsdirektiv, inneholder regler om ytterligere harmonisering gjennom minstekrav til nasjonale regelverk om motorvognansvarsforsikring. Ansvarsforsikring skal omfatte skade på passasjerer i bilen. Premien skal dekke ansvar på alle medlemslands territorium, og minst sikre den minimumsdekning som gjelder i det land hvor eventuelle skader inntreffer.

Rdir 90/618 (13), 4. motorvognforsikringsdirektiv, fastsetter at det skal være fri adgang til å selge kasko- og ansvarsforsikring for motorvogner til kunder som regnes som store, basert på samme grensedragning som i annet skadeforsikringsdirektiv, jf. ovenfor. Salg av masserisiko over landegrensene kan også for motorvognforsikring fremdeles gjøres avhengig av tillatelse fra vertslandets myndigheter.

Vertslendet kan i forhold til både store og små risiki kreve at forsikringsselskapet utpeker en lokal skaderepresentant, at det slutter seg til den lokale trafikkforsikringsforeningen, og at selskapet slutter seg til det lokale garantifondet.

#### *Forhandlingsresultat*

EØS-reglene motsvarer EFs regelverk slik som angitt i Avtalens Vedlegg IX (S.v. 1 s. 330), henholdsvis pkt 8-10 og pkt 7. Det er ingen spesielle EØS-endringer i forhold til direktivene.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Regelverket i EØS innebærer i praksis en videreføring av det eksisterende samarbeid mellom nasjonale trafikkforsikringsforeninger.

Utenlandske ytere av motorvognansvarsforsikring må kunne regnes som godkjent trygdelay i forhold til tegning av store risiki. På de aller fleste punkter innebærer erstatningsreglene i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) en dekning som fullt ut fyller kravene etter EØS-reglene. Det finnes likevel enkelte særlige regler om unntak fra erstatningsplikten som ikke er i samsvar med EØS-reglene, og derfor må oppheves. Dette gjelder bl.a. et unntak for skade på ansatte på bilverksteder o.l., særlige beviskrav i forhold til kunnskap om hvorvidt kjøretøyet var stjålet, og unntaket i forbindelse med at kjøretøyet «vart nytta i samband med eit brotsverk».

#### *Livsforsikring*

##### *EFs regelverk*

Rdir 79/267 (14), 1. livsforsikringsdirektiv, inneholder definisjonen av livsforsikring, som også angir virkeområdet for dette og andre direktiver. Livsforsikringsvirksomhet skal være avhengig av konsesjon og stå under tilsyn fra myndighetene i det landet hvor selskapet er opprettet. 1. livsforsikringsdirektiv inneholder også krav til medlemslandenes lovgivning med hensyn til solvens. Mens solvenskravet for skadeforsikring er knyttet til den forsikringsmessige risiko, er solvenskravet i livsforsikring knyttet til både forsikringsmessig risiko og til risiko i forbindelse med kapitalforvaltning. Solvenskravene er minimumskrav.

Rdir 90/619 (15), 2. livsforsikringsdirektiv, etablerer en viss grad av fri tjenesteyting over landegrensene. Det skilles mellom aktiv og passiv tegning av livsforsikring. Medlemslandene kan fremdeles kreve kontroll med og ha

godkjenningsordninger for forsikringsselskaper fra andre medlemsland som ønsker å gå aktivt ut for å tegne livsforsikring over landegrensene. Men innbyggere i land A skal på eget initiativ kunne kjøpe livsforsikringsprodukter hos et selskap i land B. I utgangspunktet skal det være fri adgang til megling via en uavhengig megler (dette likestilles med passiv tegning). Men her er det en særskilt overgangsordning, som gjør at oppfyllelsen av denne regelen kan utsettes til mai 1996. Når det gjelder passiv tegning av gruppelivsforsikring i tilknytning til arbeidsavtaler, skal det i henhold til EFs direktiv være adgang til å opprettholde krav om konsesjon i landet der tjenesten ytes frem til utgangen av 1994.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Som for skadeforsikring dreide forhandlingsspørsmålene seg i hovedsak om forholdet til datterselskaper av forsikringsselskaper fra tredjeland, unntak for en spesiell forsikringsordning i Finland og overgangsordninger for Island.

#### *Forhandlingsresultatet*

EØS-reglene motsvarer EFs regler omtalt ovenfor med de endringer som er angitt i Avtalens Vedlegg IX, pkt. 11-12 (S.v. 1 s. 333-335). De spesielle justeringene av bestemmelsene i første livsforsikringsdirektiv innebærer bl.a. følgende:

- Finland har et unntak fra EØS-reglenes virkefelt når det gjelder pensjonsforsikre- re, som i Finland er organisert på en særegen måte. Det obligatoriske nasjonale pensjonssystemet er organisert gjennom private selskaper, jf. pkt 11(a) i Avtalens Vedlegg IX;
- på samme måte som for skadeforsikring er det i forbindelse med undertegningen satt opp en liste over livsforsikringsselskaper som frem til 1995 kan unntas fra solvenskravene. Det er Island som har denne overgangsordningen, jf. pkt 11(c) i Avtalens Vedlegg IX;
- på samme måte som for skadeforsikring er det videre en forpliktelse til ikke å behandle filialer fra tredjeland bedre enn filialer fra andre EØS-land, jf. pkt 11(d) i Avtalens Vedlegg IX;
- forholdet til tredjeland mht. etablering av datterselskaper er regulert gjennom pkt 11(e) i Avtalens Vedlegg IX. Bestemmelsene går ut på at det etableres en samordning av politikken overfor tredjeland mht. livsforsikringsselskaper som er datterselskap av virksomheter i tredjeland. Reglene på dette området tilsvarer de reglene som

gjelder for skadeforsikring og for kredittinstitusjoner. Det vises til omtalen av forhandlingsresultatet i tilknytning til annet bankdirektiv nedenfor;

- selskaper som driver både livs- og skadeforsikring på tidspunktet for undertegning av EØS-avtalen, skal kunne fortsette med dette på betingelse av at forvaltningen adskilles, jf. pkt 11(f) i Avtalens Vedlegg IX.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Forbudet i valutareglene mot tegning av personforsikring i utenlandske selskaper må endres, slik at det blir adgang til å tegne personforsikring i utenlandske selskaper på eget initiativ. Det vises i denne forbindelse til avsnitt 5.2.5 ovenfor om valutareguleringen.

Forsikringsvirksomhetsloven regulerer som nevnt både livs- og skadeforsikringsselskaper, men inneholder ingen definisjon av forsikringsvirksomhet. I praksis har imidlertid loven et virkeområde som svarer til de typer virksomhet som skal reguleres og stå under tilsyn i henhold til første livsforsikringsdirektiv.

På samme måte som for skadeforsikring legges det til grunn at kravene til solvens er oppfylt ved de regler som er fastsatt for ansvarlig kapital og tekniske reserver for norske livsforsikringsselskaper.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

Markedene for livsforsikring har tradisjonelt ikke vært så åpne for internasjonal konkurranse som markedene for skadeforsikring. Livsforsikring inneholder ofte et vesentlig spareelement, og skatteregler har stor betydning. Reglene for direkte beskatning er ikke harmonisert innen EF, og EØS-avtalen omfatter ikke skatteregler.

I henhold til to avgjørelser av EF-domstolen 28. januar 1992 (Sak 204/90, Hanns-Martin Bachmann mot Kongeriket Belgia og Sak 300/90, Kommisjonen mot Kongeriket Belgia), har EF-landene fremdeles adgang til å ha egne skatteregler i tilknytning til forsikringer tegnet i selskaper i utlandet, selv om dette i prinsippet strider mot bl.a. Romatraktatens artikkel 59. I henhold til EØS-avtalens Artikkel 6 er disse avgjørelsene også relevante i forhold til regelverket for personforsikring i EØS. Norge vil på denne bakgrunn ikke være forpliktet til å endre skattereglene vedrørende personforsikring (kapitalforsikring, livrente og pensjonsforsikring).

#### *Videre utvikling av regelverket i EF*

Når det 3. livsforsikringsdirektiv er gjennomført, vil det indre marked i all hovedsak

være fullført når det gjelder finansielle tjenester. Dette innebærer at det også innen livsforsikring skal bli fri adgang til å yte tjenester over landegrensene basert på én lisens og hjemlandskontroll. Det er i forslaget til 3. livsforsikringsdirektiv spesielt vist til at regler for forsikring, og særlig livsforsikring, hittil har ligget etter utviklingen av regler for kredittinstitusjoner og aksjefond, som dermed har fått et forsprang i konkurransen om folks sparepenger. I forslaget til 3. direktiv foreslås reglene om full adgang til fri tjenesteyting. Det skal være felles regler om regnskap og minstekrav til tekniske reserver, samt om hva selskapet kan plassere sine midler i. Medlemslandene kan som hovedregel fremdeles velge å anvende egen rett med hensyn til forsikringsavtale og forsikringsvilkår i den forsikres hjemland.

Det foreligger, som nevnt i avsnittet om skadeforsikring, også nylig vedtatte direktiver om forsikringsselskapers regnskaper og om en forsikringskomite, og forslag til direktiver om avvikling av forsikringsselskaper og om forsikringsavtaler, og en forordning om unntak for konkurransereglene. Videre foreligger det et forslag til direktiv om pensjonsfond.

Det foreligger ikke forslag til harmonisering av skatteregler som kan ha betydning for livsforsikring. En er heller ikke kjent med at det er planer om å utarbeide slike regler. Mangelen på harmonisering kan innvirke på muligheten for i praksis å etablere et felles forsikringsmarked.

Nye EF-regler vil først bli EØS-forpliktelser etter at de er blitt behandlet etter reglene om den felles beslutningsprosess og vedtatt med enstemmighet i EØS-komiteén. Det vises til omtale av interimordningen i proposisjonens kapittel 8, jf. også siste avsnitt i kapittel 5.7 nedenfor.

#### 5.4.3 Banker og andre kredittinstitusjoner

##### *Innledning*

I EØS nyttes på samme måte som i EF begrepet kredittinstitusjoner. Dette omfatter først og fremst banker, men også finansieringsselskaper og kredittforetak. Et indre marked for banktjenester innebærer at banker skal ha adgang til å operere innen hele EØS-området basert på én tillatelse og under tilsyn fra myndighetene i hjemlandet. Det er også EØS-regler om forbrukerkreditt, som bl.a. stiller krav om skriftlighet for lånebetingelser samt krav om opplysning om effektiv rente etc. i avtaler mellom profesjonelle kredittyttere og forbrukere. Disse reglene er behandlet i proposisjonens kapittel 7. I kapittel 7 er også EFs anbefaling om elektronisk beta-

lingsformidling omtalt. EF-kommisjonen har nylig lagt frem et arbeidsdokument om forenkling av betalinger over landegrensene. Regler om betalingsformidling er imidlertid ikke vedtatt, og inngår ikke i EØS-avtalen.

##### *EFs regelverk*

Rdir 77/780 (16), 1. bankdirektiv, inneholder definisjonen av kredittinstitusjon, unntak for typer institusjoner og enkeltinstitusjoner, og regler om hvilke vilkår som må stilles før kredittinstitusjoner kan få tillatelse til å etablere seg. Kredittinstitusjon er definert som et foretak som tar imot innskudd fra allmennheten, og yter finansiering. Begrepet kredittinstitusjon omfatter først og fremst banker. Men også finansieringsforetak, dvs finansieringsselskaper og kredittforetak, er omfattet. Sentralbanker og postgirokontorer er unntatt fra regelverket. I tillegg har enkeltland fått unntak for enkelte institusjoner.

Spørsmålet om å tillate etablering av filialer fra institusjoner i tredjeland er opp til det enkelte medlemsland. Men dersom det tillates etablert filial, må denne ikke få gunstigere vilkår enn filialer fra institusjoner i medlemsland.

Rdir 89/646 (17), 2. bankdirektiv, supplerer og endrer første bankdirektiv. Det er etablert en omfattende liste over det som kan regnes som vanlige aktiviteter for kredittinstitusjoner. De tjenester innenfor listen som en institusjon har lov til å utføre i hjemlandet, skal den fra og med 1 januar 1993 ha fri adgang til å tilby over landegrensene eller gjennom en filial i et annet medlemsland. Myndighetene i vertslandet kan ikke motsette seg slik tjenesteyting så lenge kredittinstitusjonen tilfredsstiller kravene i hjemlandet. I følge 2. bankdirektiv skal den ansvarlige kapital i en kredittinstitusjon som hovedregel utgjøre minst 5 mill. ECU (ca. 40 mill kroner). Det kravet kan for særskilte grupper kredittinstitusjoner som har lavere kapital i utgangspunktet, settes ned til 1 mill. ECU (ca. 8 mill kroner). Det skal stilles krav til eiere av kredittinstitusjoner. Dersom eiere, som har mer enn 10 pst. av kapitalen eller stemmene i selskapet, utøver innflytelse som kan være til skade for en sunn og forsvarlig ledelse av institusjonen, skal det treffes tiltak som kan omfatte bl.a. påbud og avsperring av stemmerettighetene. Det skal, med enkelte unntak, ikke være adgang for andre enn kredittinstitusjoner til å motta innskudd fra allmennheten.

2. bankdirektiv har også bestemmelser om etablering av datterselskaper fra tredjeland. Slik etablering er et felles anliggende innenfor EF, i motsetning til etablering av filialer fra tredjeland. Som omtalt ovenfor, slår det 1. bankdirektiv fast at filialetablering fra tredje-



land er et spørsmål for de enkelte medlemsland. I de tilfelle EF finner at finansinstitusjoner fra EF blir diskriminert i et tredjeland, dvs ikke «gis de samme konkurransemuligheter som tilbys nasjonale kredittinstitusjoner og at vilkårene for reell markedsadgang ikke er oppfylt», (2. bankdirektiv Art. 9(4)) kan Kommisjonen, i tillegg til å kreve forhandlinger, også iverksette sanksjoner slik at kredittinstitusjoner fra tredjeland ikke får adgang til å opprette eller overta datterselskaper i EF-land. Det er tilsvarende regler for forsikringsselskaper.

Direktivet har også bestemmelser om kredittinstitusjoners maksimale adgang til å inneha såkalte kvalifiserte eierandeler i selskap som driver annen virksomhet enn det kredittinstitusjoner kan drive med, jf. art. 12.

Viktige bestemmelser i 2. bankdirektiv er reglene om fordeling av tilsyn mellom hjemlandets og vertslandets myndigheter. Det er i utgangspunktet hjemlandets myndigheter som skal føre tilsyn med kredittinstitusjoner. Dette betyr at tilsynet med f.eks. bankfilialer, som formelt ikke er egne selskaper, skal utføres av tilsynsmyndighetene i det landet hvor hovedbanken er registrert (hjemlandet). Filialers likviditet skal imidlertid overvåkes av hjem- og vertsland i fellesskap. Før det gis tillatelse til å etablere en kredittinstitusjon som er datterselskap, søsterselskap eller har de samme kontrollerende eiere som en kredittinstitusjon i et annet land, skal myndighetene i etableringslandet konsultere myndighetene i hjemlandet.

Rdir 83/350 (18) fastsetter ytterligere regler om tilsyn på konsolidert basis. Dersom f.eks. en bank oppretter en datterbank i et annet land, skal i første hånd myndighetene i landet hvor datterbanken er etablert, føre tilsynet. Hjemlandet for en datterbank, som er et eget selskap, er det landet hvor datterbanken er registrert. For å kunne føre tilsyn på konsolidert basis, slår imidlertid direktivet fast at også myndighetene i morbankens hjemland skal kunne føre tilsyn med datterbanken.

De to direktivene, Rdir 89/299 (19) og Rdir 89/647 (20) inneholder henholdsvis regler om hva som kan regnes som ansvarlig kapital og hvor stor den ansvarlige kapitalen i en kredittinstitusjon minst skal være i forhold til virksomheten. Formålet er at egenkapitalen skal stå i forhold til den kredittrisiko institusjonen har. Disse reglene svarer til de reglene som er anbefalt for banker med internasjonal virksomhet av den såkalte Cooke-komiteen nedsett av Den internasjonale oppgjøringsbanken (BIS). Ansvarlig kapital skal etter disse reglene utgjøre minst 8 pst. av kredittinstitusjonens aktiva og poster utenom balansen etter justering for risiko.

Rdir 86/635 (21) inneholder regler for hvordan kredittinstitusjoners regnskaper skal føres. Reglene bygger på EFs generelle regler for selskapsregnskap. Rdir 89/117 (22) fastsetter at en filial av en kredittinstitusjon fra et annet medlemsland ikke kan pålegges å offentliggjøre egne regnskaper, men skal ha plikt til å offentliggjøre kredittinstitusjonens samlede regnskap, eventuelt oversatt til språket i vertslandet for filialen.

Rdir 91/308 (23) inneholder regler som skal bidra til å bekjempe hvitvasking av penger. Hvitvasking av penger er gitt en omfattende definisjon som inkluderer de fleste mulige former for anvendelse av midler som stammer fra kriminell aktivitet. Reglene fastslår for det første at hvitvasking skal forbys. Videre skal landene innføre regler som påbyr kreditt- og finansinstitusjoner å søke å forhindre hvitvasking. Slike institusjoner skal kreve legitimasjon av den som ønsker å åpne en konto, gjøre transaksjoner for mer enn 15 000 ECU (ca. 120 000 kroner) og forøvrig dersom det er mistanke om hvitvasking. Dokumenter om identifikasjon og transaksjoner skal beholdes i minst fem år. Institusjonene skal pålegges å sjekke mistenkelige transaksjoner, og ansatte og tillitsmenn skal samarbeide med de myndighetene som har med hvitvasking å gjøre. De blir i tilfelle fritatt for taushetsplikt og skal kunne pålegges å gi opplysninger om mistenkelige transaksjoner. Det skal være forbudt å gjennomføre antatte hvitvaskingsoperasjoner før myndighetene er varslet.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Hvert enkelt EFTA-land vil ha sine egne regler vedrørende etablering av tredjelands finansinstitusjoner. EF har på sin side sine egne felles regler om dette, jf. omtalen ovenfor. Prinsippet om ulike regler for å gi etablerings-tillatelse for finansinstitusjoner fra tredjeland, er imidlertid uforenlig med prinsippet om at en institusjon som først er etablert i ett land, skal ha fri adgang til hele EØS-området. Et av de vanskelige punktene i forhandlingene om finansielle tjenester var å løse dette problemet.

Siktemålet i forhandlingene var å legge opp til et nært og pragmatisk samarbeid vedrørende etablering av tredjelands finansinstitusjoner samtidig som partenes autonomi ble bevart. Forhandlingene dreide seg ellers om å fastlegge visse overgangsordninger, visse beregninger av egenkapitalandeler og dessuten delttagelse av EFTA-landene i enkelte av EFs komiteer.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

#### Forhandlingsresultatet

Direktivene for banker og andre kredittinstitusjoner inngår i Avtalen med de modifikasjoner som er angitt i Avtalens Vedlegg IX, pkt 14-23 (S.v. 1 s. 336-338). Forhandlingsresultatet går ut på følgende:

- Den tilpasning som ble valgt for etablering av datterselskaper av kredittinstitusjoner hjemmehørende i tredjeland, innebærer at de etableringstillatelser som gis av hhv. EFTA- og EF-land i utgangspunktet skal være gyldige innen hele EØS. Dette er basert på at man i praksis, men ikke strengt formelt, vil ha et felles regime overfor tredjeland. I mange tilfelle vil det være liten grunn til å praktisere forskjellig politikk overfor tredjeland. Mot denne bakgrunn er det lagt opp til konsultasjoner og samarbeid om vurdering av politikken i forhold til tredjeland på dette området. Avvikene fra en felles politikk vil på den ene side være i de tilfelle der den faktiske markedsadgang i et tredjeland er dårligere for ett eller flere EFTA-land sammenlignet med EF. Om EF i slike tilfelle gir lisenser til datterselskaper fra slike tredjeland, skal disse være begrenset til EF-området med mindre de enkelte EFTA-land skulle ønske noe annet. På den annen side vil det være slik at dersom EF har besluttet at det ikke skal gis lisenser til datterselskaper fra ett eller flere tredjeland, skal lisenser som gis av EFTA-land være begrenset til dette EFTA-landet eller til de øvrige EFTA-land som måtte ønske det. Disse begrensningene gjelder ikke for institusjoner som allerede har fått lisens til virksomhet innen EØS. EF har videre forpliktet seg til å søke å få gode ordninger også for EFTA-landene i de tilfellene der EF forhandler med tredjeland om markedsadgang. Bestemmelsene om tredjelands forhold går fram av pkt 16(a) i Avtalens Vedlegg IX. Det er som nevnt tilsvarende EØS-regler om tredjelands-forhold for skade- og livsforsikring.
- Island har en generell overgangsordning, slik at landet først skal oppfylle de EØS-regler som motsvarer 1. og 2. bankdirektiv innen 1995, se pkt 15(c) og 16(c) i Avtalens Vedlegg IX.
- For Finland skal utlån som er sikret med aksjer i boligselskaper, ved beregning av egenkapitalandelen behandles på samme måte som lån sikret med pant i fast eiendom. Østerrike og Island skal frem til 1996 ha adgang til å ha en lavere egenkapitaldekning enn det ellers kreves for aktiva sikret med pant i bygg. Østerrike og Finland har en overgangsperiode frem til 1. ja-

nuar 1995 for kredittinstitusjoner som ikke tilfredsstiller egenkapitalkravene. Disse skal fortsatt få virke på det innenlandske markedet, men ikke i andre EØS-land, jf. pkt 18 i Avtalens Vedlegg IX.

- Som en konsekvens av at det for Østerrike, Sverige, Sveits, Liechtenstein og Norge er overgangsordninger for innføring av de generelle regnskapsreglene, jf. proposisjonens kapittel 9, er det også overgangsordninger for direktivet om regnskaper for kredittinstitusjoner. Overgangsperioden for Østerrike, Sverige og Norge er frem til 1995, og for Sveits og Liechtenstein frem til 1996. I henhold til pkt. 21 i Avtalens Vedlegg IX har EFTA-landene forpliktet seg til å anerkjenne regnskaper fra filialer av EF-institusjoner også i overgangsperioden.
- I henhold til Avtalens Protokoll 37 (S.v. 1 s. 182) har EFTA-landene fått innpass i den komitéen som er opprettet i henhold til Rdir 91/308 om hvitvasking av penger og som skal koordinere arbeidet mot hvitvasking, pkt 23 i Avtalens Vedlegg IX. Komitéen har fire forskjellige typer oppgaver. Det er spesielt bestemt at EFTA-landene skal kunne delta i komitéens arbeid med hensyn til både å lette iverksettelsen av direktivbestemmelsene og å lette konsultasjoner om strengere nasjonale regler. De to øvrige oppgavene innebærer arbeid med eventuelle utvidelser av reglene om hvitvasking. I forhold til dette arbeidet i komitéen er det de generelle regler i EØS-avtalen om EFTA-landenes deltakelse i komitéer som skal gjelde.
- I henhold til et brev fra EF's forhandlingsleder (S.v. 1 s. 458) skal regelen i EØS-avtalens Artikkel 100 om komitédeltakelse for EFTA-landene komme til anvendelse når den Rådgivende bankkomité behandler saker i samsvar med de såkalte «komitologi»-prosedyrene. For nærmere omtale av disse prosedyrene vises det til proposisjonens kapittel 8.

I tillegg er det i Avtalens Protokoll 39 (S.v. 1 s. 184) slått fast at ECU i Avtalen betyr ECU som definert av de kompetente organer i EF. (Dette gjelder generelt og ikke bare i forhold til kredittinstitusjoner.)

#### Behov for endringer i norsk lovgivning

I henhold til de av EØS-avtalens regler som motsvarer 2. bankdirektiv, skal det være fri adgang for kredittinstitusjoner til å yte finansielle tjenester i form av direkte grenseoverskridende tjenesteyting eller gjennom en filial. Det vil derfor bli foreslått å lovfeste at kredittinstitusjoner som har tillatelse til å drive

virksomhet i et land innenfor Det europeiske økonomiske samarbeidsområde skal ha adgang til å drive virksomhet i Norge. EØS-avtalen medfører at banker og andre kredittinstitusjoner som er etablert i andre EØS-land, kan åpne filialer i Norge, og at virksomheten i disse filialene står under tilsyn av myndighetene i kredittinstitusjonens hjemland. Dette krever lovendring, siden det idag ikke er adgang for utenlandske kredittinstitusjoner til å opprette filial i Norge. Samtidig vil norske banker og andre kredittinstitusjoner få fri adgang til å etablere filialer i de øvrige EFTA-land og innen EF uten at dette er avhengig av tillatelse fra vertslandenes tilsynsmyndigheter. Slike filialer vil stå under norsk tilsyn, og skal ha tillatelse fra norske myndigheter. Lov 7. desember 1956 nr. 1 om tilsynet for kredittinstitusjoner, forsikringsselskaper og verdipapirhandel m.v. (Kredittilsynet) (tilsynsloven) foreslås endret for å klargjøre at den virksomhet som drives i Norge av kredittinstitusjoner fra andre EØS-land, eventuelt gjennom filial i Norge, også kommer under tilsyn av Kredittilsynet. Kredittilsynets tilsyn vil imidlertid være begrenset fordi det vil være hjemlandets tilsynsmyndighet som har primærkompetansen for å føre tilsyn med sine kredittinstitusjoner.

Lov av 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner (finansieringsvirksomhetsloven), er en generell lov for alle finansinstitusjoner, og er supplert av forskjellig lovgivning for de ulike typer finansinstitusjoner. Det er derfor ulike regelsett som gjelder for forskjellige institusjoner som går inn under definisjonen av kredittinstitusjoner i henhold til første bankdirektiv. Lovene for forretnings- og sparebanker er knyttet til innskuddsmonopolet, mens lovgivningen for finansieringsforetak er knyttet til det å drive finansieringsvirksomhet. I tillegg er det særlover for en rekke statsbanker. Det er, etter Regjeringens oppfatning, ikke noe i veien for å opprettholde differensierte nasjonale regler for forskjellige typer av kredittinstitusjoner, så lenge reglene tilfredsstillende EØS-reglene.

Lov av 24. mai 1961 nr. 1 om sparebanker (sparebankloven), lov av 24. mai 1961 nr. 2 om forretningsbanker (forretningsbankloven) og finansieringsvirksomhetsloven inneholder regler om størrelsen på den minste ansvarlige kapital et foretak kan ha. Det er lovfestet krav om at grunnfondet eller aksjekapitalen skal være over en viss størrelse, henholdsvis 500 000 kroner og 1 mill. kroner. Disse kravene er i praksis foreldet, i og med at beløpsgrensene har stått uendret i lang tid. Minimumskravene til startkapital for nye kredittinstitusjoner (uavhengig av virksomhetens omfang) må

økes til de grenser som etter EØS-reglene gjelder for kredittinstitusjoner, dvs. henholdsvis 5 og 1 mill. ECU eller henholdsvis ca. 40 og 8 mill. kroner. Tilsvarende foreslås en bestemmelse som stiller krav om at den minste startkapital for et finansieringsforetak som hovedregel skal være minimum 5 mill. ECU.

Norge har innført regler om ansvarlig kapital for kredittinstitusjoner som svarer til EØS-reglene og BIS-reglene. Det er satt en opptrappingsplan med sikte på at ansvarlig kapital skal utgjøre minst 8 pst av beregningsgrunnlaget etter de nye reglene innen utgangen av 1992. Disse skjerpede krav til minimum ansvarlig kapital i forhold til virksomhetens omfang vil kunne være vanskelige å oppfylle for enkelte institusjoner. Det er ikke avklart hvordan mulige problemer med for lav ansvarlig kapital i forhold til de EØS-forpliktelser som motsvarer de krav 2. bankdirektiv setter til nasjonale krav, skal behandles. Innen EF er det antydnet at det i tilfelle må settes individuelle opptrappingsplaner, kombinert med skjerpet oppfølging fra tilsynsmyndighetene. Etter Regjeringens oppfatning vil en måtte tillate midlertidig underoppfylling, men uansett må ansvarlig kapital beregnes i samsvar med forskriften. I en slik eventuell situasjon vil institusjonen måtte følges opp spesielt fra tilsynsmyndighetenes side.

Sparebank- og forretningsbanklovens bestemmelser om krav til norsk statsborgerskap for stiftere m.v. må endres for å forhindre forskjellsbehandling på grunn av nasjonalitet. Det samme gjelder de tilsvarende bestemmelser i finansieringsvirksomhetsloven med hensyn til finansieringsforetak. Kredittinstitusjoner fra andre EØS-land må også få adgang til å benytte betegnelsen bank i Norge dersom de har adgang til å benytte slik betegnelse i hjemlandet.

Finansinstitusjonslovgivningen inneholder ingen generelle bestemmelser som oppstiller klare grenser for en kredittinstitusjons adgang til å inneha kvalifiserte eierandeler i selskap som driver annen virksomhet enn det institusjonen selv kan drive. I samsvar med 2. bankdirektiv foreslås en generell bestemmelse inntatt i finansieringsvirksomhetsloven som oppstiller begrensninger til å inneha slike kvalifiserte eierandeler. Begrensningene vil være knyttet til kredittinstitusjonens ansvarlige kapital.

De norske reglene om regnskap svarer ikke fullt ut til EØS-regelverket for regnskap. Det er forskjeller både i krav til oppstilling og i vurderingsreglene. En lang rekke av de krav som stilles i direktivene om finansielle tjenester, er knyttet til størrelser i regnskapet. In-

nenfor overgangsordningen, som for Norge er to år, vil regelverkene i EF-landene og i EF-TA-landene måtte anvendes side om side, og slik at myndighetene i de respektive land aksepterer at den enkelte kredittinstitusjon følger reglene i institusjonens hjemland. EFs generelle direktiver om regnskapsregler hører tematisk under selskapsretten, og ikke under finansielle tjenester. For kredittinstitusjoner er det imidlertid gitt særregler. Disse særreglene er presiseringer av eller unntak fra de generelle regnskapsreglene.

For bankers regnskaper er det visse forskjeller mellom det norske regelverket og de krav som reglene i EØS-avtalen stiller. De norske vurderingsreglene er i hovedtrekk sammenfallende med EØS-forpliktelsene. Det er imidlertid enkelte forskjeller, bl.a. med hensyn til verdsettelsen av obligasjoner. Det er i tillegg enkelte forskjeller i hvordan resultatregnskap og balanse skal stilles opp. Det vil bli lagt frem et forslag til endringer i regnskapsreglene slik at de innen 1. januar 1995 kan tilfredstille de bestemmelsene i EØS-avtalen som motsvarer regnskapsdirektivet for kredittinstitusjoner.

Det er adgang til å opprettholde statsbanker innenfor EØS-avtalen. Fire norske statsbanker, Statens lånekasse for utdanning, Industriefondet, Småbedriftsfondet og Lånekassen for aviser, mottar ikke innlån fra allmenheten, og har heller ikke adgang til å gjøre det. De faller derfor utenfor direktivets definisjon av kredittinstitusjon, og omfattes ikke av avtalens bestemmelser. Ytterligere fire statsbanker, Den Norske Stats Husbank, Statens Landbruksbank, Statens Fiskarbank og Distriktenes utbyggingsfond, har etter lovgivningen adgang til å låne inn penger fra allmenheten. I henhold til fast praksis fra 1980 finansieres disse fire statsbankene bare ved lån fra staten. For at de klart skal falle utenfor EØS-definisjonen av kredittinstitusjoner, vil det bli foreslått endring i lov av 1. mars 1946 nr. 3 om Statens Husbank (husbankloven), lov av 5. februar 1965 nr. 2 om Statens Landbruksbank (landbruksbankloven), lov av 18. juni 1965 nr. 11 om Distriktenes utbyggingsfond og i lov av 28. april 1972 nr. 22 om Statens Fiskarbank (fiskarbankloven), slik at institusjonene formelt ikke har adgang til å låne inn fra allmenheten.

Regjeringen har foreslått en omorganisering av de statlige næringsbankene, jf. Ot.prp. nr. 57 (1991-92) om lov om Statens nærings- og distriktsutviklingsfond. Det er foreslått at det nye fondet skal ha staten som eneste innlånskilde. I utkast til lov om den nye Norges Postbank, jf. Ot.prp. nr. 45 (1991-92) er det foreslått regler som innebærer at den nye banken vil bli underlagt de generelle regler som

gjelder også for andre norske kredittinstitusjoner. Den Norske Industribank A/S og Norges Kommunalbank er regulert av egne lover. Regjeringen legger til grunn at den reguleringen disse to institusjonene er underlagt, også tilfredsstiller reglene i EØS-avtalen.

Kriminalisering av hvitvasking av penger vil bli gjennomført i forbindelse med ratifikasjon av henholdsvis FN-konvensjonen av 1988 og Europarådskonvensjonen av 1990 om hvitvasking. Regler som pålegger kreditt- og finansinstitusjonene, og deres ansatte, å søke å forhindre hvitvasking, krever ny lovgivning. Norge har allerede påtatt seg tilsvarende forpliktelser ved tilslutning til anbefalingene i forbindelse med «Financial Action Task Force» (FATF), opprinnelig et initiativ fra de syv største industri-landene (G-7) for å motarbeide hvitvasking.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

Banker og andre kredittinstitusjoner etablert i EØS-land skal ha adgang til å yte tjenester innen hele EØS-området, enten over landegrensene eller ved opprettelse av filialer. Dette betyr bl.a. at norske banker vil få større adgang til å tilby sine tjenester i andre europeiske land. Norske bankkunder vil samtidig i større grad kunne velge mellom tilbud fra norske og utenlandske banker når de skal ta opp lån eller sette inn penger. Mye av denne valgfriheten, som innebærer større konkurranse på markedet for banktjenester, er allerede etablert i og med avviklingen av den norske valutareguleringen.

#### *Videre utvikling av regelverket i EF*

Det er nylig vedtatt to direktiver med enkelte endringer av reglene om kredittinstitusjoners ansvarlige kapital og et direktiv med regler om tilsyn med kredittinstitusjoner på konsolidert basis.

Det foreligger forslag til direktiver med regler om fri etablering og tjenesteyting for kredittforetak, regler om avvikling av kredittinstitusjoner og regler om tilleggskrav til egenkapital med utgangspunkt i den markedsrisiko kredittinstitusjoner har i forbindelse med valuta og verdipapirer. Videre foreligger det forslag til direktiver om store engasjementer med enkeltkunder, om avvikling av kredittinstitusjoner og om innskytergarantiordninger. Det er således lagt opp til en relativt omfattende videre harmonisering av regelverket for kredittinstitusjoner innen EF.

Nye EF-regler vil først bli EØS-forpliktelser etter at de er blitt behandlet etter Avtalens regler om den felles beslutningsprosess i EØS. Det vises til omtale av interimsortningen i proposisjonens kapittel 8, jf. også siste avsnitt i kapittel 5.7 nedenfor.

#### 5.4.4 Børs- og verdipapirvirksomhet

##### *Innledning*

Regelverket på dette området omfatter for det første reguleringen av forholdet mellom børser og de foretak som ønsker å bli børsnotert, og for det annet regulering av verdipapirhandel og tjenesteyting i den forbindelse. Hensikten er å skape et enhetlig marked for verdipapirhandel. Gjennom regelverket søker man for det første å sikre markedstilgang og tilgang til børsnotering for verdipapirutstedere, også over landegrensene. For det annet søker man å ivareta hensynene til beskyttelse og markedsinformasjon i forhold til investorene.

##### *EFs regelverk*

Etter Rdir 79/279 (24) om vilkår for børsnotering skal de aksjene som søkes børsnotert, ha en antatt markedsverdi på minst 1 mill. ECU (ca 8 mill. kroner). Dersom markedsverdien til de aksjene som søkes børsnotert ikke kan fastslås, må selskapets egenkapital være på minst 1 mill ECU (ca. 8 mill. kroner). Selskapet må ha offentliggjort regnskaper i minst tre tidligere regnskapsår, aksjene må være fritt omsettelige, og de skal ha eller få en tilstrekkelig spredning (minimum 25 pst. må som hovedregel være fordelt i offentligheten). For fremmedkapitalpapirer som obligasjoner m.v. er det ikke krav til størrelsen på utstederforetaket eller tidligere offentliggjorte regnskaper, men opptatte lån må som hovedregel være på minst 200 000 ECU (ca. 1,6 mill. kroner), og verdipapirene må være fritt omsettelige. Konvertible papirer kan bare tas opp til notering dersom de korresponderende aksjene enten tas opp til børsnotering samtidig, eller hvis aksjene ikke er børsnotert, er notert på et organisert, anerkjent og åpent marked som funksjonerer regelmessig. Direktivet fastsetter også forpliktelser for de selskapene som utsteder verdipapirer.

Rdir 80/390 (25) inneholder regler om krav til prospekter ved opptak av verdipapirer til børsnotering. Direktivet omfatter ikke andeler i kollektive investeringsfond (UCITS), se nedenfor, og verdipapirer utstedt av offentlig myndighet. For å sikre at investorer og deres rådgivere får nødvendig informasjon til å kunne vurdere utsteders økonomiske situasjon og de rettigheter verdipapirene gir, skal det før opptak til børsnotering offentliggjøres et prospekt som inneholder de nødvendige opplysninger. Tilsynsmyndighetene skal godkjenne prospektet før det kan offentliggjøres. Det kan gjøres unntak fra dette kravet. Dersom verdipapirene søkes opptatt til note-

ring i flere land samtidig, skal prospektet godkjennes av myndighetene i det land der utsteder har sitt hovedkontor. Kravene til prospektets innhold er noe forskjellige for aksjer, fremmedkapitalpapirer og sertifikater som representerer aksjer.

Rdir 82/121 (26) regulerer periodisk opplysningsplikt for foretak som har utstedt børsnoterte aksjer. Det er bl.a. fastsatt minimumskrav om halvårlige beretninger innen fire måneder etter utløpet av halvåret. Beretningene skal inneholde opplysninger om aktiviteten i selskapet og resultatet av virksomheten, og disse opplysningene skal være av en slik art at investorene settes i stand til å vurdere utviklingen i foretaket.

Rdir 88/627 (27) inneholder krav om såkalte «flaggingsregler», dvs. krav om at den som blir innehaver av henholdsvis 10, 20, 33,3, 50 eller 66,6 pst av stemmene i et selskap, eller som passerer en av disse grensene oppover eller nedover, skal opplyse om sin stemmeandel til selskapet og myndighetene innen syv dager. Grensene på 20 og 33,3 pst. kan eventuelt erstattes av 25 pst. Grensen på 66,6 pst. kan tilsvarende settes til 75 pst.

Rdir 89/298 (28) regulerer krav til prospekter når verdipapirer tilbys offentligheten og de ikke allerede er børsnotert. Det er unntak bl a for emisjoner til en begrenset krets av personer, for små emisjoner på under 40 000 ECU (ca 320 000 kroner), for store emisjoner der minste enkelte tegningsbeløp er 40 000 ECU og emisjoner av euromarkedspapirer. Begge de to siste tilfellene vil være emisjoner med store tegningsbeløp og derfor fortrinnsvis for profesjonelle investorer, hvor hensynet til beskyttelsen av investorene ikke står like sterkt. Om verdipapirene skal tas opp til børsnotering må imidlertid prosjektet tilfredsstille kravene i Rdir, 80/390 omtalt ovenfor. Dersom børsnotering ikke er aktuelt, er kravene noe enklere. Formålet er også her at investorene skal få et tilstrekkelig grunnlag til å vurdere verdipapirene. Prospektet skal forelegges tilsynsmyndighetene før offentliggjøring. Dersom et prospekt er godkjent i ett land, skal det også aksepteres i de øvrige EF-landene.

Rdir 89/592 (29) inneholder krav til EF-landenes regler om innsidehandel med verdipapirer. Det skal være forbud mot innsidehandel med verdipapirer slik dette er definert i direktivet. Videre skal såkalte primærinnsidere, dvs. ledende ansatte og tillitsmenn, større eiere og personer som har kunnskap på grunn av oppdrag for utstederforetaket, ha taushetsplikt når det gjelder informasjon av presis karakter som, hvis den ble offentliggjort, ville påvirke aksjekursen merkbart.

Rdir 85/611 (30) regulerer såkalte kollektive

investeringsfond, også kalt «UCITS» («Undertakings for Collective Investment in Transferable Securities»). Disse er nærmere definert som foretak som har som eneste formål å ta imot kapital fra allmennheten og investere kapitalen i verdipapirer. Videre er det et vilkår at andelene skal kjøpes tilbake eller innløses etter krav fra andelseierne. Et investeringsfond skal, når det er godkjent av myndighetene i hjemlandet, ha fri adgang til å tilby sine andeler i alle medlemslandene. Markedsføringen av andelene må imidlertid innrettes etter regelverket der hvor andelene tilbys. Samtidig stiller direktivet krav til reguleringen av slike investeringsinstitutter i de enkelte medlemslandene. Det skal være strenge grenser for hvordan midlene kan plasseres, og institusjonene skal stå under tilsyn. Det skal bl.a. være begrenset adgang for investeringsfondene til å sitte med likvide midler, og som hovedregel skal det ikke være adgang til å ta opp lån. Som hovedregel kan bare inntil 5 pst. av midlene plasseres hos én utsteder, og bare inntil 10 pst. av midlene plasseres i papirer som ikke er børsnotert eller gjenstand for annen organisert omsetning. Investeringsfondenes formuesmasse skal oppbevares av en depotmottaker og forvaltningsselskapene er pålagt opplysningsplikt når det gjelder aktiviteten i selskapet og resultatet av virksomheten.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Forhandlingene om børs- og verdipapirvirksomhet dreide seg i all hovedsak om overgangsordninger, i første rekke for Island og Sveits, og i noe mindre utstrekning for Liechtenstein og Østerrike. For omtale av konsekvensregler i forbindelse med aksjeoppkjøp vises det til proposisjonens kapittel 5.2 om kapitalbevegelser.

#### *Forhandlingsresultatet*

EØS-reglene, som i hovedsak motsvarer EFs regler på området, er fastsatt i punktene 24 til 30 i Avtalens Vedlegg IX (S.v. 1 s. 138-139). I korte trekk går forhandlingsresultatet videre ut på:

- Island og Sveits har for en stor del av EØS-bestemmelsene overgangsperioder frem til 1. januar 1995. Østerrike og Liechtenstein har enkelte overgangsperioder av samme lengde;
- bestemmelser i direktiv 80/390 om at det kan inngås avtaler med tredjeland om gjensidig godkjenning av prospekter gjelder ikke innen EØS, se pkt. 25(a) i Avtalens Vedlegg IX.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Det er etter Regjeringens oppfatning ikke nødvendig å foreslå endringer i lov av 17. juni 1988 nr. 57 om verdipapirbørs (børsloven) som følge av EØS-avtalen. Det foreligger et utkast til nye børsforskrifter som i hovedsak tilfredsstillende de aktuelle reglene. Det vil ved endelig fastsetting av nye børsforskrifter bli tatt nødvendig hensyn til EØS-reglene.

Reglene i lov 4. juni 1976 nr. 59 om aksjeselskaper (aksjeloven) om såkalt «flagging» må justeres slik at de blir i samsvar med direktivet. Etter norske regler i aksjeloven § 3-9 er det nå plikt til «flagging» når man erverver eller avhender mer enn 10 pst. av aksjekapitalen (eller av stemmene) i et aksjeselskap og, etter at man har ervervet mer enn 10 pst., ved hver endring på mer enn 5 pst. opp eller ned. Etter EØS-reglene skal det «flagges» når eierandelene passerer faste prosenttall som angitt i direktivet, jf. omtalen av Rdir 88/627 over.

Reglene om kollektive investeringsfond (UCITS) innebærer at landene får plikt til å tillate kjøp og salg av fondsandeler over landegrensene. For Norges vedkommende er dette allerede tillatt etter endringer i valuta-forskriftene. Videre er det plikt til å stille krav til aksjefond og tilsvarende institusjoner. Lov av 12. juni 1981 nr. 52 om aksjefond (aksjefondloven) står i alle fall foran en revisjon. Det vil bli foreslått nødvendige endringer i aksjefondloven i forbindelse med at denne moderniseres.

Norge har som de øvrige skandinaviske landene etablert et elektronisk verdipapirregister, Verdipapirsentralen (VPS), som er regulert ved lov av 14. juni 1985 nr. 62 om Verdipapirsentral. Rettigheter til norske børsnoterte verdipapirer må, for å få rettsvern, registreres i dette registeret, på samme måten som rettigheter til fast eiendom må registreres i grunnboken. Det er regler for hvem som kan være såkalt «kontofører», dvs. kunne føre dette registeret. Dette er forbeholdt norske institusjoner som står under tilsyn av Kredittilsynet. Samtidig er det disse institusjonene som er ansvarlige overfor VPS' kreditorer. Norsk lovgivning om VPS vil måtte endres slik at også foretak fra andre EØS-land får adgang til å være kontoførere.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

EØS-avtalens bestemmelser legger rammer for det nasjonale regelverket i tilknytning til verdipapirmarkedet. Det er ikke adgang til å stille lempeligere krav til opptak til børsnotering, informasjon fra børsnoterte selskaper etc. enn det som følger av direktivene. En virkning av dette er at man i større grad vil

kunne ha tillit til at børsnotering innebærer et kvalitetsstempel for utstederforetaket og de noterte papirene, uten at det er nødvendig å sette seg inn i detaljerte regler for børsvirksomheten i det enkelte EØS-land. Gjensidig godkjenning av prospekter etc. skulle også bidra til at kostnadene forbundet med å søke å tiltrekke seg investorer i forskjellige land blir redusert.

Avviklingen av de gjenværende restriksjonene i valutareguleringen innebærer en skjerping av konkurransen på det norske verdipapirmarkedet og spesielt for norske fondsmeglere, blant annet fordi kravet om bruk av norsk fondsmegler ved innlendings kjøp av utenlandske verdipapirer vil bli opphevet, se avsnitt 5.4.4 ovenfor.

#### *Videre utvikling av regelverket i EF*

Det foreligger forslag til direktiver med regler om investeringstjenester og om kapitaldekning for ytere av investeringstjenester. Videre arbeides det i EF med forslag til felles regler for fondsmeglerforetak og andre ytere av investeringstjenester som skal tilsvare reglene for kredittinstitusjoner i 2. bankdirektiv. Nye EF-regler vil først bli EØS-forpliktelse etter at de er blitt behandlet etter Avtalens regler om den felles beslutningsprosess i EØS. Det vises også til omtale av interimsondringen i proposisjonens kapittel 8, jf. også siste avsnitt i kapittel 5.7 nedenfor.

## **5.5 TRANSPORT**

### **5.5.1 Innledning**

Saksområdet transport i EØS-avtalen omfatter transport på veg, jernbane og innlands vannveger, samt skipsfart og luftfart.

Tradisjonelt har transportmarkedene med unntak av utenriks sjøfart vært blant de mest regulerte markeder i EF-landene så vel som i andre land. Kvoter, løyver og en rekke nasjonale og internasjonale reguleringer har medført at transportmarkedene har vært sterkt oppdelt og i mange sammenhenger lite preget av konkurranse.

Den utviklingen som nå er i gang for å etablere et indre transportmarked i EF, følger to spor: for det første skjer det en avvikling av de mange nasjonale og internasjonale reguleringer som hindrer utvekslingen av transporttjenester. For det andre utvikles det et felles regelverk for å ivareta de almene hensyn til sikkerhet, miljø mv. samtidig som konkurransevilkårene også i videre forstand harmoniseres.

Åpningen av det europeiske transportmarkedet vil få vidtrekkende konsekvenser innenfor hele EØS-området og er en forutset-

ning for at EØS-markedet skal kunne fungere tilfredsstillende. Gjennom EØS-avtalen vil EFTA-landene være med på de store endringer som skjer på transportområdet ved at EF's indre transportmarked vil utvides til også å omfatte EFTA-landene.

Hensikten med et enhetlig transportmarked er bl.a. at transportmidlene skal kunne utnyttes mer effektivt og at kostnadene for både brukerne av transporttjenester og transportnæringen selv skal reduseres. Dette vil redusere tomkjøring og medføre rimeligere og mer miljøvennlige transporttjenester. Samtidig vil krav til transportutstyr, yrkesutøvere, støtteordninger m.v. bidra til å etablere ensartede konkurransevilkår og ivareta hensyn til sikkerhet og miljø.

Innen luftfart innebærer de nye reglene at landene ikke kan gi sine egne flyselskaper bedre vilkår enn utenlandske, og at selskapene får markedsadgang på like vilkår. Dette vil kunne gi et bredere tilbud av flyruter innen EØS-området. For skipsfartens vedkommende sikres markedsadgangen.

Selv om åpningen av transportmarkedet er kommet et stykke på vei i EF, gjenstår flere viktige reformer. EØS-avtalen omfatter de rettsakter som er kunngjort før 1. august 1991. Etter denne dato er nye regler vedtatt i EF, og det foreligger eller er under utarbeidelse en rekke ytterligere regelforslag. Det vises til omtale av beslutningsprosessen og interimsondringen i proposisjonens kapittel 8.

Fra de nordiske EFTA-landenes side ble det i forhandlingene lagt vekt på å delta i et enhetlig transportmarked så langt som mulig fra tidspunktet for EØS-avtalens ikrafttredelse. Mot denne bakgrunn ble man i samråd enige om ikke å kreve noen overgangsordninger på transportområdet.

Sveits og Østerrike vurderte situasjonen noe forskjellig. Resultatet ble at disse to landene har en del overgangsordninger, i første rekke vedrørende vegtransport. Dette må bl.a. ses i sammenheng med at Sveits og Østerrike parallelt med EØS-forhandlingene førte bilaterale forhandlinger med EF om transittrafikken gjennom disse to landene. De spesielle overgangsordningene for Sveits og Østerrike går frem av Avtalens Vedlegg XIII (S.v. 1 s. 343-356). Det er ikke gitt noen nærmere redegjørelse for disse i omtalen nedenfor av forhandlingsresultatene på de enkelte transportområdene.

EØS-avtalens særlige regler for transportvirksomhet er fastsatt i Avtalens Artikkel 38 og Artiklene 47-52. Protokollene 19 og 20 (S.v. 1 s. 159-160) inneholder nærmere bestemmelser vedrørende skipsfart og innlands vannveger. Protokollene 43 og 44 (S.v. 1 s. 185) regu-

lerer forholdet mellom EØS-avtalen og de bilaterale avtaler henholdsvis Østerrike og Sveits har inngått med EF om transitttrafikk. Avtalens Vedlegg XIII viser til den del av EFs regelverk som med de nødvendige justeringer inngår i Avtalen. Det er for transportområdet avgitt en Felleserklæring om godstransport på veg (S.v. 1 s. 414). Både Sveits, Østerrike og EF har avgitt separate erklæringer knyttet til de bilaterale transitt-avtalene. I omforent møtereferat fra forhandlingene (S.v. 1 s. 427) er det uttrykt forpliktelser vedrørende innlands vannveger og vegtransport. EØS-avtalens generelle regler om statsstøtte og konkurranseregler er nærmere omtalt i proposisjonens kapittel 3. Avtalens Artikler 49 og 51 omhandler statsstøtte for transport, jf. omtale i proposisjonens kapittel 3. Avtalens bestemmelser vedrørende konkurranseforholdene innen transportvirksomhet er fastsatt i Avtalens Vedlegg XIV (S.v. 1 s. 356) og i Protokoll 21 (S.v. 1 s. 161).

### 5.5.2 Fellesbestemmelser for innlands transport

#### *EFs regelverk*

Med utgangspunkt i Romatraktatens artikkel 61 inneholder artiklene 74-84 generelle bestemmelser for transportsektoren. De generelle bestemmelsene er avgrenset til å gjelde vegtransport, jernbane og innlands vannveger, men Rådet kan (som det har gjort) fatte vedtak om regler også for sjø- og luftfart (artikkel 84). Bestemmelsene i Romatraktatens transportavsnitt går bl.a. ut på følgende:

- på de områder hvor det ikke er felles regler, er medlemslandene forpliktet til ikke å endre sine nasjonale regler slik at nasjonale transportører blir favorisert (artikkel 76). Nasjonal favorisering krever enstemmig samtykke fra EFs råd;
- støtteordninger er forenlige med Romatraktaten dersom de er knyttet til behovet for samordning av transportvirksomhet eller er godtgjørelse for offentlige tjenesteytelser (artikkel 77);
- for transport innen EF-området må det ikke finne sted forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. Alle diskriminerende transportpriser og vilkår for samme slags gods over samme strekning er forbudt innen EF-området dersom ulikheten i pris eller vilkår er avhengig av varens avsender- eller mottakerland (artikkel 79);
- støtte eller beskyttelse som medfører ulike konkurransevilkår mellom foretak eller industrigrener forbyes, med mindre de er godkjent av EF-kommisjonen. I sin vurdering av om støtte kan gis, kan Kommisjonen ta distriktpolitiske hensyn. Behovet for støt-

te skal veies mot de skadevirkninger støtten må antas å få for konkurranseforholdene (artikkel 80);

- avgifter og gebyrer som kreves opp i forbindelse med grensepassering, skal ikke overstige et rimelig nivå (artikkel 81).

I tillegg til bestemmelsene i Romatraktaten har EF vedtatt en rekke felles bestemmelser for veg, jernbane og innlands vannveger. Disse bestemmelsene er av mer generell art og er dels knyttet til spesielle områder som infrastruktur, konkurranseregler, statsstøtte, grensekontroll og kombinerte transporter. I de følgende avsnittene gis det en kort omtale av enkelte av disse felles bestemmelsene:

#### *Alminnelige fellesbestemmelser*

Som det fremgår av omtalen ovenfor, er det anledning til å yte støtte til transportvirksomhet som godtgjørelse for offentlig tjenesteytelse. I den forbindelse er det behov for å identifisere kostnadene som knytter seg til bruken av de ulike transporttjenestene. Enhetlige definisjoner og klassifikasjoner av disse kostnadene vil gjøre dette arbeidet lettere.

Rfo 1108/70 (31) og Kfo 2598/70 (32) gir regler om innføring av et regnskapssystem for infrastrukturkostnader. Reglene fastlegger en felles fremgangsmåte for å bokføre kostnadene ved å bruke infrastrukturen på veg, jernbane og innlands vannveg. Formålet med bestemmelsene har vært å innføre felles prinsipper for medlemslandenes oppstilling av kostnader ved bruk av infrastrukturen. På denne måten ønsker man at det skal framkomme tall og verdier som kan gi grunnlag for en sammenligning av infrastrukturkostnadene for de ulike transportsektorer. I praksis har det imidlertid vist seg vanskelig å komme fram til en ensartet regnskapspraksis i medlemslandene.

Rfo 1108/70 forutsetter innsendelse av statistikk hvert år over vedlikeholdsutgifter og investeringer i offentlige veger, jernbaner og vannveger. I tillegg skal det gis opplysninger om vognparken og totale kjørelengder innen vegsektoren. Visse opplysninger skal bare gis hvert femte år.

#### *Infrastruktur*

Et indre transportmarked nødvendigvis en viss koordinering av deltakerlandenes infrastrukturinvesteringer. I Rvedtak 78/174 (33) besluttet EF derfor å etablere en konsultasjonsprosedyre og å nedsette en komité for transportinfrastruktur der representanter fra medlemslandene deltar. En viktig oppgave er å klarlegge medlemslandenes behov for infrastruktur og å vurdere sammenhengen i utbyggingen av infrastruktur i de ulike landene.



### *Konkurranseregler*

Ett av målene for EFs transportpolitikk har vært å fjerne ulikheter som kan forårsake konkurransevridninger innen transportsektoren. Konkurransereglene forbyr avtaler eller samarbeid mellom parter som kan påvirke handelen mellom EF-land, og som har som formål eller resultat at konkurransen hindres, innskrenkes eller fordreies. Tilsvarende er det forbudt å misbruke en dominerende stilling på transportmarkedet. Rfo 11/60 (34) og Rfo 1017/68 (35) er de sentrale bestemmelsene på dette området. De omfatter alle former for samarbeid og samordnet opptreden i transportmarkedet, herunder avtalt fastsettelse av transportpriser og transportvilkår. Offentlige transportforetak dekkes av bestemmelsene på samme måte som private foretak. Unntak gis for visse former for teknisk samarbeid som skal bidra til større effektivitet. Bestemmelsene inneholder også detaljerte prosedyreregler, regler for samarbeid med nasjonale myndigheter og sanksjonsbestemmelser.

### *Statsstøtte*

Rfo 1191/69 (36) fastsetter hvilke tiltak medlemsstatene kan treffe for å løse transportoppgaver som har preg av å være offentlige forpliktelser. Reglene knyttes an til begrepet «offentlig tjenesteytelse», som er slike forpliktelser myndighetene pålegger transportutøvere i strid med deres egen økonomiske interesse. Begrepet «offentlige tjenesteytelse» kan knyttes opp til transportplikt, f.eks. til fordel for spesielle grupper, eller plikt til å tilby reduserte priser for transport av slike grupper.

Utgangspunktet for bestemmelsen er at slike forpliktelser kan føre til en betydelig fordreining av konkurransevilkårene i transportnæringen - i prinsippet bør derfor myndighetene ikke pålegge transportvirksomheter slike forpliktelser. Samfunns- og miljømessige hensyn eller ønske om rabatter til bestemte grupper av reisende kan imidlertid tilsi at man velger å opprettholde et transporttilbud utover det som er av forretningsmessig interesse for transportselskapene. I slike tilfeller må myndighetene gi transportutøveren økonomisk kompensasjon for de byrder som oppstår. Kompensasjonen kan avtales i en kontrakt mellom myndighetene og transportforetaket. Den offentlige tjenesteytelsen skal skilles ut regnskapsmessig, slik at man unngår krysssubsidiering til andre deler av transportutøverens virksomhet.

Nasjonale myndigheter kan bestemme at Rfo 1191/69 om kompensasjon for «offentlig tjenesteytelse» ikke skal gjelde for virksom-

heter som kun utfører lokal veg- eller jernbanetransport i byer, forsteder eller i nærmere avgrensede regioner. Nasjonale myndigheter gis stor frihet når det gjelder utforming av støtteordninger for lokal og regional transport.

Som det går frem av omtalen av de alminnelige bestemmelser ovenfor, fastlegger Rfo 1191/69 hvilke tiltak som kan gjennomføres i forbindelse med sikring av og støtte til offentlig tjenesteytelse i transport. I tillegg er ytterligere regler om støtte til transportsektoren nedfelt i Rfo 1107/70 (37) med senere endringer. Disse bestemmelser åpner for at støtte kan ytes bl.a. til internasjonale kombinerte transport, til forskningsprosjekter og utvikling av ny teknologi.

EF har gjennom mange år understreket behovet for økt synliggjøring av medlemsstatenes tilskudd til jernbanene. I tilfeller der jernbanene er pålagt å opprettholde et større tilbud eller lavere priser enn det som er rasjonelt ut fra jernbanevirksomhetenes egne økonomiske vurderinger, skal myndighetene gi økonomisk kompensasjon som avtales i en kontrakt.

For jernbanen er det dessuten gitt et midlertidig unntak fra de relativt strenge reglene om støtte til transportsektoren. Unntaket er et ledd i arbeidet med å sanere de ulike jernbanevirksomhetenes økonomi og åpner for at myndighetene kan gi subsidier til jernbanen i en overgangsperiode som ledd i arbeidet med å bringe jernbanevirksomhetenes økonomi i balanse. Dette fremgår av Rfo 1473/75 (38). Se også omtalen av jernbanetransport nedenfor i avsnitt 5.5.4.

### *Grensekontroll*

Innføringen av et indre transportmarked forutsetter at all grensekontroll av transportmidler opphører. I Rfo 4060/89 (39) pålegges medlemslandene å avskaffe grensekontroll av transportmidler engasjert i transport på veg eller innlands vannveg. Kontrollen skal heretter ha form av stikkprøvekontroll, dvs. at den kan utføres overalt på EF-landenes territorium på ikke-diskriminerende grunnlag.

### *Kombinerte transport*

EF har gjennom ulike støttetiltak ønsket å fremme bruken av internasjonale kombinerte godstransporter med lastebil og jernbane eller indre vannveger. Kombinerte transport slik begrepet er brukt av EF innebar opprinnelig at lastebiler eller forskjellige former for tilhengere med understell blir transportert over lengre strekninger på jernbane. Senere er dette utvidet til å omfatte også tilfeller der

bare kontaineren (minimum 20 fot) lastes om; dessuten er også omlasting fra veg til indre vannveger nå omfattet.

I Rdir 75/130 (40) tok EF sikte på å oppheve alle kvantitative restriksjoner på kombinerte transporter der lastebil og jernbane inngår i transporten mellom medlemslandene. Det ble også vedtatt at dobbeltbeskatning må unngås ved bruk av jernbane i kombinerte transporter, og at det skal gis reduksjoner eller refusjoner av vegavgiftene for kjøretøyer som utfører kombinerte transporter for så vidt gjelder jernbanestrekninger.

På 1980-tallet åpnet EF for at medlemslandene kunne yte økonomisk støtte til både infrastruktur og drift av internasjonale kombinerte transporter. Offentlige investeringer i terminaler og omlastningsanlegg har vist seg svært viktige i arbeidet for å fremme bruken av slike transporter.

Mens adgangen til å gi støtte til kombinerte transporter tidligere i høy grad var bestemt av ønsket om å tilføre jernbanene mer transport for å forbedre deres finansielle situasjon, er det i premissene for senere bestemmelser lagt økt vekt på miljøhensyn og bedring av fremkommeligheten i landevegstransporten.

#### *Særlig om transittdrøftelsene mellom Sveits, Østerrike og EF*

Før en går nærmere inn på forhandlingene og forhandlingsresultatet vedrørende fellesbestemmelsene for innlandstransport, kan det være hensiktsmessig å omtale transittdrøftelsene mellom Sveits, Østerrike og EF:

Parallelt med EØS-forhandlingene har Sveits og Østerrike hver for seg ført bilaterale forhandlinger med EF om trafikken med lastekjøretøyer gjennom disse to landene. EF ønsket i dette spørsmålet fri gjennomkjøringsrett for sine kjøretøyer. Sveits og Østerrike derimot ønsket å opprettholde strenge reguleringer av gjennomgangstrafikken. Transittlandenes reguleringer på dette området har tradisjonelt vært av både kvantitativ og kvalitativ art. Et sentralt spørsmål i forhandlingene knyttet seg til spørsmålet om transittlandene kunne opprettholde de vektbegrensninger for lastebiler de til nå har praktisert. Sveits har et forbud mot trafikk av lastebiler med høyere totalvekt enn 28 tonn, mens Østerrike har opprettholdt en grense på 38 tonn. EF-grensen er 40 tonn. Gjennom sin 28-tonns grense har Sveits meget effektivt begrenset gjennomfartstrafikken. Dette har medført et sterkt kapasitetspress på det østerrikske vegnett gjennom Alpene. Belastningen på grunn av dette har gjennom lang tid vært et meget kontroversielt spørsmål i østerriksk politikk.

Den forhandlingsløsning som Sveits, Øster-

rike og EF kom frem til, er basert på tre hovedelementer:

- de nasjonale vektbegrensningene på hhv. 28 tonn (Sveits) og 38 tonn (Østerrike) opprettholdes. I avtalen med Sveits gis EF under visse vilkår rett til gjennomkjøring for opptil 100 40-tonns biler pr. dag;
- store deler av det gods som i dag fraktes på lastebil, skal over på jernbanen. For å lette overgangen til jernbane har Sveits ensidig påtatt seg meget store investeringer i nye jernbanelinjer og materiell;
- transitttrafikken gjennom Østerrike skal begrenses ved at EF-landene tilstår en transittkvote fastsatt i såkalte øko-punkter. Ordningen forutsetter at det beregnes øko-punkt-verdier for lastebiler avhengig av deres forurensningsgrad. Gjennomkjøring med en såkalt «grønn» lastebil forutsettes å belaste kvoten med færre øko-punkter enn gjennomkjøring med en konvensjonell lastebil. På denne måten gis et incitament til utvikling av - og investering i - så miljøvennlige lastebiler som mulig. Øko-punkt-kvotene skal reduseres kraftig innenfor transitt-avtalens gyldighetstid som er satt til 12 år fra 1. januar 1993. I løpet av denne perioden skal de samlede utslipp CO, HO, NO<sub>2</sub> samt partikler gå ned 60 pst., dvs. 5 pst. pr. år. I lys av at den årlige trafikkvekst i en årrekke har ligget mellom 5 og 10 pst., stiller dette strenge krav til utvikling av støysvake og «rene» lastebiler.

De nordiske EFTA-land berøres ikke direkte av disse to bilaterale avtalene. Norske transportørers transitt i Østerrike reguleres av en bilateral veitransportavtale mellom Norge og Østerrike. Denne avtalen blir ikke påvirket av de nye transittavtalene. For Norge er resultatet at transitten gjennom Østerrike kan gå som før. Forholdet mellom transittavtalene, EØS-avtalen og de bilaterale avtalene mellom Østerrike og Norge og mellom Østerrike og enkelte av de andre EFTA-landene omtales nærmere nedenfor.

Norge har ingen bilateral vegtransportavtale med Sveits. Med opprettholdelse av 28-tonns grensen, er transitt gjennom Sveits lite aktuelt for norske transportører.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Forhandlingene om fellesbestemmelsene for innlandstransport dreide seg dels om utformingen av transportartiklene i selve Avtalen og dels om hvordan forholdet mellom EØS-avtalen og de bilaterale transittavtalene mellom Sveits og Østerrike på den ene side og EF på den andre side skulle reguleres.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

#### *Forhandlingsresultatet*

Avtalens Artikler 47 - 52 inneholder bestemmelser om transport innen områdene veg, jernbane og innlands vannveger. Luftfart og skipsfart er ikke direkte omfattet av disse reglene om transport i Avtalen. Avtalens Artikkel 47 viser til de nærmere regler som gjelder for alle transportgrener. I avsnittene 5.5.5 og 5.5.6 nedenfor om henholdsvis luftfart og skipsfart er det gjort nærmere rede for Avtalens regler for disse to sektorene. Det materielle innhold i Avtalens Artikler 47-52 er det samme som Romatraktatens regler på samme område. Det vises for øvrig til proposisjonens kapittel 3 for en nærmere gjennomgang av disse Artiklene.

Avtalens Vedlegg XIII (S.v. 1 s. 343-356) motsvarer EFs fellesbestemmelser for innlandstransport slik det går frem av pkt. 1-13 i Vedlegg XIII. Forholdet til transittavtalene med Østerrike og Sveits er regulert i henholdsvis Protokoll 43 og Protokoll 44 (S.v. 1 s. 185) og av en felleserklæring til Avtalens bestemmelser om godstransport på vei (S.v. 1 s. 414). Både EF og disse to landene har for øvrig avgitt ensidige erklæringer til EØS-avtalen (S.v. 1 s. 432-433) om disse to avtalene.

Om forholdet mellom EØS-avtalen og de bilaterale avtalene mellom Sveits, Østerrike og EF slår Protokollene 43 og 44 fast at for de samme saksområder, og som nærmere angitt i EØS-avtalen, skal bestemmelsene i de bilaterale avtalene gå foran bestemmelsene i EØS-avtalen.

I felleserklæringen om godstransport på vei slås det fast at så lenge den bilaterale transittavtalen mellom Østerrike og EF gjelder, skal endringer i EØS-avtalen ikke påvirke retten til markedsadgang som slått fast i den bilaterale avtalen (artikkel 16 i denne). Tilsvarende skal endringer i EØS-avtalen ikke ha virkninger på bestemmelsene i de bilaterale avtalene mellom Østerrike og henholdsvis Finland, Norge, Sverige og Sveits.

I innledningen til Vedlegg XIII er det gitt opplysninger om hvilke artikler i EØS-avtalen som samsvarer med tilsvarende artikler i Romatraktaten, samt hvor det ikke finnes slikt samsvar.

Denne innledningen beskriver også prosedyrene ved visse typer tvister på transportområdet. Ved tvister som berører både EFTA- og EF-land, skal disse tas opp til drøftelse og avgjøres i EØS-komiteén. Tvister som bare berører EFTA-land eller EF-land, behandles internt i hver pilar.

Det fremgår videre av Vedlegg XIII at EFTA-landene vil kunne delta med en utsending

hver i EFs infrastrukturkomité (pkt. 5 i Vedlegg XIII). Ifølge pkt 12 i Vedlegg XIII, kan Østerrike opprettholde grensek kontroll av kjøretøyer for å håndheve økopunktsystemet etablert i transittavtalen. Dessuten kan grensek kontrollen opprettholdes for å kontrollere kvoter som for øvrig følger av denne avtalen og av de bilaterale transportavtalene mellom Østerrike og enkelte av de andre EFTA-landene. Sveits kan likeledes opprettholde kontroll av kjøretøyer på grensen for å håndheve reglene for gjennomkjøringstillatelser i sin bilaterale avtale med EF.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Informasjonsplikten som følger av Rfo 1108/70 om regnskapsregler, pkt. 1 i Vedlegg XIII, pålegges norske myndigheter like fullt som myndighetene i de andre EØS-landene.

For jernbanens del har Norge i større grad enn de fleste EF-land oppfylt intensjonene om offentlig tjenesteyting, jf. Rfo 1191/69, pkt. 4 i Vedlegg XIII. Over statsbudsjettet mottar NSB kompensasjon for «offentlig kjøp av persontrafikk tjenester» i forbindelse med at myndighetene pålegger NSB å opprettholde et større jernbanetilbud enn det som er i bedriftens egen økonomiske interesse. Statens offentlige kjøp fra NSB inngår i trafikkdelens driftsinntekter og gis som kompensasjon for opprettholdelse av togtilbudet i trafikksvake områder, i nærtrafikk omkring storbyene, samt Intercity-trafikk.

Det legges til grunn at kontrollen med kjøretøyer i Norge vil oppfylle vilkårene som settes i Rfo 4060/89 om avvikling av kontroll direkte på grensen, pkt. 12 i Vedlegg XIII, idet de norske kontrollstedene ofte ligger et stykke fra grensen og kontrollen som utføres må betegnes som stikkprøvekontroll. Grensek kontroll på andre områder opprettholdes.

Verken disse eller øvrige av Avtalens fellesbestemmelser for innlandstransport vil nødvendiggjøre endringer i norsk lov.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

EØS-avtalen åpner for at det kan gis støtte til fremme av internasjonale kombinerte godstransporter med lastebil og jernbane. Slike kombinerte transport utnytter bedre de ulike transportmidlenes fortrinn under lengre transport. Omfanget av slike transport er svært beskjedent i Norge.

#### *Videre utvikling av EFs regelverk*

Det vises her til omtalen under punkt 5.5.3; vegtransport og 5.5.4; jernbane.

### 5.5.3 Vegtransport

#### Innledning

Dette saksfeltet omfatter yrkestransport av gods og personer på veg. Området har tradisjonelt vært sterkt regulert ved nasjonal lovgivning og bi- og multilaterale avtaler som inneholder kvotebegrensninger for godstrafikken mellom landene. De bilaterale avtalene har også inneholdt strenge vilkår for internasjonal persontransport på veg. De tradisjonelle reguleringer har nesten i sin helhet reservert de nasjonale transportmarkeder for nasjonale transportører. Denne skjermingen opprettholdes til en stor grad ennå. EFs målsetting er å skape et enhetlig og åpent marked for vegtransport.

Arbeidet for å nå denne målsettingen følges av en harmonisering av alle konkurransevilkår av betydning. Krav til vognparken, kvalifikasjonskrav o.l. til sjåførere og transportforetak, avgifter og sosiale bestemmelser skal gjøres enhetlige i hele EF-markedet.

Utviklingen hittil har ført til at restriksjoner på transporter av gods mellom EF-landene, herunder tredjelandstransporter, nesten er avvirket. Som tredjelandstransporter regnes transporter der et transportmiddel hjemmehørende i ett land frakter gods mellom to andre land. Innen utgangen av 1992 skal enhver kvoteregulering av disse former for transport opphøre. Utenlandske transportørers adgang til det enkelte lands innenlandske transportmarked (kabotasje) er imidlertid fremdeles kvoteregulert. En belgisk registrert lastebil som vil frakte gods mellom Hamburg og München, er således fremdeles avhengig av en særlig (kabotasje) tillatelse. Den klart uttalte målsetting er imidlertid at det skal være fri adgang til å ta slike transporter.

På persontransportområdet er ikke utviklingen kommet fullt så langt. En ny persontransportforordning ble vedtatt i EF i desember 1991. Dette regelsettet vil innebære økt markedsadgang for persontransportører i ikke-rutebunden trafikk.

Den norske lastebilnæring har i dag en god posisjon i den internasjonale vegtransport til og fra Norge. Især er dette tilfelle for spesialtransporter som transport av frossenfisk o.l. Adgang til EØS-markedet vil kunne innebære store muligheter til omstilling og økt vekst. Samtidig vil norsk deltakelse i det felles transportmarked på veg representere en sterk utfordring for både den norske lastebil- og bussnæringen. Strukturen i lastebilnæringen er i dag i stor grad preget av små enheter, hvorav mange er enmannsforetak. Effektiv utnyttelse av de trafikkrettigheter som gis gjennom EØS-markedet vil trolig falle lettere med større og bedre organiserte foretak. Det

kreves videre i økende grad transportløsninger som omfatter noe mer enn selve transporten, f. eks. tjenester som lagring, fortolling og andre logistikkfunksjoner. Dette er også faktorer som til en viss grad vil favorisere de større transportforetakene. Et moment i denne sammenhengen er imidlertid at strukturforholdene i norsk lastebilnæring gjenfinnes i en rekke av de andre EØS-landene.

Når det gjelder norsk internasjonal busstransport, er næringsstrukturen omtrent tilsvarende den man finner i lastebilnæringen. Også her har de strenge internasjonale reguleringer bidratt til å hindre ekspansjon. Bussnæringen vil gjennom EØS få større mulighet til å delta i den omfattende transport av turister til/fra Norge og mellom andre land i EØS-området.

#### EFs regelverk

##### Tekniske bestemmelser og trafikksikkerhet

Som nevnt forutsetter en utvidelse av adgangen til transportmarkedet at viktige konkurransevilkår harmoniseres. Tekniske krav til kjøretøyer utgjør en viktig konkurransefaktor som man har nådd relativt langt i å samordne.

Rdir 85/3 (41) med senere endringer gir regler om visse kjøretøyers vektor, dimensjoner og andre tekniske karakteristika. Rådsdirektivet og en serie oppfølgingsdirektiver tar sikte på å harmonisere vektor og dimensjoner på kjøretøy i internasjonal trafikk. Tabell 5.5.3 gir en oversikt over de viktigste tillatte vektor og dimensjoner for lastebiler.

Tabell 5.5.3 Maksimale vektor og dimensjoner for kjøretøy

	EF	Norge
Aksellast (tonn) . . . . .	10/11,5 <sup>1)</sup>	10/11,5 <sup>1)</sup>
Boggilast (tonn) . . . . .	18	18
Totalvekt (tonn) . . . . .		
– vogntog . . . . .	40/44 <sup>2)</sup>	50
– semitrailer . . . . .	40	47
Lengde (m.)		
– vogntog . . . . .	18,35	18,5/19
– semitrailer . . . . .	16,5	17
Bredde (m.) . . . . .	2,5/2,6 <sup>3)</sup>	2,5/2,6 <sup>3)</sup>
Høyde . . . . .	4,0	4,5

<sup>1)</sup> 11,5 tonn for en drivende aksel.

<sup>2)</sup> Gjelder semitrailer med 40 fots ISO-container, ellers 40 tonn.

<sup>3)</sup> 2,6 meter gjelder termotransport.

De gjeldende EF-direktiver gir adgang til nasjonale avvik. Det vil også være mulig å få

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

unntak fra EØS-bestemmelsene for internasjonal kjøring dersom dette er hjemlet i avtaler mellom naboland. Slike unntak er vanlig i EF, f.eks. har BENELUX-landene inngått slike avtaler seg i mellom.

I Rdir 86/364 (42) bestemmes at det må kunne fremlegges dokumentasjon for om kjøretøyet er i overensstemmelse med Rdir 85/3 omtalt ovenfor. Direktivet inneholder også krav til dokumentasjon og kontroll av vognparkens tekniske standard. Kravene retter seg hovedsaklig til lastebilprodusentene, som må sørge for at de nødvendige spesifikasjoner enten er angitt på bilen eller fremgår av skriftlig dokumentasjon.

Rdir 89/459 (43) gir regler om tilnærming av lovgivningen i EF-området for mønsterdybden i bildekk for visse kategorier av motor-kjøretøyer og tilhengere. Direktivet fastlegger krav om minimum 1.6 mm. mønsterdybde på visse kategorier kjøretøy innen 1. januar 1992.

Et viktig område innenfor reglene om tekniske krav og trafikksikkerhet er bestemmelsene om periodisk kontroll av kjøretøyer. Målet med bestemmelsene er å innføre ensartede rutiner for kjøretøykontrollen i hele det indre transportmarkedet. På denne måten ønsker man å unngå at transportører bruker utilstrekkelig vedlikeholdt materiell som konkurransefaktor. Rdir 77/143 (44) med senere endringer, om tilnærming av lovgivningen i medlemslandene for kontroll av trekkvogner og hengere, omhandler periodisk teknisk kontroll av de ulike kategorier av kjøretøyer. Direktivene foreskriver årlig kontroll av busser, lastebiler, tilhengere, drosjer og ambulanser. For varebiler kreves kontroll første gang etter 4 år og deretter hvert annet år.

For busser, lastebiler, tilhengere, drosjer og ambulanser er det fastsatt i alt 75 kontrollpunkter. Ytterligere fem punkter skal kontrolleres på kjøretøyer som nyttes til offentlig transport. For varebiler gjelder 50 kontrollpunkter. Kontrollen skal utøves av staten eller av de organer eller virksomheter som er utpekt av staten og som virker under dens direkte tilsyn.

#### *Avgiftsbestemmelser*

Rdir 68/297 (45) med senere endringer fastsetter det kvantum drivstoff som avgiftsfritt kan medføres inn i medlemslandene. For lastebiler er dette 200 l. og for busser 600 l.

#### *Sosiale bestemmelser*

Med sosiale bestemmelser forstås bestemmelser om vilkår for yrkesutøverene i transportnæringen.

Rdir 77/796 (46) med senere endringer, gir

regler om gjensidig godkjenning av diplomer, sertifikater eller andre bevis på formelle kvalifikasjoner for transportører av gods og personer. Dette direktiv med endringer fastlegger vilkår og prosedyrer for gjensidig godkjenning av faglige kvalifikasjoner innen transportyrket. Målsettingen med reglene er å gjøre det enklere å etablere seg i et annet land. Direktivet må sees i sammenheng med direktivene som er nevnt i delavsnittet nedenfor om adgangen til transportyrket.

De viktigste reglene innenfor området sosiale bestemmelser, er reglene om kjøre- og hviletid, som angir grenser for hvor lenge man kan føre lastebil og buss før man plikter å ta en pause.

Disse reglene har tre hovedformål:

- harmonisering av konkurransevilkårene;
- bedring av trafikksikkerheten;
- å sikre transportutøverne rimelige arbeidsvilkår.

De sentrale bestemmelser innenfor dette området er inntatt i Rfo 3820/85 (47) om harmonisering av visse sosiale bestemmelser for vegtransport, og i Rfo 3821/85 (48) om bruk av fartsskriver i vegtransporten, med senere endringer.

Saksfeltet omfatter såvel krav til kjøre- og hviletider som kontroll med at disse blir overholdt. Reglene gjelder all nasjonal og internasjonal vegtransport innen EF. Alle lastebiler, rutebusser med rutelengde over 50 km., og alle busser i trafikk utenfor rute omfattes av reglene. Det gis anledning til å unnta småbusser med maksimalt 9 - 17 sitteplasser i nasjonal trafikk fra reglene.

EF-bestemmelsene gir adgang til å innføre strengere nasjonale regler for innenlandsk transport, dvs. kortere daglige kjøretider og lengre hviletider. Reglene foreskriver også at et kontrollapparat (fartsskriver) skal installeres i bilen for å registrere kjøre- og hviletider.

Også to andre rådsdirektiver, Rdir 76/914 (49) og Rdir 89/684 (50) omhandler kvalifikasjonskrav. Det første av disse to gir retningslinjer for utdanning av sjåførere i yrkestransport. Kravene her er meget generelle og det er opp til medlemslandene å utarbeide detaljerte regler. Det andre direktivet fastlegger retningslinjer for utdanning av sjåførere som utfører yrkestransport av farlig gods.

#### *Adgang til markedet for godstransport*

Et viktig skritt på veien mot et åpent vegtransportmarked var vedtaket av Rfo 3164/76 (51) som etablerte den såkalte fellesskapskvoten. Dette direktivet fastlegger en tallfestet kvote kjøretillatelser («fellesskapsstillatel-

ser»), som berettiger innehaveren til transport mellom medlemslandene.

Kvoten av fellesskapstillatelser har vært økt med jevne mellomrom siden 1976. Intensjonen har vært å la en jevn økning av fellesskapskvoten frem til utløpet av 1992 lette overgangen til det frie transportmarked. Den samlede kvoten fordeles på de enkelte medlemsland etter en avtalt nøkkel. Rfo 1841/88 (52) hjemlet en økning i den totale kvoten til i alt ca. 24.000 kjøretillatelser for 1989. For 1992 er antallet økt til ca. 66 000.

Ved utløpet av 1992 vil ordningen med de nåværende fellesskapstillatelser bli erstattet av fellesskapsløyver som vil gi ubegrenset adgang til grensekryssende trafikk. For å få fellesskapsløyver vil det stilles faglige krav og økonomiske og vandelsmessige krav. (Se avsnittet nedenfor om adgangen til transportyrket.)

#### *Adgang til transportyrket*

En rekke bestemmelser er gitt med sikte på å innføre enhetlige krav til de personer og foretak som ønsker å utøve transportyrket innenfor EF-området. Formålet med bestemmelsene er å harmonisere utdanningskravene, heve den faglige kompetanse og sikre en effektiv organisering av markedet, som skal være åpent for alle utøvere som fyller de felles krav.

Rdir 74/561 (53) om adgang til godstransportyrket, med senere endringer, og Rdir 74/562 (54) om adgang til persontransportyrket, etablerer følgende vilkår for adgang til transportyrket:

- fremleggelse av tilfredsstillende vandelsattest;
- fremleggelse av dokumentasjon for et tilfredsstillende finansielt grunnlag for virksomheten. Dette formuleres slik at transportforetakene må ha en reservekapital på minimum ECU 3.000 (ca. 24 000 kroner) pr. bil eller ECU 150 (ca. 1 200 kroner) pr. tonn total vekt. Garantiene kan stilles i form av bankgarantier;
- faglig kompetanse. Løyvehaveren må ha avlagt en skriftlig eksamen organisert av myndighetene eller det organ som myndighetene utpeker.

Direktivene åpner for at de nasjonale myndigheter kan gjøre unntak for visse personer med tilsvarende kunnskaper. Ordningen praktiseres dessuten slik at personer som har løyve ved reglens ikrafttredelse kan beholde det.

Bestemmelsene på dette området er gitt som direktiver. Den nærmere utforming av de

krav som skal stilles, tilligger derfor de enkelte nasjonale myndigheter. Dette gjelder bl.a. spørsmålet om hvilke kriminelle handlinger som skal anses som ekskluderende fra transportyrket, og også spørsmålet om gjennom hvilken ordning kravet om garantistillelse skal håndheves.

#### *Adgang til markedet for persontransport*

Som nevnt innledningsvis er ikke markedsadgangen for persontransporttjenester i EF-området utvidet i samme grad som tilfelle er for godstransporter. Målsettingen ved utformingen av regelverket har stort sett vært å samordne den praksis medlemslandene har fulgt ved tilståelse av rettigheter til internasjonal busstransport. Til en viss grad har man også utvidet markedsadgangen til enkelte former for transport av mer tilfeldig, ikke-regelmessig karakter.

Rfo 117/66 (55) om innføring av felles regler for internasjonal transport av passasjerer med buss, liberaliserer visse former for internasjonal busstransport utenfor rute. De viktigste former er sluttede rundturer med buss og såkalt «tom innfart», dvs. henting av sluttede grupper i et annet medlemsland etterfulgt av retur til kjøretøyets registreringsland. Liberaliseringen er i hovedsak den samme som følger av ASOR-konvensjonen. («Agreement on the international carriage of passengers by road by means of occasional coach and bus services»), som for øvrig Norge tiltrådte i 1982.

En mellomform mellom de «tilfeldige» (ikke-rutebundne) transportere og rutetransportene er de såkalte «pendel transportere». Pendeltransport tilsvarende luftfartens charterreiser og innebærer tur/retur transport av sluttede grupper fra opprinnelseslandet til én eller et fåtall destinasjoner i et annet land. Rfo 516/72 (56) innfører visse felles regler for slike transportere med buss mellom medlemslandene. Slike transportere har tradisjonelt vært underlagt et system der de berørte lands myndigheter har utstedt individuelle kjøretillatelser til de enkelte turoperatører. Ved denne forordningen etableres et enhetlig system for utstedelse av slike tillatelser. Tillatelse skal gis dersom visse vilkår oppfylles. Bl.a. stilles det krav om at innkvartering skal være inkludert i billetten, og at reisens varighet inkludert opphold ikke må være mindre enn syv dager, eller tre dager dersom reiseavstanden er mindre enn 300 km. Adgangen til behovsvurdering opprettholdes, ved at tillatelse kan nektes dersom det allerede eksisterer et tilfredsstillende transporttilbud med buss eller tog.

Rfo 517/72 (57) med senere endringer innfører et sett av felles regler for rutekjøring samt

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

såkalt spesiell rutekjøring med buss. Som spesiell rutekjøring regnes arbeids- og skoleruter. Denne forordningen trekker opp felles regler for innholdet i internasjonale rutekonvensjoner. Konvensjoner skal lyde på navn og ikke gjelde for mer enn 7 år. Det gis videre regler for hvilke forhold ved rutetilbudet som skal fastlegges i konvensjonen (frekvenser, takster, busstype m.v.). Forordningen trekker også opp retningslinjer for hvordan selve konvensjonsdokumentet skal se ut. Det gis videre detaljerte regler for vurdering og behandling av søknader. Behovsvurderinger kan foretas.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Forholdet til de bilaterale transittforhandlingene mellom Sveits, Østerrike og EF, eksempelvis spørsmålet om vektor og dimensjoner, og spesielle overgangsordninger for disse to landene var de viktigste spørsmål i forhandlingene. Dessuten var det en viktig sak fra EFTA-landenes side å sikre markedsadgangen ved framtidige regelendringer om dette i EF, jf. adgangen til såvel internasjonale transportert som til kabotasje.

#### *Forhandlingsresultat*

EØS-avtalens regler på vegtransportområdet motsvarer EFs regler på området slik det går frem av Avtalens Vedlegg XIII, pkt 14-36 (S.v. 1 s. 348-351). I tillegg er det avgitt en felleserklæring om godstransport på veg (S.v. 1 s. 414). Noen ytterligere forpliktelser er gitt i omforente møtereferater fra forhandlingene (S.v. 1 s. 427).

EØS-reglene om vegtransport innebærer bl.a.:

- Sveits og Østerrike har bibeholdt sine nasjonale regler vedrørende maksimal tillatt vekt for lastebiler (pkt. 14 i Avtalens Vedlegg XIII), jf. for øvrig omtalen av de bilaterale transittforhandlingene i avsnitt 5.5.2 ovenfor;
- vedrørende markedsadgangen for godstransport, pkt. 25 og pkt. 26 i Vedlegg XIII, er det slått fast at reglene i transittavtalen mellom Østerrike og EF skal gå foran de tilsvarende reglene i EØS-avtalen. På tilsvarende måte skal EØS-avtalen heller ikke påvirke de rettigheter til markedsadgang som gis i de bilaterale vegtransportavtalene mellom Østerrike og henholdsvis Finland, Norge, Sverige og Sveits;
- Sveits og Østerrike har flere overgangsordninger. Som tidligere nevnt har de nordiske landene ingen overgangsordninger på transportområdet.

Felleserklæringen om godstransport på veg uttrykker at om EF utvikler nytt regelverk

vedrørende markedsadgangen i landevegstransport, så skal disse reglene innarbeides i EØS-avtalen etter de regler for beslutningsprosessen i EØS som Avtalen fastsetter, jf. omtale i proposisjonens kapittel 8. Markedsadgangen skal være gjensidig og på felles basis. Markedsadgangen vil ikke bare gjelde for transport EØS-landene imellom, men også for kabotasje i den grad det åpnes adgang til slik trafikk. Det er foreløpig uklart hva som konkret vil skje vedrørende kabotasje. En Rådsforordning om kabotasje i EF, Rfo 4059/89, løper ut ved utgangen av 1992. Før den tid vil EF-landene måtte ta stilling til den videre utvikling for denne type transportert. I omforent møtereferat fra forhandlingene slår partene fast at for transportert innen EØS skal EØS-reglene gjelde fremfor reglene i AETR-konvensjonen. Denne konvensjonen («European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport»), som er inngått i regi av FN's økonomiske kommisjon for Europa (ECE), regulerer bl.a. kjøre- og hviletid i landeveistransport. Omforent møtereferat fra forhandlingene inneholder også en forpliktelse til å vurdere et nytt EF-direktiv, Rdir 91/439, om førerkort med sikte på å inkludere det i EØS-avtalen.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

EØS-avtalen medfører ikke behov for endringer i lov av 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel (samferdselsloven). En rekke eksisterende forskrifter må imidlertid endres, og en del nye forskrifter må utformes.

Vedrørende tekniske bestemmelser er situasjonen som følger:

- som det går frem av Tabell 5.5.3 ovenfor, er det visse forskjeller i reglene for kjøretøyers vektor og dimensjoner i Norge og i EF. På noen områder er tillatte vektor og dimensjoner i Norge høyere enn i EF. De norske bestemmelsene kan opprettholdes ved kjøring internt i Norge. Ved kjøring i EØS-området må EØS-reglene, som motsvarer EFs regler, følges. Det samme gjelder idag for norske lastebiler som kjører i EF. Ved kjøring mellom Norge og Sverige tillates i dag biler med totalvekt opp til 50 tonn. Slikt avvik, hjemlet i egen avtale, vil det være anledning til å opprettholde;
- gjeldende norske bestemmelser oppfyller EØS-avtalens krav til mønsterdybde på dekk;
- innføring av periodisk kontroll av kjøretøyer vil ikke kreve endring i lov av 18. juni 1965 nr. 4, (vegtrafikkloven). Imidlertid må forskrift om krav til kjøretøy kap. 3 §§ 3-12

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

endres, slik at det for kontrollfrekvenser og kontrollomfang blir overensstemmelse med EØS-reglene.

Norske forskrifter setter en grense på 200 liter avgiftsfritt drivstoff som kan medføres ved innreise. Denne regelen må endres til 600 liter for busser. For lastebiler er den norske grensen i overensstemmelse med EØS-reglene.

Reglene for daglig kjøretid i Norge avviker noe fra EØS-bestemmelsene. I Norge er maksimal daglig kjøretid 10 timer med adgang til 12 timers kjøring to ganger i uken. EØS-reglene setter daglig kjøretid til maksimalt 9 timer med adgang til 10 timers kjøring to ganger i uken. Bakgrunnen for de norske reglene er lange avstander og særegne geografiske og klimatiske forhold. I følge EØS-reglene er det etter nærmere vilkår adgang til å fravike bestemmelsene om maksimal kjøretid under helt ekstraordinære forhold. Reglene kan medføre økte transportkostnader for enkelte langtransporter.

Norske biler med totalvekt under 16 tonn, som i dag bare kjører nasjonalt, har som regel ikke fartsskriver. Dette skyldes at dagens norske regler bare setter krav om slikt utstyr for lastebiler og vogntog over hhv. 16 og 20 tonn. EØS-reglene innebærer at forskrift om fartsskriver for registrering av kjøre- og hviletid av 20. november 1981 må endres. Innføring av EØS-reglene vil føre til at anslagsvis 80.000 norske kjøretøyer vil måtte være utstyrt med fartsskriver mot ca. 25.000 i dag. Denne utviklingen ville ha kommet også uten en EØS-avtale siden installasjon av fartsskriver nå også vil bli påkrevet i henhold til den reviderte AETR-konvensjonen. I henhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene i EØS skal 1 pst. av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres hvert år. Dette vil bl.a. medføre økt kontrollvirksomhet.

Bestemmelser om adgang til yrket, tildeling av løyver mv. må endres for å oppfylle EØS-avtalens krav, samtidig som nye prosedyrer må følges i saksbehandling, kontroll og rapportering til nye internasjonale organer.

EØS-reglene om persontransport samsvarer med den praksis norske myndigheter har fulgt ved behandling av søknader om internasjonal rutetransport. Krav om samarbeid mellom selskaper fra deltagerlandene i forbindelse med busstransport av sluttede grupper kan ikke lenger opprettholdes.

EØS-avtalen inneholder ingen krav til harmonisering av avgifter. Det er likevel aktuelt å legge om det norske systemet for vegbeskatning innen Avtalen trer i kraft. Bakgrunnen for dette er bl.a. at flere av EØS-landene ved

bilaterale overenskomster er gitt fritak for den norske kilometeravgiften. Dette medfører at vårt avgiftssystem i dag håndheves ulikt overfor ulike utenlandske transportører. En slik ordning vil ikke være i samsvar med EØS-forpliktelsene. Regjeringen har bl.a. mot denne bakgrunn fremlagt forslag til avgiftsomlegning for Stortinget, jf. St.prp. nr. 79 (1991-92) om innføring av et nytt avgiftssystem til erstatning for kilometeravgiften.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

Norges internasjonale vegtransport i EØS-området er i dag regulert i vegtransportavtaler inngått med samtlige EFTA- og EF-land, med unntak av Sveits.

De bilaterale avtalene vil miste sin betydning ved at EØS-avtalen etablerer et felles transportmarked for gods- og persontransport som omfatter de 19 EØS-landene. Norske transportører vil få en vesentlig bedret markedsadgang ved at mulighetene for tredje-landstransport åpnes.

For norsk lastebilnæring som i dag har en god andel av transportene til og fra Norge, vil det være viktig fortsatt å ta del i disse transportene på like vilkår. Det er grunn til å anta at denne form for godstransport fortsatt vil vokse i betydning og at konkurransen innen EØS vil føre til økt samarbeid mellom transportforetakene og et økt press på transportprisene. Skal norsk lastebilnæring kunne følge med i denne utviklingen, må næringen sikres adgang til transportmarkedet. Dette vil også komme transportbrukerne til gode.

På det nordiske marked vil norske transportører i hovedsak møte den sterkeste konkurransen fra transportører i de andre nordiske landene.

For bussnæringen og særlig turbilsektoren vil den utvidede adgang til markedet åpne nye muligheter. Dette gjelder særlig henting av turister i Europa for opphold og ferie i Norge. De nye reglene muliggjør på denne måten markedsføring av norske reiseprogram der også transporten til og fra Kontinentet ivaretas av norske interesser. Slik transport er på grunn av gjeldende bestemmelser i de bilaterale vegtransportavtalene i dag forbeholdt transportforetak etablert i opprinnelseslandet.

Konsekvensen av at AETR-reglene erstattes med EØS-reglene for transporter innen EØS-området, er at AETR nå bare blir gyldig ved transporter på eller gjennom land som er tilsluttet AETR, men som ikke er med i EØS, dvs. sentral- og østeuropeiske land.



*Videre utvikling av EFs regelverk*

Det er fattet et prinsippvedtak om den endelige løyveordning for godstransport på veg, som skal avløse ordningen med fellesskapstiltalser. Fellesskapsløyve for grensekryssende trafikk vil gi adgang til hele EF-markedet uten noen form for kvantitative restriksjoner. Trafikk på tredjeland vil imidlertid ikke dekkes av dette løyvet. Fellesskapsløyvet skal erstatte alle andre dokumenter, lisenser og tillatelser. Løyvet skal utstedes i transportørens etableringsland.

Et forslag til kabotasje vil kunne gi adgang til slike transporter for to måneder av gangen. Forslaget inneholder også bestemmelser om at nasjonale restriksjoner på innenlandske transporter ikke skal gjelde for kabotasjevirkosomhet. Begrunnelsen er at kabotasjevirkosomhet vil drives i forbindelse med et midlertidig opphold i vertslandet. Adgangen til kabotasje vil da kunne gjøres illusorisk ved strenge nasjonale krav av teknisk art mv. Kabotasjeforslaget i EF har møtt stor motstand og det er usikkert hva utfallet vil bli.

En forordning om internasjonale busstransporter ble vedtatt i desember 1991. Den nye forordningen frigir tre typer internasjonal busstrafikk: All ikke-rutebunden transport og pendeltransport med innlosjering, samt enkelte typer rutetransport. Disse transportformer vil kunne drives fritt av godkjente transportører. Dette gjelder også når trafikken har karakter av tredjelandstransport; eksempelvis når en spansk buss bringer en gruppe feriereisende fra England til Frankrike. Forordningen åpner ikke for kabotasje i persontrafikken. Et forslag om slike regler er imidlertid fremlagt. Etter den vedtatte forordningen skal internasjonale bussruter fremdeles være avhengig av myndighetenes vurdering, og godkjennelse. Behovsvurdering kan i denne forbindelse trekkes inn. Forordningen tar imidlertid sikte på å etablere visse felles saksbehandlingsregler for behandlingen av søknader om rutetrafikk.

Som nevnt er reglene om kjøretøyenes vekt og dimensjoner viktige konkurransevilkår. Vekter og dimensjoner er pr. idag standardisert for de kjøretøyer som går i internasjonal trafikk mellom medlemslandene. EF har ennå ikke funnet det nødvendig å utvide harmoniseringen til å omfatte kjøretøyer som bare går i nasjonal trafikk. Et arbeidsutvalg nedsatt av Kommissjonen har imidlertid foreslått at også de nasjonale bestemmelser skal samordnes med EF-bestemmelsene.

Det foreligger et endelig forslag til direktiv om periodisk avgasskontroll. Forslaget innebærer årlig kontroll av biler uten katalysator og hvert annet år for biler med katalysator.

EF har vedtatt et direktiv om et nytt førerkort, Rdir 91/439. EFTA-landene har forpliktet seg til å vurdere direktivet med sikte på at reglene innarbeides i Avtalens Vedlegg XIII i henhold til Avtalens regler om beslutningsprosessen i EØS, jf. omtalen ovenfor. Det er fortsatt drøftelser i EF om førerkortets utforming.

EF har ennå ikke kommet til enighet om et nytt avgiftssystem for vegtrafikken. Målsettingen har vært å skape like konkurranseforhold, avskaffe den fiskale kontroll ved grensene og få dekning for infrastrukturkostnader samt de indirekte kostnadene ved vegtrafikken. Det er enighet om å legge opp til et avgiftssystem som gir dekning for kostnadene ved bruken av veg (territorialprinsippet). For å oppnå dette har det vært arbeidet med en harmonisering av både nivå og struktur for de ulike avgiftstyper. Avgiftssystemet er tenkt basert på følgende tre avgiftstyper:

- drivstoffavgifter
- avgifter på kjøretøy i yrkestransport
- øvrige vegavgifter (bomavgifter)

Foreløpig har arbeidet resultert i et prinsippvedtak om minimumsavgifter på 245 ECU (ca. 1.960 kroner) pr. 1.000 liter dieselolje, 337 ECU (ca. 2.700 kroner) pr. 1.000 liter bensin og 287 ECU (ca. 2.300 kroner) pr. 1.000 liter blyfri bensin. Når det gjelder årsavgifter og vegavgifter for øvrig (bomavgifter), er det hittil ikke oppnådd noen enighet i EF.

**5.5.4 Jernbane***Innledning*

EFs regelverk for jernbanesektoren er ikke særlig omfattende. Mange av reglene for jernbanevirksomhet finnes nedfelt i fellesbestemmelsene omtalt i avsnitt 5.5.2. Særlig gjelder dette statsstøttereglene og reglene om økonomisk støtte til kombinerte transporter. De spesifikke reglene for jernbane har først og fremst tatt sikte på å lette samarbeidet på tvers av landegrensene mellom de nasjonale jernbaneforetakene i EF. EF har gjennom mange år understreket behovet for forretningsmessig drift av jernbanene, bedring av jernbanenes økonomi og bedre samarbeid mellom de nasjonale jernbaneselskapene. Bestemmelser om ensartet prising og felles regnskapsbestemmelser skal stimulere til dette.

*EFs regelverk*

EFs råd har i Rvedtak 75/327 (58) og Rvedtak 83/418 (59) lagt vekt på behovet for å bedre jernbaneforetakenes økonomi, oppnå økt for-

retningsmessig selvstendighet og harmonisere reglene som styrer de økonomiske forbindelser mellom jernbaneforetakene og statsforvaltningen i de enkelte landene.

Rvedtak 75/327 tar opp behovet for å forbedre jernbaneforetakenes økonomiske situasjon og pålegger medlemslandene i samarbeid med jernbaneforetakene å utarbeide en økonomisk plan med sikte på at foretakene skal komme i økonomisk balanse. Selv om det legges vekt på at fremtidige tilskudd ikke bør være i form av underskuddssaldering, åpnes det for at slik subsidiering kan gis i en overgangsperiode inntil økonomisk balanse er nådd. Rådsvedtaket beskriver behovet for en gjeldssanering, men sier samtidig at den økonomiske støtten fra staten må stå i et rimelig forhold til de tjenester som ytes av jernbanene.

Bestemmelsen legger opp til at jernbanevirksomhetene bør gjøres tilstrekkelig uavhengige i administrative, økonomiske og regnskapsmessige spørsmål. Dessuten bør jernbaneforetakene selv fastsette sine egne priser med sikte på å oppnå gode økonomiske resultater og komme i økonomisk balanse.

Rvedtak 83/418 er også begrunnet i ønsket om at jernbanevirksomhetene skal oppnå en selvstendig, forretningsmessig stilling. Dette vedtaket omhandler internasjonal transport og tar sikte på å gi jernbanevirksomheten økt uavhengighet. Det åpnes også for innføring av et felles tariffsystem i internasjonal jernbanetransport, basert på forretningsmessige kriterier.

Rfo 1192/69 (60), 2830/77 (61) og 2183/78 (62) gir felles regler om standardisering av regnskaper.

Formålet med felles regnskapsprinsipper er å få et grunnlag for å fjerne de konkurransemessige forskjeller som oppstår ved at det offentlige pålegger jernbanen byrder eller yter fordeler. Med ulike regnskapsprinsipper vil slike inngrep i jernbanevirksomhetens økonomi lett gi et urealistisk bilde av virksomhetenes økonomiske stilling og av konkurransevilkårene overfor andre transportgrener. Man tar derfor sikte på å synliggjøre de fordeler og ulemper som jernbanene i EF-landene har i forhold til andre transportgrener. Disse bestemmelsene stiller store faglige krav til en økonomisk vurdering av konkurransevilkårene i transportmarkedet og er hittil i liten grad gjennomført i praksis.

Rfo 1192/69 anbefaler at medlemslandene gir en årlig økonomisk støtte til jernbaneselskapene som tilsvarer en nærmere definert netto økonomisk byrde som selskapene må bære. Formålet er å få konstatert hvilke forpliktelser som hviler på jernbanene, og hvilke

fordeler de har, sammenlignet med en situasjon der de gis samme vilkår som andre transportmidler. Kravene berører imidlertid ikke forpliktelser om offentlig tjeneste som myndighetene pålegger jernbanen.

I de senere rådsforordningene, Rfo 2830/77 og Rfo 2183/78, gis det detaljerte retningslinjer for oppstilling av resultatregnskap og balanse med utgangspunkt i prinsippene som legges til grunn for industri- og handelsvirksomheters finansielle og bokføringsmessige forhold. Det er fastsatt prinsipper for hvilke faktorer som skal tas med i jernbanenes kostnadsvurderinger. Formålet er å bidra til større gjennomsiktighet i jernbanenes økonomiske resultater og medlemslandenes finansielle intervensjoner.

Jernbaneforetakene skal hvert år sende tall fra sine årsregnskaper til Kommisjonen. En sammenfattende oversikt over økonomien i jernbaneselskapene utarbeides deretter av et rådgivende utvalg.

Rvedtak 82/529 (63) regulerer fastsetting av priser innen internasjonal godstransport med jernbane. Som et ledd i den forretningsmessige drift skal priser og vilkår for internasjonal godstransport fastlegges av jernbaneselskapene selv i samsvar med deres forretningsmessige interesser, idet det tas hensyn til kostnader og markedssituasjonen.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Det har ikke vært spesielle problemer i forhandlingene knyttet til bestemmelsene om jernbane.

#### *Forhandlingsresultatet*

Bestemmelsene om jernbanetransport omtalt ovenfor er inntatt i Avtalen med de modifikasjoner og tillegg som er angitt i pkt. 37-42 i Avtalens Vedlegg XIII (S.v. 1 s. 352-353). De bestemmelsene i EØS-avtalen som trolig vil ha størst betydning for jernbanen, finnes imidlertid på andre områder - som f.eks. statsstøtte, konkurranseregler og offentlige innkjøp. En del viktige bestemmelser på disse områdene gis i fellesbestemmelsene for veg, jernbane og innlands vannveger, omtalt i avsnitt 5.5.2 ovenfor.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Mens EF's regelverk i hovedsak gjelder jernbane i tradisjonell forstand, er norsk jernbanelovgivning rettet mot all skinnegående trafikk - bl.a. sporveier, tunnel- og forstadsbaner. Blant annet kreves det i Norge at private som vil anlegge eller drive jernbane m.v. må ha konsesjon og driftstillatelse. NSB er unntatt fra denne plikten, siden NSB er organisert

som en forvaltningsbedrift og dermed formelt sett er en del av staten.

NSB er i stor utstrekning styrt gjennom instruksjer. I tillegg må NSB rette seg etter de regler som gjelder for statsforvaltningen - f.eks. reglene for statens budsjett- og regnskapssystem.

I praksis er det bare NSB som driver jernbane i tradisjonell forstand i Norge. Bestemmelsene i EØS-avtalen krever ingen endringer av norsk lov og ingen vesentlige endringer av forskrifter eller instruksjer som gjelder jernbanen. Dersom det i fremtiden åpnes for at andre kan drive jernbanetrafikk på det nasjonale jernbanenettet, må de vilkår som følger av EØS-avtalen eventuelt knyttes til driftstillatelsen.

Det antas at de bestemmelsene i EØS-avtalen som er omtalt i dette avsnittet, ikke vil medføre vesentlige konsekvenser for Norge innen jernbanesektoren.

Jernbanen vil kunne opprettholde sin organisasjon og drift som idag. Den økonomiske støtten fra det offentlige til NSB omfatter allerede en ordning med vederlag for persontransporttjenester i samsvar med EØS-avtalens regler.

#### *Videre utvikling av regelverket i EF*

Romatraktaten inneholder målsettinger som går lengre enn EFs nåværende regelverk i retning av å gi jernbanen mulighet til å konkurrere på lik linje med andre transportsektorer. Flere av de reglene som inngår i EØS-avtalen, er et første skritt i denne retning.

Med bakgrunn i Kommisjonens jernbanemelding fra 1989 (KOM(89)564), vedtok Rådet 29. juli 1991 et direktiv om utvikling av Felleskapets jernbaner, Rdir 91/440. Dette direktivet ble kunngjort etter 31. juli 1991 og er ikke en del av EØS-avtalen.

Direktivet pålegger medlemslandene å sikre jernbanene en status som selvstendige virksomheter, slik at de kan drives etter forretningsmessige prinsipper. Medlemslandene skal sørge for å bedre jernbaneselskapenes finansielle stilling. For de flestes vedkommende kan dette bety en sanering av gjeldsbyrden til staten.

I tillegg åpner direktivet for en viss oppmykning av jernbanenes nasjonale monopol. Både internasjonale kombinerte transport og internasjonale sammenslutninger av jernbaneselskap skal på visse betingelser få adgang til de nasjonale jernbanenettene.

Norge har på flere områder gjennomført ordninger som er i samsvar med det siste EF-direktivet, Rdir 91/440, om jernbane: Ved inn-

føring av det nye økonomiske styringssystemet i NSB fra 1. januar 1990 ble det innført et regnskapsmessig skille mellom NSBs kjøreveg og NSBs trafikkdel mot at trafikkdelen betaler en kjørevegsavgift for bruk av infrastrukturen. Videre ble det innført en ordning med offentlig kjøp av persontrafikkjenester over statsbudsjettet. Det nylig vedtatte EF-direktivet gir pålegg om tilsvarende ordninger.

Gjeldende norsk lovgivning er ikke til hinder for at det gis adgang for andre enn NSB til å trafikere det nasjonale jernbanenettet. Det er i dag opp til staten som eier å gi slik tillatelse. Et utvalg nedsatt for å fremme forslag til ny jernbanelov har foreslått innført en lovregel som gir Kongen adgang til å gi bestemmelser om dette (NOU 1991:32 «Jernbaneloven»).

Som svar på den stadige trafikkvekst på vegnettet i EF-landene ventes det økt satsing på kombinerte transport i EF. Denne satsingen vil bl.a komme til uttrykk i skatte- og avgiftsregler som favoriserer bruk av slike transport. Som nevnt er også utvidet satsing på kombinerte transport et sentralt element i avtalene mellom EF og transitlandene Sveits og Østerrike. Noen nærmere regler om kombinerte transport ut over hva som er omtalt i avsnitt 5.5.2 ovenfor, er imidlertid ikke utarbeidet ennå.

Nye EF-regler innenfor jernbanesektoren må i EØS behandles i henhold til Avtalens regler om beslutningsprosessen, jf. omtale i proposisjonens kapittel 8.

#### **5.5.5 Luftfart**

##### *Innledning*

Både nasjonal og internasjonal luftfart har tradisjonelt vært strengt regulert. EF har lagt stor vekt på å utvikle et åpent indre marked for samferdselssektoren, men luftfarten kom sent med i arbeidet med utformingen av regelverket for en samlet transportsektor. Romatraktatens regler om transport omfatter i utgangspunktet ikke luftfart, men EFs råd kan bestemme i hvilken grad man skal innføre Fellesskapsregler, jf artikkel 84.2. EF-domstolen har på sin side fastslått at Romatraktatens generelle regler også skal gjelde for luftfart. (Jf. sakene vedrørende «French Merchant Seamen» - sak 167/73 - og «Nouvelles Frontiers» - sak 209-213/84.) Dette har medført at det gradvis er vedtatt et omfattende regelverk på luftfartens område.

Målet for forhandlingene har vært å få felles regler for internasjonal luftfart i EØS-området. Dette er særlig viktig siden de tre skandinaviske land har utviklet en felles luftfartspo-

litikk på bakgrunn av SAS-samarbeidet. I og med at Danmark er medlem i EF, er SAS definert som et EF-selskap. Det innebærer at den trafikk som SAS utfører fra Danmark til andre EF-land, må følge EFs regelverk. Det luftfartspolitiske samarbeidet har dermed blitt endret på en avgjørende måte fordi Danmark til enhver tid må følge EFs regler, uten å kunne forhandle om dette med Norge og Sverige. En utvikling i retning av ulike luftfartsregler mellom Norge/Sverige og Danmark, ville på sikt kunne føre til at mer av den skandinaviske trafikken ble kanalisert via Danmark.

På denne bakgrunn anmodet Norge og Sverige i 1988 om bilaterale luftfartsforhandlinger med EF. Avtalen forventes å tre i kraft 1. juli 1992, jf. Stortingets behandling av Ot.prp. nr. 58 (1990-91). Den bilaterale luftfartsavtalen vil bli avløst av EØS-avtalen når denne trer i kraft. EFs luftfartsregler vil etter dette være en del av norsk rett når EØS-avtalen trer i kraft. I forbindelse med undertegningen av transittavtalen for veitransport mellom EF og Sveits tok sistnevnte forbehold om inngåelse av tilsvarende avtale om luftfart med EF.

#### *EFs regelverk*

##### *Generelt*

Dagens regelverk i EF vedrørende luftfarten omfatter ruteflyvninger mellom medlemslandene med passasjerer samt fraktflyvninger (rute og charter).

Det er videre utarbeidet regelverk som fastsetter hvordan Romatraktatens konkurranse-regler skal anvendes innenfor luftfarten. Bl.a. er det vedtatt regler som tillater flyselskapene å fortsette flere former for samarbeid som pr. definisjon er konkurransebegrensende, og dermed i utgangspunktet forbudt. Det finnes regelverk som på visse vilkår gir flyselskapene adgang til å opprette ruter (med passasjerer og frakt) og drive fraktflyvninger mellom alle lufthavner i medlemslandene, forutsatt at myndighetene i hjemlandet har gitt tillatelse. Dette innebærer også at det enkelte medlemsland kan fastsette sin egen konsesjonspolitikk, dvs. selv bestemme hvilke egne selskaper som skal operere rutetrafikk, og i hvilken utstrekning de skal utnytte de rettigheter som følger av regelverket om markedsadgang. Flyselskapene gis relativt stor frihet med hensyn til hvor stor kapasitet de vil sette inn på de ruter de får fly, likeledes hvilke priser de vil tilby.

Det er utarbeidet regelverk for utforming av flyselskapenes EDB-reservasjonssystemer. Hensikten er å sikre at reisebyråer og kunder mottar objektiv informasjon om flyforbindelser og priser. Videre finnes regelverk som sik-

rer visse rettigheter og kompensasjon til passasjerer som ikke kommer med en flyvning på grunn av såkalt «overbooking». I tillegg finnes bestemmelser om samarbeid mellom luftfartsmyndighetene i forbindelse med flyulykker samt når det gjelder luftfartspolitiske spørsmål og forhandlinger i forhold til tredjeland og i internasjonale organisasjoner.

De alminnelige regler i Romatraktaten om forbud mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet mv. gjelder i prinsippet også for luftfart. Det vises i denne forbindelse til omtalen i avsnitt 5.2.6 om transportnæringene. Luftfartsreglene i EF omfatter imidlertid ikke bestemmelser om eierforholdene til transportmidlene. Liberalisering av rammebetingelsene for transportvirksomhet innebærer ikke at offentlig eierengasjement må avvikles.

##### *Konkurranseregler*

Rfo 3975/87 (64) om fastsetting av fremgangsmåten ved anvendelse av konkurranse-reglene på virksomheter i luftfartssektoren, endret ved Rfo 1284/91, etablerer detaljerte prosedyre- og beslutningsregler om anvendelse av Romatraktatens generelle regler om konkurranse (artiklene 85 og 86) forsåvidt gjelder internasjonal luftfart innenfor EF. Det fastsettes her bl.a. at forbudet i Romatraktatens artikkel 85, pkt.1 (vedrørende avtaler m.v. som begrenser konkurransen) ikke gjelder for avtaler som har til formål, eller som følge, å gjennomføre tekniske forbedringer eller samarbeid av teknisk karakter. Som vedlegg til forordningen følger en ikke-uttømmende liste over slike avtaler. Forordningen er i hovedsak sammenfallende med Rfo 17/62, jf. Avtalens Protokoll 21 (S.v. 1 s. 160-163) og omtalen av Avtalens konkurranse-regler i proposisjonens kapittel 4.

Rfo 3975/87 fastsetter videre at det er Kommisjonen som har kompetanse til å behandle saker etter dette regelverket. Det er også regler om hvem som kan klage et vedtak inn for Kommisjonen og hvordan sakene skal behandles. Kommisjonen skal utføre sine oppgaver i nær forbindelse med medlemslandenes myndigheter. Medlemslandene og de enkelte foretak er forpliktet til å gi informasjon og dokumentasjon som Kommisjonen anser nødvendig. Slike opplysninger er undergitt taushetsplikt. Brudd på bestemmelsene kan medføre ileggelse av bøter. Vedtakene kan overprøves av Domstolen.

Rfo 1284/91 gir Kommisjonen mulighet for å gripe inn umiddelbart når det er nødvendig for å hindre at brudd på konkurranse-reglene har særlig alvorlige konsekvenser. Det er situasjoner der slike forhold kan få til følge at

flyforbindelser opphører eller at flyselskaper må nedlegge sin virksomhet dette er myntet på. Forbud/påbud basert på denne prosedyre gjelder midlertidig for en tidsbegrenset periode.

#### Markedsadgang

Rfo 2343/90 (65) om luftfartsselskapers adgang til å delta i ruteflyging innenfor EF, samt om deling av passasjerkapasiteten mellom luftfartsselskaper ved ruteflyging mellom medlemsland, fastsetter rettigheter og plikter mellom flyselskaper hjemmehørende i ett medlemsland (registreringslandet) og myndigheter i andre medlemsland, for så vidt angår ruteflyvning mellom medlemslandene. Charterflyvninger omfattes altså ikke av regelverket. Regelverket gir heller ikke rett til kabotasje, dvs. innenriksflyvninger i andre land enn registreringslandet.

Det er viktig å merke seg at forholdet til myndigheter i registreringslandet ikke reguleres her. Dette innebærer at medlemslandene står fritt til å gjennomføre den konsesjonspolitikk de ønsker, dvs. de kan gjennomføre begrensninger for flyselskaper registrert i vedkommende land i alle de forhold som omtales nedenfor.

Forutsatt godkjennelse fra registreringslandet, har flyselskap i utgangspunktet rett til å drive trafikk fra ethvert punkt i eget land til ethvert punkt i et annet land og tilbake. Om registreringslandet har gitt et flyselskap rett til slik trafikk, skal mottakerlandet også gi tilatelse til trafikken. Registreringslandet kan på sin side ikke nekte et selskap fra den annen part å åpne trafikk på samme rute. Landene må akseptere at mer enn ett flyselskap fra hvert medlemsland kan drive ruter mellom to land. Landene må videre akseptere at mer enn ett flyselskap settes inn på hver rute på bestemte vilkår knyttet til trafikkvolumet på rutene.

Det fastsettes regler for fordelingen av kapasitet på rutene. I stedet for den tradisjonelle likedeling mellom flyselskapene fra de land som er berørt av en rute, fastsettes det grenser for hvor stor ubalanse man må akseptere. Disse grensene utvides fra år til år. Dersom dette medfører vesentlig økonomisk skade på et flyselskap, finnes det imidlertid unntaksordninger. Et selskap har også rett til å kombinere ruter mellom registreringslandet og to andre medlemsland og ta lokaltrafikk på ruter mellom disse to land. Det er en forutsetning at ikke mer enn 50 pst. av den normale sesongkapasiteten på en strekning mellom to andre land enn registreringslandet utnyttes til lokaltrafikk.

Medlemslandene gis mulighet til å pålegge

flyselskapene «forpliktelse til offentlig tjenestetelse» for så vidt angår visse regionalruter. Dette gir adgang til å yte offentlig støtte til slike ruter som er beskyttet mot konkurranse. I forordningen er det fastsatt detaljerte vilkår og prosedyrer for dette. Bl.a. må slike oppdrag tildeles ved en anbudsprosedyre. Videre kan nye regionalruter beskyttes mot konkurranse fra store fly (mer enn 80 seter) i 2 år fra ruten opprettes.

Det finnes visse unntaksbestemmelser som kan benyttes i de tilfeller en lufthavn ikke har de nødvendige anlegg eller tilstrekkelig kapasitet til å betjene alle de flyvninger som ønskes opprettet til/fra vedkommende lufthavn, eller som følge av bestemmelser om sikkerhet og miljøbeskyttelse. Hovedprinsippet er at begrensninger som innføres, ikke må forskjellsbehandle flyselskapene på grunnlag av nasjonalitet.

Det er i et vedlegg til forordningen laget en egen liste over såkalte kategori 1 lufthavner, dvs. de største lufthavnene. Denne listen har betydning for avgrensningen mellom regionale ruter og andre ruter, jfr ovenfor om begrensning av konkurransen på regionale ruter.

Reservasjon av flybilletter foregår i økende grad på datareservasjonssystemer («Computer Reservation Systems», CRS) som normalt eies av ett eller flere flyselskaper. Rfo 2299/89 (66) skal sikre at reisebyråer og passasjerer mottar objektiv informasjon fra disse om reise- og prisalternativer, og at alle flyselskaper har rett til å delta i et CRS-system på like og ikke-diskriminerende vilkår.

Rfo 294/91 (67) om fraktflyging mellom medlemslandene fastsetter at fraktflyginger kan utføres fritt mellom medlemslandene med unntak av de begrensninger som er omtalt nedenfor. Det er viktig å merke seg at forholdet til myndigheter i registreringslandet ikke reguleres i forordningen. Forordningen fastsetter at rene fraktflyvninger ikke omfattes av kapasitetsdelingsreglene. Charterflyvninger med lokaltrafikk mellom to andre medlemsland enn registreringslandet, i tilknytning til trafikk til/fra registreringsstaten, kan utføres uten begrensninger. Videre kan ruteflyvninger med lokaltrafikk mellom to andre medlemsland enn registreringslandet utføres uten kapasitetsbegrensninger, forutsatt at dette er del av en rute til eller fra registreringslandet. Kabotasje, det vil si rene innenriksflyginger i et annet land enn registreringslandet, omfattes ikke av forordningen. Flyselskap og kunde kan fritt avtale prisene seg i mellom, men selskapets standardfraktrater skal etter anmodning gjøres kjent for offentligheten.

*Priser*

I henhold til Rfo 2342/90 (68) om billettpriser for ruteflyging kan flyselskapene selv fastsette sine priser for internasjonal trafikk innen for tre prissoner, forutsatt at visse vilkår er oppfylt. Normalprissonen er fra 95- 105 pst. av en fastsatt referansepris, rabattsonen 80-94 pst. av referanseprisen, og lavprissonen 30-79 pst. av referanseprisen. Dersom prisen overstiger 105 pst. av referanseprisen, skal den anses godkjent medmindre begge berørte land der flyvningen finner sted innen 30 dager skriftlig underkjenner prisen. Ligger en foreslått pris utenfor sonene, må den godkjennes av begge berørte land for å være gyldig. Det er fastsatt visse kriterier som skal legges til grunn for medlemslandenes avgjørelse med hensyn til godkjenning av prisene. Forordningen fastsetter prosedyrer som skal følges hvis det oppstår tvist mellom to medlemsland om flyselskapenes priser. Videre kan medlemsland innklage en pris for Kommisjonen som kan beslutte at prisen er i strid med kriteriene som er fastsatt i forordningen.

*Teknisk harmonisering og sikkerhet*

Rdir 80/1266 (69) om fremtidig samarbeid og gjensidig bistand mellom medlemslandene med hensyn til etterforskning av flyulykker, anmoder medlemslandene om å assistere hverandre på passende måte ved flyulykkesutredninger. Slik bistand skal i størst mulig utstrekning ytes vederlagsfritt. Landene skal også regelmessig informere hverandre om nesten-ulykker.

*Konsultasjonsprosedyre*

I henhold til Rvedtak 80/50 (70) om opprettelse av en konsultasjonsprosedyre om forholdet mellom EF-land og tredjeland når det gjelder lufttransport, og om forhandlinger i tilknytning til slike saker innen internasjonale organisasjoner, skal medlemslandene konsultere hverandre om luftfartsspørsmål som drøftes i internasjonale organisasjoner og om spørsmål som angår forholdene til tredjeland på luftfartssektoren. Hensikten er å vurdere om det foreligger spørsmål av felles interesse, og om man skal koordinere sine standpunkter i forhold til saker som drøftes i internasjonale organisasjoner; eventuelt om det er hensiktsmessig å ha en felles holdning til de spørsmål som drøftes. Dette rådsvedtaket er ganske uforpliktende.

*Kompensasjon ved «overbooking»*

Rfo 295/91 (71) fastsetter felles bestemmelser for kompensasjon til ruteflypassasjerer som avvises på grunn av «overbooking», dvs.

at det selges flere billetter enn det er plasser i flyet. Den som nektes ombordstigning på grunn av «overbooking», skal kunne velge mellom å få refundert billetten, befordring snarest mulig til endelig bestemmelsessted eller befordring på et senere tidspunkt etter eget valg. Uansett skal flyselskapet betale en viss minimumserstatning. Passasjerer har også rett til hotell, måltider og telefon m.v. etter omstendighetene. Det er en forutsetning at den som avvises har gyldig billett, bekreftet reservasjon og har sjekket inn i rett tid. Utbetaling av slik kompensasjon skal ikke være til hinder for å saksøke flyselskapet og kreve ytterligere erstatning.

*Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Forhandlingene har ikke vært forbundet med noen større vanskeligheter.

*Forhandlingsresultatet*

De omtalte EF-regler inngår i EØS-avtalen med de modifikasjoner som går frem av pkt. 60-68 i Avtalens Vedlegg XIII (S.v. 1 s. 355-356). De såkalte kategori 1 lufthavner i EFTA-landene er angitt, se pkt. 62 i Vedlegg XIII. Det vises også til Vedlegg XIV (S.v. 1 s. 357) og Protokoll 21 (S.v. 1 s. 160) om konkurranse-reglene, nærmere omtalt i proposisjonens kapittel 4.

Som angitt innledningsvis, vil EF's materielle regelverk for luftfarten ved ikrafttredelsen av EØS-avtalen allerede være en del av norsk rett som følge av at den bilaterale luftfartsavtalen med EF etter forutsetningene da vil ha trådt i kraft. Forhandlingsresultatet vil derfor i seg selv ikke bety en endret situasjon for luftfartens vedkommende.

En av de EF-forordningene som inngår i den bilaterale luftfartsavtalen med EF, er ikke del av EØS-avtalen. Dette gjelder Rfo 3976/87 om anvendelse av Romtraktatens artikkel 85, punkt 3, på visse kategorier av avtaler og samordnet praksis innenfor luftfartssektoren. Grunnen til at denne ikke er en del av EØS-avtalen, er at gyldighetstiden for forordningen utløper 31. desember 1992.

*Behov for endringer i norsk regelverk*

Norsk luftfart reguleres henholdsvis i og med hjemmel i lov av 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart (luftfartsloven). Loven er utformet som en fullmaktslov. Luftfarten er også regulert av ulike internasjonale avtaler som Norge er tilsluttet, samt fellesskandinaviske retningslinjer vedtatt av de skandinaviske samferdselsministere/regjeringer. Vilkår og retningslinjer for det enkelte luftfartsselskap blir gitt i konsesjoner og driftstillatelser. Til-

sammen har dette i store trekk utgjort det rettslige grunnlaget på luftfartens område.

Gjennom inngåelsen av luftfartsavtalen mellom Norge, Sverige og EF, vil Norge være forpliktet til å gjennomføre EF-bestemmelsene for luftfart i norsk rett fra det tidspunkt luftfartsavtalen trer i kraft. I lov av 4. juli 1991, nr. 50 om gjennomføring av luftfartsavtale mellom Norge, Sverige og Det europeiske økonomiske fellesskap er det gitt hjemmel til å gi luftfartsbestemmelsene i avtalen som forskrifter. Forskriftene vil tre i kraft fra det tidspunkt luftfartsavtalen er endelig undertegnet og godkjent av alle parter, ventelig fra 1. juli 1992.

Luftfartsavtalen vil bli avløst av EØS-avtalen når denne trer i kraft. Gjennomføringsloven for luftfartsavtalen vil derfor bli opphevet ved EØS-avtalens ikrafttredelse. Hjemmelsgrunnlaget for forskriften faller dermed bort. Det blir derfor nødvendig å foreta endringer i Luftfartsloven for å få den nødvendige hjemmel til å vedta forskrifter på luftfartens område som følge av EØS-avtalen. Det vil bli fremmet en egen odelstingsproposisjon om dette. Dette vil først og fremst være tekniske endringer som ikke innebærer endringer i gjeldende rettstilstand.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

EØS-avtalen medfører at det blir et felles regelverk for internasjonal lufttrafikk mellom EØS-landene. EØS-reglene innebærer at tidligere ordninger med bilaterale luftfartsavtaler bortfaller mellom EØS-landene, idet disse avtalene blir erstattet av EØS-avtalen så langt den dekker de samme områdene. Dette betyr bl.a. at landene ikke kan gi bedre vilkår til egne luftfartsselskaper, enn til utenlandske. Det nye regelverket fører til at det enkelte selskapet selv får større frihet og fleksibilitet til å utøve sin virksomhet.

EØS-avtalen innebærer at norske luftfartselskaper får de samme rettigheter og plikter som andre selskaper innen EØS-området. Som nevnt vil Norge allerede før EØS-avtalen trer i kraft ha en tilknytning til dette regelverket ved Luftfartsavtalen mellom Norge, Sverige og EF. Det nye med EØS-avtalen på dette området er at de andre EFTA-landene også vil bli omfattet av det samme regelverket. Nedenfor gis en kort gjennomgang av de konsekvenser Avtalen vil ha for norske selskaper.

Det viktigste i Avtalen er at den gir norske selskaper markedsadgang på like vilkår i hele EØS-området. Dette betyr at retten til å fly rutetrafikk med passasjerer samt fraktflyvninger fra Norge til og mellom EØS-landene sikres. Tilsvarende gis flyselskaper fra EØS-land rett til å fly rutetrafikk til Norge. Som følge av

Avtalen kan det derfor ventes opprettet nye ruter med EØS-landene. Avtalen vil også gi gjensidig adgang til å kombinere ruter mellom registreringslandet og to eller flere andre EØS-land og å ta trafikk mellom de andre land. Dette innebærer at et norsk selskap på en rute fra Norge til Zürich også kan ta trafikk mellom f.eks. Frankfurt og Zürich. Dette medfører på den annen side at andre EØS-selskaper vil kunne ta lokaltrafikk på f.eks. inter-skandinaviske ruter.

Charterflyvninger med passasjerer, samt innenriksflyvninger, omfattes ikke av Avtalen. Dette betyr bl.a. at kryssubsidiering av det innenrikske flyrutesystemet i Norge og tilskuddsordningen til Widerøes Flyveselskap A/S kan opprettholdes.

Det antas at den markedsåpning innen luftfarten som følger av Avtalen, vil kunne innebære en rasjonalisering og økt effektivitet for lufttrafikken mellom EØS-landene. Konkurransbestemmelsene skal sikre at flyselskapene i størst mulig grad må forholde seg til et felles regelverk som skaper like muligheter og begrensninger for alle selskaper som opererer innenfor avtaleområdet.

Reglene om kompensasjon for «overbooking» og adferdskodeks for EDB-reservasjonsystemer er i store trekk i samsvar med bestemmelsene som er utarbeidet av internasjonale luftfartsorganisasjoner hvor Norge eller norske organisasjoner allerede er medlemmer.

#### *Utvikling av regelverket i EF*

De fleste av Avtalens regler for luftfart, fastsatt i Avtalens Vedlegg XIII, forventes endret/erstattet innen 1.januar 1993. Dette henger sammen med den pågående liberaliseringsprosess på luftfartsområdet i EF som et ledd i gjennomføringen av det indre marked. Etter å ha vært gjennom to faser med gradvis liberalisering - i 1988 og 1990 - har EF-kommisjonen lagt frem et forslag til ytterligere liberalisering av luftfarten (COM (91)275 final).

Forslaget inneholder bl.a. felles regler med hensyn til hvilke krav som skal stilles for at et flyselskap skal få driftstillatelse. I henhold til forslaget vil alle selskaper som oppfyller fastsatte teknisk/operative krav og økonomiske kriterier, ha rett til å drive luftfart innenfor Fellesskapet. Den tradisjonelle fortrinnsretten for ett nasjonalt selskap vil i såfall bortfalles. Det stilles også krav til at selskapet på eiersiden skal kontrolleres av et flertall av borgere/selskaper fra medlemslandene. Dette vil i tilfelle innebære at det tradisjonelle kravet om nasjonal eierkontroll med flyselskapene blir opphevet, jf. omtalen i avsnitt 5.2.6 om transportnæringene.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

Videre vil alle EF-selskaper med driftstillatelse ha adgang til å fly mellom alle de flyplasser innen Fellesskapet som er åpne for sivil luftfart. Dette innebærer bl.a. at det skal være adgang til å fly innenriks i andre land enn registreringslandet, dvs. kabotasje. Både når det gjelder markedsadgang og tildeling av driftstillatelse, fjernes det tradisjonelle skillet mellom rute- og charterflyging.

Flyselskapene skal gis anledning til å drive sin virksomhet i alle EF-land. Forslaget inneholder imidlertid regler som for visse regionalruter gir myndighetene mulighet for å pålegge flyselskapene «forpliktelse til offentlig tjenesteytelse» samt eventuelt å begrense konkurransen, for å sikre den økonomiske utviklingen i regionen.

Når det gjelder godkjenning av billettpriser på rutefly, foreslås ytterligere liberalisering samt mulighet for å innføre helt fri prisfastsettelse fra 1996. Også når det gjelder prisfastsettelse skal ruteflyvning og charter behandles under ett.

Det er videre lagt frem forslag til flere supplerende regler som skal harmonisere regelverket vedrørende teknisk/operative og sosiale spørsmål. To av disse ble vedtatt høsten 1991 og er således ikke en del av EØS-avtalen. Det gjelder:

- gjensidig godkjenning av sertifikater for flyvere;
- felles teknisk/operative krav til luftfartøyer og flyselskaper.

Andre forslag er for tiden til behandling i EF og forutsettes vedtatt og iverksatt innen 1. januar 1993. Følgende forslag foreligger:

- felles bestemmelser om begrensnings av arbeidstiden for flybesetninger;
- felles prinsipper for tildeling av avgangs- og ankomsttider for flyene på flyplassene, såkalte «slots».

Innføring av felles regler på disse områder er viktige forutsetninger for å skape et felles luftfartsmarked med mest mulig ensartede konkurransevilkår. Forslagene er viktige fordi det forutsettes at ønskemålene fra etablerte og nye operatører om å få tildelt «slots» for flyvninger til/fra de viktigste lufthavner i EF, i årene fremover langt vil overstige kapasiteten på disse lufthavnene. Uten mulighet til å få «slots» for nye ruter og/eller nye konkurrenter på rutene - i hvert fall på de tider av døgnet det er kommersielt interessant - vil vedtakene som skal fremme konkurransen ved lettere markedsadgang o.l. kunne få begrenset betydning.

Kommisjonen har også lagt frem et forslag til forordning om lufthavnavgifter, og om forholdet mellom myndigheter og brukere i denne forbindelse.

Flere av de fremlagte forslagene er omfattende og det er ikke sikkert at alle vil bli vedtatt innen 1. januar 1993 som forutsatt. For en eventuell innarbeidelse av nye regler i EØS-avtalen, vil Avtalens regler om beslutningsprosessen i EØS bli fulgt, jf. omtalen i proposisjonens kapittel 8.

### 5.5.6 Skipsfart

#### *Innledning*

EØS-avtalen er av stor betydning for norsk skipsfart. EF er det langt viktigste markedet for norske skipsfartstjenester. Brutto fraktinntekter i skipsfart på EF-land beløp seg i 1991 til om lag 25 milliarder kroner, hvilket representerer mer enn halvparten av skipsfartens totale inntekter. Omlag halvparten av den norske flåten er til en hver tid engasjert i fart mellom, til eller fra EF-landene.

Utenom de rent markedsmessige sider vil EF-landene i større grad enn tidligere, gjennom en koordinert opptreden i ulike internasjonale fora, prege den skipsfartspolitiske utvikling. Utviklingen vil ventelig forsterkes i takt med en økende harmonisering av EF-landenes skipsfartspolitikk. Denne prosessen vil det være viktig for Norge å kunne delta i, siden den i stor grad vil bestemme rammevilkårene for norsk skipsfart, både på det viktige EF-markedet, og i global sammenheng.

#### *EFs regelverk*

Som omtalt i innledningen til avsnitt 5.5, regulerer Romatraktatens transportbestemmelser ikke sjøtransport. Artikkel 84.2 gir likevel EFs råd adgang til å bestemme i hvilken utstrekning fellesskapsreguleringer skal innføres. Det er dessuten gjennom domstolsavgjørelser klarlagt at Romatraktatens alminnelige bestemmelser om konkurranseregler, arbeidsmarked, kapitalbevegelser og etablering også gjelder for sjøtransport.

Rfo 4056/86 (72) og Kfo 4260/88 (73) gjelder, i likhet med EFs øvrige konkurranseregler, allerede i dag for rederier som betjener EF-markedet. Forordningenes utgangspunkt er Romatraktatens regler om monopoler og karteller. Linjekonferanser er private konkurranse-regulerende avtaler og som sådan forbudt etter Romatraktaten. Forordningene gir imidlertid på visse vilkår unntak fra dette forbudet for denne spesielle type av konkurranse-regulerende avtaler.

Rfo 954/79 (74) regulerer forholdet til FNs



Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

linjekonferansekonvensjon. Konvensjonen fastsetter bl.a. et lastfordelingssystem, hvor 80 pst. av lastene fordeles likt mellom avskiper- og mottagerlandenes skip, mens tredjeland overlates 20 pst., - det såkalte 40/40/20-prinsipp. Hensikten med forordningen var først og fremst å fastsette vilkår for at EF-landene kunne slutte seg til konvensjonen uten å komme i strid med EFs øvrige regelverk og OECDs liberale skipsfartspolitiske prinsipper.

Rfo 4055/86, (75) som endret ved Rfo 3573/90 (76), om fri utveksling av tjenester på sjøtransportområdet, utgjør hovedelementet i regelverket for et indre marked på sjøtransportsektoren, så lenge EF ennå ikke har regler for fri kystfart. Forordningen påbyr en nedbygging av bilaterale lastdelingsavtaler og nasjonale lastreservasjonsordninger.

Rdir 79/115 (77) pålegger EØS-land med kyst mot Nordsjøen eller Den engelske kanal å sørge for at fartøyer får åpensjølos ved behov.

Rdir 79/116 (78) gir regler om varslings og innseiling til havner og gjennomfart av territorialfarvannet av visse tankskip. Rfo 613/91 (79) om overføring av skip fra et register til et annet innen Fellesskapet, forbyr medlemslandene å stille krav til skipene utover det som følger av internasjonale konvensjoner.

I tillegg er det ytterligere 3 EF-rettsakter, Rfo 4057/86 (80), Rfo 4058/86 (81) og Rvedtak 83/573 (82), som alle handler om prosedyrene for å iverksette mottiltak når enkeltrederier fra tredjeland eller tredjeland tar i bruk diskriminerende konkurransevilkår.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Fra norsk side var et hovedsiktemål med forhandlingene å oppnå en formell likestilling med EF-landenes egne flåter i adgangen til norsk skipsfarts viktigste marked. Dessuten ønsket man å skjerme norsk skipsfart mot anklager om illojal priskonkurranse og de motiltak som etter EF-retten kan settes i verk mot tredjelandssrederier.

Det vanskeligste spørsmål under forhandlingene om sjøtransportens plass i EØS-avtalen, var å finne en løsning på hvordan EFTA- og EF-landene skal samarbeide om et tredjelandssregime på skipsfartssektoren. Utgangspunktet var her, som på andre områder, at EØS-avtalen ikke omfatter felles regler overfor tredjeland.

Norge gikk inn for et omfattende og forpliktende samarbeid. De øvrige EFTA-landene sluttet opp om dette, med henvisning til at tredjelandssamarbeidet utgjør vesentlige deler av EFs skipsfartspolitik.

#### *Forhandlingsresultatet*

EØS-reglene motsvarer EFs regler omtalt ovenfor med de endringer som er angitt i Avtalens Vedlegg XIII, pkt. 50-56 (S.v. 1 s. 354-355). De tre EF-rettsaktene som spesielt regulerer EFs forhold til tredjeland, er ikke del av Avtalen. De er imidlertid ført opp på en liste partene plikter å ta hensyn til, se pkt. 57-59 i Avtalens Vedlegg XIII (S.v. 1 s. 355). Forholdet til tredjeland reguleres gjennom Avtalens Protokoll 19 om sjøtransport (S.v. 1 s. 159).

Norsk skipsfartsnæring er gjennom EØS-avtalen sikret adgang til hele EØS-markedet. Markedsadgang og konkurransevilkårene vil være de samme som for EF-landenes og de øvrige EFTA-lands flåter. Det innebærer bl.a. at EF-landene forplikter seg til å avstå fra bruk av antidumping-tiltak overfor norske skip.

I korthet innebærer forhandlingsresultatet for skipsfartsområdet følgende:

- at fri markedsadgang formelt gjennomføres for internasjonal skipsfart i hele EØS-området;
- at konkurransevilkårene vil bli harmonisert innen EØS-området;
- at Norge ikke vil bli behandlet som tredjeland. Det betyr at det ikke vil bli gjennomført antidumping-tiltak innen skipsfart;
- at det gis mulighet til felles opptreden overfor tredjeland;
- at informasjonsutvekslingen og konsultasjonsprosedyrene med EF om skipsfartsspørsmål styrkes, hvilket vil gi bedre muligheter til å påvirke utformingen av europeisk skipsfartspolitik.

EFTA-landene og EF er også enige om å samarbeide om felles skipsfartspolitiske holdninger overfor tredjeland. Forholdet til tredjeland reguleres av Protokoll 19.

I denne Protokollen, som utelukkende omhandler tredjelandsspørsmål, forplikter partene seg til et nært samarbeid med utveksling av informasjon på et tidlig stadium. Partene kan videre kreve konsultasjoner om tiltak den annen part planlegger å sette i verk i forhold til tredjeland.

De viktigste elementene i det EF-regelverk som omhandler forholdet til tredjeland, og som ikke er en del av EØS-avtalen, omhandler de prosedyrer som skal følges dersom Fellesskapet bestemmer seg for tiltak for å møte illojal priskonkurranse fra enkeltrederier eller tredjelandss iverksettelse av restriksjoner på markedsadgang.

Videre vil ikke avtalen omfatte de EF-regler som går på opprettelse av et overvåkingsystem som skal gi grunnlaget for tiltak mot

tredjeland. I tillegg er den del av Forordning 4055/86 som omhandler adgangen til å inngå lastedelingsavtaler med tredjeland, erstattet med egne bestemmelser i Protokoll 19.

Rederier i EFTA-land blir gjennom EØS-avtalen skjermet mot klager over illojal priskonkurranse (dumping-anklager). EFTA-lands foretak vil altså ikke bli rammet av tiltak som beskrevet i Rfo 4057/86 og Rfo 4058/86, til tross for at disse ikke utgjør en del av Avtalen. Dette fremgår av Protokoll 19. Til gjengjeld vil EFs alminnelige regler for adgangen til å gi statsstøtte gjelde hele EØS-området. Når det gjelder regelverket for støtte til skipsbyggingindustrien, vises det til proposisjonens kapittel 4.

Kort oppsummert er det øvrige innholdet i Protokoll 19 at EØS-avtalens parter på et tidlig tidspunkt skal informeres om

- mulige overvåkingstiltak av tredjelands virksomhet innen fraktfart;
- planlagte diplomatiske henvendelser overfor tredjeland;
- tiltak mot tredjeland, eller tredjelandsrederier;
- planer om å forhandle lastedelingsavtaler med tredjelands rederier.

EFTA-landene skal inviteres til å delta i eventuelle EF-mottiltak overfor tredjeland, som beskrevet ovenfor. Det samme skal EFTA-landene dersom et EFTA-land tar et slikt skritt.

Det er videre i Protokollen inntatt en bestemmelse om at avtalepartene skal rådføre seg med hverandre om skipsfartsspørsmål som behandles i internasjonale organisasjoner eller som på annen måte berører forholdet til tredjeland.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Utenriksdepartementet har i samarbeid med den øvrige sjøfartsadministrasjon og andre departementer og direktorater klarlagt hvilke endringer som må gjøres for å komme på linje med EØS-regelverket på skipsfartsområdet, slik at EØS-avtalen skal kunne settes i kraft.

Konkurransereglene i Rfo 4056/86 og 4260/88 har ingen parallell i norsk lovgivning. Gjennomføringen av disse bestemmelsene i norsk regelverk vil imidlertid ikke få vesentlige praktiske konsekvenser, siden norske rederier i stor grad allerede har måttet ta hensyn til reglene i sin virksomhet på EF-markedet.

Rfo 954/79 om ratifikasjon av eller tiltredelse til FN's konvensjon om et regelverk for linjekonferansers virksomhet vil bli innarbeidet

i norsk lovgivning uten at det betyr noen endret praksis. Norge erklærte allerede ved tiltredelsen til denne FN-konvensjonen i 1985 sin tilslutning til prinsippene i forordningen.

Rfo 4055/86 vil gi norske rederier en traktatfestet adgang til å konkurrere om laster mellom EØS-land og mellom EØS-land og tredjeland. Dessuten vil norske rederier få adgang til myndighetskontrollerte laster som særlig Spania hittil har forbeholdt EF-skip. Innarbeidingen av bestemmelsene i norsk lov vil imidlertid ikke få noen betydning for andre lands adgang til det norske sjøtransportmarkedet.

Bestemmelsene i Rfo 613/91 vil bli innarbeidet i Sjøfartsdirektoratets forskrift av 15. juni 1987 om besiktigelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktigelser m.v.

I lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (sjøfartsloven) settes det bl.a. krav om at norsk skip skal eies av norsk statsborger eller av selskap hvor  $\frac{6}{10}$  av kapitalen er eiet av norske statsborgere. Tilsvarende bestemmelser finnes i de fleste EF-land, men det er grunn til å tro at det i EF vil bli arbeidet for å fjerne slike bestemmelser. Også i Norge vil reglene om eierskap for norske skip eventuelt bli lagt om til et ikke-diskriminerende system, i takt med utviklingen i EØS, jf. omtalen ovenfor. I tillegg til de lovregler som er nevnt ovenfor, vil arbeids- og sosialregler av generell karakter, som også får anvendelse til sjøs, bli innarbeidet i norsk rett.

Dette gjelder bl.a. Rdir 80/987, som gir arbeidstakere lønnsgaranti i tilfelle av arbeidsgivers insolvens, jf. pkt. 24 i Vedlegg XVIII og omtale i proposisjonens kapittel 7. Utenlandske arbeidstagere på NIS-skip har etter dagens regler ingen slik garanti. § 32 i lov av 30. mai 1975 nr. 18 sjømannsloven, vil bli foreslått endret med sikte på å skape hjemmel for å innføre en pliktig lønnsgarantiordning ved arbeidsgivers insolvens.

Det vil også være aktuelt å innarbeide i forskrift av 3. februar 1986 om verne- og miljøarbeid deler av bestemmelsene i Rdir 89/391. Dette direktivet er et rammedirektiv som gir generelle regler om arbeidsmiljøet, jf. pkt. 8 i Vedlegg XVIII. Enkelte andre, mer spesifiserte direktiver er i store trekk allerede dekket av gjeldende norsk rett, men det er behov for enkelte konkretiseringer av bestemmelsene.

#### *Utvikling av regelverket i EF*

Viktige deler av EFs skipsfartspolitikker fremdeles i støpeskjeen.

Forslag om ytterligere tiltak drøftes nå i de forskjellige EF-organene. Viktigste er spørsmålet om EF-landenes gjensidige adgang til

hverandres kystfart (kabotasje). EFs-råd plikter å vedta slike ordninger før det indre marked etableres 1. januar 1993. Siden det her foreløpig ikke er noen etablert EF-politikk, inneholder ikke EØS-avtalen noe om kystfart. Det er imidlertid norsk oppfatning at en eventuell liberalisering av kabotasjereguleringene innen EF må bli gjort gjeldende for hele EØS-området. Kommisjonen la i 1989 frem et omfattende forslag til «positive tiltak» for å styrke EF-flåtens konkurransevne. Samtidig ble det fremlagt en plan med henblikk på å harmonisere driftsbetingelsene innen EF. Mesteparten av denne pakken er fremdeles til behandling i Rådet.

Kommisjonens forslag omfatter tiltak på en rekke områder. De viktigste er: Opprettelse av et felles EF-register, sosiale tiltak, teknisk harmonisering og standardisering, skjerpet havnestatskontroll, transport av matvarer i forbindelse med nødhjelp, definisjon av EF-reder, forskning og utvikling, regler for dannelse av konsortia, finansielle og fiskale tiltak, statsstøtteregler.

Hovedelementet i Kommisjonens pakke er opprettelsen av et EF-register («EUROS») som skal eksistere parallelt med de nasjonale registre. Et skip skal oppfylle visse betingelser for å kunne registreres i EUROS. Viktigste kravene er om at det er opptatt i et nasjonalt register og at alle offiserer og halvparten av det øvrige mannskap skal være EF-borgere.

Pakken har fått en lite positiv mottagelse i medlemslandene. Det fremholdes bl.a. at harmoniseringshensynet er blitt tillagt så stor vekt at EFs konkurransevne ikke blir merkbart forbedret. Fra rederihold etterlyses det særlig en mer liberal adgang til å forhyre billig mannskap fra tredjeland. Fra fagforeringshold sies det derimot at pakken allerede går for langt på dette punktet.

Kommisjonens siste endringsforslag, for å imøtekomme noe av kritikken, innebærer at sjøfolk bosatt i EF-land og ansatt på EUROS-skip skal slippe inntektsskatt. Det gjenstår å se om det i medlemslandene er oppslutning om slike og andre tiltak som nå drøftes.

### 5.5.7 Innlands vannveger

#### *Innledning*

EØS-avtalens bestemmelser på dette området tar sikte på å skape et felles nett av innlands vannveger i Europa. Vilkårene for å drive ervervsmessig frakt av gods og passasjerer skal harmoniseres.

Spørsmålet om adgangen til dette store felles markedet blir særlig viktig etter at kanalen mellom Rhinen og Donau åpnes høsten 1992. Adgangen til bruk av Rhinen som vann-

veg avgjøres av «Central Rhine Commission», etablert i henhold til Mannheimkonvensjonen, og ikke av EF.

#### *EFs regelverk*

Rfo 2919/85 (83) er den sentrale rettsakt når det gjelder adgangen til Rhinen. I forordningen er Tilleggsprotokoll nr. 2 av 17.10.79 til den reviderte Mannheimkonvensjonen innarbeidet. Denne tilleggsprotokollen (og forordningen) gir regler for skip som går i fart på Rhinen. Det fastslås at det bare er skip som tilhører Rhinskipsfarten som kan utføre gods- og passasjerbefordring mellom to punkter på Rhinen. Slike skip skal være fra de kontraherende parter (Belgia, Frankrike, Nederland, Storbritannia, Tyskland og Sveits), og fra de øvrige EF-land, som likestilles.

Forordningene Rfo 1101/89 (84) og Kfo 1102/89 (85) omhandler visse tiltak Kommisjonen er beføyet til å iverksette for å hindre overkapasitet i Rhin-flåten. Systemet forutsetter kort fortalt at det betales en inngangsbillett dersom det settes et nytt fartøy i drift, med mindre et eldre samtidig blir kondemnert.

Rdir 87/540 (86) fastsetter kvalifikasjonskrav for yrkesutøvelse som transportør på nasjonale og internasjonale vannveier, mens Rdir 82/714 (87) gjelder kravene til teknisk standard på de fartøy som benyttes på de innlands vannveger.

Rdir 76/135 (88) og Kvedtak 77/527 (89) fastsetter henholdsvis regler for gjensidig godkjenning av sjødyktighetsattestater for kanal- og elvefartøyer og en liste over indre vannveier av maritim karakter hvor sertifikatene gjelder.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Det sentrale spørsmål i forhandlingene på dette punkt var adgangen til å drive skipsfart på Rhinen. Av EFTA-landene har Sveits allerede slik adgang som medlem av Rhin-kommisjonen, mens Østerrike ikke har det. I og med at kanalen mellom Donau og Rhinen vil bli åpnet, ønsket Østerrike via EØS å oppnå rettigheter til frakt av varer mellom punkter på Rhinen. EF har på sin side ikke kompetanse til å avgjøre dette siden slik adgang er regulert av Mannheim-konvensjonen.

De nordiske land var opptatt av at Avtalen ikke skulle inneholde diskriminerende bestemmelser til fordel for to EFTA-land, men i prinsippet gi alle disse landene de samme muligheter.

#### *Forhandlingsresultatet*

Forhandlingsresultatet går frem av pkt. 43-49 i Avtalens Vedlegg XVIII (S.v. 1 s. 353-354)

og av Protokoll 20 (S.v. 1 s. 160). I Protokoll 20 forplikter partene seg til å arbeide for at gjensidig adgang for EØS-landene til de innlands vannveger tillates av de respektive internasjonale organisasjoner innen 1. januar 1996. Det dreier seg her - foruten «Central Rhine Commission» - om den tilsvarende kommisjon for Donau.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Det er ikke aktuelt for Norge å overta noen av EFs regler på området innlands vannveger fra EØS-avtalens ikrafttredelse. I henhold til ovennevnte Protokoll 20 skal de enkelte EFTA-land sette i kraft de relevante rettsregler først fra det tidspunkt gjensidig adgang til de innlands vannveger faktisk er etablert. Det vil således ikke bli foreslått noen endringer i norske lover eller forskrifter som en følge av EØS-avtalen på dette området.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

Norsk territorium vil ikke bli berørt av de EF-reglene som regulerer transport på innlands vannveger. Årsaken er at det i Norge ikke finnes slike vannveger, slik de defineres i EFs regelverk.

Norges interesser ligger i mulighetene til å yte skipsfartstjenester i dette markedet utenlands. Når denne adgang åpnes, vil norske rederier og skip måtte følge de regler som vil gjelde.

Når norske rederier kan få delta i fart på det nye, store nett av europeiske, innlands vannveger, er uklart. Det vil ventelig ta noen år. Det er ikke EF som sitter med avgjørelsesmyndigheten. Den tilligger som nevnt partene til de respektive konvensjoner om farten på Rhinen og Donau. I Avtalen forplikter man seg til å arbeide innenfor de to internasjonale organisasjonene for at gjensidig markedsadgang skal oppnås innen 1. januar 1996, jf. Protokoll 20.

## **5.6 TELEKOMMUNIKASJONER OG FJERNSYN**

### **5.6.1 Innledning**

Moderne informasjonsteknikk har fått stor betydning for utviklingen innen viktige sektorer av samfunnet. Spesielt har kombinasjoner av telekommunikasjon og datatjenester ført til effektivisering av produksjon og handel og dermed bidratt til å bedre vekstvilkårene i næringslivet. Effektive teletjenester og en godt utbygd tele-infrastruktur er da også innen EF sett på som et vesentlig strategisk element for å styrke EF-landenes konkurransevne, spesielt overfor USA og Japan. Det er

en fordel for norsk næringsliv og norske husholdninger å ta del i utviklingen på telesektoren gjennom det felles rammeverk som også på dette området etableres gjennom EØS-avtalen.

Gjennom EØS-avtalen etableres det felles regler for konkurranse og monopol innen telesektoren. Bestemmelsene på disse områdene må ses ut fra den generelle utvikling med sammensmeltning av tele- og datateknologi og den betydning dette har for tilbudet av ulike teletjenester. Denne sammensmeltningen av teknologi gjør det etterhvert vanskelig å opprettholde formelle skiller mellom de ulike teletjenestene. Denne utviklingen fører også til at forholdet mellom konkurranse og monopol er i stadig bevegelse mot økt konkurranse og mindre monopol.

Reglene om teletstyr utgjør en del av regelverket for handel med varer. For en nærmere omtale av dette vises det til proposisjonens kapittel 4.

Fjernsyn utgjør en del av hva som i videre forstand betegnes som audiovisuelle tjenester. Foreløpig er det innen EF på dette området ikke utarbeidet annet regelverk enn et direktiv om fjernsyn. EØS-reglene baserer seg på dette direktivet som i hovedtrekk er i samsvar med Europarådets konvensjon om fjernsyn over landegrensene. Denne konvensjonen er undertegnet, men ennå ikke ratifisert av Norge.

I tillegg til fjernsynsdirektivet har EF etablert et program for å fremme utviklingen av den europeiske audiovisuelle industri (MEDIA -95). Som følge av EØS-avtalen kan EFTA-landene slutte seg til dette programmet. For en nærmere omtale av MEDIA-95 vises det til proposisjonens kapittel 7.

For informasjonstjenester er det foreløpig ikke utviklet noe regelverk i EF. Det er imidlertid etablert to programmer, SPRINT og IMPACT, som EFTA-landene gjennom Avtalen får adgang til. Det vises til omtale i proposisjonens kapittel 7. Kommisjonen har bl.a. lagt frem forslag til direktiv om vern av persondata.

### **5.6.2 Telekommunikasjoner**

#### *EFs regelverk*

Rdir 90/387 (90) er et rammedirektiv om opprettelse av et indre marked for teletjenester gjennom iverksettelsen av bestemmelser om åpne nettverk («Open Network Provisions - ONP»). Dette direktivet slår fast hvilke vilkår som skal gjelde overfor nettoperatører som har monopol eller andre særrettigheter som medfører begrenset konkurranse. For-

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

uten de nasjonale televerkene kan det være private leverandører som har slike rettigheter.

For å sikre en harmonisert utvikling i EF mot et åpent telenett, må det ifølge direktivet stilles krav til nettoperatørene (televerkene) når det gjelder:

- tekniske grensesnitt, dvs. tilpasning av plugg og signaler;
- tilknytningsvilkår for brukere;
- felles prinsipper for prissetting av tjenester som skal åpnes for konkurranse.

Følgende prinsipper skal legges til grunn ved tildeling av særrettigheter og utforming av ONP-vilkår:

- tildelingen må være basert på objektive kriterier;
- vilkårene må gjøres kjent for alle;
- de må garantere at adgang til nettet skjer på like og ikke-diskriminerende betingelser.

Avvik fra disse grunnleggende prinsippene vil kunne aksepteres av Kommisjonen der dette er begrunnet i såkalte essensielle krav, dvs. nasjonale krav til helse, sikkerhet eller miljø.

Videre skal reguleringsvirksomhet innenfor hele området (myndighetsoppgaver) være adskilt fra operatørvirksomhet.

Rdir 90/388 (91) pålegger medlemslandene å innføre konkurranse på teletjenester. Unntak er gjort for den vanlige telefontjeneste, hvor det gjennom det offentlige telenettet fortsatt skal kunne etableres og opprettholdes eksklusive rettigheter (monopol). Tjenestene teleks, mobiltelefon, personsøking og satelittjenester er ikke behandlet i direktivet.

Med offentlig telenett hvor det i følge direktivet fortsatt skal kunne være monopol, forstås den infrastruktur som gir muligheter for overføring av signaler mellom bestemte endepunkter ved hjelp av trådforbindelser, radiobølger, optiske medier eller andre elektromagnetiske medier (kabler, radiolinjer, telefonsentraler). I henhold til direktivet skal det foretas en ny gjennomgang av bestemmelsene i 1992.

Siden televerkene fortsatt skal kunne ha monopol på infrastrukturen, ser Kommisjonen tjenstedirektivet i sammenheng med de krav som må stilles til televerkene om leveringsbetingelser for nettressurser bl.a. til de som konkurrerer med Televerket som f.eks. leverandører av såkalte verdiøkende tjenester.

I tillegg til de to direktivene nevnt ovenfor er det utferdiget direktiver som regulerer re-

servering av frekvensbånd for mobiltelefon-tjenesten, personsøking og annen digital, trådløs kommunikasjon.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Det har ikke vært spesielle problemer i forhandlingene om telekommunikasjoner.

#### *Forhandlingsresultatet*

EØS-reglene motsvarer EFs regler om tele-tjenester og inngår i Avtalens Vedlegg XI (S.v. 1 s. 341).

Island har en overgangsperiode på 2 år for å innføre konkurranse på dataoverføringstjenester etter retningslinjer i ONP-direktivet. Dette har bl.a. sammenheng med Islands spesielle befolknings- og bosettingsstruktur.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

En vesentlig endring av Televerkets monopol ble foretatt i 1988 da myndighetsoppgavene ble overført fra Televerket til et nytt organ, Statens teleforvaltning. Ytterligere endringer ble foretatt ved innføring av konkurranse på såkalte verdiøkende tjenester.

Samferdselsdepartementet har i St.meld. nr. 8 (1991-92) (Telemeldingen) foreslått at monopolen begrenses til telenettet og den offentlige telefontjenesten. Stortinget har sluttet seg til dette ved behandlingen av Innst. S.nr. 115 (1991-92). Norge er etter dette på linje med rammene for den vedtatte telepolitikk innen EF som gjennom EØS-avtalen utvides til å omfatte også EFTA-landene.

Lov av 29. april 1989 om Eneret for Staten til Befordring av Meddelelse ved Hjælp af Telegraflinjer og lignende Anlæg, er bygd opp med monopol som utgangspunkt. Kongen kan bestemme at private skal slippe til på enerettsområdet (delegert til Samferdselsdepartementet ved kgl.res. av 5. juni 1987). Loven er en fullmaktslov. De endringer som nå er foreslått, kan i prinsippet gjennomføres uten at loven endres. I telemeldingen er det imidlertid foreslått at loven revideres med sikte på en utforming som er bedre i samsvar med de gjennomførte og foreslåtte endringer i konkurransereguleringen, herunder hvilke områder som fortsatt skal være underlagt monopol.

Utviklingen innenfor telesektoren med økt grad av konkurranse medfører et økt behov for forskrifter for å regulere denne konkurransen. Forhold som idag er utformet som abonnementsbestemmelser ved kjøp av tjenester fra Televerket, vil som følge av EØS-avtalen måtte reguleres i forskrifter som gir rammebetingelser både for kjøper og selger av tjenester (inklusive Televerket), jf. ovenfor.

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

En rekke forskrifter er allerede utarbeidet, men det vil være behov for å utarbeide flere. Siktemålet for revisjoner av eksisterende forskrifter og utarbeiding av nye vil være:

- endring og klargjøring av grenser for monopolet;
- utforming av rammevilkår for nettoperatører og tjenesteoperatører både av hensyn til konkurrenter og telebrukere («Open Network Provisions»);
- krav til at utstyret skal kunne samvirke både nasjonalt og internasjonalt.

Arbeidet med disse spørsmålene vil foregå i samsvar med Avtalens bestemmelser.

#### *Videre utvikling av regelverket i EF*

ONP-direktivet er, som nevnt ovenfor, et rammedirektiv. Det vil bli utfyllt av en rekke planlagte særdirrektiver, bl.a. om leide linjer, dataoverføringstjenester, det tjenesteintegreerte nett («Integrated System of Digital Networks» - ISDN), telefontjenester, teleks og mobilradio. Flere av disse direktiver er under utarbeiding.

På grunnlag av en «grønnbok» om satellittjenester har EF-kommisjonen under utarbeiding et direktiv om satellittjenester. EFTA-landene har uttalt seg positivt til hovedlinjene om økt konkurranse også på dette området.

### **5.6.3 Fjernsyn**

#### *EFs regelverk*

Rdir 89/552 (92) om samordning av lover og administrative bestemmelser for fjernsyn i medlemslandene, inneholder bestemmelser som pålegger medlemslandene å sikre uendret videresending i kabel av fjernsynsprogrammer som innholdsmessig er i samsvar med direktivets bestemmelser. Det er angitt i direktivet at det enkelte medlemsland kan ha mer detaljerte eller strengere bestemmelser enn det som følger av direktivet.

De viktigste bestemmelsene i direktivet er for øvrig:

- kvotebestemmelser for å sikre produksjon og distribusjon av europeiske programmer. Disse bestemmelsene innebærer at minst 50% av den sendetid som avsettes til visse kategorier programmer, skal være europeiske produksjoner. Det er også krav om at fjernsynsstasjonene skal sette av minst 10 pst. av programbudsjettet innen visse programkategorier til innkjøp av materiale fra produsenter som er uavhengige av fjernsynsselskapet. Det er en forutsetning at innføringen av kvotebestemmelserne skal kunne skje gradvis;

- reklameregler som bl.a. gir bestemmelser om plassering av reklameinnslag, innhold i reklameinnslag, forbud mot reklame for visse produkter, m.v. Direktivet setter et generelt forbud mot reklame for sigaretter og tobakksprodukter. Det er også forbud mot reklame for reseptpliktige legemidler. Direktivet tillater videresending av kanaler som sender reklame for alkoholholdige drikkevarer. På dette punktet er det ikke samsvar mellom EFs fjernsynsdirektiv og Europarådets konvensjon om fjernsyn over landegrensene. Europarådskonvensjonen tillater medlemslandene å nekte videresending av fjernsynskanaler som sender reklame for alkoholholdige drikkevarer;
- regler om sponing av fjernsynsprogram som bl.a. pålegger fjernsynsselskapene å identifisere sponsede fjernsynsprogram. Direktivet understreker at sponsor ikke skal kunne påvirke programmenes innhold eller fjernsynsselskapenes redaksjonelle selvstendighet. Det er forbudt for tobakks- eller medisinprodusenter å sponse fjernsynsprogram. Nyhets- og aktualitetsprogrammer kan ikke sponses;
- regler om beskyttelse av mindreårige, som bl.a. setter forbud mot å sende programmer som inneholder pornografi eller vold. Bestemmelsen omfatter også andre programmer som kan være egnet til å skade barns og unges fysiske, mentale eller moralske utvikling. På dette punktet er det gjort unntak fra direktivets hovedbestemmelser om fri videresending, idet medlemslandene etter en fastlagt prosedyre kan nekte videresending av kanaler som sender denne typen programmer.

#### *Sentrale spørsmål i forhandlingene*

Det vanskeligste forhandlingsspørsmålet vedrørende fjernsynsdirektivet dreide seg om alkoholreklame.

#### *Forhandlingsresultatet*

EØS-reglene motsvarer EFs fjernsynsdirektiv slik det fremgår av Avtalens Vedlegg X (S.v. 1 s. 340). Resultatet av spørsmålet om alkoholreklame er at EFTA-landene kan nekte videresending i kabelnett av reklameinnslag for alkohol. De kan ikke nekte videresending av øvrig programinnhold. I 1995 vil dette unntaket bli tatt opp til fornyet behandling. Der som det ikke oppnås enighet på dette punktet, vil nåværende bestemmelser løpe videre.

Sveits og Østerrike har begge avgitt ensidige erklæringer om at de vil forbeholde seg retten til å treffe egnede tiltak i de tilfeller fjernsynsselskap etablerer seg utenfor landenes

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

grenser for å omgå nasjonal lovgivning. De øvrige EFTA-landene mener at EF's rettspraksis ivaretar dette hensynet, bl.a. gjennom to dommer i EF-domstolen som forbyr selskap å etablere seg i andre EF-land når hensikten med etableringen er å omgå eget lands regler.

#### *Behov for endringer i norsk lovgivning*

Lov av 10. juni 1988 nr. 46 om kablingsendinger (kablingsloven), gir Nærkringkastingsnemnda hjemmel til å forby kablingspredning av kanaler som sender reklame i strid med norsk lov. Bestemmelsen må oppheves for så vidt gjelder sendinger fra EF- og EFTA-land.

Bestemmelsene om programkvoter innebærer at det må innføres regler som pålegger fjernsynsselskapene å sende europeiske program i samsvar med direktivets bestemmelser.

#### *Øvrige konsekvenser av Avtalen*

Etter Europarådets konvensjon kan partene kreve at en fjernsynssending som er spesielt rettet mot en annen part, følger mottakerlandets regler. EF's fjernsynsdirektiv inneholder ikke slike bestemmelser. Det legges til grunn at bestemmelsen i Europarådets konvensjon vil gjelde når EF's fjernsynsdirketiv ikke regulerer forholdet.

#### *Videre utvikling av regelverket i EF*

EF-kommisjonen arbeider med et direktiv om standarder for satelittkringkasting av fjernsyn, se omtalen under avsnitt 5.6.2 om telekommunikasjoner ovenfor. Det arbeides også med et direktiv om opphavsrett i satelittkringkasting.

## 5.7 OPPSUMMERING

### *Avtalens regler*

Avtalens Artikler 31-35 inneholder bestemmelsene om etablering. Det slås fast at det ikke skal være noen hindringer for fysiske eller juridiske personer fra et land innenfor EØS til å etablere seg og drive næringsvirksomhet innenfor et annet land i området. Etableringen skal skje på de betingelser som gjelder i det landet hvor etableringen skjer. Den frie etableringsretten må ses i nær sammenheng med prinsippet om frie kapitalbevegelser og også fri bevegelse av personer. Sammen med bestemmelsene om tjenesteyting, slår etableringsbestemmelsene fast prinsippet om at tjenesteyting innenfor EØS ikke bare skal kunne skje uhindret på tvers av landegrensene, men tjenester skal også kunne ytes lokalt uavhengig av yterens nasjonalitet.

De alminnelige reglene for tjenester fremgår av Artiklene 36-39 og Artiklene 47-52 for transporttjenestenes vedkommende. Med tjenester forstås det i Avtalen tjenester av industriell eller handelsmessig natur eller tjenester som ytes i forbindelse med håndverksvirksomhet eller ved utøvelse av de frie yrker. Tjenestebegrepet er videre begrenset til tjenester som normalt ytes mot betaling. Dette betyr at en rekke offentlige tjenester faller utenom Avtalen.

Artiklene om tjenester er så vidt generelt utformet at en gjennomføring av fri tjenestetveksling på ulike områder i praksis krever et mer detaljert regelverk. Slike regler er i EF hovedsakelig gitt gjennom direktiver og forordninger. EØS-avtalens regler motsvarer disse EF-reglene på følgende fire tjenesteområder:

- finansielle tjenester i Avtalens Vedlegg IX;
- audiovisuelle tjenester i Avtalens Vedlegg X;
- telekommunikasjonstjenester i Avtalens Vedlegg XI;
- Transporttjenester i Avtalens Vedlegg XIII.

Avtalen inneholder ikke spesifikke regler for andre tjenesteområder.

Artiklene 40-45 og Vedlegg XII slår fast prinsippet om frie kapitalbevegelser. Fri bevegelse av kapital betyr at det ikke skal være nasjonale regler som hindrer kapitalbevegelser over landegrensene. Det er også i Artikkelen 4 et generelt forbud mot å forskjellsbehandle på grunnlag av nasjonalitet. Det betyr bl.a. at det ikke skal være nasjonale regler som forskjellsbehandler innlendinger i forhold til borgere i andre EØS-land ved kjøp av fast eiendom, etablering av næringsvirksomhet eller kjøp av eierandeler i eksisterende selskaper. I slike tilfelle skal borgere fra andre EØS-land gis samme behandling som borgere fra eget land.

Hindre for kapitalbevegelser er i første rekke knyttet til valutareguleringen og enkelte bestemmelser i konsesjonslovgivningen. De norske valutarestriksjonene ble i hovedsak avvirket allerede 1. juli 1990. De deler av konsesjonslovgivningen hvor utlendinger forskjellsbehandles i forhold til norske statsborgere, er det gjort nærmere rede for i avsnitt 5.2.6.

Reglene om kapitalbevegelser gir muligheter for å gjeninnføre restriksjoner på slike transaksjoner dersom nærmere angitte vanskeligheter oppstår. Forstyrrelser i kapitalmarkedets funksjon er et eksempel på slike vanskeligheter. Problemer med betalingsbalansen

er et annet eksempel som kan gi mulighet for å iverksette beskyttelsestiltak. I tillegg inneholder EØS-avtalen i Artikkel 112 en generell beskyttelsesklause som kan settes i verk dersom det er i ferd med å oppstå alvorlige økonomiske, samfunnsmessige eller miljømessige vanskeligheter i en sektor eller i en region, se omtalen i proposisjonens kapitler 3 og 8.

Samarbeid på områdene økonomisk politikk og pengepolitikk reguleres av Avtalens Artikkel 46. Denne artikkelen er ikke direkte knyttet til regelverket for kapital og tjenester. Det samarbeidet som skal etableres i følge denne Artikkelen, og som forøvrig ikke skal være av bindende natur, vil bl.a. bestå i utveksling av økonomisk informasjon om gjennomføring av Avtalen og om de økonomiske virkningene av Avtalen.

#### *Forhandlingene*

Et sentralt forhandlingstema var spørsmålet om EFTA-landenes **overgangsordninger**.

Overgangsordningene for tjenester og kapital går frem av de omtalte vedleggene til Avtalen. De fleste overgangsperioder har en varighet på to år. Det betyr at EFTA-landene på de fleste aktuelle overgangsområdene vil ha tiden frem til 1. januar 1995 for å gjennomføre de nødvendige regelendringer.

Norge har en overgangsperiode frem til 1. januar 1995, til å utvikle konsesjonsbestemmelser som forskjellsbehandler utlendinger. For finansielle tjenester har Norge to års overgangsperiode når det gjelder regnskapsregler og tilpasning av reglene for enkelte spesielle forsikringsordninger, herunder lokale husdyrtrygdslag. Norge har ikke noen overgangsordninger på transportområdet. Det samme er tilfellet for de andre nordiske landene. Sveits og Østerrike, som parallelt med EØS-forhandlingene førte separate forhandlinger med EF om transitt-trafikken gjennom Alpeene, har imidlertid flere overgangsordninger på transportområdet. Med unntak av Island har hverken Norge eller de andre EFTA-landene noen overgangsordninger vedrørende telekommunikasjoner.

Et annet sentralt forhandlingsspørsmål innenfor området tjenester og kapitalbevegelser dreide seg om forholdet til tredjeland. EØS er til forskjell fra EF ikke en tollunion, og det er i EØS ikke en felles handelspolitikk overfor tredjeland. EØS-avtalens tredjelandsbestemmelser for finanssektoren og for sjøtransport, innebærer imidlertid at det legges opp til et nært og pragmatisk samarbeid på disse områdene samtidig som partenes autonomi blir bevart.

Et ytterligere forhandlingsspørsmål var

knyttet til EFTA-landenes deltagelse i EFs komiteer. For dette saksfeltet vises det i første rekke til de generelle bestemmelsene i Avtalens Artikkel 100 som er nærmere omtalt i proposisjonens kapittel 8. For visse komiteer på tjenestområdet er det funnet frem til spesialordninger, jf. bl.a. Artikkel 101 og Protokoll 37.

#### *Regelendringer*

Konsesjonsregler som forskjellsbehandler utlendinger fra EF- og EFTA-land i forhold til innlendinger må utvikles innen 1. januar 1995 som følge av EØS-avtalen. Regjeringen vil foreslå at det innføres en ny oppkjøpskontrollordning, som kan erstatte slike konsesjonsregler. De få gjenværende norske valutarestriksjoner må utvikles. Forøvrig vil mesteparten av regelendringene være knyttet til finanslovgivningen og samferdselslovgivningen. Noen regelendringer vil det også være behov for i telesektoren og i forbindelse med fjernsyn.

#### *Virkninger*

EØS-avtalen vil sikre at norske tjenesteproduserende næringer vil kunne yte tjenester innenfor hele EØS-området på samme vilkår som sine europeiske konkurrenter. På samme måte vil tjenesteprodusenter i andre EØS-land kunne yte sine tjenester i Norge. Likeartede regler for tjenesteytere i hele EØS-området vil gi oversiktlige og forutsigbare rammebetingelser for næringslivet.

Gjennom økt tjenestehandel vil en legge grunnlag for økt effektivitet og skjerpet konkurranse. Dette vil komme både forbrukere og næringsliv til gode. Gjennom økte muligheter for tjenesteeksport skjerpes konkurranseevnen på eksportmarkedene. Økt konkurranse på hjemmemarkedet stiller produsenter som har vært skjermet, overfor økte utfordringer, men bidrar samtidig til å styrke konkurranseevnen til den delen av næringslivet som er tjenestebrukere. Ikke minst er det grunn til å vente at etableringen av et enhetlig transportmarked vil være av stor betydning. Transportnæringen er med visse unntak en av de mest regulerte næringer i alle land, med lite innslag av internasjonal konkurranse.

Fjerning av hindre for kapitalbevegelser er langt på vei allerede gjennomført i Norge ved utviklingen av de fleste valutarestriksjoner. Avvikling eller endring av resterende hindringer, inklusive diskriminerende konsesjonsbestemmelser, vil gi utenlandske investorer fra EF- og EFTA-land de samme rettigheter på det norske markedet som norske investorer. Samtidig vil norske bedrifter som investerer i



Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

utlandet, få de samme rettigheter som investorer fra andre EØS-land.

Avviklingen av restriksjoner på kapitalbevegelser vil, sammen med avviklingen av hindre for finansiell tjenesteutveksling, bidra til at investorer vil kunne plassere sine midler der de gir størst forventet avkastning og låntakere vil kunne låne der kreditten er billigst. Kapitalressursene vil dermed kunne utnyttes bedre og finansielle tjenester formidles mer effektivt. Videre vil en avvikling av diskriminerende konsesjonsbestemmelser, og ikke minst inngåelsen av EØS-avtalen i seg selv, styrke grunnlaget for kapitaltilgangen til norsk næringsliv.

Om de økonomiske virkningene av EØS-avtalen og om virkningene på den økonomiske politikken, vises det til proposisjonens kapittel 10.

#### *Utviklingen fremover*

Utviklingen av EFs regelverk har kommet langt på områdene finansielle tjenester og kapitalbevegelser. For kapitalbevegelser er den vesentlige delen av regelverket allerede vedtatt og iverksatt. For finansielle tjenester gjensstår vedtak av noen viktige direktivforslag før et indre marked for finansielle tjenester er etablert. På områdene transport og telekommunikasjon er man i EF kommet noe kortere med gjennomføringen av det indre marked. Dette gjelder f.eks. kabotasje, dvs. adgang for utenlandsk transportør til å ta innenlandske transporter.

EØS-avtalen inneholder den del av EFs relevante regelverk vedrørende kapital og tjenester som var vedtatt og offisielt kunngjort pr. 31. juli 1991. De regler som er vedtatt og kunngjort i EF etter denne dato, samt nye bestemmelser på de angitte områdene, vil bli behandlet etter de bestemmelser om beslutningsprosessen i EØS som Avtalen fastsetter, jf. omtale i proposisjonens kapittel 8. En eventuell tilleggsprotokoll til EØS-avtalen, jf. omtalen i proposisjonens kapittel 8, vil kunne inneholde en del rettsakter på tjenesteområdet.

## 5.8 REFERANSER TIL RETTSAKTER

### *Kapitalbevegelser*

- (1) Rådskonferensdirektiv 88/361 av 24. juni 1988 om gjennomføring av traktatens artikkel 67.  
S.v. 1 s. 342 S.v. 2, Bind 10

### *Finansielle tjenester*

- (2) Første rådskonferensdirektiv 73/239 av 24. juli 1973 om samordning av lover og forskrifter om adgang til å starte og utøve

virksomhet innen direkte forsikring med unntak av livsforsikring.

S.v. 1 s. 331 S.v. 2, Bind 10

- (3) Rådskonferensdirektiv 84/641 av 10. desember 1984 om endring, særlig angående turistassistanse, av 1. direktiv (73/239) om samordning av lover og forskrifter om adgang til å starte og utøve virksomhet innen direkte forsikring med unntak av livsforsikring.

S.v. I s. 331 S.v. 2, Bind 10

- (4) Rådskonferensdirektiv 78/473 av 30. mai 1978 om samordning av lover og forskrifter om koassuransvirksomhet i Fellesskapet.  
S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10

- (5) Rådskonferensdirektiv 87/343 av 22. juni 1987 om endring, angående kredittforsikring og kausjonsforsikring, av første direktiv 73/239.

S.v. 1 s. 331 S.v. 2, Bind 10

- (6) Rådskonferensdirektiv 87/344 av 22. juni 1987 om samordning av lover og forskrifter om rettshjelpsforsikring.

S.v. I s. 333 S.v. 2, Bind 10

- (7) 2. rådskonferensdirektiv 88/357 av 22. juni 1988 om samordning av lover og forskrifter om direkte forsikring med unntak av livsforsikring, om fastsettelse av bestemmelser for å lette den faktiske utøvelse av adgang til å yte tjenester, og om endring av direktiv 73/239.

S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10

- (8) Rådskonferensdirektiv 77/92 av 13. desember 1976 om tiltak for å lette den faktiske utøvelse av etableringsadgang og adgang til å yte tjenester innen forsikringsagenters og forsikringsmegleres virksomhet (ex næringshovedgruppe 630 ISIC), særlig om overgangstiltak for disse former for virksomhet.

S.v. 1 s. 335 S.v. 2, Bind 10

- (9) Rådskonferensdirektiv 72/166 av 24. april 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes.

S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10

- (10) Kommisjonsvedtak 91/323 av 30. mai 1991 om anvendelse av rådskonferensdirektiv 72/166.

S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10

- (11) 2. rådskonferensdirektiv 84/5 av 30. desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn.

S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10

- (12) 3. rådskonferensdirektiv 90/232 av 14. mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn.

S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

- (13) Rådskonferanse 90/618 av 8. november 1990 om endring, særlig med hensyn til ansvarsforsikring for motorvogn, direktiv 73/239 og direktiv 88/357 om samordning av lover og forskrifter om direkte forsikring med unntak av livsforsikring. S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10
- (14) 1. rådskonferanse 79/267 av 5. mars 1979 om samordning av lover og forskrifter om adgang til å starte og utøve virksomhet innen direkte livsforsikring. S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10
- (15) Rådskonferanse 90/619 av 8. november 1990 om samordning av lover og forskrifter om direkte livsforsikring, om fastsettelse av bestemmelser for å lette den faktiske utøvelse av adgang til å yte tjenester og om endring av direktiv 79/267. S.v. 1 s. 333 S.v. 2, Bind 10
- (16) 1. rådskonferanse 77/780 av 12. desember 1977 om samordning av lover og forskrifter om adgang til å starte og utøve virksomhet som kredittinstitusjon. S.v. 1 s. 336 S.v. 2, Bind 10
- (17) 2. rådskonferanse 89/646 av 15. desember 1989 om samordning av lover og forskrifter om adgang til å starte og utøve virksomhet som kredittinstitusjon og om endring av direktiv 77/780. S.v. 1 s. 336 S.v. 2, Bind 10
- (18) Rådskonferanse 83/350 av 13. juni 1983 om tilsyn med kredittinstitusjoner på konsolidert grunnlag. S.v. 1 s. 337 S.v. 2, Bind 10
- (19) Rådskonferanse 89/299 av 17. april 1989 om kredittinstitusjoners ansvarlige kapital. S.v. 1 s. 337 S.v. 2, Bind 10
- (20) Rådskonferanse 89/647 av 18. desember 1989 om kredittinstitusjoners kapitaldekning. S.v. 1 s. 337 S.v. 2, Bind 10
- (21) Rådskonferanse 86/635 av 8. desember 1986 om bankers og andre finansinstitusjoners årsregnskaper og konsoliderte regnskaper. S.v. 1 s. 337 S.v. 2, Bind 10
- (22) Rådskonferanse 89/117 av 13. februar 1989 om plikt til å offentliggjøre regnskapsdokumenter for filialer av kredittinstitusjoner og finansinstitusjoner etablert i en medlemsstat når hovedkontoret ligger utenfor denne medlemsstaten. S.v. 1 s. 338 S.v. 2, Bind 10
- (23) Rådskonferanse 91/308 av 10. juni 1991 om tiltak for å hindre at det finansielle system brukes til hvitvasking av penger. S.v. 1 s. 338 S.v. 2, Bind 10
- (24) Rådskonferanse 79/279 av 5. mars 1979 om samordning av vilkårene for opptak av verdipapirer til offisiell notering på en fondsbørs. S.v. 1 s. 338 S.v. 2, Bind 10
- (25) Rådskonferanse 80/390 av 17. mars 1980 om samordning av kravene til utforming, kontroll og spredning av prospekter som skal offentliggjøres i forbindelse med opptak av verdipapirer til offisiell notering på en fondsbørs. S.v. 1 s. 338 S.v. 2, Bind 10
- (26) Rådskonferanse 82/121 av 15. februar 1982 om regelmessig informasjon som skal offentliggjøres av selskaper hvis aksjer er opptatt til offisiell notering på en fondsbørs. S.v. 1 s. 338 S.v. 2, Bind 10
- (27) Rådskonferanse 88/627 av 12. desember 1988 om opplysninger som skal offentliggjøres ved erverv eller avhendelse av en betydelig eierandel i et børsnotert selskap. S.v. 1 s. 338 S.v. 2, Bind 10
- (28) Rådskonferanse 89/298 av 17. april 1989 om samordning av kravene til utforming, kontroll og spredning av det prospekt som skal offentliggjøres når verdipapirer legges ut til offentlig tegning. S.v. 1 s. 339 S.v. 2, Bind 10
- (29) Rådskonferanse 89/592 av 13. november 1989 om samordning av bestemmelsene om innsidehandel. S.v. 1 s. 339 S.v. 2, Bind 10
- (30) Rådskonferanse 85/611 av 20. desember 1985 om samordning av lover og forskrifter om visse foretak for kollektiv investering i verdipapirer (investeringsforetak). S.v. 1 s. 339. S.v. 2, Bind 10

#### Transport

- (31) Rådsforordning 1108/70 av 4. juni 1970 om innføring av et regnskapssystem for infrastrukturkostnader i forbindelse med transport med jernbane, på vei og innlands vannvei. S.v. 1 s. 344 S.v. 2, Bind 10
- (32) Kommisjonsforordning 2598/70 av 18. desember 1970 om fastsettelse av innholdet av de ulike poster i regnskaps-skjemaene i vedlegg I til rådsforordning nr. 1108/70 av 4. juni 1970. S.v. 1 s. 346 S.v. 2, Bind 10
- (33) Rådsvedtak 78/174 av 20. februar 1978 om innføring av en konsultasjonsordning og nedsettelse av en komité for transportinfrastruktur. S.v. 1 s. 346 S.v. 2, Bind 10
- (34) Rådsforordning nr. 11/60 om avskaffelse av forskjellsbehandling med hensyn til transportpriser og transportvilkår i henhold til artikkel 79 paragraf 3 i traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap. S.v. 1 s. 346 S.v. 2, Bind 10

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

- (35) Rådsforordning nr. 1017/68 av 19. juli 1968 om anvendelse av konkurransereglene innen transport med jernbane, på vei og innlands vannvei.  
S.v. 1 s. 347 S.v. 2, Bind 10
- (36) Rådsforordning nr. 1191/69 av 26. juni 1969 om medlemsstaters tiltak i forbindelse med forpliktelser som har sammenheng med begrepet offentlig tjenesteytelse innen transport med jernbane, på vei og innlands vannvei.  
S.v. 1 s. 346 S.v. 2, Bind 10
- (37) Rådsforordning nr. 1107/70 av 4. juni 1970 om støtte til transport med jernbane, på vei og innlands vannvei.  
S.v. 1 s. 347 S.v. 2, Bind 10
- (38) Rådsforordning nr. 1473/75 av 20. mai 1975.  
S.v. 1 s. 347 S.v. 2, Bind 10
- (39) Rådsforordning nr. 4060/89 av 21. desember 1989 om avskaffelse av medlemsstatenes grensekontroll i forbindelse med transport på vei og innlands vannvei.  
S.v. 1 s. 347 S.v. 2, Bind 10
- (40) Rådskdirektiv 75/130 av 17. februar 1975 om innføring av felles regler for visse former for kombinert jernbane-/veitransport av gods mellom medlemsstatene.  
S.v. 1 s. 348 S.v. 2, Bind 10
- (41) Rådskdirektiv 85/3 av 19. desember 1984 om vekt, dimensjoner og visse andre tekniske data for visse veigående kjøretøyer.  
S.v. 1 s. 348 S.v. 2, Bind 10
- (42) Rådskdirektiv 86/364 av 24. juli 1986 om bevis for kjøretøyers samsvar med direktiv 85/3 om vekt, dimensjoner og visse andre tekniske data for visse veigående kjøretøyer.  
S.v. 1 s. 348 S.v. 2, Bind 10
- (43) Rådskdirektiv 89/459 av 19. juli 1989 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om mønsterdybden på dekk for visse kategorier motorvogner og deres tilhengere.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (44) Rådskdirektiv 77/143 av 29. desember 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (45) Rådskdirektiv 68/297 av 19. juli 1968 om samordning av bestemmelsene om avgiftsfri innførsel av brennstoff som rommes i brenstofftankene til motoriserte nyttekjøretøyer.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (46) Rådskdirektiv 77/796 av 12. desember 1977 om gjensidig godkjenning av diplomer, eksamenbevis og andre kvalifikasjonsbevis for transportører av gods og personer på vei, herunder tiltak med sikte på å lette disse transportørers faktiske utøvelse av etableringsadgangen.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (47) Rådsforordning nr. 3820/85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale område innen veitransport.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (48) Rådsforordning nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (49) Rådskdirektiv 76/914 av 16. desember 1976 om minstekrav til opplæring av visse førere av veitransportkjøretøyer.  
S.v. 1 s. 349 S.v. 2, Bind 10
- (50) Rådskdirektiv 89/684 av 21. desember 1989 om yrkesopplæring for visse førere av kjøretøyer for veitransport av farlig gods.  
S.v. 1 s. 350 S.v. 2, Bind 10
- (51) Rådsforordning nr. 3164/76 av 16. desember 1976 om adgang til markedet i den internasjonale godstransport på vei.  
S.v. 1 s. 350 S.v. 2, Bind 10
- (52) Rådsforordning nr. 1841/88 av 21. juni 1988.  
S.v. 1 s. 350 S.v. 2, Bind 10
- (53) Rådskdirektiv 74/561 av 12. november 1974 om adgang til yrket som godstransportør på vei i innenlandsk og internasjonal transportvirksomhet.  
S.v. 1 s. 350 S.v. 2, Bind 10
- (54) Rådskdirektiv 74/562 av 12. november 1974 om adgang til yrket som passasjertransportør på vei i innenlandsk og internasjonal transportvirksomhet.  
S.v. 1 s. 351 S.v. 2, Bind 10
- (55) Rådsforordning nr. 117/66 av 28. juli 1966 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss.  
S.v. 1 s. 351 S.v. 2, Bind 10
- (56) Rådsforordning nr. 516/72 av 28. februar 1972 om innføring av felles regler for pendeltransport med turvogn og buss mellom medlemsstatene.  
S.v. 1 s. 351 S.v. 2, Bind 10
- (57) Rådsforordning nr. 517/72 av 28. februar 1972 om innføring av felles regler for rutetransport og spesiell rutetransport med turvogn og buss mellom medlemsstatene.  
S.v. 1 s. 351 S.v. 2, Bind 10
- (58) Rådsvedtak 75/327 av 20. mai 1975 om sanering av jernbaneforetaks situasjon

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

- og harmonisering av reglene som styrer de økonomiske forbindelser mellom disse foretak og statene.  
S.v. 1 s. 351 S.v. 2, Bind 10
- (59) Rådsvedtak 83/418 av 25. juli 1983 om forretningsmessig selvstendighet for jernbanene i driften av deres internasjonale passasjer- og reisegodstrafikk.  
S.v. 1 s. 352 S.v. 2, Bind 10
- (60) Rådsforordning nr. 1192/69 av 26. juni 1969 om felles regler for standardisering av jernbaneforetaks regnskaper.  
S.v. 1 s. 352 S.v. 2, Bind 10
- (61) Rådsforordning nr. 2830/77 av 12. desember 1977 om tiltak som er nødvendig for å gjøre jernbaneforetaks regnskapsordninger og årsregnskaper sammenlignbare.  
S.v. 1 s. 352 S.v. 2, Bind 10
- (62) Rådsforordning nr. 2183/78 av 19. september 1978 om fastsettelse av ensartede prinsipper for jernbaneforetaks kostnadsberegning.  
S.v. 1 s. 352 S.v. 2, Bind 10
- (63) Rådsvedtak 82/529 av 19. juli 1982 om fastsettelse av priser for internasjonal godstransport med jernbane.  
S.v. 1 s. 352 S.v. 2, Bind 10
- (64) Rådsforordning nr. 3975/87 av 14. desember 1987 om fastsettelse av fremgangsmåten ved anvendelse av konkurransereglene på foretak innen lufttransport.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (65) Rådsforordning nr. 2343/90 av 24. juli 1990 om luftfartsselskapers adgang til ruteflyging innenfor Fellesskapet og om deling av setekapasiteten mellom luftfartsselskaper på ruteflyginger mellom medlemsstatene.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (66) Rådsforordning 2299/89 av 24. juli 1989 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (67) Rådsforordning nr. 294/91 av 4. februar 1991 om fraktflyging mellom medlemsstatene.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (68) Rådsforordning nr. 2342/90 av 24. juli 1990 om takster for ruteflyging.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (69) Rådsdirektiv 80/1266 av 15. desember 1980 om fremtidig samarbeid og gjensidig bistand mellom medlemsstatene ved undersøkelser av luftfartsulykker.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (70) Rådsvedtak 80/50 av 20. desember 1979 om innføring av en konsultasjonsordning for forbindelse mellom medlemsstater og tredjestater på lufttransportområdet og for tiltak på dette område i internasjonale organisasjoner.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (71) Rådsforordning nr. 295/91 av 4. februar 1991 om fastsettelse av felles regler for en erstatningsordning ved nektet ombordstigning i regelbundet luftfart.  
S.v. 1 s. 356 S.v. 2, Bind 10
- (72) Rådsforordning nr. 4056/86 av 22. desember 1986 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- (73) Kommisjonsforordning nr. 4260/88 av 16. desember 1988.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- (74) Rådsforordning nr. 954/79 av 15. mai 1979 om medlemsstatenes ratifikasjon av eller tiltredelse til De forente nasjoners konvensjon om et regelverk for linjekonferansers virksomhet.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- (75) Rådsforordning nr. 4055/86 av 22. desember 1986 om anvendelse av prinsippet om adgang til å yte tjenester på sjøtransport mellom medlemsstater og mellom medlemsstater og tredjestater.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- (76) Rådsforordning nr. 3573/90 av 4. desember 1990 om endring av forordning nr. 4055/86 om anvendelse av prinsippet om adgang til å yte tjenester på sjøtransport mellom medlemsstater og mellom medlemsstater og tredjestater som følge av Tysklands gjenforening.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- (77) Rådsdirektiv 79/115 av 21. desember 1978 om losing av skip utført av sjøloser i Nordsjøen og Den engelske kanal.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (78) Rådsdirektiv 79/116 av 21. desember 1978 om minimumskrav til tankskip som anløper eller forlater Fellesskapets havner.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (79) Rådsforordning nr. 613/91 av 4. mars 1991 om overføring av skip fra ett register til et annet inne Fellesskapet.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (80) Rådsforordning nr. 4057/86 av 22. desember 1986 om illojal prispraksis innen sjøtransport.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (81) Rådsforordning nr. 4058/86 av 22. desember 1986 om samordnet handling for å sikre fri adgang til oversjøisk fart.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10
- (82) Rådsvedtak 83/573 av 26. oktober 1983 om mottiltak på den internasjonale handelsfartens område.  
S.v. 1 s. 355 S.v. 2, Bind 10

Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS)

- (83) Rådsforordning nr. 2919/85 av 17. oktober 1985 om fastsettelse av vilkårene for adgang til den ordning som ved den reviderte konvensjon for skipsfart på Rhinen er forbeholdt fartøyer som hører til Rhin-skipsfarten.  
S.v. 1 s. 353 S.v. 2, Bind 10
- (84) Rådsforordning nr. 1101/89 av 27. april 1989 om strukturelle forbedringer innen transport på innlands vannvei.  
S.v. 1 s. 353 S.v. 2, Bind 10
- (85) Kommisjonsforordning nr. 1102/89 av 27. april 1989.  
S.v. 1 s. 353 S.v. 2, Bind 10
- (86) Rådsdirektiv 87/540 av 9. november 1987 om adgang til yrket som godstransportør på vannvei i innenlandsk og internasjonal transportvirksomhet, og om gjensidig godkjenning av diplomer, eksamensbevis og andre kvalifikasjonsbevis for dette yrket.  
S.v. 1 s. 353 S.v. 2, Bind 10
- (87) Rådsdirektiv 82/714 av 4. oktober 1982 om fastsettelse av tekniske krav for fartøyer på innlands vannveier.  
S.v. 1 s. 353 S.v. 2, Bind 10
- (88) Rådsdirektiv 76/135 av 20. januar 1976 om gjensidig godkjenning av sjødyktighetsbevis for fartøyer på innlands vannveier.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- (89) Kommisjonsvedtak 77/527 av 29. juli 1977 som fastsetter listen over maritime skipsleder for gjennomføringen av Rdir 76/135.  
S.v. 1 s. 354 S.v. 2, Bind 10
- Telekommunikasjoner og fjernsyn*
- (90) Rådsdirektiv 90/387 av 28. juni 1990 om opprettelse av et indre marked for teletjenester ved gjennomføring av tilgang til åpne telenett (ONP).  
S.v. 1 s. 341 S.v. 2, Bind 10
- (91) Kommisjonsdirektiv 90/388 av 28. juni 1990 om konkurranse på markedene for teletjenester.  
S.v. 1 s. 341 S.v. 2, Bind 10
- (92) Rådsdirektiv 89/552 av 3. oktober 1989 om samordning av visse bestemmelser om utøvelse av fjernsynsvirksomhet fastsatt ved lov eller forskrift i medlemsstatene.  
S.v. 1 s. 340 S.v. 2, Bind 10