

Det kongelige justis- og beredskapsdepartement

Oslo, 3. mars 2021

## Høring - ny lov om levering av digitale ytelser til forbrukere (digitalytelsesloven)

Bilimportørenes Landsforening (**BIL**) viser til høringsbrev av 3. desember 2020, Deres ref. 20/5957 TOF, hvor Justis- og beredskapsdepartementet sendte ut et høringsnotat med forslag til ny lov om levering av digitale ytelser til forbrukere i forbindelse med gjennomføringen av EU-direktiv 2019/770 om visse aspekter av avtaler om levering av digitalt innhold og digitale tjenester ("**direktivet**").

BIL er de norske bilimportørenes bransje- og interesseorganisasjon, og har 25 medlemmer. Som en interesseorganisasjon, arbeider BIL blant annet med å ivareta medlemmenes felles bransjeinteresser overfor offentlige myndigheter. Videre bidrar BIL med å fornye den norske bilparken, med miljøvennlige biler som er gunstige i innkjøp og bruk.

BIL vil med dette inngi kommentarer til lovforslaget på vegne av våre medlemmer. BILs og våre medlemmers kommentarer relaterer seg til tre hovedtemaer; lovens anvendelsesområde, utveksling av opplysninger og den foreslåtte, særnorske erstatningsreguleringen som ikke følger av direktivet.

### 1.- **Overordnet om lovforslaget**

Biler i dag leveres med flere digitale ytelser.

Det er stadig økt og mer kompleks software i bilene.

Mye av det som tidligere var regnet som ekstrautstyr og som ble levert med bilen, er i dag blitt tilleggvalg som kan gjøres også etter at bilen er utlevert til kunde. Funksjoner som f.eks. kommunikasjonstjenester, online trafikkinformasjon, navigasjon, strømmetjenester, lade- og oppvarmingsfunksjonaliteter, serviceoppgradering av bilen, innvendig belysning og andre funksjoner kan nå kjøpes som digitale tjenester i etterkant av leveransen av bilen og inngå som elementer i et kundeabonnement. Den digitale ytelsen kan dermed inngå som en del av bilkjøpet, men også som en egen separat avtale.

Disse tjenestene leveres dels direkte av fabrikanten, eller dels av den norske importøren og/eller forhandleren, eller i en kombinasjon av disse. For å gjøre brukeropplevelsen best mulig for kunden blir ofte nødvendige kundeopplysninger samlet inn og lagret i ett felles økosystem som deles mellom produsent og importør/forhandler. Behandling av slike opplysninger skjer i samsvar med GDPR-krav, og basert på samtykke fra kunden. Som en følge av slike kombinasjoner av tjenester mottatt fra ulike tilbydere i ulike land, mener BIL at hensynet til rettsenhet, det vil si like regler i hele EU-EØS-området, er av aller største betydning.

Forslaget til ny digitalytelseslov vil kunne ramme våre medlemsbedrifter ved at digitale ytelser tilknyttet til bilen omfattes av loven. Mye av de digitale ytelsene tilknyttet nye biler er som sagt on-demand-tjenester, og tilbys dels av produsenten selv i direkte kontraktsforhold med kunden, gjennom for eksempel lisens eller medlemskap. Videre brukes og utveksles kundedata mellom importør, forhandler og produsent. Samlet sett ligger det også ofte lagret mye data i nyere bilers system.

### 1.1 Om lovens anvendelse

Det er for BIL uklart hvorvidt det tiltenkte unntaket i lovforslaget § 2 fjerde ledd, vil komme til anvendelse for kjøretøy slik beskrevet over. Lovforslaget lyder:

*«Forbrukerkjøpsloven gjelder for digitale ytelser som etter en kjøpsavtale leveres sammen med en ting, og som er sammenknyttet tingen på en slik måte at ytelsen er nødvendig for tingens funksjon. For andre avtaler som omfatter både levering av digitale ytelser og levering av ting eller andre tjenester enn digitale tjenester (kombinerte avtaler), anvendes loven på den delen av avtalen som gjelder digitale ytelser, med unntak for tilfeller som nevnt i § 43, og der noe annet er fastsatt i lov eller i medhold av lov.»*

For BIL fremstår det uklart når en bils digitale ytelser "er sammenknyttet tingen på en slik måte at ytelsen er nødvendig for tingens funksjon". Dersom loven ikke er tiltenkt å ramme digitale ytelser som leveres sammen med bil, bør dette gjøres tydeligere i lovtekst, alternativt at departementet utarbeider tydelige retningslinjer i relevante ytterligere forarbeider.

BIL stiller seg kritisk til at loven eventuelt skal gjelde for digitale ytelser som leveres i forbindelse med bilkjøp, særlig om det skal anses som en kombinert avtale hvor deler av bilkjøpet reguleres av forbrukerkjøpsloven og deler av digitalytelsesloven.

Vi fremhever også at mange slike digitale tjenester mottas av kunden uten vederlag i form av penger, og at det for våre medlemmer ikke fremstår naturlig å anse tilgang på personopplysninger som vederlag. Hvorvidt digitale ytelser er nødvendig for bilens funksjon, vil i mange tilfeller avhenge av en konkret vurdering og kundens individuelle formål med kjøpet, noe som vil skape unødvendig usikkerhet – i strid med direktivets formål.

BIL oppfordrer departementet til å klargjøre, gjerne med eksempler i lovens forarbeider, når departementet anser at loven får - eller ikke får - anvendelse.

### 1.2 Angivelse av leverandøren

Det er videre uklart for oss hvem som vil anses som "leverandøren" ved ovennevnte kjøp av bil med eventuelle digitale ytelser.

I følge punkt 2 fremheves som vesentlig at "man må ha et ord som viser til den parten som ved avtale påtar seg å levere en digital ytelse til forbrukeren, og når direktivet handler om «levering av» digitale ytelser til forbruker, fremstår «leverandøren» som mest nærliggende".

I relasjon til biler vil det være forhandler som selger selve kjøretøyet til forbrukere, mens det ofte er produsenten som står for utforming, programmering og installasjon av de digitale ytelsene, uten at importørene eller forhandlerne nødvendigvis kan påvirke dette.

Uklarheter om hvem som skal anses som leverandøren er uheldig både for forbruker, som vanskelig vil kunne vite hvilken aktør som er korrekt adressat for krav, og for de næringsdrivende, som vil oppleve usikkerheter vedrørende deres praktiske, operative og økonomiske ansvar. BIL mener det bør gjøres ytterligere presiseringer i lovens forarbeider hva anser hvem som i ulike typetilfeller vil kunne anses som leverandør av en tjeneste.

### 1.3 Retten til erstatning

Lovforslaget er ment å implementere EU-direktiv 2019/770. Direktivet inneholder imidlertid ingen bestemmelser om rett til erstatning.

BIL stiller seg sterkt kritisk til departementets forslag om at forbruker kan kreve erstatning for ikke-økonomisk tap, jf. foreslåtte § 48 andre ledd:

*«Som tap etter første ledd regnes også at forbrukeren påføres en konkret og ikke ubetydelig ulempe ved kontraktsbruddet.»*

BIL er uenig i departementets forståelse av uttalelsene i direktivets fortale punkt 73. Punktet sier:

*«Princippet om den erhvervsdrivendes ansvar er et væsentlig element i aftaler om levering av digitalt innhold eller digitale tjenester. Forbrukeren bør derfor være berettiget til å kreve erstatning for ulempe som følge av manglende overensstemmelse eller manglende levering av det digitale innhold eller den digitale tjeneste. Erstatningen bør bringe forbrukeren så tætt som mulig på den position, som forbrukeren ville have vært i, hvis det digitale innhold eller den digitale tjeneste var blitt behørigt levert og hadde vært i overensstemmelse. Da en sådan rett til erstatning allerede finnes i alle medlemsstater, bør dette direktiv ikke berøre nasjonale regler om erstatning til forbrukere for skader som følge av overtrædelse af disse regler.»*

Departementet mener tilsynelatende at fortalens punkt 73 kan forstås slik at direktivet bygger på en forutsetning om at medlemsstatene har erstatningsregler som åpner for ulempeerstatning der dette er nødvendig for å stille forbrukeren som om avtalen var riktig oppfylt.

I den danske versjonen brukes riktignok det danske ordet "ulempe", slik departementet viser til. Imidlertid bruker den engelske versjonen ordet "detriment", som henspiller til faktisk skade og tap. Videre uttales:

*«Da en **sådan** rett til erstatning allerede finnes i alle medlemsstater, bør dette direktiv ikke berøre nasjonaleregler om erstatning til forbrukere for skader som følge af overtrædelse af disse regler.»*

Denne uttalelsen tilsier at det ikke er meningen å utvide gjeldende regler for erstatning i medlemslandene. De færreste medlemslandene har, etter hva BIL har klart å bringe på det rene, bestemmelser som gir rett til erstatning for ikke-økonomisk tap i kontrakter.

Det er, etter BILs kunnskap, heller ikke innført eller planlagt noen lignende løsning som det departementet foreslår hva gjelder erstatning for ikke-økonomisk tap i noen andre europeiske land.

Et av EU landene som faktisk har fremmet forslag til lov som implementerer direktivet er Tyskland. Det tyske forslaget inneholder ingen bestemmelser som gir rett til erstatning for ikke-økonomisk tap.

Dette vil kunne skape en svært uheldig situasjon, da man vil få ulike regler i Tyskland og i Norge. Våre medlemsbedrifter opplever allerede å måtte bruke mye ressurser på å forklare avvikende lovreguleringer i Norge fra øvrige EU-land, og BIL vil derfor på det sterkeste oppfordre departementet til å unngå å innføre særlige regler for Norge, som ikke finnes i andre, sammenlignbare EU-land.

Målet med direktivet er å harmonisere reglene om forbrukerkontrakter i EU i større grad og dermed gjøre det enklere for forbrukere og næringsdrivende å inngå slike avtaler på tvers av landegrenser. Det har samtidig vært et mål å oppnå mest mulig like regler for digitale ytelser som for fysiske varer.

Etter BILs oppfatning, fremstår det både uheldig og merkelig at departementet foreslår å innføre en slik særnorsk regulering av et forhold som ikke er inkludert i direktivet.

BILs medlemmer vil, dersom forslaget vedtas, settes i en uklar og forvirrende posisjon, eksponert for potensielt store erstatningskrav, herunder for ikke-økonomisk skade. BIL mener at norsk lovgivning bør legges på en linje med andre EU-/EØS-land. BIL kan ikke se at det gjør seg gjeldende særlige hensyn i Norge som tilsier at det skal velges strengere eller andre løsninger i Norge enn i EU land.

## 2.- Oppsummering

Oppsummert opplever BIL at direktivet og det tilhørende norske lovforslaget inneholder betydelige usikkerheter, som det er viktig å oppklare før en vedtagelse av den nye digitalytelsesloven.

BIL håper derfor departementet grundig gjennomgår de innkomne tilbakemeldingene før ferdigstilling av lovutkastet, for å ikke skape ytterligere ressurskrevende forpliktelser for næringslivet og usikkerhet for forbrukere.

BIL er som nevnt særlig kritisk, og negativ, til departementets forslag om at forbruker kan kreve erstatning for ikke-økonomisk tap som en særregel for Norge. Det er etter BILs kjennskap ikke innført eller planlagt noen lignende løsning som det departementet foreslår hva gjelder erstatning i noen andre europeiske land. BIL kan ikke se at det gjør seg gjeldende særlige hensyn i Norge som tilsier at det skal velges strengere eller andre løsninger i Norge enn i EU land.

Med vennlig hilsen

**BILIMPORTØRENE LANDSFORENING**



Tore Lillemork

Teknisk direktør