



Enheten för handel och tekniska regler

YTTRANDE

2018-09-03 Dnr 2018/00639-2

Näringsdepartementet

Endast via e-post.

## **SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon**

Er ref. N2018/01630/MRT

### **Sammanfattning**

Kommerkollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerkollegiums uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt. Yttrandet inskränker sig till de delar av förslaget som rör Kommerkollegiums ansvarsområden.

I SOU 2018:16 föreslås ett antal förslag som syftar till att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserad körning av fordon i allmän trafik.

Kommerkollegium har inte några synpunkter i sak på utredningens förslag men efterlyser ett mer utförligt resonemang kring förslagets inverkan på den fria rörligheten.

Kommerkollegium bedömer att förslaget omfattas av anmälningsplikt enligt direktiv (EU) 2015/1535 eftersom det innehåller tekniska krav på produkter. Kommerkollegium bedömer även att förslaget kan komma att omfattas av anmälningsplikt enligt direktiv 2006/123/EG.

Kommerkollegium vill uppmärksamma om att ett förslag som anmäls enligt direktiv (EU) 2015/1535 inte behöver anmälas enligt direktiv 2006/123/EG.

# 1 Kommerskollegiums synpunkter

## 1.1 Etableringskrav

Utredningen föreslår att enbart enskilda med fast och faktiskt driftställe i Sverige ska kunna ges tillstånd att lagra de uppgifter som måste lagras för att en automatiserad bil ska få användas.<sup>1</sup> Utredningen bedömer att det är fordonstillverkaren eller importören i Sverige som oftast kommer ansöka om tillstånd att lagra uppgifter, men att uppgiften kan utföras av tredje man, som exempelvis agerar på uppdrag av en utländsk fordonstillverkare, under förutsättning att någon erbjuder en sådan tjänst. Utredningen anger att kravet på faktisk och fast etablering har att göra med tillsyn och var uppgifterna ska lagras (s. 753).

Kommerskollegium vill påminna om EUF-fördraget och den fria rörligheten för varor (artikel 34) samt friheten att tillhandahålla tjänster (artikel 56) och att fritt etablera sig (artikel 49) inom EU. Nationella bestämmelserna som kan innebära ett hinder eller göra det mindre attraktivt att utöva en sådan frihet enligt fördraget måste uppfylla vissa förutsättningar för att vara tillåtna. De måste vara icke-diskriminerande, motiverade av ett allmänintresse, ägnade att säkerställa den målsättningen som eftersträvas med bestämmelserna (kausalsamband) samt inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå denna målsättning.<sup>2</sup> Av praxis från EU-domstolen framgår att det är oförenligt med principen om fri rörlighet för tjänster att ställa krav på företag att de ska etablera sig i landet innan de får erbjuda tjänster.<sup>3</sup> Ett krav på etablering kan även vara oförenligt med tjänstedirektivet när detta är tillämpligt.<sup>4</sup>

Kommerskollegium ifrågasätter om det föreslagna kravet på etablering kan motiveras. Kommerskollegium anser bland annat att utredningen mer utförligt borde ha förklarat varför fast och faktisk etablering är nödvändig för tillsyn och hur tillträde till lokaler underlättar detta.

Kommerskollegium anser även att utredningen borde ha förklarat varför mindre ingripande åtgärder inte är möjliga. Utredningen kunde exempelvis ha övervägts om det räcker att en aktör som inte lämnar ut data förlorar sitt tillstånd.

---

<sup>1</sup> Se 3 kap. 10 § förslag till lag om automatiserad fordonstrafik.

<sup>2</sup> Se ex. C-458/08, Kommission mot Polen, p. 84.

<sup>3</sup> Se t.ex. EU-domstolens i mål 33/74 Van Binsbergen mot Bestuur van de Bedrijfsvereniging voor de Meetalnijverheid.

<sup>4</sup> Artikel 16.2a och 14.3 i tjänstedirektivet.

## 1.2 Var lagringen ska ske?

Kommerskollegium välkomnar att utredningen föreslår att lagring av data ska tillåtas ske inom EES, och inte enbart i Sverige såsom utredningen övervägt mot bakgrund av SOU 2017:75 som landat i att datalagring ska ske i Sverige. Ett krav på att datalagringen ska ske i Sverige hade sannolikt stridit mot EU-rätten.<sup>5</sup> Utredningen uppger att tillsynen främjas om lagring enbart tillåts ske i Sverige. Utredningen anger dock att en nationell tillsynsmyndighet i praktiken, om lagring tillåts inom EES, kan utöva tillsyn (t.ex. via fysisk inspektion av en lokal) genom att begära hjälp från tillsynsmyndigheter i ett annat land (s. 757). Utredningen landar därför i att lagring inom EES bör tillåtas, då detta blir mer kostnadseffektivt för fordonstillverkarna, under förutsättning att uppgifterna finns tillgängliga för åtkomst i Sverige.<sup>6</sup>

Utredningen anger även att Tele2-domen betonar vikten av effektiv tillsyn mer än den fria rörligheten av information. EU-rätten kräver dock fortfarande att alla hinder för den fria rörligheten av varor, tjänster och etablering uppfyller tidigare nämnda förutsättningar för att vara tillåtna. Enligt Kommerskollegiums mening utgör ett krav på lagring i Sverige ett sådant hinder och hade alltså behövt motiveras.

Utredningen har däremot inte övervägt om lagring bör tillåtas ske i tredje land då utredningen konstaterar att Tele2-domen är tillämplig vari det krävdes att medlemsstaterna skulle begära att lagring sker inom unionen, även om det kan diskuteras om där aktuellt lagringskrav avsåg känsligare och mer omfattande uppgifter än nu föreslagna lagringskrav.

Kommerskollegium anser då lagringskrav uppställs på enskilda att huvudprincipen bör vara att lagring ska tillåtas ske i tredje land förutsatt att det inte i lag finns hinder för att tillåta lagring utanför EES, såsom i EU:s dataskyddsförordning<sup>7</sup>, eller andra särskilda skäl som motiverar att lagring bör ske inom EES. Det centrala i sammanhanget är att data lagras på ett säkert sätt samt att de görs tillgängliga till den nationella tillsynsmyndigheten enligt de förfaranden som föreskrivs i lagen, inte var i världen servrarna på vilka data lagras är placerade. I den mån det finns möjlighet till gränsöverskridande myndighetssamarbete för tillsyn mellan Sverige/EES och tredje land bör datalagring tillåtas även utanför EES.

---

<sup>5</sup> Ett krav på att lagringen enbart tillåts ske i Sverige hade enligt kollegiets mening utgjort ett hinder för den i EUF-fördraget stadgade principen om fri rörlighet för bland annat varor och tjänster och/eller rätten till etablering. Ett krav på att lagring ska ske i Sverige hade alltså behövt uppfylla vissa förutsättningar för att vara tillåtet, nämligen vara icke-diskriminerande, motiverad utifrån en tvingande hänsyn till ett allmänintresse, vara ägnat att säkerställa förenlighet med den målsättningen och vara proportionerligt dvs. inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå denna målsättning.

<sup>6</sup> Se 3 kap. 2 § förslag till lag om automatiserad fordonstrafik.

<sup>7</sup> EU/2016/679.

## 2 Anmälan av tekniska föreskrifter

Enligt 20 § 6 p. i förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet ska Regeringskansliet anmäla förslag till författningar i enlighet med de procedurer som följer av Sveriges EU-medlemskap eller av andra internationella överenskommelser, bland annat enligt proceduren i anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter ((EU) 2015/1535).

Tekniska föreskrifter enligt anmälningsdirektivet är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser.<sup>8</sup>

### *Förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik*

Vad gäller ovan nämnda förslag noterar Kommerskollegium att det i 3 kap 2 § uppställs krav på insamling av uppgifter som bland annat avser fordonets felmeddelande och hastighet vid tillbud. I 3 kap 18 § föreslås att om uppgifterna enligt 2 § inte samlas in och lagras får inte fordonet användas för automatiserad körning.

Enligt Kommerskollegiums bedömning utgör förslaget sådana anmälningspliktiga andra krav som omfattas av artikel 1.1 d i anmälningsdirektivet. Med andra krav avses bestämmelser som börjar gälla efter det att en produkt har släppts ut på marknaden och som väsentligen kan påverka en produkts sammanställning, natur eller försäljning. Typiskt sett är andra krav olika typer av reglering av produktanvändning såsom villkor om var det är möjligt att köra vissa fordon.<sup>9</sup> Kommerskollegium rekommenderar därmed att förslaget anmäls till Europeiska kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535.

### *Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)*

I 2 kap 10 § samt 28 § föreslås bestämmelser om nya vägmärken för automatiserade fordon. Kommerskollegium gör bedömningen att bestämmelserna utgör sådana tekniska specifikationer som omfattas av anmälningsplikt.

### *Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner*

I 2 § föreslås en definition av automatiserat fordon. Kommerskollegium bedömer att definitionen utgör en teknisk specifikation eftersom den ställer nya eller tydligare krav gällande vad som ska anses som ett automatiserat fordon.

<sup>8</sup> Anmälningsdirektivet artikel 1.1(f).

<sup>9</sup> Kommerskollegium, Anmälningsproceduren för tekniska föreskrifter och e-tjänster, s. 13-14.

Mot bakgrund av ovan rekommenderar Kommerskollegium att Regeringskansliet uppdrar åt Kommerskollegium att anmäla nämnda förslag till kommissionen.

### **3 Anmälan av krav på tjänsteverksamhet**

Av 20 § p 6 förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet följer att Regeringskansliet ska anmäla förslag till författningar i enlighet med informationsförfaranden som följer av Sveriges medlemskap i EU. Ett sådant förfarande föreskrivs i tjänstedirektivet avseende nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet.

#### *Ändring av förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande bilar*

Utredningen föreslår att förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon ändras. Ändringen innebär bl.a. att tillstånd inte längre kommer krävas för viss försöksverksamhet och att krav på förare inte längre ställs för vissa typer av försök. Såvitt kollegiet förstår påverkas främst fordonstillverkare som vill utveckla nya fordon av kraven. Om utredningen bedömer att kraven även kan bli tillämpliga på test- eller forskningsorgan, eller andra typer av tjänsteleverantörer, som antingen i dagsläget erbjuder eller framöver kan komma att vilja erbjuda försökstjänster med självkörande fordon så omfattas kraven dock i princip av tjänstedirektivet och aktualiserar anmälningsplikt. Tjänstedirektivet innehåller två bestämmelser om anmälnings skyldighet. Den ena avser krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige och omfattar endast ett antal specifika krav som räknas upp i direktivet. Den andra avser samtliga krav som även är tillämpliga på tjänsteutövare som inte är etablerade i Sverige, utan i ett annat land inom EU/EES, och som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige.

Enligt Kommerskollegiums bedömning innehåller de remitterade bestämmelserna inte något anmälningspliktigt krav på tjänsteutövare som är etablerade i Sverige. Om reglerna även kan komma att tillämpas på företag som inte är etablerade här, utan bara bedriver tillfällig verksamhet i Sverige, gör Kommerskollegium emellertid bedömningen att de remitterade bestämmelserna är anmälningspliktiga enligt tjänstedirektivet.

Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte. En sådan motivering kommer att efterfrågas i samband med anmälan. Anmälan gör myndigheten själv i det

webbaserade systemet IMI. Kommerskollegium svarar gärna på eventuella frågor kring anmälningsförfarandet.

Kommerskollegium vill slutligen påminna om den s.k. gemensamma kontaktpunkt som inrättades i samband med genomförandet av tjänstedirektivet. Denna ska innehålla information om, samt möjlighet att fullgöra, förfaranden och formaliteter som krävs för att få utöva en tjänsteverksamhet. Kravet på tillstånd för försöksverksamhet är enligt Kommerskollegiums bedömning ett sådant förfarande/en sådan formalitet. Kontaktpunkten finns på [www.verksamt.se](http://www.verksamt.se) och administreras av Tillväxtverket.

*Förslag till lag (2019:00) om automatiserade fordon*

I 3 kap. förslag till lag 2019:00 om automatiserade fordon uppställs det krav att viss lagring av data ska ske för att automatiserat fordon ska få användas. Lagringen ska ske på visst föreskrivet sätt, och kräver tillstånd. Prövningsmyndigheten beslutar vem som ska samla in och lagra uppgifterna i samband med att fordonet registreras i vägtrafikregistret (3 kap. 9 §).

Utredningen uppger att datalagringsuppgiften kan komma att utföras av tredje man, som exempelvis agerar på uppdrag av en utländsk fordonstillverkare, under förutsättning att någon erbjuder en sådan tjänst (s. 753). Det innebär att kraven ifråga om datalagringen i 3 kap. kan sägas utgöra krav även på tjänsteleverantörer (som erbjuder datalagringstjänster).

Det innebär att kraven måste vara förenliga med tjänstedirektivet och att anmälningsplikt enligt tjänstedirektivet, i enlighet med vad som angetts ovan, i princip aktualiseras om kraven blir tillämpliga på tillfälliga tjänsteutövare.

Ärendet har avgjorts av enhetschefen Oscar Wåglund Söderström efter föredragning av utredare Johanna Nyman. I ärendets slutliga handläggning har utredare Marita Ljunggren, Erik Dahlberg och ämnesråd Olivier Linden deltagit.

Stockholm som ovan

Oscar Wåglund Söderström

Johanna Nyman