

Nærings- og fiskeridepartementet

Høringsinnspill - Europakommisjonens forslag til endrede regler for fritt varebytte - Forordning 765/2008 - 764/2008

Vi viser til høringsbrev datert 6. februar 2018 om EU-Kommisjonens forslag til nytt vareregelverk. Sjøfartsdirektoratet er markedstilsynsmyndighet for produkter som faller inn under direktiv 2014/90/EU om skipsutstyr og 2013/53/EU om fritidsfartøy. Forordning 765/2008 utgjør rammeverket for disse direktivene.

Generelt oppfatter vi at flere av forslagene er overflødige. 2014/90/EU og 2013/53/EU har relativt nylig vært revidert, og flere forhold som utkastet til ny varebytteforordning adresserer følger allerede av de nevnte direktivene. Videre er vi generelt tvilende til at det kan utformes et harmonisert varebytteregelverk som kan virke effektivt på alle de regulerte produktkategoriene. Til det er forskjellene på produktene for betydelige.

NFD har identifisert 8 punkter som vurderes som særlig viktige, og ber om innspill på om virkemidlene er hensiktsmessige og formålstjenlige, og om virkemidlene vil kunne ha negative konsekvenser for virksomheter eller myndigheter. Her er Sjøfartsdirektoratets merknader:

1. Innføring av krav om at en juridisk eller fysisk person skal opptre som en såkalt autorisert representant for varen i EU

For både skipsutstyr og fritidsfartøy framgår dette allerede av de respektive direktivene. Forslaget vil dermed ikke tilføre noe grunnleggende nytt. Ved «dobbelregulering» vil det derimot alltid være fare for uoverensstemmelser, og det bør derfor påses at det ikke fastsettes harmoniserte regler som kan så tvil om forståelsen av de spesifikke reglene i de nevnte direktivene.

2. Innføring av utvidet område for markedstilsynsmyndighetenes assistanse og informasjon til økonomiske aktører.

De foreslåtte informasjons- og samarbeidsvirkemidlene framstår noe uklare, og Sjøfartsdirektoratet oppfatter at det er vanskelig å se hvordan f.eks. «memoranda of understanding» med markedsdeltakere befinner seg på skalaen mellom rollen som kontrollmyndighet og den generelle veiledningsplikten som uansett følger av forvaltningsloven. Utover det har vi ingen merknader.

3. Organisering av markedstilsyn og opprettelsen av et kontaktpunkt (single liason office)



Vi forstår dette som et nasjonalt kontaktpunkt for koordinering og samarbeid, men hvor det til forskjell fra i dag også skal være en viss beslutningsmyndighet om operative forhold. Sjøfartsdirektoratet har vanskelig for å se hva et slikt kontaktpunkt skal tilføre i forhold til organiseringen av tilsyn hos den enkelte myndighet, utover betydelig økt administrativ byrde. Det reiser spørsmål om beslutningslinjer og budsjettmessige forhold. Selv om det alltid vil være av en viss verdi å samarbeide på tvers (dette gjøres jo også til en viss grad i dag), har vi liten tro på at det finnes felles løsninger som kan besluttes gjennom sentralisert styring på alle utfordringene som markedstilsyn med de ulike produktkategoriene innenfor EUs harmoniserte vareregelverk byr på. Til det er de materielle ulikhetene for store, og de kommersielle aktørene for forskjellige.

Dersom det skal opprettes et kontaktpunkt, bør tilsvarende koordineringsoppgaver knyttet til RAPEX og ICSMS også ses i sammenheng med dette.

4. Minimumskrav til markedstilsynsmyndighetenes myndighet og virkemidler

For både skipsutstyr og fritidsfartøy framgår dette allerede av de respektive direktivene. Forslaget vil dermed ikke tilføre noe grunnleggende nytt. Ved «dobbelregulering» vil det derimot alltid være fare for uoverensstemmelser, og det bør derfor påses at det ikke fastsettes harmoniserte regler som kan så tvil om forståelsen av de spesifikke reglene i de nevnte direktivene.

5. Etablering av testfasiliteter på europeisk nivå

Både skipsutstyrsdirektivet og fritidsfartøydirektivet angir at markedstilsynsmyndigheten kan kreve testing av produkter. For skipsutstyr har samarbeidsforumet for markedstilsynsmyndigheter (ADCO MED) på uformelt grunnlag laget en oversikt over tilgjengelig testkapasitet i medlemsstatene. Etablering av regulerte uavhengige testfasiliteter kan legge bedre til rette for slik testing, og Sjøfartsdirektoratet er i prinsippet positiv til dette. Detaljene for rollen bør likevel vurderes nøye. F.eks. kan det stilles spørsmål ved «meglerrollen» som utkastet ser ut til å legge på testfasilitetene. Dette kan så tvil om uavhengigheten. Oppgavene til testfasiliteter må være å utføre testing i henhold til de kravene til utforming, konstruksjon, ytelse og prøving som følger av det respektive regelverket som regulerer produktet. Resultatet av testen kan deretter bare inngå som en saksopplysning som markedstilsynsmyndigheter kan legge til grunn for sin vurdering. Rettssikkerheten til markedsdeltakere må sikres på vanlig måte gjennom forsvarlige klageordninger og mulighet for rettslig overprøving.

6. Krav til samarbeid mellom markedstilsynsaktører

Det er i dag etablerte samarbeidsforum (ADCO) for både skipsutstyr og fritidsfartøy, og det rettslige grunnlaget for slikt samarbeid er nedfelt i de respektive direktivene. I tillegg skal ICSMS-systemet legge til rette for slikt samarbeid i praksis. I henhold til f.eks. skipsutstyrsdirektivet vil en markedstilsynsmyndighet som blir gjort klar over et produkt som kan utgjøre en risiko, ha en handlingsplikt. Det gjelder også hvis den som gjør myndigheten klar over problemet er en annen myndighet. Vi er likevel svært skeptiske til en bestemmelse i det harmoniserte regelverket hvor en medlemsstat skal kunne forplikte en annen medlemsstat til å utlevere informasjon og/eller gjøre undersøkelser, utelukkende fordi den andre medlemsstaten krever det.

7. Styrket samarbeid mellom toll- og tilsynsmyndigheter

Det er allerede plikt til å samarbeide med tollmyndigheter. Vi har ingen merknader til hvorvidt de foreslåtte virkemidlene for tollmyndighetene er hensiktsmessige. Det må uansett påses at regelverket er tilstrekkelig fleksibelt slik at det vil fungere for alle produktkategorier. F.eks: Skipsutstyrsdirektivet kommer bare til anvendelse for nærmere angitt utstyr som skal plasseres om bord på skip under EU/EØS-flagg som skal gå i internasjonal fart. Det er dermed ikke åpenbart på grensen at en komponent eller et ferdig produkt som importeres til Norge faller inn under direktivets virkeområde. Så vidt vi kjenner til har importøren heller ingen plikt til å oppgi formålet med importen i relasjon til dette regelverket.

Artikkel 26 nr. 7 innfører en årlig rapporteringsplikt til Kommisjonen om statistiske data fra produktkontrollen som er foretatt for varer som kommer inn på markedet. Dette krever at det er godt system for identifisering av produkter som omfattes av de ulike regelverk. Med henvisning til det som er sagt over har vi vanskelig for å se hvordan dette skal kunne fungere i praksis for skipsutstyr.

8. Etablering av et koordinerende nettverk (Union Product Compliance Network)

Vi finner det uklart hvilke rolle og funksjon dette overbyggede nettverket skal ha. For skipsutstyr og fritidsfartøy er det etablert samarbeidsforum på EU-nivå (ADCO). Her deltar også EU-Kommisjonen, og best-practice fra andre tilsynsområder er en naturlig del av informasjonsutvekslingen i forumet. Vi kan ikke se noen «added value» med dette forslaget.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer