

# Sensorveiledning EURO2101, 2015

---

## 1. Oppgaven

Eksamensoppgave EURO2101 vår 2015

Eksamenstid: 4 timer

I

I arbeidsprogrammet til miljøpartiet De Grønne for 2013-2017 finner vi følgende:

«Miljøpartiet De Grønne vil:

... Forby import av nye biler med ren bensin- og dieseldrift fra og med 2015»

Redegjør for de spørsmål EØS-avtalens regler om frie varebevegelser reiser i tilknytning til dette punktet i arbeidsprogrammet.

II

Hvorfor er det så viktig å trekke veksler på EU-domstolens praksis ved tolkningen av EØS-retten?

Både I og II skal besvares.

Del I vektlegges med  $\frac{3}{4}$ , del II med  $\frac{1}{4}$ .

## 2. Generelt

### 2.1 Læringskrav og undervisning

Emnet er beskrevet slik på nettsidene:

## Kort om emnet

Dette emnet gir en innføring i EØS-avtalens regler. Siktemålet med EØS-avtalen er å knytte EFTA-landenes markeder til EUs indre marked. Et viktig tiltak for å oppnå dette er å sikre at de samme reglene gjelder i EFTA-landene som i EU. EØS-avtalen er derfor utformet slik at den i stor grad speiler EUs regler om det indre marked, i tillegg til at det er tatt i bruk mekanismer som skal sikre regellikhet også over tid. Utviklingen siden avtalen trådte i kraft i 1994 har vist at EØS-reglene har stor betydning for norske myndigheters handlefrihet, og siktemålet med dette emnet er å påvise på hvilken måte dette skjer.

## Hva lærer du?

Du vil få en oversikt over EØS-avtalens oppbygging og system, du vil lære hvordan regler som er vedtatt i EU gjøres til en del av EØS-avtalen, og videre innlemmes i norsk rett. Du vil også lære hovedtrekkene i reglene om de fire friheter, det vil si reglene om fri bevegelighet for varer, tjenester, kapital og personer, samt statsstøttereglene. Dette er regler som i særlig grad har betydning for utforming av nasjonal politikk og virkemiddelbruk ved gjennomføringen av denne politikken.

Læringskravene er angitt ved henvisning til læremidlene, jf. følgende fra emnets nettside:

**Sejersted, Arnesen, Rognstad og Kolstad:** EØS-rett, 3. utgave, Universitetsforlaget 2011, bortsett fra kapitlene 24 til 27.

**Hamre, Inger og Fredrik Sejersted:(red.):** EU- og EØS-relevante tekster, 6. utg. Universitetsforlaget 2012.

**Broberg, Morten og Nina:** *Eu-domme, med bemerkninger og spørsmål.* Jurist og økonomiforbundet 2009. 5. udg.

**Hjelpemiddel ved eksamen:** **Hamre, Inger og Fredrik Sejersted** (red.): EU- og EØS-relevante tekster, 6. utg., Universitetsforlaget 2012.

Undervisningen er lagt opp slik at oppmerksomheten er rettet mot EØS-rettens betydning for norske myndigheters handlefrihet. Både forelesninger og seminarer har dette semesteret i det vesentlige dreiet seg om reglene om de fire friheter, og om hvordan vi går frem når vi tar stilling til hvilke regler EØS-avtalen gir grunnlag for.

det er viktig å understreke at kandidatene er uten juridiske forkunnskaper, og at undervisningen heller ikke er rettet inn mot det å gjøre jurister av dem. Dette har betydning for hva vi kan forvente av besvarelsene mht til juridisk problemanalyse og –argumentasjon. Når det er sagt, er erfaringene fra tidligere semestre at en rekke kandidater er riktig gode.

## 2.2 Oppgaven

Oppgavens del I er utradisjonell i den forstand at det tidligere semestre er gitt en praktisk oppgave med atskillig mer faktum å spille på. For øvrig bør oppgaven være temmelig grei, og

med poenger å plukke for de dyktige. Del II bør ikke falle vanskelig, men kan hende finne ikke alle så mye å skrive her.

### **2.3 Særlige forhold ved årets eksamen**

Undertegnede pølsefingre resulterte i at disposisjonen over forelesningene ble lastet opp som eksamensoppgave. Takket være observante personer i fakultetsadministrasjonen ble dette oppdaget raskt, materialet samlet inn og eksamensoppgaven delt ut. Det ble gitt et tillegg på en halv time i eksamenstiden, og mitt inntrykk er at ingen av kandidatene ble «satt ut» av feilen.

## **3. Momenter til vurderingen**

### **3.1 Del I**

EØS-avtalens regler om frie varebevegelser behandles i Sejersted m.fl. kap. 17.

Et lovforbud – og det er det Miljøpartiet De Grønne (MDG) vil arbeide for – er klart nok et «tiltak» slik dette uttrykket brukes i EØS-avtalen art. 11. Et slikt forbud mot import av «nye biler med ren bensin- og dieseldrift» har klart nok tilsvarende virkning som en kvantitativ importrestriksjon, og er dermed i utgangspunktet forbudt etter EØS-avtalen art. 11. Jeg vil anta at ingen av kandidatene vil ha problemer med dette, og at flere av dem vil belegge standpunktene sine med en henvisning til Dassonvilleformelen, Cassisdommen eller andre illustrerende avgjørelser fra EU-domstolen. Og det er jo utmerket.

Det er å håpe at i hvert fall noen kandidater gjør et poeng ut av EØS-avtalen art. 8 nr. 2, som innebærer at et forbud begrenset til biler uten opprinnelse i EØS-området ikke reiser spørsmål i forhold til EØS-avtalens regler om frie varebevegelser.

For så vidt gjelder biler med opprinnelse i EØS-området, blir spørsmålet om et forbud som det MDG vil innføre kan begrunnes i allmenne ikke-økonomiske hensyn.

Kandidatene bør her peke på at det er et importforbud som foreslås – dette innebærer at forbudet er opprinnelsesbasert, eller direkte diskriminerende om man vil. Kan hende er det ikke mange studenter som nevner dette, siden det ikke er noen bilproduksjon å snakke om i Norge.

Når forbudet er opprinnelsesbasert, har dette som konsekvens at et eventuelt unntak fra forbudet i EØS-avtalen art. 11 som utgangspunkt bare kan forankres i EØS-avtalen art. 13, og

spørsmålet blir om de hensyn forbudet skal ivareta omfattes av oppregningen i art. 13. Oppgaven er taus med hensyn til hvilke hensyn forbudet skal ivareta. Det er imidlertid sikker rett at EØS-avtalen art. 13 ikke skal tolkes utvidende. Det innebærer at det avgjørende blir om de miljøhensyn forbudet skal ivareta, kan karakteriseres som hensynet til «vernet om mennesker og dyrs liv og helse, plantelivet ...». Et forbud mot import av biler med som utelukkende benytter forbrenningsmotor vil kunne forbedre så vel luftkvalitet som redusere utslipp av klimagasser. Etter det jeg forstår, er det i første rekke dieslbiler som forringer luftkvaliteten, mens utslippet av klimagasser er større per kjørte kilometer for bensinbiler. Om dette er allmennkunnskap vi kan forvente at kandidatene har, er jeg likevel usikker på.

Tiltak som skal forbedre luftkvaliteten lar seg nok rubrisere under EØS-avtalen art. 13. Noe mer usikkert kan det være om tiltak som tar sikte på å redusere utslippet av klimagasser gjør det. EU-domstolens avgjørelse i [sak C-573/12, Ålands Vindkraft](#), kan imidlertid tas til inntekt for at også klimahensyn kan ivaretas innenfor rammene av EØS-avtalen art. 13. Se særlig avsnitt 77 flg. Avgjørelsen er nevnt i undervisningen, men naturlig nok ikke behandlet i Sejersted m.fl.

Det er imidlertid ikke nok at forbudet ivaretar hensyn nevnt i EØS-avtalen art. 13; det må også være egnet til å ivareta slike hensyn, og heller ikke legge større begrensninger på samhandelen enn det som er nødvendig for å nå det beskyttelsesnivå som er satt.

For så vidt gjelder egnethetskravet, vil kanskje noen påpeke at et forbud mot import av nye biler vil kunne medføre forlenget levetid for eldre, og siden eldre biler forurenses mer enn nye, kan det kanskje hevdes at forbudet ikke er egnet. Kandidater som diskuterer dette, bør få uttelling for det.

Proporsjonalitetstesten er nærmere behandlet i Sejersted m.fl., på side 339 flg.

Her kan det påpekes at statene står temmelig fritt i å definere beskyttelsesnivået, samt at hensynet til å redusere utslippet av klimagasser står høyt også på EUs prioriteringsliste, jf 20-20-20-målsettingen.

Hvorvidt beskyttelsesnivået kan nås med tiltak som virker mindre begrensende på samhandelen, gir ikke oppgaven holdepunkter for å vurdere, men bruksbegrensninger og kjøreforbud er tiltak som kan tenkes nevnt. Slike tiltak vil neppe kvalifisere som tiltak med tilsvarende virkning som kvantitative importrestriksjoner med mindre de er så vesentlige at forbrukerne bare får en begrenset interesse i å kjøpe ny bil med «ren bensin eller dieseldrift», jf. for så vidt sak [C-142/05, Mickelsson og Roos, vannscootersaken](#). Vi kan ikke forlange svært mye av kandidatene her. Oppgaven gir ikke egentlige holdepunkter for å drøfte tiltak

som virker mindre begrensende å samhandelen. Det bør derfor vises atskillig toleranse overfor så vel dem som ikke gjør noe videre ut av dette, og dem som viser seg (svært) fantasifulle.

Enkelte studenter vil kanskje drøfte proporsjonalitet i snever forstand, det vil si om vekten av de hensyn som forfølges legitimerer forbudet. Sejersted m.fl., gir ikke mye til en slik vurdering, og heller ikke EU-domstolens praksis. Generelt gjelder at der det dreier seg om hensyn som faller inn under EØS-avtalen art. 13, synes det ikke være videre rom for en slik snevrere proporsjonalitetsvurdering.

Et neste vurderingstema er om et forbud mot import av «nye biler med ren bensin- og dieseldrift» kan sies å være ledd i en konsistent politikk til beskyttelse av de aktuelle hensynene. Dette konsistenskravet kan forankres i EU-domstolens praksis, men også EØS-avtalen art. 13 siste pkt. kan forstås som en henvisning til dette.

I den forbindelse er det en rekke forhold kandidatene kan peke på. For det første vil det foreslåtte forbudet ikke ramme innenlandsk produksjon og omsetning av «nye biler med ren bensin- og dieseldrift». Det spiller i denne sammenheng liten rolle at det ikke er noen slik produksjon p.t.

For det annet kan det pekes på at forbudet ikke er til hinder for import av brukte biler «med ren bensin- og dieseldrift».

For det tredje kan det påpekes at et forbud som det foreslåtte neppe vil ha videre virkning med mindre det kombineres med tiltak rettet mot eldre biler, hva enten de importeres eller ikke.

Og det er sikkert flere forhold også.

Enkelte av disse konsistensmomentene kan tenkes trukket inn ved vurderingen av om et forbud som det foreslåtte i et hele tatt er egnet til å ivareta de hensynene det er utslag av. Det er etter min helt utmerket om kandidatene gjør det. Det er langt på vei en smakssak om man behandler momentene i den ene eller andre sammenhengen.

Kandidatene er ikke bedt om å ta stilling til om EØS-avtalens vareregler er til hinder for et forbud som det foreslåtte, men mange vil nok konkludere med at de er det. Og det er det ikke svært vanskelig å være enig i.

### **3.2 Del II**

Del II knytter an til homogenitetsmålsettingen i EØS-avtalen, nærmere bestemt målsettingen om at de reglene EØS-avtalen gir grunnlag for skal samsvare med dem de tilsvarende bestemmelsene i EU-retten gir grunnlag for.

Enkelte kandidater vil kan hende ta utgangspunkt i EØS-avtalen art. 6 og ODA art. 3, som begge gir pålegg om bruk av EU-domstolens praksis ved tolkningen av EØS-avtalen. Siden EU-domstolen hører hjemme i den andre pilaren i EØS-samarbeidet, ikke EFTA-pilaren, reiser likevel bruken av EU-domstolens praksis enkelte særskilte spørsmål.

EU-domstolens praksis kan brukes på to prinsipielt sett forskjellige måter. For det første kan EU-domstolens praksis brukes som metodisk forbilde. Det vil si at man tolker EØS-avtalens bestemmelser gjennom bruk av tolkningsprinsipper utledet av EU-domstolens praksis. Sagt med andre ord, man bruker den rettskildelære EU-domstolens praksis gir grunnlag for ved tolkningen av EØS-avtalen. Så vel EFTA-domstolens som norske domstolers praksis viser at disse langt på vei kan oppfattes som EU-domstolskloninger der de tar stilling til forståelsen av EØS-avtalen.

For det annet kan EU-domstolens praksis brukes som argument for løsningen av tolkningsspørsmål EØS-avtalen gir grunnlag for. Antakelig er det denne siste bruken de fleste kandidatene vil bruke mest plass på. Her er det flere typetilfeller som kan tenkes behandlet.

En første gruppe er de der en avgjørelse fra EFTA-domstolen vanskelig lar seg forene med eldre avgjørelser fra EU-domstolen. Spørsmålet her er om homogenitetsmålingen tilsier at man likevel legger den tolkning som følger av EU-domstolens praksis til grunn ved tolkningen av EØS-avtalen. Vi har vel ingen helt rene eksempler på dette, kanskje bortsett fra sak E-5/96, Nillesaken.

En neste gruppe er de tilfellene der en senere avgjørelse fra EU-domstolen vanskelig lar seg forene med avgjørelser fra EFTA-domstolen. Det gode eksempelet her er linjen sak E-2/97, Maglite (EFTA-domstolen), sak C-355/96, Sihouette (EU-domstolen), forente saker E-9/07 og E-10/07, L'Oréal (EFTA-domstolen).

En tredje gruppe er de der det er liten grunn til å anta at EU-domstolen, om den skulle ta stilling til det aktuelle spørsmålet, ville løse det som EFTA-domstolen, eller andre domstoler for den saks skyld, har gjort. EFTA-domstolens avgjørelse i forente saker E-8/94 og E-9/94, Lego Mattell, kan kanskje tjene som eksempel. Antakelsen om at EU-domstolen nok ville løst spørsmålet annerledes, ble bekreftet i forente saker C-34-36/95, De Agostini.

En fjerde gruppe er der EU-domstolens praksis åpenbart har vært en viktig inspirasjonskilde for EFTA-domstolen, men de tolkninger som er valgt ikke er begrunnet i at EU-domstolen har kommet til det samme. Utviklingen av EØS-statenes erstatningsansvar ved brudd på EØS-avtalen er det store eksempelet på dette, noe som kan illustreres med at det ikke er en eneste henvisning til EU-domstolens praksis om det samme i den grunnleggende

avgjørelsen fra EFTA-domstolen, sak E-9/97, Sveinbjörnsdóttir. Slike henvisninger kommer først i senere avgjørelser.

En femte gruppe er der den omstendighet at EU-domstolen har lagt én forståelse av EU-retten til grunn er et argument for at løsningen under EØS-avtalen må bli en annen. Noen klare eksempler på dette har vi ikke, men Høyesteretts avgjørelse i Maria-saken, kan kanskje tjene som eksempel.

Kandidatene er stilt et kort spørsmål i del II, og det kan godt tenkes det kommer en del korte svar. Det må aksepteres. Når veiledningen likevel har blitt så vidt omfattende på dette punktet, er det fordi spørsmålet er såpass åpent at besvarelsene kan dekke et bredt felt.

#### **4. Avslutning**

Denne veiledningen er skrevet uten at jeg har lest noen besvarelser, og jeg deltar heller ikke i sensuren. Dersom sensorene ønsker det, møter jeg dem gjerne for en samtale om de utfordringer sensureringen av besvarelsene reiser, og om utformingen av denne veiledningen

Åsgårdstrand, 5. mai 2015

Finn Arnesen