

PM 2 2023-03-29 SLUTLIG BEDÖMNING

Fråga om snedvridning av konkurrensen genom krav på nationella referenser m.m. vid offentlig upphandling

Ett regionalt kollektivtrafikbolag har vid upphandling av IT-tjänster ställt krav på att enbart anbudssökande med svenska referenser tillåts komma i fråga för att lämna anbud. Upphandlingen har även utlysts enligt fel förfarandebestämmelser.

AB Östgötatrafiken (nedan Östgötatrafiken)¹ är ett av landstinget Region Östergötland helägt kollektivtrafikföretag. Bolaget påbörjade i januari 2023² en ”Upphandling av Planerings- och bokningstjänster”³ i ett förhandlat förfarande med föregående annonsering enligt 6 kap. 4 § lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna – LUF. Upphandlingen utlystes på uppdrag av Region Östergötland och kommuner som har gett Östgötatrafiken i uppdrag att upphandla och leverera *särskild kollektivtrafik*,⁴ till att avse en kontinuerligt tillhandahållen teknisk tjänst för digitalt stöd för planering, bokning, utförande och uppföljning inom verksamhetsområdet beställningstrafik.⁵ Med *beställningstrafik* ska enligt upphandlingsdokumenten förstås ”*Särskild kollektivtrafik*⁴ och den Allmänna kollektivtrafiken som är anropsstyrd linjetrafik, servicelinjer, skärgårdstrafik, och närtrafik”.⁶

Upphandlingen syftade till att teckna avtal för perioden den 1 februari 2024 t.o.m. den 31 december 2030, med möjlighet till förlängning i två omgångar om vardera 36 månader (7+3+3= 13 år).

Sista dag för att ansöka om att delta med anbud i upphandlingen var den 5 februari 2023. I upphandlingsdokumentet ”*Inbjudan att lämna anbudsansökan*” (nedan Anbudsinbjudan) uppställs som ett särskilt s.k. kvalifikationskrav, att en intresserad leverantör ska kunna påvisa två olika erfarenheter i ett eller två olika ”*Referensuppdrag [som] ska avse digitalt stöd till verksamhet för färdtjänst och sjukresor inom Sverige. Detta eftersom de regelverk och lagar som styr verksamheten är specifika för Sverige*”.⁷ I annat fall kvalificerar sig inte leverantören för att delta med anbud i upphandlingen.⁸

Inom ramen för upphandlingens frågor-och-svarsfunktion har det inkommit två publicerade frågor rörande den unionsrättsliga lagligheten av detta krav. Dessa har av Östgötatrafiken besvarats med att ”*Ställda referenskrav gäller då upphandlad tjänst avser beställningstrafik i Sverige med de förutsättningar som där gäller*”, samt att ”*Nej, vi utesluter inte leverantörer från EU/EES-området. Dock ska referensuppdrag avse digitalt stöd till verksamhet för färdtjänst och sjukresor inom Sverige. Detta eftersom de regelverk och lagar som styr verksamheten är specifika för Sverige. En leverantör från vilket som helst EU/EES-land som uppfyller samtliga kvalificeringskrav kommer att bjudas in att lämna anbud*”.⁹

¹ AB Östgötatrafiken med organisationsnummer 556038-8950, bildades den 17 oktober 1939 och registrerades av Patent- och registreringsverket (numera Bolagsverket) den 10 november samma år; Nuvarande firma registrerades 6 april 1981. Tidigare firma har varit AB Kolmårdens Omnibusstrafik och Åbytrafikens Omnibus AB. Gällande bolagsordning registrerades den 11 januari 2012, enligt vilken bolaget har till föremål för sin verksamhet att ”*på den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag upphandla, organisera och samordna den regionala kollektivtrafiken i Östergötland*”. Östgötatrafiken helägs av Region Östergötland, som är regional trafikhuvudman i Östergötlands län.

² Förfarandet ”*Upphandling av Planerings- och bokningstjänster, referensnummer 2023/0011*”.

³ Ett meddelade om upphandling - *Sverige-Linköping: Systemtjänster och tekniska konsulttjänster 2023/S 006-012310*” – skickades den 4 januari 2023 till Byrån för Europeiska unionens officiella publikationer, för publicering i Europeiska unionens officiella tidning (EUT) och i databasen TED.

⁴ Med *särskild kollektivtrafik* avses sådan kollektivtrafik som inte tillhandahålls allmänheten, utan efter behovsprövning enbart en särskild personkrets av berättigade personer enligt exempelvis skollagen (2010:800), lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

⁵ Meddelandet om upphandling, punkten II.1.4, ”*Kort beskrivning*” samt Anbudsinbjudan, kapitel 1, avsnitt 1.1. ”*Inledning*”.

⁶ Anbudsinbjudan, kapitel 1 ”*Inbjudan att lämna anbudsansökan*, avsnitt 1.6 ”*Definitioner*”.

⁷ Anbudsinbjudan, kapitel 2, ”*Allmänna krav*”, avsnitt 2.2.11, punkterna 2 och 5, ”*Teknisk och yrkesmässig kapacitet – Referenser*”.

⁸ Anbudsinbjudan, kapitel 2, avsnitt 2.1 ”*Kvalificering*”.

⁹ Se i upphandlingsverktyget Tendsign publicerade frågor och svar: Fråga 1, ställd den 19 januari 2023 och Fråga 2, ställd den 31 januari 2023, båda publikt besvarade av Östgötatrafiken.

Efter att en leverantör särskilt påtalat¹⁰ att kravet på enbart svenska referenser kan anses strida mot de unionsrättsligt grundade principerna om likabehandling och ickediskriminering angav Östgötrafikerna bland annat följande: ”Då den trafik, för vilken tjänsten upphandlas, är underkastad svensk nationell lagstiftning och svenska lokala föreskrifter, kan vi meddela att vi inte delar uppfattningen att kraven i anbudsinbjudan, strider mot de grundläggande principerna i upphandlingslagstiftningen på så sätt du vill göra gällande. Anbudsgivare som uppfyller ställda krav är således välkomna att lämna sin anbudsansökan, således även leverantörer från annat EU/EES-land.”¹¹

Den 3 februari 2023 ansökte en leverantör med verksamhet i en annan medlemsstat (Finland) om överprövning av upphandlingen med åberopande att kvalifikationskravet på svenska nationella referenser strider mot de unionsrättsliga principerna om likabehandling och icke-diskriminering. Den 6 februari 2023 beslutade Förvaltningsrätten i Linköping att interimistiskt förbjuda Östgötrafikerna att ingå avtal i upphandlingen till dess att rätten bestämmer något annat.¹² Den 9 februari 2023 avbröt Östgötrafikerna upphandlingen. Som skäl härtill angavs bland annat att bolaget efter analys av överprövningsmålet kunnat konstatera att utsikten att nå framgång i målet var mindre än vad som motiverar en fortsatt prövning. Upphandlingsprocessen skulle även riskera hamna i avsevärt dröjsmål till förfång för samtliga inblandade, såväl anbudssökande som Östgötrafikerna självt. Bolaget valde därför att avbryta upphandlingen för att revidera upphandlingsdokumenten. Förvaltningsrätten avskrev därefter den 15 februari 2023 målet från fortsatt handläggning.¹²

Upphandlingens värde redovisas inte i upphandlingsdokumenten men kan bedömas överskrida gällande tröskelvärden vid kommunal upphandling av varor och tjänster.

Gällande rätt

Med *upphandling* avses bland annat förfarandet till och med tilldelning av ett kontrakt med ekonomiska villkor som har slutits mellan en eller flera ekonomiska aktörer och en eller flera upphandlande myndigheter och som avser bland annat tillhandahållande av tjänster mot ersättning.

Upphandlingar som har påbörjats efter den 1 januari 2017 regleras genom antingen lagen (2016:1145) om offentlig upphandling – LOU – eller lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna – LUF. Lagarna har kommit till som en följd av LOU-direktivet (2014/24/EU)¹³ och LUF-direktivet (2014/23/EU)¹⁴ förfaranderegler samt EG-/EU-fördragets bestämmelser om etableringsfrihet och fri rörlighet av varor och tjänster.

Kommunala bolag som tillgodoser behov i det allmännas intresse som inte är av industriell eller kommersiell karaktär utgör sådana s.k. *upphandlande myndigheter* eller *enheter* som obligatoriskt har att iaktta bestämmelserna om upphandling.¹⁵ Företag som tillhandahåller aktuella tjänster utgör ”*leverantörer*” som ska lämnas möjlighet att delta med anbud eller intresseanmälan att lämna anbud (s.k. anbudsansökan).¹⁶

Systemtjänster och tekniska konsulttjänster (CPV 72220000) ska om värdet överstiger vid varje tidpunkt gällande tröskelvärde¹⁷ upphandlas med iakttagande av de direktivstyrda förfarandebestämmelserna i 1-18 kap. LOU eller LUF.

¹⁰ Angående det s.k. påtalansansvaret, se HFD 2022 ref 4, enligt vilken leverantörer för att begränsa sin skada har att påtala upptäckta fel och brister i en upphandling redan innan beslut om tilldelning.

¹¹ E-postmeddelande från Östgötrafikerna, ”Sv: Brist i upphandling av planerings- och bokningstjänster, [2023/0098]”, den 2 februari 2023.

¹² Se Förvaltningsrätten i Linköpings mål nummer 972-23.

¹³ Europaparlamentets och Rådets direktiv (2014/24/EU) av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (2014/25/EU) av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG.

¹⁵ Se legaldefinitionen i 1 kap. 18 § jämförd med 22 § LOU (1 kap. 17 § jämförd med 22 och 23 § LUF).

¹⁶ Se legaldefinitionen i 1 kap. 16 § LOU (1 kap. 15 § LUF).

¹⁷ Vad som vid varje tidpunkt utgör *tröskelvärden* fastställs av EU-kommissionen och tillkännages enligt 5 kap. 1 § LOU (eller LUF) löpande av regeringen i Svensk författningssamling. Det särskilda tröskelvärdet för kommunal upphandling av varu- och tjänstekontrakt enligt LOU uppgår

Valet av lag- och förfarandebestämmelser styrs ytterst av föremålet för upphandlingen. Tillämpningsområdet för LUF är strikt begränsat. När det gäller trafik får bestämmelserna tillämpas endast på sådan upphandling som avser drift av nät i syfte att tillhandahålla tjänster för allmänheten i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. Ett publikt nät för transporttjänster ska anses finnas om tjänsten tillhandahålls enligt villkor som fastställts av en behörig myndighet och som avser linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden.¹⁸

Tjänster för drift av en regional beställningscentral för organisation av taxiliknande transporter i särskild kollektivtrafik och sådan allmän kollektivtrafik som består i anropsstyrd¹⁹ linjetrafik, servicelinjer, skärgårdstrafik, och närtrafik ska enligt praxis²⁰ upphandlas enligt LOU, eftersom beställningsverksamhet typiskt sett inte huvudsakligen hänför sig till sådan drift av nät för allmänheten som avses i LUF.²¹ Trafiken sker som regel vidare med personbil (eller båt) och omfattar därmed inte sådana transportslag²² som regleras i LUF.

Skillnad mellan regelverken i LOU och LUF föreligger i bland annat fråga om möjligheten att tillämpa förhandlat förfarande²³ och om tröskelvärdets storlek.²⁴

Oaktat upphandlingsform måste den upphandlande myndigheten behandla alla på EU:s inre marknad verksamma leverantörer på ett likvärdigt, icke-diskriminerande sätt. Enligt *principen om likabehandling*²⁵ ska alla leverantörer ges så lika förutsättningar som möjligt. Enligt det därtill hörande kravet på *icke-diskriminering*²⁴ är det inte tillåtet att uppställa lokala, regionala eller nationellt specifika krav som är ägnade att hindra den fria rörligheten och försvåra konkurrensen mellan medlemsstaterna. Det innebär att även om den upphandlande myndigheten inte förväntar sig några utländska anbud får den vid utformandet av förfrågningsunderlaget inte införa krav som enbart lokala eller nationella företag känner till eller kan utföra.

Från unionsrättslig praxis kan nämnas EU-domstolens dom i målet *Contse* (C-234/03) där en spansk regional myndighet vid upphandling av hemrespiratorbehandlingar och andra tekniker för andningsstöd hade ställt krav på att anbudssökande skulle ha en befintlig lokal etablering. Detta godkändes inte av domstolen som fastslog att principen om likabehandling inte enbart förbjuder öppen diskriminering grundad på nationalitet utan även alla former av dold diskriminering som, genom tillämpning av andra särskiljande kriterier, faktiskt leder till samma resultat. Även om villkoret för deltagande i upphandlingen i och för sig kunde tillämpas utan åtskillnad på alla företag som avsåg att delta med anbud ska det enligt domstolen även undersökas om villkoren lättare kan uppfyllas av nationella näringsidkare än av näringsidkare som är etablerade i en annan medlemsstat. Om så är fallet angav domstolen att detta strider mot kravet på icke-diskriminering. Trots att det i det aktuella fallet fanns argument om risk för människors hälsa menade domstolen att denna risk borde motverkas på annat sätt än genom ett lokalt etableringskrav.²⁶

sedan den 1 januari 2022 till 2.236.731 kronor. Motsvarande tröskelvärde vid upphandling enligt LUF uppgår till 4.483.865 kronor - se regeringens tillkännagivande (2022:190) om tröskelvärden vid offentlig upphandling.

¹⁸ Se 2 kap. 5 § LUF.

¹⁹ *Anropsstyrd beställningstrafik* tillhandahålls som regel inte enligt allmänt fastställda villkor för linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden.

²⁰ Se Kammarrätten i Jönköpings dom av den 23 oktober 2014 i mål nr. 1164-14. I målet fann rätten att LOU skulle tillämpas på Östgötatrafikens upphandling av tjänster för sin beställningscentral, eftersom verksamheten huvudsakligen var avsedd att samordna och planera sådana anropsstyrda resor som inte faller under LUF:s tillämpningsområde – se även Konkurrenskommissionen tidigare utredning i ärendet, KKO 15-019.

²¹ Den *särskilda kollektivtrafiken* omfattar endast de som efter särskilda myndighetsbeslut har beviljats rätt till samhällsbetalda transporter i form av skolskjuts, färdtjänst (och riksfärdtjänst), sjukresor eller motsvarande. Aktuella transporter tillhandahålls således inte allmänheten.

²² Trafikslag som omfattas av LUF är endast transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana.

²³ Enligt LOU får ett *förhandlat förfarande med föregående annonsering* endast tillämpas vid vissa i 6 kap. 5 och 6 § angivna förhållanden. Någon motsvarande begränsning gäller inte enligt LUF.

²⁴ Tröskelvärdet för kommunal upphandling uppgår till 2.236.731 kronor enligt LOU och till 4.483.865 kronor enligt LUF (se fotnot 17 ovan).

²⁵ För de grundläggande principerna, se 1 kap. 4 § LOU och LUF; jfr. även prop. 2006/07:128, s. 132.

²⁶ Se EU-domstolens dom i *Contse* (C-234/03) EU:C:2005:644, pp. 35-36 – för likande avgöranden se även domstolens avgöranden i *Boussac Saint-Frères* (C-22/80) EU:C:1980:251, p. 9, *kommissionen mot Italien* (C-3/88) EU:C:1989:606, p. 8 samt i *Gambelli* (C-243/01) EU:C:2003:597, p. 71.

Härutöver ska även principerna om *ömsesidigt erkännande* och *proportionalitet iakttas*. Därmed följer att den upphandlande myndigheten inte får ställa större krav på leverantören eller leveransen än som behövs och vad som får anses vara ändamålsenligt för den aktuella upphandlingen. Kraven ska således ha ett naturligt samband med och stå i proportion till det behov som skall täckas. Bevis om teknisk kapacitet, såsom exempelvis intyg och certifikat, som har utfärdats av en medlemsstats behöriga myndigheter ska anses gällande också i övriga medlemsstater.

Syftet med den lagstiftade ordningen är att säkra den fria rörligheten så att upphandling sker genom effektiv konkurrens och att leverantörer och deras ansökningar och anbud behandlas på ett likvärdigt och förutsebart sätt inom hela EU:s inre marknad.²⁷ Reglerna är utformade bland annat i syfte att försvåra möjligheterna att vid offentlig anskaffning gynna eller missgynna vissa leverantörer på ett obehörigt och därmed konkurrensnedvridande sätt. Bestämmelserna medför också att skattebetalarna på sikt skyddas mot onödigt höga kostnader samt att korruption motverkas.

De upphandlande myndigheternas möjlighet att undersöka anbudssökarens tekniska kvalifikationer regleras i 14 och 15 kap. LOU.²⁸ Bland annat får myndigheten ställa krav på att leverantören ska vara registrerad i ett aktiebolags-, handels- eller föreningsregister eller motsvarande associationsrättsliga register som förs i den stat där leverantörens verksamhet är etablerad. Om upphandlingen avser en tjänst får vidare krävas att leverantören kan visa ett sådant tillstånd eller medlemskap i en sådan organisation som krävs för att leverantören ska kunna tillhandahålla tjänsten i den stat där leverantören är etablerad.²⁹ I fråga om tidigare erfarenhet får, vid en direktivstyrd upphandling av varor och tjänster, myndigheten dock endast ställa krav på att leverantörerna ska ge in en förteckning (referensattest) över de viktigaste varuleveranser eller tjänster som denne utfört under de tre³⁰ senaste åren, med angivande av värde, tidpunkt och om det var privata eller offentliga mottagare.³¹ Andra krav på bevis om tidigare erfarenhet får vidare inte ställas.³²

Yttrande

Östgötatrafiken har beretts tillfälle att yttra sig över en promemoria med en preliminär bedömning som upprättats i ärendet, utan att inom anvisad tid inkomma med något svar.

Slutlig bedömning

Konkurrenskommissionen är en oberoende expertgrupp som uppmärksammar och motverkar fall där offentliga organ genom överträdelse av lag, genom subventioner eller genom att blanda samman myndighetsutövning med annan verksamhet snedvrider konkurrensen.

Östgötatrafiken är i sin kapacitet av regionägt kollektivtrafikbolag skyldigt att iakttä LOU eller LUF vid sina anskaffningar. Valet av vilka lagbestämmelser som ska tillämpas styrs ytterst av ändamålet med upphandlingen och har betydelse i fråga om bland annat vissa begräsningar att tillämpa ett förhandlat förfarande.

Såvitt framgår av utredningen har Östgötatrafiken i januari 2023 påbörjat en direktivstyrd upphandling av digitalt stöd för planering och bokning m.m. av bolagets beställningstrafik.

²⁷ Se 1 kap. 9 § LOU.

²⁸ Jfr. hänvisningarna i 14 kap. 2 och 3 § LUF.

²⁹ 14 kap. 2 § LOU jämförd med 14 kap. 2 § LUF.

³⁰ Om det är nödvändigt för konkurrensen får enligt 15 kap. 12 § LOU utredning begäras även om relevanta varuleveranser, tjänster eller byggentreprenader som har utförts tidigare än tre år tillbaka i tiden.

³¹ Se 15 kap. 6 § och 11 § första stycket 2 LOU jämförd med 14 kap. 3 § LUF.

³² Bestämmelserna i 15 kap. 11 § LOU bygger på artikel 60 LOU-direktivet (2014/24/EU). Av artikel 60.1 andra stycket direktivet följer att "Den upphandlande myndigheten får inte kräva andra bevismedel än dem som anges i denna artikel och i artikel 62 [som gäller kvalitetssäkrings- och miljöledningsstandarder]. I artikel 60.1 punkten 4 anges vilka bevis som får krävas genom hänvisning till en förteckning i del II i bilaga XII till direktivet. Dessa bestämmelser återfinns för svenskt nationellt vidkommande ordagrant återgivna i 15 kap. 11 § LOU. I de anknytande svenska lagförarbetena (prop. 2015/19:195 del II, s. 753 f.) uppmärksammar regeringen särskilt att "En upphandlande myndighet är nämligen förhindrad att kräva att leverantörer ska lämna in annan utredning än den som särskilt räknas upp i artiklarna 60 och 62 i direktivet. Detta kommer troligtvis att begränsa myndighetens möjligheter när den bestämmer vilka kvalificeringskrav som ska tillämpas i en upphandling".

Förfarandet har utlysts som ett förhandlat förfarande enligt LUF, trots att Östgötatrafiken enligt ett tidigare kammarrättsavgörande²⁰ ska tillämpa LOU vid upphandling som rör beställningscentralens verksamhet. Tjänster för samordning och planering av beställningstrafik och anropsstyrda resor faller nämligen överhuvudtaget inte under LUF:s tillämpningsområde.

Som ett s.k. kvalifikationskrav i upphandlingen har vidare angivits att anbudssökande ska påvisa erfarenheter i referensuppdrag om digitalt stöd till verksamhet för färdtjänst och sjukresor inom Sverige. Även om Östgötatrafiken uppgett att man därmed inte kommer att utesluta leverantörer från EU/EES-området strider kravet på nationella referenser mot de grundläggande principerna om likabehandling och icke-diskriminering, eftersom de i praktiken utesluter andra leverantörer än sådana som redan är etablerade med tidigare verksamhet i Sverige.

De grundläggande principerna om likabehandling och icke-diskriminering har kommit till utifrån unionsrättens mest centrala regler om fri rörlighet av varor och tjänster. EU-domstolen har även på ett tydligt sätt klarlagt att dessa principer inte enbart innebär ett förbud mot öppen diskriminering grundad på nationalitet utan att förbudet också omfattar alla former av dold diskriminering som, genom tillämpning av andra särskiljande kriterier, faktiskt leder till samma resultat.

Vilka för Sverige specifika regelverk och lagar som Östgötatrafiken menar skulle utgöra hinder för leverantörer utan erfarenhet av svenska referensuppdrag redovisas inte, varken i upphandlingsdokumenten eller på annat sätt. Typiskt sett omfattas det mesta av sådan verksamhet som myndigheter upphandlar av olika nationella lagar, lokala föreskrifter eller bestämmelser. Med Östgötatrafikens resonemang skulle i princip all offentlig upphandling kunna förbehållas nationella och/eller lokala aktörer, och därmed sätta de unionsrättsliga principerna om fri rörlighet av varor och tjänster ur spel.

De svenska lagar som reglerar förutsättningarna för den särskilda kollektivtrafiken⁴ innefattar inte något som kan medföra hinder för leverantörer med verksamhet i andra medlemsstater. Särskilda bestämmelser till skydd för enskildas integritet följer vidare av EU-gemensamma bestämmelser i den s.k. allmänna dataskyddsförordningen – GDPR – och saknar således överhuvudtaget nationell relevans.³³

Syftet med praxis¹⁰ om dialog och påtalade av fel och brister i en upphandling är att upphandlande myndigheter ska ta till sig och rätta sig i enlighet med sakligt framförda synpunkter och kritiska påpekanden, så att leverantörer inte i onödan ska behöva ansöka om överprövning i domstol. Trots att den nu aktuella bristen upprepade gånger både uppmärksammas och påtalats för Östgötatrafiken har bolaget ändå valt att vidmakthålla kravet under hela ansökningsfristen, utan att rätta sig. Först sedan frågan gjorts till föremål för rättslig prövning och bedömning i domstol, beslutade bolaget avbryta förfarandet med motiveringen att utsikten att nå framgång i målet ansågs mindre än vad som kunde motivera en fortsatt prövning.

Det finns sammantaget anledning att rikta allvarlig kritik mot Östgötatrafiken.

³³ Europaparlamentets och rådets förordning (2016/679/EU) av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter - även kallad Allmänna dataskyddsförordningen (GDPR) - innefattar för alla EU:s medlemsstater bindande bestämmelser som trädde i kraft den 25 maj 2018. Förordningen reglerar behandlingen av personuppgifter och det fria flödet av sådana uppgifter inom hela unionen och utgör grunden för skyddet för fysiska personers integritet vid behandling av personuppgifter inom medlemsstaterna. Bestämmelserna ersätter det tidigare dataskyddsdirektivet (95/46/EG) samt de nationella lagar som införlivat detta direktiv, exempelvis den svenska personuppgiftslagen (1998:204) – PUL.