

Blindstyre

En undersökning om rättslig grund för behandling av personuppgifter i automatiserade och uppkopplade personbilar

Jacob Källman

Kandidatuppsats i handelsrätt
HARH13
VT23



LUNDS UNIVERSITET
Ekonomihögskolan

Innehållsförteckning

Förord	9
Förkortningar	11
1 Inledning	13
1.1 Bakgrund.....	13
1.2 Syfte och frågeställningar	16
1.3 Avgränsningar	17
1.4 Metod och material.....	18
1.5 Disposition	21
2 Automatiserade och uppkopplade personbilar	25
2.1 Inledning	25
2.2 Visioner för uppkopplade fordon inom EU	25
2.2.1 Inledning.....	25
2.2.2 Strategidokumentet	26
2.2.3 Amsterdamdeklarationen.....	27
2.3 Nivåer av automatisering och uppkoppling	29
2.3.1 Funktioner i automatiserade och uppkopplade personbilar.....	29
2.4 Behandling av personuppgifter i automatiserade och uppkopplade personbilar	31
2.4.1 Inledning.....	31
2.4.2 Uppgifter om förarens lokalisering.....	31
2.4.3 Uppgifter om förarens beteende och hälsa	32
3 Rättslig grund för behandling av förarens personuppgifter i automatiserade och uppkopplade personbilar	37
3.1 Inledning	37
3.2 Introduktion till rättslig grund.....	37
3.3 Samtycke.....	39
3.3.1 Samtyckets beståndsdelar.....	39
3.3.2 Samtycke i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar	41
3.3.3 Den registrerades rättigheter gällande samtycke	43
3.4 Fullgörande av avtal	45
3.4.1 Bestämmelsens innehåll	45

3.4.2	Fullgörande av avtal i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar.....	47
3.4.3	Den registrerades rättigheter gällande fullgörande av avtal.....	49
3.5	Intresseavvägning.....	51
3.5.1	Introduktion till intresseavvägning.....	51
3.5.2	Intresseavvägningens beståndsdelar.....	51
3.5.3	Intresseavvägning i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar.....	54
3.5.4	Den registrerades rättigheter gällande intresseavvägning.....	58
3.6	Rättslig förpliktelse.....	59
3.6.1	Bestämmelsens innehåll.....	59
3.6.2	Rättslig förpliktelse i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar.....	60
3.6.3	Den registrerades rättigheter i förhållande till rättslig förpliktelse.....	63
4	Sammanfattning och slutsatser.....	67
4.1	Förutsättningar för rättslig grund gällande behandling av förarens personuppgifter.....	67
4.2	Fördelar och nackdelar med de rättsliga grunderna från den personuppgiftsansvariges perspektiv.....	70
	Käll- och litteraturförteckning.....	73
	Rättsfallsförteckning.....	75

Summary

This essay presents a study regarding the processing of the personal data of a driver in an automated and connected vehicle in regards to the General Data Protection Regulation (“GDPR”). The investigation focuses on the lawfulness of processing and particularly on the legal bases consent, performance of a contract, legitimate interest and legal obligation. The aim of this study is to analyse under which circumstances the controller can base their processing of personal data on these legal bases. The study also analyses the advantages and disadvantages with using these different legal bases from a controller’s perspective.

These legal bases are created with similar elements which means that they also share a lot of the circumstances. The overall circumstances for a processing to be based on these legal bases is that the processing is transparent and distinct but also reasonable in regards to the purpose of the processing.

Regardless of which legal base the controller chooses as a base for their processing of personal data, there will be both advantages and disadvantages. This means that it is always important that the controller respects the regulations in the GDPR and the integrity of the data subject. The controller needs to take actions that aim towards this in order to be able to process the personal data legally.

Sammanfattning

Denna uppsats presenterar en undersökning om behandlingen av förarens personuppgifter som sker i automatiserade och uppkopplade personbilar och dess förhållande till Dataskyddsförordningen. Undersökningen fokuserar specifikt på Dataskyddsförordningens bestämmelser om rättslig grund och undersöker de rättsliga grunderna: samtycke, fullgörande av avtal, intresseavvägning samt rättslig förpliktelse. Syftet med undersökningen är att analysera under vilka förutsättningar en personuppgiftsansvarig kan grunda sin behandling av förarens personuppgifter på dessa rättsliga grunder. Undersökningen analyserar även fördelar och nackdelar med att använda dessa rättsliga grunder från den personuppgiftsansvariges perspektiv.

Många av de rättsliga grundernas beståndsdelar överensstämmer med varandra vilket i sin tur innebär att flera av förutsättningarna också överensstämmer. De övergripande förutsättningarna för att en behandling ska inneha rättslig grund är att behandlingen är öppen och tydlig men även rimlig i förhållande till ändamålet. Dessa nyckelord kan flätas samman till ett nyckelord vilket är respekt. En personuppgiftsansvarig som har respekt för Dataskyddsförordningens bestämmelser och principer har goda förutsättningar för att genomföra en laglig behandling av personuppgifter.

Att som personuppgiftsansvarig använda någon av dessa rättsliga grunder som grund för sin behandling medför både fördelar och nackdelar. Oavsett vilken grund den personuppgiftsansvarige gäller så är det viktigt att den personuppgiftsansvarige respekterar den registrerades integritet och Dataskyddsförordningens bestämmelser. Den personuppgiftsansvarige behöver således vidta åtgärder som strävar mot detta för att ha förutsättningar att behandla personuppgifter på ett lagligt sätt.

Förord

Ett förord kan lätt uppfattas som överflödigt eller pretentiöst. Dock väljer jag att bortse från det och ta tillfället i akt att tacka de som tackas bör.

Först och främst vill jag tacka Johan Axhamn för värdefull handledning under hela uppsatsarbetet och för att, tillsammans med Jonas Ledendal och institutionen för handelsrätt, ha väckt mitt intresse för dataskyddsrätten som område.

Jag vill även tacka mina vänner Wilma Gullstrand och Anna Hafström för råd och stöttning under hela arbetets gång.

Sist men inte minst vill jag tacka min familj, Towe, Peter, Emilia, Jonas och Siri för allt stöd under hela min studietid - ALLTID OAVSETT.

Lund, 2023

Jacob Källman

Förkortningar

EDPB European Data Protection Board (Europeiska dataskyddsstyrelsen)

EU Europeiska unionen

GDPR General Data Protection Board (Dataskyddsförordningen)

IMY Integritetsskyddsmyndigheten

Prop. Proposition

SOU Statens offentliga utredningar

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Personbilar är ett av världens mest populära transportmedel. I takt med den industriella utvecklingen under 1900-talet har bilen blivit en massproducerad produkt som ägs och brukas av människor från alla samhällsskikt.¹

Framstegen inom den tekniska utvecklingen är något som har satt sin prägel på hela samhället. Överallt ser vi människor som lever ett allt mer uppkopplat liv. Detta gäller även bilindustrin, personbilar som privatpersoner använder i sina dagliga liv har blivit allt mer tekniskt avancerade och uppkopplade.² Att industrin blir allt mer uppkopplad och företag världen över blir mer digitalt integrerade är en del av vad som benämns som “Den fjärde industriella revolutionen”.³

Den fjärde industriella revolutionen med automatisering och digitalisering är något som växer och tar större plats i vår vardag. Europeiska kommissionen (“kommissionen”) redogör för hur digitalisering och automatisering är en viktig drivkraft för moderniseringen av all transport i hela Europeiska unionen (“EU”). Kommissionen menar att EU borde använda digitalisering och automatisering för att bland annat ge större trygghet, tillförlitlighet och bekvämlighet.⁴

Kommissionen har även satt upp målsättningar för hur transportsektorn inom unionen ska utvecklas de närmaste decennierna, en av dessa målsättningar är att automatiserad mobilitet ska användas i stor skala senast 2030. Denna målsättning ger en fingervisning över hur aktuella satsningar på automatisering inom transportsektorn är och kommer att fortsätta vara inom EU.⁵

¹ EDPB 01/2020, s.4.

² EDPB, 01/2020, s.4.

³ SOU 2018:16, s.282.

⁴ Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, COM (2020) 789, s.1–3.

⁵ COM (2020) 789, s.1–3.

Automatiserade och uppkopplade fordon är den typ av automatisering som denna uppsats riktar in sig på, fordonstypen som uppsatsen behandlar är personbilar som används av privatpersoner. Ett exempel på funktioner i automatiserade och uppkopplade personbilar är bland annat användarbaserade försäkringar som behandlar förarens personuppgifter i syfte att framställa en skräddarsydd försäkringslösning. Ett annat exempel är automatiserade körsystem som behandlar förarens personuppgifter för att kunna genomföra köruppgifter automatiskt. Såväl användarbaserade försäkringar som automatiserade körsystem är återkommande exempel i undersökningen på hur personuppgifter behandlas i automatiserade och uppkopplade personbilar.

Det finns framtagna metoder för att mäta de olika graderna av automatisering av fordon.⁶ Den lägsta graden av automatisering omfattar starkt förenklade system där fordonet körs av en fysisk person men med ett visst mått av enklare tekniskt stöd, exempelvis i form av farthållare som hjälper föraren att hålla jämn fart på fordonet. De högre nivåerna omfattar mer utvecklade automatiserade system där fordonet, i vart fall i viss mån, är självkörande och således inte beroende av en fysisk förare.⁷

Olika automatiserade system är under konstant utveckling. Exempelvis håller flera fordonstillverkare på att utveckla automatiserade fordonssystem som kan framföra fordonet i en högre grad av automatisering än de system som finns på marknaden idag. I nuläget utvecklas bland annat system som kan hantera körning i hög hastighet på motorvägar. Detta visar att utvecklingen går i rask takt och automatiserade fordon är något som med stor sannolikhet kommer att bli allt mer förekommande i vår vardag.⁸

Som nämnts har personbilar blivit en produkt för människor av alla samhällsskikt. Det innebär att det finns bilar i olika prisklasser som passar olika personers privatekonomi. Den här utvecklingen har även gjorts gällande automatiserade och

⁶ De olika graderna av automatisering beskrivs närmare i uppsatsens avsnitt 2.3.1.

⁷ SOU 2018:16, s. 181-182.

⁸ SOU 2018:16, s.184.

uppkopplade personbilar. Dessa funktioner har spridit sig från att vara något som enbart förekommer i exklusiva premiummärken till att numera finnas i mellansegmentet av fordon. Eftersom mellansegmentet av bilar har en avsevärt större försäljningsvolym än toppskiktet så blir även frågan om dessa nya fordon en fråga som berör en bred grupp i samhället. Automatiserade och uppkopplade fordon är således en viktig samhällsfråga.⁹

För att fungera på ett avsett sätt behöver automatiserade och uppkopplade personbilar samla in stora mängder data. Uppgifterna som behandlas berör exempelvis uppgifter om vilka sträckor fordonet färdas. Fordonsinformation berör fordonets förare då det är den som använder fordonet och således producerar uppgifterna. Detta gör att den personuppgiftsansvarige har möjlighet att kunna identifiera föraren, uppgifterna om fordonet ska därför betraktas som personuppgifter. Man skulle kunna likna ett uppkopplat fordon med en vanlig persondator, även om det finns fler användare av samma dator är uppgifterna som genereras ändå av personlig karaktär.¹⁰

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) ("Dataskyddsförordningen") måste en behandling av personuppgifter följa något av de uppsatta villkoren för att ha rättslig grund (Artikel 6.1 GDPR).

Det är runt denna personuppgiftsbehandling som uppsatsen kommer att kretsa kring, ämnet kommer att vara automatiserade och uppkopplade personbilars personuppgiftsbehandling och under vilka förutsättningar rättslig grund föreligger i enlighet med Dataskyddsförordningens bestämmelser. Även om automatisering i viss mån är positiv förekommer det även vissa risker med den, exempelvis gällande dataskydd där dessa automatiserade och uppkopplade funktioner behöver behandla personuppgifter vilket riskerar att bryta mot människors personliga

⁹ EDPB 01/2020, s. 4-5.

¹⁰ EDPB 01/2020, s. 4-5.

integritet.¹¹ Dataskyddsförordningens bestämmelser finns för att bland annat skydda människors grundläggande fri- och rättigheter (Artikel 1.2 GDPR). För att en behandling av personuppgifter ska vara i enlighet med dessa bestämmelser krävs det att behandlingen har rättslig grund (Artikel 6.1 GDPR). För att utreda huruvida en behandling är laglig och värnar människors integritet och andra fri- och rättigheter riktar sig undersökningen in på bestämmelserna om just rättslig grund.

Uppsatsen redogör för behandlingen av förarens personuppgifter i samband med automatiserade personbilar samt hur Dataskyddsförordningens bestämmelser om rättslig grund reglerar denna behandling. Uppsatsen kommer även att redogöra för hur behovet av personlig integritet, som Dataskyddsförordningen syftar till att skydda, kan balanseras med behovet att ge utrymme för den tekniska utvecklingen när det kommer till automatiserade fordon.

Uppsatsen kommer att fokusera specifikt på de delar av Dataskyddsförordningen som berör rättslig grund. Dataskyddsförordningens rättsliga grunder samlar stora delar av de principer som förordningen bygger på vilket gör att de ger en bra överblick över Dataskyddsförordningens bestämmelser och principer.

Utgångspunkten för bestämmelserna om rättslig grund är att all personuppgiftsbehandling ska vara uppbyggd av samtycke. Om samtycke inte finns så kan behandlingen dock ändå vara tillåten förutsatt att någon av de andra rättsliga grunderna är uppfyllda. Uppsatsen kommer att fokusera på dels hur regleringen ser ut när samtycke finns och dels några av de rättsliga grunderna som kan vara aktuella när samtycke inte finns. Dessa övriga rättsliga grunder är fullgörande av avtal, intresseavvägning och rättslig förpliktelse.

1.2 Syfte och frågeställningar

Uppsatsen syftar till att beskriva och analysera behandlingen av förarens personuppgifter i automatiserade och uppkopplade personbilar i förhållande till Dataskyddsförordningens bestämmelser om de rättsliga grunderna samtycke,

¹¹ SOU 2018:16, s.177–178.

fullgörande av avtal, intresseavvägning och rättslig förpliktelse. Uppsatsen syftar även till att jämföra för- och nackdelar mellan nämnda rättsliga grunder från den personuppgiftsansvariges perspektiv.

Mot bakgrund av detta blir uppsatsens frågeställningar följande:

- Under vilka förutsättningar kan samtycke, fullgörande av avtal, intresseavvägning och rättslig förpliktelse utgöra lämplig rättslig grund för behandling av förarens personuppgifter i samband med automatiserade och uppkopplade personbilar?
- Vad finns det för för- och nackdelar, utifrån den personuppgiftsansvariges perspektiv, med samtycke, fullgörande av avtal, intresseavvägning respektive rättslig förpliktelse som rättslig grund för behandling av förarens personuppgifter i samband med automatiserade och uppkopplade personbilar?

1.3 Avgränsningar

Ett antal avgränsningar görs i denna uppsats. Uppsatsen berör endast de delar av dataskyddsförordningen som berör rättslig grund. När det kommer till valet av de rättsliga grunderna avgränsar undersökningen sig till de rättsliga grunderna samtycke, fullgörande av avtal, intresseavvägning och rättslig förpliktelse. Valet av dessa grunder grundar sig i att de är de rättsliga grunderna i Dataskyddsförordningen som privata företag främst kan använda sig av, till exempel kan den rättsliga grunden intresseavvägning inte åberopas av en offentlig myndighet (Artikel 6.1 f GDPR). Då uppsatsen kretsar kring behandling av personuppgifter där den personuppgiftsansvarige är ett privat företag blir dessa rättsliga grunder således mest relevanta för uppsatsens syfte och frågeställningar.

När det kommer till själva personuppgiftsbehandlingen så avgränsar sig uppsatsen till att beröra den personuppgiftsbehandling som görs i automatiserade och uppkopplade personbilar. Den fordonstyp som behandlas i denna uppsats är således begränsat till personbilar som nyttjas i privat syfte. Detta innebär att

personuppgiftsbehandling som sker i fordon som används för att utöva ett föraryrke eller i annan kommersiell verksamhet, exempelvis lastbilar eller budbilar, inte berörs

Uppsatsen fokuserar på den behandling av förarens personuppgifter som sker i samband med framförandet av automatiserade och uppkopplade personbilar. Uppsatsen omfattar alltså inte fordonets passagerare eller personer som rör sig utanför fordonet.

1.4 Metod och material

Uppsatsen berör personuppgiftsbehandling i förhållande till Dataskyddsförordningens bestämmelser om rättslig grund, detta innebär att uppsatsens syfte kretsar kring en EU-förordning. För att besvara uppsatsens frågeställningar tillämpas en rättsdogmatisk metod, med inslag av EU-rättslig metod. Undersökningen är rättsdogmatisk eftersom den är inriktad på att beskriva, analysera och systematisera gällande rätt.¹² Samtidigt tillämpas i undersökningen en EU-rättslig metod eftersom huvudsakligen EU-rättskällor åberopas. Om EU-rättskällor ska tillämpas på ett tillfredsställande sätt så måste tillämpningen göras i enlighet med den juridiska metod som används av EU-domstolen.¹³

Uppsatsen berör personuppgiftsbehandling inom automatiserade och uppkopplade personbilar och som nämnt är digitalisering och automatisering inom bland annat fordonsbranschen något som är under ständig utveckling och utvecklingstakten är mycket snabb. Detta gör att källmaterialet som berör den tekniska utvecklingen inom denna bransch riskerar att snabbt bli föråldrat. Mot bakgrund av detta författas uppsatsen med respekt för hur känsligt källmaterialet är för den snabba utvecklingstakten på området.

¹² Jareborg, 2004.

¹³ Hettne & Eriksson, 2011, s. 34.

Då uppsatsen följer en EU-rättslig metod är EU-rättskällor centrala i uppsatsen. För att kunna förklara hur lagstiftningen ser ut gällande personuppgiftsbehandling är EU-lagstiftning en viktig rättskälla. Dataskyddsförordningen har en central roll i uppsatsens syfte och frågeställningar och är således en ofta förekommande lagstiftning i uppsatsen. Dataskyddsförordningens föregångare Dataskyddsdirektivet används i mycket begränsad utsträckning i denna undersökning och enbart i syfte att ge en bakgrundsbild kring Dataskyddsförordningens bestämmelser som rättslig grund.

Dataskyddsförordningen är utöver sina artiklar även uppbyggd på preambel i form av beaktandesatser, även kallat skäl. Dessa skäl är kopplade till artiklarna förklarar mer djupgående hur en artikel ska tolkas och tillämpas. För att få en förståelse för hur artiklarna i Dataskyddsförordningen ska användas i undersökningen så fyller dessa skäl en viktig funktion. I syfte att få en bild över hur Dataskyddsförordningens bestämmelser faktiskt har tillämpats i praktiken är rättspraxis en viktig rättskälla. Undersökningen innehåller således rättspraxis från EU-domstolen där relevanta artiklar i Dataskyddsförordningen har tolkats.

Personuppgiftsbehandling är en dataskyddsfråga. När det kommer till dataskyddsfrågor inom EU så finns det ett organ som arbetar med dataskyddsfrågor och framförallt med att främja en enhetlig tillämpning av regelverket kring dataskydd. Detta organ är europeiska dataskyddsstyrelsen ("EDPB"). Uttalanden från EDPB gällande såväl automatiserade och uppkopplade fordon som dataskydd i stort kommer att användas i uppsatsen. Uttalanden från EDPB är, till skillnad från exempelvis dataskyddslagstiftning, en icke-bindande rättskälla. EDPB är dock ett organ med en gedigen erfarenhet inom dataskyddsfrågor och dess uttalanden är väl underbyggda faktamässigt.

Det finns flera lagkommentarer till Dataskyddsförordningen. Kommentarererna baseras på förordningens artiklar, preambel samt rättspraxis och andra relevanta källor. Lagkommentarernas trovärdighet bedöms främst utifrån hur välgrundade argumenten som förs fram i kommentarerna är. Undersökningen använder sig av flera olika lagkommentarer och analyser gällande Dataskyddsförordningens bestämmelser i syfte att främja en utförlig och nyanserad undersökning.

Lagkommentarer är en tryckt källa och i fall där kommentarerna går emot senare rättskällor, exempelvis praxis från EU-domstolen, behandlas praxis med en högre trovärdighet.

Utöver detta använder sig uppsatsen även av litteratur gällande användarbaserade försäkringar och andra utmaningar som finns gällande dataskydd och automatiserade och uppkopplade personbilar. Dessa artiklar ger undersökningen en utvecklad och nyanserad bild över hur dessa försäkringar används i praktiken och även hur personuppgifter används för att framställa skräddarsydda försäkringslösningar. Artiklarna ger även en bild över vad för utmaningar gällande dataskydd som finns när det kommer till utvecklingen kring automatiserad körning. Informationen i artiklarna är väl underbyggd och de anses därigenom ha ett tillfredsställande källvärde.

Att få en verklighetsbild över vad den personuppgiftsansvarige kan ha för behov av att behandla förarens personuppgifter är viktigt för att uppnå en tillfredsställande undersökning. Uppsatsens syfte och frågeställningar berör de rättsliga grunderna för den personuppgiftsbehandling som en personuppgiftsansvarig gör, det är således viktigt att se den personuppgiftsansvariges syften med behandlingen. Denna litteratur är mot bakgrund av detta relevant för uppsatsens syfte och frågeställningar.

Uppsatsen använder sig även av så kallade atypiska rättsakter, dessa rättsakter är bland annat kommunikationer som presenterar politiska program och strategier. De atypiska rättsakterna är atypiska då de inte tillhör de kategorier av rättsakter som är fastslagna i Fördraget om EU:s funktionssätt.¹⁴

Ett exempel på en atypisk rättsakt som används i uppsatsen är kommissionens strategidokument. Detta används bland annat för att få en överblick över kommissionens strategier för framtiden när det kommer till smart mobilitet i allmänhet och uppkopplade fordon i synnerhet. Uppsatsen använder sig även av Amsterdamdeklarationen för att få en bild över vad medlemsländernas

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV-EN/TXT/?from=EN&uri=LEGISSUM%3Aai0037> (hämtad 22/8 – 2023).

transportministrar har enats om för målsättningar gällande framtidens uppkopplade och automatiserade körning samt dataskyddsförordningarna kopplat till detta. Anledningen till att dessa dokument är relevanta i uppsatsen är för att uppsatsens syfte och frågeställningar grundar sig på en EU-förordning. Det gör att uppsatsen har ett starkt EU-perspektiv och dessa visioner och målsättningar om framtiden för automatiserade och uppkopplade fordon blir således relevanta.

Uppsatsen använder sig även av svenska propositioner och offentliga utredningar. Dessa berör Sveriges strategier och mål gällande såväl dataskyddsrätt som automatiserade och uppkopplade fordon. Syftet är att dessa källor ger undersökningen en bred blick över strategierna på dessa områden även från ett svenskt perspektiv.

Den svenska Integritetsskyddsmyndigheten ("IMY") arbetar med bland annat dataskyddsförordningarna. IMY publicerar vägledningsdokument kring behandling av personuppgifter och hur en personuppgiftsansvarig ska förhålla sig till Dataskyddsförordningens bestämmelser. Dessa vägledningsdokument är inte en bindande rättskälla, dock har de ett värde för uppsatsens då dokumenten ger en djup förklaring av Dataskyddsförordningens bestämmelser tillsammans med exempel på hur dessa bestämmelser appliceras i praktiken.

1.5 Disposition

Uppsatsen är uppdelad i totalt fyra kapitel. Andra kapitlet innehåller introducerande avsnitt med information som är viktig för att förstå det ämne som uppsatsen berör; automatiserade och uppkopplade personbilar. Här presenteras ingen lagstiftning utan kapitlet fokuserar istället på att beskriva hur verkligheten ser ut gällande automatiserade och uppkopplade fordon och den personuppgiftsbehandling som tillkommer.

Uppsatsens tredje kapitel är det omfångsrikaste och mest centrala i uppsatsen. I huvudsak redogör det tredje kapitlet för de förutsättningar där de rättsliga

grunderna samtycke, avtal, intresseavvägning och rättslig förpliktelse utgör lämplig rättslig grund för behandling av förarens personuppgifter i samband med automatiserade och uppkopplade personbilar. Kapitlet redogör även för den registrerades rättigheter i förhållande till de berörda rättsliga grunderna.

Uppsatsens fjärde kapitel innehåller en analys där de rättsliga grunderna vävs ihop för att därigenom besvara uppsatsens frågeställningar. Kapitlet innehåller även en redogörelse över vad de nämnda rättsliga grunderna har för för- och nackdelar utifrån den personuppgiftsansvariges perspektiv.

2 Automatiserade och uppkopplade personbilar

2.1 Inledning

Det här kapitlet kommer att handla om hur automatiserade och uppkopplade personbilar används och hur detta kopplas till behandling av personuppgifter. Det kommer således vara en redogörelse för både hur fordonen fungerar idag och hur visionen är att de ska fungera i framtiden. I detta kapitel kommer det även att förklaras vad för roll personuppgiftsbehandlingen spelar gällande uppkopplade personbilar med fokus på hur de är i behov av personuppgiftsbehandling för att kunna fungera.

2.2 Visioner för uppkopplade fordon inom EU

2.2.1 Inledning

För att kunna få en fullständig bild över personuppgiftsbehandlingen inom automatiserade och uppkopplade fordon så är det nödvändigt med en redogörelse om dessa och varför de behöver behandla personuppgifter. Kommissionen menar att automatisering och digitalisering av all transport inom EU är viktigt för en ökad trygghet, tillförlitlighet och bekvämlighet. Det har även satts upp en prognos där automatiserad mobilitet ska användas i stor skala senast år 2030.¹⁵ Kommissionen har således höga ambitioner för automatiserade bilar och dessa höga ambitioner kommer att finnas kvar i resten av detta decenniet.

¹⁵ COM (2020) 789, s.1-3.

2.2.2 Strategidokumentet

En djupare redogörelse för kommissionens syn på såväl uppkopplade bilar som automatisering av mobilitet i stort görs med hjälp av kommissionens meddelande till bland annat Europaparlamentet: “Strategi för hållbar och smart mobilitet - att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden” (“Strategidokumentet”).

I Strategidokumentet redogör kommissionen för den grundläggande visionen att människor ska få tillgång till mobilitet som i högre utsträckning än i dag bygger på automatisering och digitalisering. Eftersom denna utveckling är beroende av innovation menar kommissionen att deras vision är att främja innovationer som i sin tur främjar automatisering. Något som i Strategidokumentet lyfts fram som avgörande för en omställning till just automatiserad mobilitet är allmänhetens och samhällets acceptans. Mot bakgrund av detta menar kommissionen att bland annat personlig integritet måste respekteras i denna digitala omställning samt att cybersäkerhet är något som måste värderas högt.¹⁶

Kommissionen fortsätter med att deras vision är att driva på med forskning och innovation för att främja uppkopplade och automatiserade lösningar. Detta motiveras med att automatiseringen kan ha positiva effekter inom såväl hållbarhet som trafiksäkerhet och tidsvinster för de som nyttjar mobiliteten. För att detta ska kunna uppnås krävs en enhetlig hantering av uppkopplad och automatiserad mobilitet.¹⁷

Åtgärder på den rent teknologiska fronten ingår också i Strategidokumentet. Då automatiserad mobilitet är i stort behov av Artificiell intelligens kommer kommissionen att stödja provnings- och försöksanläggningar för att främja utvecklingen inom artificiell intelligens. För att denna utveckling ska vara möjlig krävs det att det ges möjlighet att inom EU få tillgång till stora mängder av uppgifter. En stor tillgång till olika typer av uppgifter ger större möjligheter för innovatörer att utveckla bättre tjänster. Mot bakgrund av detta vill kommissionen

¹⁶ COM (2020) 789, s. 14.

¹⁷ COM (2020) 789, s.14.

främja insamlingen av uppgifter genom att bland annat förtydliga regleringen kring vilka villkor som gäller för att få hantera uppgifter.¹⁸

Att EU enhetligt ska arbeta för att främja innovation och digitalisering gäller även lagstiftningen på området. Ett av exemplen som tas upp är lagstiftning gällande självkörande fordon. Kommissionen menar att det är avgörande för utvecklingen inom automatiserad mobilitet att EU har ett företagsklimat som främjar teknikutvecklarens verksamhet. Ett tillvägagångssätt för att underlätta just detta är att skapa lagstiftning som både möjliggör förutsättningar för nya innovationer och sedan validerar innovationerna och gör dem legitima.

När det gäller dessa åtgärder rörande regleringen på området så redogör kommissionen för att de ska överväga olika alternativ gällande reglering. Denna åtgärd görs i syfte att ge aktörerna på marknaden möjligheter att hantera uppgifter utan att varken snedvrída konkurrensen eller inskränka den personliga integriteten. Kommissionen menar att insamlingen av fordonsdata som exempelvis personuppgifter är avgörande för utvecklingen av automatiserade och uppkopplade fordon och att det således måste bli lättare att få hantera den.¹⁹

Sammanfattningsvis är kommissionens vision att underlätta för innovatörer och utvecklare att utveckla uppkopplade fordon och smart mobilitet. Detta ska göras genom såväl reformering av reglering till satsningar på innovation. Kommissionen återkommer ofta till att en av de avgörande faktorerna är allmänhetens acceptans för utvecklingen, mot bakgrund av detta är det viktigt att utveckling sker med respekt för den personliga integriteten.

2.2.3 Amsterdamdeklarationen

År 2016 skrev samtliga medlemsstaters transportministrar i EU under Amsterdamdeklarationen om samarbete inom området för uppkopplad och

¹⁸ COM (2020) 789, s.17.

¹⁹ COM (2020) 789, s.17-18.

automatiserad körning ("Amsterdamdeklarationen"). Denna deklarationen innehåller överenskommelser om åtgärder för att dels underlätta utvecklingen av uppkopplad och automatiserad körning och dels underlätta implementeringen av denna typ av körning inom unionen.²⁰

I Amsterdamdeklarationen redogörs det för ett antal gemensamma målsättningar som medlemsländerna ska arbeta mot. Bland annat ska medlemsländerna arbeta mot ett ramverk som möjliggör för automatiserade fordonssystem som samverkar med varandra inom unionen. En annan målsättning är att medlemmarna ska underlätta för utvecklingen av denna typ av körning så att den når sin fulla potential när det kommer till hälsa, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Det ska även finnas en transparens när det kommer till den tekniska utvecklingen där olika aktörer inom EU ska kunna lära sig av varandra i syfte att den automatiserade och uppkopplade körningen ska nå sin fulla potential.²¹

När det kommer till dataskyddsfrågan så redogör Amsterdamdeklarationen för att utvecklingen av uppkopplad och automatiserad körning ska genomföras med respekt för privatliv och gällande dataskyddsrätt. Överlag menar Amsterdamdeklarationen att det juridiska ramverket, i rimlig utsträckning, ska underlätta för innovationen inom uppkopplad och automatiserad körning.²²

Amsterdamdeklarationen visar på en vision om hur medlemsländerna, kommissionen och näringslivet gemensamt ska sträva mot att automatiserad och uppkopplad körning ska utvecklas och implementeras så effektivt som möjligt. Det är med andra ord en tydlig politisk yttring gällande vad för visioner gällande uppkopplad och automatiserad körning som finns. Det är även en yttring över att denna utveckling är något som åligger samtliga medlemsländer att gemensamt arbeta för.²³

²⁰ SOU 2018:16, s. 245.

²¹ Amsterdamdeklarationen, 2016, s.4–5.

²² Amsterdamdeklarationen, 2016, s.5–6.

²³ SOU 2018:16, s.245–246.

2.3 Nivåer av automatisering och uppkoppling

Det är fastställt i föregående avsnitt att smart mobilitet i form av uppkopplade fordon är i behov av insamling av data för att kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. Följande avsnitt kommer att exemplifiera vilka funktioner som uppkopplade fordon har och på vilket sätt dessa funktioner är i behov av att behandla personuppgifter.

2.3.1 Funktioner i automatiserade och uppkopplade personbilar

Det finns en rad olika funktioner som dagens automatiserade och uppkopplade personbilar och graden av automatisering varierar mellan olika tillverkare, modeller och prisklasser. Vad som dock kan fastställas är att automatiseringen är på uppgång. Som nämnt i uppsatsens bakgrunds-avsnitt så finns det en framtagen metod för att mäta graden av automatisering i personbilar. Society of Automotive Engineers är en global organisation för ingenjörer som har tagit fram en modell för hur man ska dela upp de olika graderna av automatisering. Man kan sammanfatta dessa nivåer enligt följande:

- Den första nivån av automatisering kallas för “Förarstöd” och detta betyder att personbilen styrs av en fysisk förare men att denna förare har viss assistans av ett automatiserat system.
- Den andra nivån kallas “Viss automatik” vilket innebär att vissa köruppgifter, i detta fall styrning och acceleration/inbromsning, utförs av ett automatiserat system. Detta system kräver dock dels den fysiska förarens övervakning och dels att den fysiska föraren utför resterande köruppgifter.
- Den tredje nivån är “Villkorad automatik”. På denna nivå är samtliga köruppgifter automatiserade förutsatt att den fysiska föraren övervakar systemet och kan ingripa vid ett av systemet givet tillfälle.
- Den fjärde nivån är “Hög automatik”. Även här innebär det att samtliga köruppgifter är automatiserade. Vad som dock skiljer denna nivå åt från

den ovanstående är att denna nivå av automatisering inte kräver förarens ingripande.

- Den femte nivån heter "Full automatik" och överensstämmer med den fjärde nivån med skillnaden att femte nivån av automatiserade system klarar av alla typer av vägar och körförhållanden.²⁴

Dessa nivåer har tolkats i utredningen SOU 2018:16 i syfte att kunna applicera dem på faktiska funktioner som idag finns i uppkopplade fordon. Ett exempel på funktioner som idag finns ute på marknaden och tillhör första nivån är farthållare, vars funktion går ut på att föraren kan sätta på ett automatiserat system som sköter accelerationen åt föraren. Ett exempel på styrningsfunktioner på första nivån är körfältsassistansen som varnar föraren och ingriper om föraren lämnar körfältet. Såväl accelerations- som styrningsfunktioner återkommer i andra nivån. Här kan dock det automatiserade systemet göra både automatiserade inbromsningar av fordonet och anpassa fordonets position utifrån närliggande fordon.²⁵

På den tredje nivån finns funktioner som på olika sätt kan genomföra automatiserade körningar i vissa specifika situationer som exempelvis köer, på vissa motorvägar eller i vissa områden. Som nämnt tidigare så är funktionerna på denna nivå villkorade av att föraren ingriper när systemet begär det. Den fjärde nivåns funktioner påminner mycket om den tredje nivån, dock kan den fjärde nivån hantera fler typer av körsituationer. Den fjärde nivån har även den avgörande skillnaden att den inte kräver förarens ingripande. Denna nivå är i dagens läge enbart i en experimentell fas och är alltså inget som förekommer i någon större utsträckning på marknaden för uppkopplade fordon.²⁶

Den femte nivån existerar inte på marknaden och enligt ovan nämnd utredning är det osäkert om den någonsin kommer att introduceras på fordonsmarknaden. För att ett automatiserat system ska nå femte nivån så krävs det att systemet kan fungera helt automatiserat i alla körsituationer och på alla vägar i hela världen.²⁷

²⁴ SOU 2018:16, s. 181-182.

²⁵ SOU 2018:16, s. 189-190.

²⁶ SOU 2018:16, s. 189-190.

²⁷ SOU 2018:16, s. 189-190.

2.4 Behandling av personuppgifter i automatiserade och uppkopplade personbilar

2.4.1 Inledning

I föregående avsnitt såg vi vilken teknik som krävdes för att de automatiserade funktionerna i uppkopplade fordon skulle kunna fungera. Följande avsnitt kommer att vara en redogörelse för hur personuppgifter behandlas i automatiserade personbilar. Avsnittet ger även exempel på varför denna behandling av personuppgifter genomförs och vad den personuppgiftsansvarige kan ha för incitament att genomföra behandlingen.

2.4.2 Uppgifter om förarens lokalisering

Automatiserade och uppkopplade fordon genererar en stor mängd uppgifter och fordonen är också i behov av en stor mängd uppgifter. Dessa uppgifter kan tolkas som personuppgifter då de exempelvis kan avse föraren av fordonet. Den fysiska föraren producerar uppgifter om denne genom att använda de automatiserade funktionerna i det uppkopplade fordonet. Dessa uppgifter kan sedan fungera som spår för att kunna identifiera föraren.²⁸

Personuppgifter behöver på olika sätt samlas in för att de automatiserade funktionerna i uppkopplade fordon ska kunna fungera. Ett exempel på detta är lokaliseringsfunktionerna som registrerar fordonets position. Dessa funktioner registrerar såväl fordonets som förarens position vilket är av högsta vikt för att funktionen överhuvudtaget ska fungera, det automatiserade systemet kräver alltså att fordonet hela tiden kan lokaliseras för att kunna genomföra en automatiserad körning på någon av de högre nivåerna.²⁹

²⁸ EDPB 01/2020, s. 4-5.

²⁹ SOU 2018:16, s. 418-419.

Ett ändamål med att samla in uppgifter om fordonets lokalisering kan bland annat vara användarbaserade försäkringar. Användarbaserad försäkring innebär att ett försäkringsbolag använder sig av information om föraren och personbilen för att därigenom kunna skraddarsy en försäkringslösning för föraren. Informationen i fråga kan exempelvis vara lokaliseringsuppgifter som visar var fordonet befinner sig och hur det färdas. Försäkringspremien i den skraddarsydd försäkringen baseras på ett antal variabler. Variabler som visar förarens körvanor är exempelvis:

- Antalet kilometer fordonet färdas.
- Hur ofta fordonet färdas.
- Var fordonet färdas.³⁰

2.4.3 Uppgifter om förarens beteende och hälsa

I tidigare avsnitt har det framgått att automatiserade system på den tredje nivån genomför en automatiserad körning av fordonet med villkoret att föraren kan ingripa vid ett av systemet givet tillfälle. För att detta ska kunna fungera så krävs det att systemet kan säkerställa att föraren faktiskt ingriper. Systemet måste således övervaka föraren och samla in uppgifter om dennes beteende.³¹

Insamling om förarens körbeteende används även inom fordonssystem på en lägre nivå av automatisering. Något som blir allt vanligare är fordonssystem utrustade med en funktion som behandlar förarens körbeteende för att sedan varna föraren ifall denne kör på ett sätt som utmärker trötthet eller bristande uppmärksamhet. Uppgifter som kan behandlas för att registrera förarens körbeteende kan vara allt ifrån uppgifter om hur föraren gasar och bromsar med fordonet till hur föraren rör huvudet eller ögonen. Även uppgifter om förarens puls och annan hälsodata kan behandlas.³²

³⁰ Stroobants/ Van Schoubroeck, 2021, s. 51-52.

³¹ SOU 2018:16, s. 419.

³² Mulder & Vellinga, 2021, s.2–3.

Händelseförloppet för en behandling av dessa typer av personuppgifter skulle exempelvis kunna vara att den personuppgiftsansvarige genom ett automatiserat system i personbilen först och främst samlar in informationen. Denna informationen lagras för att sedan användas på en rad olika sätt, bland annat för att förbättra fordonssystemet eller för att skraddarsy fordonsförsäkringar.³³

Användarbaserade försäkringar är som sagt ett exempel på ett ändamål med behandling av uppgifter om förarens körbeteende. Det har beskrivits ovan hur en användarbaserad försäkring använder personuppgifter för att kunna skraddarsy en försäkringslösning. Tre exempel variabler som visar på förarens körbeteende och som försäkringsbolag använder sig av är:

- Hur snabbt fordonet färdas, det vill säga hur mycket föraren hanterar fordonets gaspedal.
- Hur fordonet bromsas, huruvida föraren bromsar på ett säkert sätt eller inte.
- Huruvida föraren kör fordonet på ett sätt som kan bedömas som aggressivt eller riskfyllt.³⁴

Som nämnt ovan så kan ett automatiserat fordonssystem behandla personuppgifter rörande exempelvis förarens puls och hur denne rör på huvudet eller ögonen. Dessa uppgifter skulle kunna vara av intresse för att genomföra bedömningar om förarens fysiska hälsa, denna data skulle således vara värdefull för att kunna genomföra en sådan bedömning. Ponera att en tredje part i form av ett försäkringsbolag ska skraddarsy en försäkringslösning gällande någon typ av hälsoförsäkring. I ett sådant fall kan försäkringsbolaget vara i behov av att se deras klients fysiska reaktion under stressiga förhållanden. Uppgifter om hur förarens puls och andra fysiska egenskaper under stressiga trafiksituationer kan således vara väldigt attraktiva för försäkringsbolaget att köpa från den personuppgiftsansvarige.³⁵

³³ Mulder & Vellinga, 2021, s.6–8.

³⁴ Stroobants/ Van Schoubroeck, 2021, s. 53.

³⁵ Mulder & Vellinga, 2021, s.8.

Tidigare förklarades det att ett automatiserat fordonssystem är i behov av att behandla personuppgifter om lokalisering för att systemet ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. I exemplet om försäkring har den personuppgiftsansvarige ett mer ekonomiskt incitament att behandla personuppgifter som denne senare kan sälja vidare.

3 Rättslig grund för behandling av förarens personuppgifter i automatiserade och uppkopplade personbilar

3.1 Inledning

Till skillnad från föregående kapitel som redogjorde för hur uppkopplade fordon fungerar, visionerna för dem och vilken roll personuppgiftsbehandlingen har för dess funktion kommer detta kapitel att fokusera mer på regelverket kring dataskydd. Detta kapitel kommer även att tillämpa bestämmelserna om de rättsliga grunderna samtycke, fullgörande av avtal, intresseavvägning och rättslig förpliktelse på den verklighet gällande uppkopplade fordon som har beskrivits i föregående kapitel. Dessa avsnitt kommer att inledas med en redogörelse för bestämmelsernas beståndsdelar och hur dessa appliceras på automatiserade och uppkopplade personbilar. Avsnitten avslutas sedan med en redogörelse om den registrerades rättigheter gällande den rättsliga grunden.

Syftet med kapitlet är att ge en verklighetsbild över uppkopplade fordon ur ett juridiskt perspektiv samt att tillämpa Dataskyddsförordningens bestämmelser om dessa rättsliga grunder i enlighet med uppsatsens syfte och frågeställningar.

3.2 Introduktion till rättslig grund

Rättslig grund, även kallad laglig grund, är något som förekommer på ett antal ställen i Dataskyddsförordningen. Exempelvis återfinns rättslig grund i Dataskyddsförordningens princip om laglighet. Denna princip innebär att all

behandling av personuppgifter ska genomföras på ett sätt som är lagligt, korrekt och öppet i förhållande till den registrerade (Artikel 5.1 a GDPR). I det skäl som är kopplat till principen om laglighet nämns det att varje behandling av personuppgifter ska vara laglig och rättvis. Det nämns även att det ska vara klart och tydligt för en fysisk person om hur dennes personuppgifter behandlas (Skäl 39 GDPR).

Principen att all personuppgiftsbehandling ska genomföras på ett lagligt sätt berörs i den svenska regeringens proposition om en ny dataskyddslag. I denna proposition redogörs det för att principen om laglighet utgör en hänvisning till de rättsliga grunderna i Dataskyddsförordningens Artikel 6.1.³⁶

Det är klarlagt att Artikel 6.1 i Dataskyddsförordningen är tätt sammankopplad med principen om laglighet. Det lagrum där bestämmelserna om rättslig grund återfinns är Dataskyddsförordningens sjätte artikel som innehåller fyra punkter, denna uppsats kommer att fokusera på den första av dessa punkter. Artikelns första punkt innehåller en lista över de villkor där det är lagligt att genomföra en personuppgiftsbehandling. Artikel 6 i Dataskyddsförordningen motsvarar den sjunde artikeln i Dataskyddsdirektivet.³⁷ Gällande Artikel 7 i Dataskyddsdirektivet har EU-domstolen uttalat att artikeln innehåller en uttömmande och begränsande lista över de fall där en personuppgiftsbehandling kan anses vara tillåten.³⁸

För att en personuppgiftsbehandling ska anses ha rättslig grund i enlighet med Dataskyddsförordningens bestämmelser så krävs det att ett av de uppräknade villkoren är uppfyllda (Artikel 6.1 GDPR). I kapitlets kommande avsnitt kommer några av dessa villkor att redogöras.

³⁶ Prop. 2017/18:105, s. 47.

³⁷ Öman, 2021, s. 156–157.

³⁸ Punkt 37, C-708/18.

3.3 Samtycke

3.3.1 Samtyckets beståndsdelar

Den första rättsliga grunden som tas upp i Dataskyddsförordningen är den rättsliga grunden samtycke. Denna rättsliga grund innebär att en behandling av personuppgifter är laglig om den registrerade har lämnat sitt samtycke till att dennes personuppgifter får behandlas för ett eller flera specifika ändamål (Artikel 6.1a GDPR). Ett samtycke från den registrerade definieras i Dataskyddsförordningen som varje typ av otvetydig viljeyttring där den registrerade tillåter behandling av dennes personuppgifter. Denna viljeyttring måste vara specifik, frivillig och även välinformerad för att vara giltig. (Artikel 4.11 GDPR).

Samtycket måste lämnas av personen vars personuppgifter ska behandlas, den registrerade kan således inte samtycka för någon annan.³⁹ Om en behandling av personuppgifter tillhörande någon under 16 år ska genomföras så kräver det vårdnadshavarens samtycke (Artikel 8.1 GDPR). Detta innebär exempelvis att om en förare till ett uppkopplat fordon har lämnat samtycke till att dennes personuppgifter får behandlas gäller detta samtycke inte nödvändigtvis fordonets passagerare.

För att ett samtycke ska vara giltigt så krävs det som nämnt att viljeyttringen är frivillig, specifik och otvetydig. Det krävs även att den som lämnar viljeyttringen är välinformerad. Med andra ord kräver ett samtycke dels den registrerades deltagande och dels den registrerades medvetande.⁴⁰ Kravet på otvetydighet innebär att den registrerade aktivt måste ge ett tydligt medgivande till behandlingen. Detta medgivande kan exempelvis ske genom att en kryssa in en ruta på en hemsida eller välja inställningar för en elektronisk tjänst. Olika typer av inaktivitet från den registrerade är inte ett tydligt medgivande och räknas således inte som samtycke (Skäl 32 GDPR).

³⁹ Öman 2021, s.162–163.

⁴⁰ Jay, 2017, s.89–90.

Vid en bedömning om ett samtycke är frivilligt ska det vägas in ett antal omständigheter. En av dessa omständigheter är ifall ett samtycke är ett avtalsvillkor. I ett sådant fall har den registrerade endast givit sitt samtycke till den behandling som är nödvändig för fullgörande av avtalet (Artikel 7.4 GDPR).

Om ett avtal har ingåtts för att exempelvis kunna tillhandahålla en tjänst, ska endast den behandling av personuppgifter som är nödvändig för att fullgöra tjänsten anses frivilligt samtyckt. Om den registrerade är tvingad att godkänna onödig behandling av personuppgifter för att tjänsten ska tillhandahållas, är detta samtycket inte frivilligt.⁴¹ Värt att nämna är att denna bestämmelse enbart gäller behandling som är onödig för att fullgöra avtalet. Om den personuppgiftsansvarige genomför en behandling som är nödvändig för att fullgöra ett avtal som den registrerade har samtyckt till, är detta samtycke att ses som frivilligt.⁴²

Ett giltigt samtycke behöver även vara specifikt. Detta innebär att en behandling har rättslig grund ifall den registrerade har lämnat sitt samtycke till behandling av personuppgifter för ett flera specifika syften (Artikel 6.1a GDPR). Detta går ihop med principen om ändamålsbegränsning i Dataskyddsförordningen där det redogörs att personuppgifter ska behandlas för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål (Artikel 5.1b GDPR). Tillsammans fungerar dessa två bestämmelser som ett skydd mot att en behandling av personuppgifter ska göras för fler ändamål än vad som den registrerade har samtyckt till.⁴³ Det är dock tillåtet för den personuppgiftsansvarige att genomföra flera typer av behandling av personuppgifter förutsatt att all behandling utförs för det ursprungliga ändamålet (Skäl 32 GDPR).

Detta visar hur bestämmelserna om frivilligt respektive specifikt samtycke är nära besläktade. Det har ovan förklarats hur ett samtycke är frivilligt i en avtalssituation enbart för den behandling som är nödvändig för att fullgöra avtalet.

⁴¹ EDPB 05/2020, s.8.

⁴² EDPB 05/2020, s.11.

⁴³ EDPB 05/2020, s.15.

Detta återkommer i bestämmelsen om specifikt samtycke där samtycket enbart gäller för den behandling som görs för ett specifikt ändamål.

Kravet på att ett samtycke måste vara specifikt är även nära besläktat med kravet på att samtycke ska vara informerat.⁴⁴ Minimikraven för att ett samtycke ska räknas frivilligt är att den registrerade bör känna till personuppgiftsansvariges identitet och vad behandlingen av personuppgifterna har för ändamål (Skäl 42 GDPR). För att säkerställa att ett samtycke är ordentligt informerat bör den registrerade även informeras om vilka typer av personuppgifter som behandlas och att denne har rätt att återkalla sitt samtycke i enlighet med Artikel 7.3 i Dataskyddsförordningen.⁴⁵

EU-domstolen har uttalat sig om ett samtyckes giltighet i situationer där det råder stor ojämlikhet mellan den personuppgiftsansvarige och den registrerade. Vid bedömning om ett samtycke är giltigt i allmänhet och frivilligt i synnerhet, är den personuppgiftsansvarigas ställning på marknaden en viktig omständighet. I det fall en personuppgiftsansvarig har en dominerande ställning på den berörda marknaden, skulle det kunna påverka bedömningen för huruvida ett samtycke är frivilligt. Dock utgör den dominerande ställningen i sig inget hinder för den registrerade att lämna ett giltigt samtycke.⁴⁶

3.3.2 Samtycke i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar

I uppsatsens andra kapitel har det redogjorts hur personuppgifter behandlas i syfte att bland annat skapa användarbaserade försäkringar. Den personuppgiftsansvarige skulle i detta fallet kunna vara försäkringsbolaget som behandlar denna information i syfte att framställa en skräddarsydd försäkringspremie. Den personuppgiftsansvarige skulle även kunna vara operatören av det automatiserade fordonssystemet som behandlar personuppgifter

⁴⁴ EDPB 05/2020, s.14.

⁴⁵ EDPB 05/202, s.16.

⁴⁶ Punkt 154, C-252/21.

för att sedan föra över detta till ett försäkringsbolag.⁴⁷ Den fysiska personen vars personuppgifter samlas in är personbilens förare, denne är således den registrerade. För att en personuppgiftsansvarig ska kunna basera sin behandling av personuppgifter på den rättsliga grunden samtycke så krävs det att föraren tydligt och frivilligt uttrycker sitt samtycke för denna behandlingen. Det krävs även att föraren ges möjlighet att vara välinformerad om behandlingen och dess ändamål.

Dessa rekvisit skulle den personuppgiftsansvarige kunna uppnå genom exempelvis ett avtal som tydligt förklarar hur behandlingen går till och vad behandlingen har för ändamål. För att uppfylla bestämmelsens rekvisit om frivillighet blir omständigheterna vid avtalets ingående relevanta. Ett samtycke kan ses som frivilligt enbart om den registrerade har haft en ordentlig möjlighet att välja ett annat alternativ eller vägra samtycket (Skäl 42 GDPR). När det kommer till användarbaserade försäkringar menar EDPB att det krävs att föraren ges ett val att ingå ett försäkringsavtal som inte är användarbaserat.⁴⁸

Det har redogjorts tidigare att ett samtycke i en avtalssituation enbart är frivilligt för behandling som är nödvändig för att fullgöra avtalet och att den registrerade har samtyckt specifikt till dessa ändamål. Om den registrerade sluter ett avtal med den personuppgiftsansvarige om att personuppgifter ska behandlas för att skapa en skräddarsydd försäkringslösning, får behandlingen enbart göras för detta syftet. Den personuppgiftsansvarige bör även informera om vilka typer av personuppgifter som behandlas för detta syftet samt att den registrerade kan återkalla sitt samtycke och därmed avbryta behandlingen.

Ett annat relevant exempel är personbilar som erbjuder automatiserad körning. Ett automatiserat fordonssystem är i behov av personuppgifter som exempelvis lokaliseringssuppgifter för att kunna genomföra en automatiserad körning på någon av de högre nivåerna av automatisering.⁴⁹ Det här innebär att den typen av personuppgifter är i högsta grad nödvändig för att kunna tillhandahålla en tjänst

⁴⁷ Mulder & Vellinga, 2021, s.5.

⁴⁸ EDPB 01/2020, s. 28.

⁴⁹ SOU 2018:16, s. 418-419.

som genomför en automatiserad körning, förutsatt att det är den personuppgiftsansvarige som är den part som tillhandahåller tjänsten.

Det är fastslaget att en insamling av en viss typ av personuppgifter är nödvändigt för att den personuppgiftsansvarige ska kunna tillhandahålla tjänsten som den erbjuder och därigenom fullgöra avtalet. Precis som i det föregående exemplet så har den personuppgiftsansvarige här vissa skyldigheter att beakta för att den registrerades samtycke ska vara giltigt. Detta innebär att i enlighet med den tidigare redogjorda bestämmelsen gällande samtycke bör personuppgiftsansvarige vara transparent gentemot den registrerade. Detta innebär bland annat att informera denne om vilka typer personuppgifter som ska behandlas och vilket ändamål som behandlingen har.

3.3.3 Den registrerades rättigheter gällande samtycke

När det kommer till samtycke så finns det ett antal bestämmelser i Dataskyddsförordningen som på olika sätt ger den registrerade rättigheter.

I Dataskyddsförordningen är samtycke uppbyggt på ett antal villkor. Det första av dessa villkor är bevisbördan för samtycket. Det åligger den personuppgiftsansvarige att visa att den registrerade har givit sitt samtycke till behandlingen. Den registrerade är således fri från bevisbördan (Artikel 7.1 GDPR). Den personuppgiftsansvarige bör även säkerställa att den registrerade är medveten om att denne har givit ett samtycke och vad samtycket innebär (Skäl 42 GDPR). Det finns även ett villkor att ett samtycke som begärs skriftligt, exempelvis genom avtal, ska förklaras för den registrerade på ett tydligt sätt som är lätt för den registrerade att förstå. En avtalsklausul om samtycke får således inte vara dolt i ett kontrakt utan det ska vara tydligt för den registrerade vad det är den ger samtycke till (Artikel 7.2 GDPR).

När den registrerade väl har givit sitt samtycke så finns det ett antal villkor som gäller även där. Ett av dessa villkor är villkoret att den registrerade ska få återkalla sitt samtycke. Detta villkor innebär att den registrerade kan återkalla sitt samtycke när som helst och att detta samtycke ska vara lika enkelt att återkalla som att ingå.

Att den registrerade har rätt att återkalla sitt samtycke är något som den registrerade ska informeras om redan innan dennes samtycke lämnas. Värt att nämna är att all behandling av personuppgifter som genomförts från dessa att samtycket gavs till dess att samtycket återkallades fortfarande har rättslig grund (Artikel 7.3 GDPR).

I en applicering av detta på exemplet med användarbaserade försäkringar så har föraren av personbilen rätt att avsluta försäkringen och när detta sker så ska den funktionen i det uppkopplade fordonet stängas av och inte längre användas av försäkringsbolaget. Dock är behandlingen av personuppgifter som gjorts innan samtycket återkallats och tjänsten stängdes av fullt legitim för den personuppgiftsansvarige.

När det kommer till personbilar utrustade med system som genomför en automatiserad körning finns det en del åtgärder som den personuppgiftsansvarige bör vidta för att upprätthålla den registrerades rättigheter. Här blir förarens möjlighet att kunna koppla ifrån den automatiserade körningen särskilt relevant. Behandlingen av personuppgifter är i högsta grad viktig för att ett automatiserat fordonssystem ska kunna fungera.⁵⁰ Det innebär att vid ett återkallande av ett samtycke måste de automatiserade funktionerna stängas av. I detta fall är det viktigt att den personuppgiftsansvarige ger den registrerade möjlighet att återkalla sitt samtycke och koppla ifrån de automatiserade funktionerna. Den personuppgiftsansvarige bör även se till att den registrerade får tydlig information om att denna åtgärd är möjlig i enlighet med Artikel 7.3 i Dataskyddsförordningen.

Det finns reglering i Dataskyddsförordningen som berör vad som händer med de insamlade personuppgifterna efter det att samtycket har återkallats. Denna fråga omfattas av bestämmelsen om rätt till radering, även kallat rätten att bli bortglömd. Rättigheten handlar om att det finns vissa omständigheter där den registrerade har rätt att få sina personuppgifter raderade av den personuppgiftsansvarige utan onödigt dröjsmål. En av dessa omständigheter är då

⁵⁰ SOU 2018:16 s.418-419.

Samtycket som gav behandling rättslig grund i enlighet med artikel 6.1a eller 9.2a i Dataskyddsförordningen har återkallats. För att denna bestämmelse ska bli relevant förutsätter det att behandlingen inte kan legitimeras av någon annan rättslig grund (Artikel 17.1b GDPR). Detta innebär att när föraren har återkallat sitt samtycke i enlighet med exemplet ovan så ska den personuppgiftsansvarige radera de personuppgifter som avser den registrerade föraren.

3.4 Fullgörande av avtal

3.4.1 Bestämmelsens innehåll

Samtycke fungerar som ett utgångsläge för Dataskyddsförordningens bestämmelse om rättslig grund. Eftersom Dataskyddsförordningen endast kräver att en av de rättsliga grunderna är uppfyllda för att uppnå en laglig behandling, är samtycke således inte ett krav (Artikel 6.1). En annan av dessa rättsliga grunder är fullgörande av avtal.

Den rättsliga grunden avtal innebär att en behandling av personuppgifter är tillåten om den är nödvändig för att fullgöra avtalet som den registrerade har ingått. Bestämmelsen gäller även omständigheter där behandlingen är nödvändig för att vidta åtgärder som den registrerade begär innan avtalet ingås (Artikel 6.1b GDPR). En personuppgiftsansvarig får alltså genomföra en behandling av den registrerades uppgifter om detta krävs för att upprätthålla avtalsenliga skyldigheter.⁵¹ Ett exempel på en avtalsenlig skyldighet är för den personuppgiftsansvarige tillhandahålla en avtalad tjänst gentemot den registrerade.

Bestämmelsen om fullgörande av avtal som rättslig grund har ett antal rekvisit. Först och främst är det ett krav att den registrerade är part i avtalet. Den registrerade kan ha ingått avtalet själv eller genom ställföreträdande.⁵² Utöver detta måste behandling, efter en objektiv bedömning, vara nödvändig för att

⁵¹ Kotschy, 2020, s.330.

⁵² Öman, 2021, s. 164.

antingen fullgöra ett avtal med den registrerade eller för att vidta förberedande åtgärder innan avtalet ingås.⁵³

När det kommer till att bedöma huruvida en behandling av personuppgifter är nödvändig gäller det att göra en helhetsbedömning kring avtalets omständigheter. Bland annat måste ändamålet för behandlingen fastställas, den personuppgiftsansvarige ska även tydligt förklara detta ändamål för den registrerade.⁵⁴

EU-domstolen har uttalat att när det kommer till att bedöma om en behandling är nödvändig ska bedömningen begränsas till vad som är absolut nödvändigt.⁵⁵ För att en behandling av personuppgifter ska kunna inneha denna rättsliga grund räcker det således inte att behandlingen är användbar för den personuppgiftsansvarige. Det betyder att en behandling som inte är nödvändig för avtalets ändamål men eventuellt nödvändig för den personuppgiftsansvariges övriga verksamhet inte innehar den här rättsliga grunden.⁵⁶

En behandling av personuppgifter anses inte heller vara nödvändig om det finns andra tillvägagångssätt som kan fullgöra avtalet. De alternativa tillvägagångssätten måste dels vara realistiska för den personuppgiftsansvarige att tillämpa och dels vara mindre inskränkande på den registrerades integritet än de tillvägagångssätt som redan tillämpas.⁵⁷

EU-domstolen har uttalat att vid en bedömning om en behandling av personuppgifter är nödvändig för att fullgöra ett avtal, ska det tas i beaktning huruvida ändamålet utgör en betydande beståndsdel i att fullgöra avtalet. Utgör ändamålet det har en behandling rättslig grund ifall den är objektivt omöjlig att undgå för att uppnå detta ändamål.⁵⁸

⁵³ EDPB 02/2019, s.8.

⁵⁴ EDPB 02/2019, s.8.

⁵⁵ Punkt 30, C-13/16.

⁵⁶ EDPB 02/2019, s.8–9.

⁵⁷ Kotschy, 2020, s.331.

⁵⁸ Punkt 98, C-252/21.

När det gäller omständigheten att vidta åtgärder som den registrerade begär innan avtalet ingås är kravet att den registrerade har begärt åtgärder och att det är nödvändigt för den personuppgiftsansvarige att behandla personuppgifter för att kunna vidta dessa åtgärder. Det finns dock inga formkrav som begäran från den registrerade behöver förhålla sig till. Om den personuppgiftsansvarige exempelvis meddelar att den som vill ingå ett avtal med denne kan bli utsatt för en personuppgiftsbehandling innan avtalet sluts, kan det räknas som konkludent handlande från den registrerade om denne ändå vill komma i fråga för ett avtal.⁵⁹

För att denna bestämmelsen ska bli applicerbar krävs det inte att ett avtal måste slutas. Bestämmelsen gäller även situationer där den registrerade eventuellt vill ingå ett avtal men efterfrågar mer information om den tjänst som den personuppgiftsansvarige erbjuder.⁶⁰

3.4.2 Fullgörande av avtal i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar

Två återkommande exempel på behandling av personuppgifter när det kommer till automatiserade och uppkopplade bilar är användarbaserade försäkringar och fordonssystem som genomför en automatiserad körning. Dessa två exempel kommer att avhandlas utifrån Dataskyddsförordningens bestämmelse om fullgörande av avtal som rättslig grund.

Användarbaserade försäkringar är ett exempel på hur fullgörande av avtal används som rättslig grund när det kommer till automatiserade och uppkopplade personbilar. EDPB förklarar att när uppgifter ska behandlas så kan det personuppgiftsansvarige försäkringsbolaget åberopa just den rättsliga grunden fullgörande av avtal. För att detta åberopandet ska vara legitimt så krävs det att behandlingen är inom ramen för avtalet och bedöms vara nödvändig för att kunna

⁵⁹ Öman, 2021, s. 167.

⁶⁰ EDPB 02/2019, s.13–14.

fullgöra avtalet. Om detta är fallet kan den rättsliga grunden fullbordas genom att avtalet skrivs under av avtalsparterna.⁶¹

En användarbaserad försäkringslösning grundar sig på att den personuppgiftsansvarige behandlar vissa typer av personuppgifter i syfte att skraddarsy en försäkringspremie för den registrerade föraren. Behandlingen av personuppgifter som exempelvis förarens körbeteende är således central för att kunna framställa en skraddarsydd försäkringspremie genom en användarbaserad försäkring. En sådan typ av personuppgiftsbehandling är rimligen nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra avtalet och tillhandahålla tjänsten gentemot den registrerade. Den här typen av behandling har således rättslig grund.

Ett annat exempel på behandling av personuppgifter inom automatiserade och uppkopplade personbilar är personbilar som använder sig av automatiserade körsystem. Ett automatiserat körsystem, särskilt de som befinner sig på någon av de högre nivåerna av automatisering, är i behov av att behandla personuppgifter. Detta kan röra sig om exempelvis lokaliseringsuppgifter som registrerar var fordonet och föraren befinner sig. Denna personuppgiftsbehandling är central för att det automatiserade körsystemet ska fungera.⁶²

Det är redan fastslaget att en behandling av lokaliseringsuppgifter är nödvändig för att automatiserade fordonssystem ska kunna genomföra en automatiserad körning. I uppsatsens avsnitt om samtycke förklarades det att den här typen av personuppgiftsbehandling behövs för att den personuppgiftsansvarige ska kunna tillhandahålla en tjänst. Mot bakgrund av det är den här typen av personuppgiftsbehandling nödvändig för att fullgöra avtalet gentemot den registrerade. Behandlingen har således rättslig grund även i detta fallet.

Värt att nämna är att EDPB uppmanar personuppgiftsansvarige att begränsa sin insamling av lokaliseringsuppgifter till de fall där det är absolut nödvändigt. Detta

⁶¹ EDPB 01/2020, s. 28.

⁶² SOU 2018:16, s. 418-419.

då lokaliseringssuppgifter kan visa den registrerades levnadsvanor och således riskera att samla in känslig information. EDPB menar att övriga typer av tekniker som känner av fordonets rörelser ska användas när det anses vara tillräckligt för att tillhandahålla tjänsten.⁶³ Detta visar att det finns situationer där behandling av lokaliseringssuppgifter eventuellt inte har rättslig grund.

Gällande behandling av personuppgifter som är nödvändig för att vidta åtgärder innan avtalet sluts på begäran av den registrerade finns det även här ett exempel. Den personuppgiftsansvarige som tillhandahåller en tjänst som erbjuder användarbaserade försäkringar skulle rimligtvis vara i behov av att veta om den registrerade föraren bor i en region med hög risk för trafikolyckor, exempelvis en storstad med mycket bilar i rörelse på liten yta. I detta fallet blir det nödvändigt för den personuppgiftsansvarige att, innan ett avtal har slutits, veta var den registrerade bor för att ge information om försäkringslösningen som den registrerade har begärt. När den personuppgiftsansvarige ska tillhandahålla ett fordonssystem som genomför en automatiserad körning kan information om förarens adress vara nödvändig.

3.4.3 Den registrerades rättigheter gällande fullgörande av avtal

När det kommer till den registrerades rättigheter gällande den rättsliga grunden fullgörande av avtal så finns det även här vissa rättigheter för den registrerade. Innan behandlingen ingås så har den registrerade rätt att få information om ett antal saker. Några exempel på denna typ av information är vad ändamålet med behandlingen är och vad för rättslig grund som behandlingen bygger på (Artikel 13.1c GDPR). Ett annat exempel är identitet och kontaktuppgifter till den personuppgiftsansvarige och dennes eventuella företrädare (Artikel 13.1a).

Detta betyder att den personuppgiftsansvarige måste meddela den registrerade varför behandlingen genomförs. Exempelvis måste tillhandahållaren av ett

⁶³ EDPB 01/2020, s.16.

fordonssystem som genomför en automatiserad körning meddela föraren varför en behandling av dennes lokaliseringssuppgifter är nödvändig och hur behandlingen innehar rättslig grund.

Om en behandling av personuppgifter grundar sig på ett avtal så har den registrerade, enligt rätten till dataportabilitet, rätt att få ut de sparade personuppgifterna i ett strukturerat format. Den registrerade har även rätt att överföra dessa uppgifter till en annan personuppgiftsansvarig (Artikel 20.1a). Detta innebär att en förare som har ingått ett användarbaserat försäkringsavtal med ett försäkringsbolag har rätt att få tillgång till försäkringsbolagets sparade uppgifter. Föraren har även rätt att föra över uppgifter till ett annat försäkringsbolag.

Då det finns en maktobalans mellan den personuppgiftsansvarige och den registrerade är det viktigt för den registrerades rättigheter att denne är fri från bevisbördan vid eventuell tvist. Det finns ett antal situationer där den registrerade är fri från bevisbörda. Den första sådana situationer är ifall det uppstår en tvist om huruvida den registrerade är avtalspart. I ett sådant fall är det den personuppgiftsansvarige som har bevisbördan för att ett avtal med den registrerade föreligger (Artikel 24.1 GDPR).

Ett kriterium för att en personuppgiftsbehandling ska vara nödvändig är som nämnt att det inte finns andra realistiska tillvägagångsätt som inskränker den registrerades integritet i lägre utsträckning. Om det existerar några alternativa tillvägagångsätt så bör den personuppgiftsansvarige kunna visa hur det tillämplade tillvägagångsättet är nödvändigt för att fullgöra avtalet. Bevisbördan för detta ligger således på den personuppgiftsansvarige och inte på den registrerade.⁶⁴ Den personuppgiftsansvarige har även ett ansvar att visa hur ändamålet för avtalet inte kan uppnås utan den valda behandlingen.⁶⁵

⁶⁴ Kotschy, 2020, s.331.

⁶⁵ Punkt 98, C-252/21.

Bestämmelsen om fullgörande avtal som rättslig grund är även applicerbar på behandling som genomförs på begäran av den registrerade innan ett avtal har ingåtts. Vid ett sådant fall är det den personuppgiftsansvarige som ska kunna bevisa att den registrerade har lämnat en sådan begäran. Den registrerade är således fri från bevisbörda även i detta fallet (Artikel 24.1 GDPR).

3.5 Intresseavvägning

3.5.1 Introduktion till intresseavvägning

Den rättsliga grunden intresseavvägning handlar om att en personuppgiftsbehandling har rättslig grund ifall den är nödvändig för att uppnå ett ändamål som rör ett berättigat intresse för den personuppgiftsansvarige eller tredje part. För att denna bestämmelse ska vara tillämplig förutsätter det att den registrerades intresse eller grundläggande fri- och rättigheter inte väger tyngre och kräver ett skydd av personuppgifter (Artikel 6.1 f GDPR).

Bestämmelsen om intresseavvägning fungerar som en slags generalklausul och täcker således upp för de fall där något av de andra villkoren i Artikel 6.1 inte är tillämpliga.⁶⁶ Då bestämmelsen har en generell karaktär ska den inte behandlas som prioriterad i förhållande till de övriga rättsliga grunderna. Dock ska en intresseavvägning inte heller uppfattas som irrelevant eller något som enbart används som en sista utväg för mycket sällsynta situationer. Artikel 29-gruppen menar att en intresseavvägning ska behandlas som en viktig del av de rättsliga grunderna men att en personuppgiftsansvarig även bör uppfylla någon av de andra villkoren för att uppnå rättslig grund.⁶⁷

3.5.2 Intresseavvägningens beståndsdelar

⁶⁶ Öman, 2021, s.181.

⁶⁷ WP 217, s.9-10.

IMY har i ett vägledningsdokument om dataskyddsreglerna specificerat tre villkor för att en personuppgiftsbehandling ska inneha den rättsliga grunden intresseavvägning:

- Den personuppgiftsansvarige ska se till att det finns ett eller flera berättigade intressen
- Behandlingen av personuppgifter måste vara nödvändig i förhållande till ett ändamål som berör de berättigade intressena
- Den registrerades intressen eller grundläggande fri- och rättigheter väger inte tyngre än de berättigade intressena.⁶⁸

Artikel 29-gruppen menar att såväl den personuppgiftsansvariges berättigade intressen som den registrerades intressen och rättigheter ska betraktas som på ett spektrum. Detta innebär att båda typer av intressen kan vara allt från betydelselösa till betydelsefulla.⁶⁹ Vad som är ett berättigat intresse är således svårt att fastställa en universell definition för.

Det första kriteriet för att ett intresse ska vara berättigat är att det har stöd i annan lagstiftning, kan en personuppgiftsansvarig dra fördelar av en behandling som inte är lagenliga är dessa fördelar inte berättigade. Ett berättigat intresse måste även vara preciserat, detta innebär att intresset ska vara tillräckligt tydligt för att kunna möjliggöra en avvägning mellan den personuppgiftsansvariges intressen och den registrerades intresse och grundläggande fri- och rättigheter. Intresset måste även vara ett faktiskt intresse, detta innebär att en personuppgiftsansvarig inte får samla in personuppgifter för att de eventuellt kan vara gynnsamma i framtiden.⁷⁰

Ett berättigat intresse kräver en noggrann bedömning om huruvida det är inom den registrerades rimliga förväntningar att en viss behandling av personuppgifter ska genomföras för ett visst ändamål (Skäl 47 GDPR). En personuppgiftsansvarig kan även ha ett begränsat intresse att överföra personuppgifter inom en koncern som denne ingår i (Skäl 48 GDPR).

⁶⁸ IMY, 2022, s. 13-14.

⁶⁹ WP 217, s.32.

⁷⁰ WP 217, s. 26-27.

I ett fall i EU-domstolen gjordes en bedömning att installerade kameror i en fastighets gemensamma ytor i syfte att skydda bostadsrättsinnehavarna mot bland annat inbrott hade rättslig grund i form av intresseavvägning. Den personuppgiftsansvarige som bodde i fastigheten och hade installerat kamerorna bedömdes alltså ha ett berättigat intresse att skydda bostadsrättsinnehavarnas egendom, liv och hälsa.⁷¹

Vid ett fastställande av huruvida en personuppgiftsbehandling är nödvändig för ändamålet måste man se till vilka andra tillvägagångssätt för att behandla personuppgifter som finns. Finns det tillvägagångssätt som ger samma effekt så ska det tillvägagångssättet som inskränker den registrerades fri- och rättigheter i lägst utsträckning väljas. När man ska pröva om en behandling av personuppgifter är nödvändig ska detta göras utifrån principen om uppgiftsminimering.⁷²

Principen om uppgiftsminimering handlar om att personuppgifterna som behandlas ska vara rimliga i förhållande till ändamålet med personuppgiftsbehandlingen (Artikel 5.1c GDPR). Personuppgifter måste således vara relevanta till ändamålet och inte vara fler än vad som krävs för att uppnå ändamålet.⁷³

Det tredje villkoret fungerar som själva intresseavvägning och för att detta villkoret ska vara uppnått krävs det att den registrerades intressen eller grundläggande fri- och rättigheter inte väger tyngre än de berättigade intressena. Generellt sett väger den enskildas intresse att få ha sina personuppgifter i fred väger ofta tyngre än ett företags intresse att göra ekonomisk vinst genom att behandla personuppgifter. Det innebär att generellt sett så måste ekonomiska intressen tydligt överväga den enskildas säkerhetsintresse för att behandlingen av personuppgifter ska få genomföras.⁷⁴

⁷¹ Punkt 40, C-708/18.

⁷² IMY, 2022, s. 13-15.

⁷³ Öman, 2021, s.134–135.

⁷⁴ Öman, 2021, s.186.

Den sista saken som ska vägas in när en intresseavvägning ska genomföras är vad den personuppgiftsansvarige har vidtagit för skyddsåtgärder för att minska risken för inskränkning av den registrerades fri- och rättigheter.⁷⁵

Först och främst finns det mer allmänt hållna skyddsåtgärder som en personuppgiftsansvarig kan vidta. En av dessa är att upprätthålla en transparent relation mellan den personuppgiftsansvarige och den registrerade. Detta återkommer i Dataskyddsförordningens princip om öppenhet som fastställer att all personuppgiftsbehandling ska ske på ett öppet sätt gentemot den registrerade (Artikel 5.1 a GDPR). Principen om öppenhet kräver att informationen om behandlingen ska vara lätt för den registrerade att dels få tillgång till och dels förstå. Den registrerade bör även få information om reglerna kring personuppgiftsbehandling och vad denne har för rättigheter (Skäl 39 GDPR).

EU-domstolen har uttalat hur bestämmelsen om intresseavvägning som rättslig grund ska tolkas i förhållande till den personuppgiftsansvariges skyldighet att informera den registrerade. Bestämmelsen har tolkats så att en behandling är nödvändig för ett ändamål som rör en personuppgiftsansvarigs eller tredje parts berättigade intressen endast om viss information har givits till den registrerade. Det ska alltså lämnas information om det berättigade intresset och att behandlingen är absolut nödvändig för att uppfylla det berättigade intresset. I denna informationen ska det även framgå att en avvägning har gjorts och att den registrerades grundläggande fri- och rättigheter inte väger tyngre än det berättigade intresset.⁷⁶

3.5.3 Intresseavvägning i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar

Följande avsnitt applicerar intresseavvägningens beståndsdelar på automatiserade och uppkopplade fordon. När det kommer till de två exemplen som tagits upp genomgående i uppsatsen, användarbaserade försäkringar och system som

⁷⁵ IMY, 2022, s.15.

⁷⁶ Punkt 126, C-252/21.

genomför en automatiserad körning, finns det flera berättigade intresse för den personuppgiftsansvarige.

För den användarbaserade försäkringen är syftet med personuppgiftsbehandlingen att den personuppgiftsansvarige ska kunna skraddarsy en försäkringspremie utifrån informationen som uppgifterna ger. Mot bakgrund av detta kan man anta att den personuppgiftsansvariges intresse är av ekonomisk karaktär.

Försäkringsbolaget har med stor sannolikhet ett intresse att undvika obalans mellan försäkringspremiens belopp och förarens körbeteende. Om en sådan obalans sker så skulle exempelvis en förare med ett riskfyllt körbeteende kunna dra ekonomiska fördelar av det på försäkringsbolagets bekostnad vilket försäkringsbolaget vill undvika. Den personuppgiftsansvarige har även ett intresse av att tillhandahålla en avtalad tjänst gentemot den registrerade för att därigenom kunna fullgöra avtalet.

För att den personuppgiftsansvariges intresse ska vara berättigat så krävs det att det är lagenligt, preciserat och kopplat till ett definierat ändamål.⁷⁷ Den personuppgiftsansvariges intressen är i detta fall såväl lagliga som tydliga och faktiska. Behandlingen av personuppgifter måste även vara något den registrerade rimligen kan förvänta sig för att uppnå ändamålet (Skäl 47 GDPR). Att denna typ av behandling av personuppgifter behöver genomföras för att kunna skraddarsy en försäkringslösning kan mycket väl även vara i linje med den registrerades rimliga förväntningar. Rekvisiten för ett berättigat intresse är således uppfyllda.

Det krävs även att behandlingen av personuppgifter är nödvändigt för att uppnå ett ändamål kopplat till det berättigade intresset.⁷⁸ Det har i tidigare avsnitt redogjorts att behandlingen av vissa personuppgifter är nödvändiga för att den personuppgiftsansvarige ska kunna uppfylla ändamålet och skapa en användarbaserad försäkring. Mot bakgrund av detta är behandlingen av personuppgifterna nödvändig i förhållande till ett ändamål som berör de berättigade intressena.

⁷⁷ WP 217, s. 26–27.

⁷⁸ IMY, 2022, s. 13–15.

I exemplet med användarbaserade försäkringar har den personuppgiftsansvarige ett ekonomiskt intresse. När det kommer till att väga mellan den personuppgiftsansvariges och den registrerades respektive intressen väger som nämnt ett säkerhetsintresse hos den registrerade generellt sett tyngre än den personuppgiftsansvariges ekonomiska intresse.⁷⁹ När det kommer till användarbaserade försäkringar är det således inte självklart att den personuppgiftsansvarige kan stödja sin behandling på den rättsliga grunden intresseavvägning.

Ett fordonssystem som genomför automatiserade körning är beroende av att veta var fordonet befinner sig om det ska vara ett system av de högre graderna av automatisering. Det är ytterst viktigt att en automatiserad körning ska kunna genomföras säkert och för det krävs behandling av bland annat lokaliseringssuppgifter.⁸⁰

När det kommer till fordon med automatiserade körsystemen kan den personuppgiftsansvarige ha flera intressen. Då denna typ av automatiserat körsystem är beroende av personuppgifter för att positionera fordonet på ett säkert sätt kan en personuppgiftsansvarigs intresse vara att skydda sina kunders, det vill säga den registrerade förarens liv, hälsa och egendom. Med andra ord är den personuppgiftsansvariges intresse att tillhandahålla en tjänst som är säker för kunden att använda.

Likt exemplet ovan borde det även här rimligen vara i linje med den registrerades rimliga förväntningar att en sådan behandling behöver ske i syfte att uppnå ett trafiksäkert system. Intresset är i detta fallet även lagenligt, tydligt och kopplat till ändamålet att fordonssystemet ska kunna genomföra en för föraren säker automatiserad körning. Mot bakgrund av detta är kriterierna för ett berättigat intresse hos den personuppgiftsansvarige uppfyllda.

⁷⁹ Öman, 2021, s. 186.

⁸⁰ SOU 2018:16, s. 418-419.

Som nämnt i tidigare avsnitt har EDPB redogjort för att personuppgiftsansvarige ska begränsa sin behandling av just personuppgifter till där det är absolut nödvändigt. I de fall där det går att använda andra typer av personuppgifter rekommenderar EDPB att dessa används istället.⁸¹ Det innebär att ifall den personuppgiftsansvarige använder sig av lokaliseringssuppgifter för att räkna ut personbilens position så riskerar denne att genomföra en behandling som inte är nödvändig för ändamålet som berör det berättigade intresset.

Om en intresseavvägning genomförs med utgångspunkt att den personuppgiftsansvarige har ett berättigat intresse för att tillhandahålla en säker tjänst för den registrerade måste detta intresse väga lika tungt eller tyngre än den registrerades intresse eller grundläggande fri- och rättigheter. I detta fallet skulle den personuppgiftsansvariges intresse för den registrerades liv, hälsa och egendom vägas mot exempelvis den registrerades intresse att dennes integritet värnas.

Det finns ett antal skyddsåtgärder som den personuppgiftsansvarige måste vidta i båda exemplen i syfte att minska risken för inskränkning av den registrerades grundläggande fri- och rättigheter. Den personuppgiftsansvarige bör begränsa sin användning av lokaliseringssuppgifter till då det är absolut nödvändigt. Anledningen till detta är att behandling av lokaliseringssuppgifter riskerar att avslöja känslig information gällande den registrerade.⁸²

Utöver detta bör den personuppgiftsansvarige som tillhandahåller en tjänst eller ett automatiserat körsystem bör se till att dataskydd är inbyggt i systemet. Om tekniken i dessa system redan i den ursprungliga produktionsfasen utformas för att i så liten utsträckning som möjligt samla in personuppgifter, minskar risken för inskränkning av den registrerades grundläggande fri- och rättigheter.⁸³ Omfattningen för dessa säkerhetsåtgärder ska bestämmas utifrån vilken risker den registrerade har för inskränkning av dennes rättigheter och friheter samt den personuppgiftsansvariges tekniska och ekonomiska förmåga (Artikel 25.1 GDPR).

⁸¹ EDPB 01/2020, s.16.

⁸² EDPB 01/2020, s.16.

⁸³ EDPB 01/2020, s. 18.

3.5.4 Den registrerades rättigheter gällande intresseavvägning

När det kommer till bestämmelsen om intresseavvägning så finns det ett antal bestämmelser i Dataskyddsförordningen som på olika sätt ger den registrerade rättigheter.

Om personuppgifterna har samlats in från den registrerade och behandlingen av personuppgifterna görs med intresseavvägning som rättslig grund, så måste den personuppgiftsansvarige meddela om sina berättigade intressen till den registrerade (Artikel 13.1d GDPR). Detta görs i syfte att upprätthålla en rättvis och öppen behandling av personuppgifter (Skäl 60 GDPR). Den personuppgiftsansvarige behöver dock inte motivera för den registrerade varför den personuppgiftsansvariges berättigade intresse väger över den registrerades intresse eller grundläggande fri- och rättigheter.⁸⁴

Den registrerade har rätt att göra invändningar mot behandlingen av personuppgifter ifall behandlingens rättsliga grund är intresseavvägning. Om detta sker så får den personuppgiftsansvarige endast fortsätta behandlingen om dennes berättigade intressen väger över den registrerades intressen eller grundläggande fri- och rättigheter (Artikel 21.1 GDPR). Syftet med denna bestämmelse är att det bör åligga den personuppgiftsansvarige att visa att dennes intressen faktiskt väger tyngre än den registrerades intressen eller grundläggande fri- och rättigheter (Skäl 69 GDPR).

För att ett intresse ska vara berättigat så krävs det att det är inom den registrerades rimliga förväntningar att behandlingen genomförs för ett visst ändamål (Skäl 47 GDPR). Det är viktigt att den personuppgiftsansvarige ser till att ha konkreta belägg som stödjer att personuppgiftsbehandlingen är i enlighet med de registrerades rimliga förväntningar.⁸⁵ Mot bakgrund av detta är det den personuppgiftsansvarige som har ett ansvar att visa att behandlingen är inom de

⁸⁴ Öman, 2021, s. 311.

⁸⁵ IMY, 2022, s.15–16.

rimliga förväntningarna, den registrerade är således fri från bevisbördan i detta fall.

3.6 Rättslig förpliktelse

3.6.1 Bestämmelsens innehåll

En behandling får genomföras utan samtycke om det är nödvändigt för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig förpliktelse (Artikel 6.1c). Med andra ord kan en personuppgiftsansvarig legitimera sin behandling av personuppgifter med att denne har en rättslig skyldighet att genomföra behandlingen. Om den personuppgiftsansvarige exempelvis tillhandahåller en tjänst gentemot den registrerade kan det finnas rättsliga skyldigheter för den personuppgiftsansvarige att behandla kundens, alltså den registrerades, personuppgifter. Ändamålet med behandlingen av personuppgifter är således att uppfylla den rättsliga förpliktelsen.⁸⁶

En rättslig förpliktelse bör ha grund i antingen i EU-rätt eller i den nationella rätten hos den EU-medlemsstat som den personuppgiftsansvarige omfattas av (Artikel 6.3 GDPR). En medlemsstat i EU får anpassa tillämpningen av Dataskyddsförordningens bestämmelser med hänsyn till bestämmelsen om rättslig förpliktelse. För att säkerställa en laglig och rättvis behandling kan medlemsstaten exempelvis fastställa egna specifika krav för behandlingen (Artikel 6.2 GDPR).

Dataskyddsförordningen har inga krav på att varje enskild behandling ska ha grund av en särskild lag. Samma lag kan således vara grund för flera behandlingar av personuppgifter som innehar rättslig grund i form av rättslig förpliktelse för den personuppgiftsansvarige (Skäl 45 GDPR).

För att denna rättsliga grund ska kunna användas så krävs det att behandlingen åtminstone är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse. Bestämmelsen

⁸⁶ Kotschy, 2020, s.332.

kräver således inte att det ska finnas en rättslig skyldighet att just behandla personuppgifterna utan det kan vara ett led i att fullgöra en rättslig förpliktelse.⁸⁷

Ett exempel på sådana situationer där en rättslig förpliktelse finns är då EU-rätt eller nationell rätt fastställer att någon är skyldig att i vissa situationer överföra information till exempelvis en myndighet. I en sådan situation är den personuppgiftsansvarige skyldig att agera i enlighet med författningen och genomföra behandlingen.⁸⁸ Dataskyddsförordningen redogör även för att tillsynsmyndigheter ska ha befogenhet att få tillgång till personuppgifter av den personuppgiftsansvarige förutsatt att informationen behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter (Artikel 58.1e GDPR). Det innebär att om en tillsynsmyndighet kräver den personuppgiftsansvarige på viss information, är den personuppgiftsansvarige skyldig att lämna ut den.

3.6.2 Rättslig förpliktelse i förhållande till automatiserade och uppkopplade personbilar

När det kommer till uppkopplade fordon så blir bestämmelsen om rättslig förpliktelse på olika sätt relevant. Följande exempel kommer vara dels rättsliga förpliktelser som den personuppgiftsansvarige har idag och dels rättsliga förpliktelser som denne troligtvis kommer att ha i framtiden.

Den rättsliga förpliktelsen behöver inte återfinnas i lag, en giltig rättslig förpliktelse kan även återfinnas i särskilt reglerade avtal, exempelvis försäkringsavtal.⁸⁹ Här blir de användarbaserade försäkringarna relevanta. De användarbaserade försäkringarna behandlar olika typer av personuppgifter för att kunna skraddarsy en försäkringslösning för den registrerade kunden. Ett försäkringsavtal är som sagt ett sådant särskilt reglerande avtal som ger det

⁸⁷ Öman, 2021, s. 168.

⁸⁸ Öman, 2021, s. 169.

⁸⁹ Öman, 2021, s. 171.

personuppgiftsansvarige försäkringsbolaget vissa rättsliga förpliktelser. Mot bakgrund av detta skulle försäkringsbolaget ha rättslig grund för den behandling av personuppgifter som de har en rättslig förpliktelse att genomföra.

Det finns även exempel som baseras på olika målsättningar som sätts upp av bland annat statliga myndigheter. Dessa exempel är än så länge spekulativa men de kan komma att bli relevanta för framtidens behandling av personuppgifter när det kommer till automatiserade och uppkopplade personbilar. Trafikverket redogör att tillgång till stora mängder data och utbyte av den är viktigt för den framtida utvecklingen av uppkopplade fordon och digitalisering generellt. Trafikverket har som målsättning för det närmsta 2020-talet att ett system som bland annat varnar för stillastående fordon på vägarna ska utvecklas. Trafikverket redogör även för att denna typ av data eventuellt kan komma att samlas in på centrala plattformar.⁹⁰ Om detta blir verklighet skulle det krävas att den personuppgiftsansvarige delar uppgifter om var ett fordon befinner sig, det skulle därigenom finnas en rättslig förpliktelse att behandla personuppgifter.

För automatiserade körsystem på någon av de högre graderna av automatisering där körsystemet förväntas genomföra en automatiserad körning är det av högsta vikt för säkerheten att systemet får behandla flera typer av personuppgifter samtidigt.⁹¹ Detta innebär att den personuppgiftsansvarige har en förpliktelse att behandla personuppgifter i syfte att upprätthålla säkerheten på det automatiserade fordonet. I Sverige finns Produktsäkerhetslagen som syftar till att säkerställa att bland annat varor som konsumenterna köper inte skadar någon (1§ Produktsäkerhetslagen). Denna lagen fastställer att varor som en näringsidkare säljer till en konsument ska vara säkra (7§ Produktsäkerhetslagen). En säker vara definieras här som en vara som medför låg eller ingen risk för människors hälsa eller säkerhet (8§ Produktsäkerhetslagen).

En applicering av Produktsäkerhetslagens bestämmelser på automatiserade och uppkopplade personbilar visar hur den personuppgiftsansvarige måste behandla

⁹⁰ SOU 2018:16, s. 196-197.

⁹¹ SOU 2018:16, s. 185.

personuppgifter i syfte att erbjuda en säker vara i enlighet med Produktsäkerhetslagen. Den personuppgiftsansvarige har således en rättslig förpliktelse och behandlingen av personuppgifter har i detta fallet en rättslig grund.

Utöver dessa exempel på funktioner finns det en funktion som blir allt vanligare i moderna personbilar. Denna funktionen är ett 112-baserat eCall-system som automatiskt skickar ett meddelande till larmcentral vid händelse av en trafikolycka. Personuppgifter som behöver behandlas för denna funktionen är bland förarens position och fordonets senaste färdriktning.⁹² I EU-förordningen 2015/758 om typgodkännandekrav för montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG ("Förordning 2015/758") fastställs det att alla nyproducerade personbilar ska vara utrustade med denna funktionen (Artikel 4 Förordning 2015/758).

Då en personuppgiftsansvarig omfattas av den här förordningen har denne en rättslig förpliktelse att tillhandahålla denna tjänsten och därigenom även behandla vissa personuppgifter. Den rättsliga förpliktelsen har i detta exemplet en EU-rättslig grund i form av Förordning 2015/758.

Automatiserade och uppkopplade personbilar är något som är under ständig utveckling och som kommer ta alltmer plats i samhället. Befintligt regelverk kan med bakgrund av detta vara svårt att anpassa till den nya tekniken. Det kommer således rimligen uppkomma fler rättsliga förpliktelser för den personuppgiftsansvarige i takt med den tekniska utvecklingen.

I SOU 2018:16 om vägen till självkörande fordon föreslås ett införande av ny lagstiftning gällande automatiserade och uppkopplade fordon med fokus på bland annat behandling av personuppgifter.⁹³ Det redogörs även att myndigheter i framtiden kommer att ha ett stort behov av information kring personbilar som genomför en automatiserad körning. Ett exempel på en sådan situation är ifall det

⁹² EDPB 01/2020, s.31-32.

⁹³ SOU 2018:16, s. 628-629.

automatiserade fordonet har åsamkat en trafikolycka och denna information behövs för att bedöma straffansvar. Den personuppgiftsansvarige kommer således att ha en rättslig förpliktelse att behandla denna informationen.⁹⁴

3.6.3 Den registrerades rättigheter i förhållande till rättslig förpliktelse

Det finns ett antal bestämmelser i Dataskyddsförordningen som ger den registrerade vissa rättigheter när det kommer till den här rättsliga grunden.

I det skäl i Dataskyddsförordningen som är kopplat till bestämmelsen om rättslig förpliktelse redogörs det att kraven bör preciseras för att bland annat fastställa vem den personuppgiftsansvarige är, vad för typ av personuppgifter som behandlas och ändamålet med behandlingen (Skäl 45 GDPR).

Dataskyddsförordningens kapitel om den registrerades rättigheter inleds med en redogörelse om att den personuppgiftsansvarige har ett ansvar att vidta lämpliga åtgärder för att ge den registrerade information enligt bland annat artikel 13 och kommunikation enligt bland annat artikel 15 i Dataskyddsförordningen (Artikel 12.1 GDPR).

I artikel 13 i Dataskyddsförordningen återkommer den del av vad som redogörs i skäl 45 ovan. I de fall där personuppgifter från en registrerad har behandlats så har den registrerade rätt att få information om den personuppgiftsansvariges identitet och dennes kontaktuppgifter (Artikel 13.1a GDPR). Den registrerade har även rätt att få reda på vad behandlingen av dennes personuppgifter har för ändamål och vad för rättslig grund som behandlingen vilar på (Artikel 13.1c GDPR). Den personuppgiftsansvarige måste alltså meddela att denne är personuppgiftsansvarig och att behandlingen i fråga syftar till att fullgöra en rättslig förpliktelse som den personuppgiftsansvarige har, vilket även är behandlingens rättsliga grund.

⁹⁴ SOU 2018:16, s. 732–733.

I syfte att säkerställa en rättvis och öppen behandling ska den personuppgiftsansvarige även informera den registrerade om hur länge personuppgifter kommer att lagras eller hur länge det är planerat att de ska lagras (Artikel 13.2a GDPR). Den registrerade har även rätt att vända sig till en tillsynsmyndighet för att föra fram klagomål på hur behandlingen genomförs. (Artikel 13.2d GDPR).

Dessa bestämmelser överensstämmer i viss mån med den registrerades rätt till tillgång. Rätten till tillgång innebär bland annat att den registrerade har rätt att få tillgång till information om vad för personuppgifter som behandlas (Artikel 15.1b GDPR). Likt artikel 13.1c i Dataskyddsförordningen fastställs det även här att den registrerade har rätt att få information om vad som är ändamålet med behandlingen (Artikel 15.1a GDPR). Även i rätten till tillgång fastställs det att den registrerade har rätt att få information om att denne kan vända sig till en tillsynsmyndighet för klagomål gällande behandling av personuppgifterna (15.1f GDPR).

4 Sammanfattning och slutsatser

4.1 Förutsättningar för rättslig grund gällande behandling av förarens personuppgifter

Uppsatsen har riktat in sig på fyra rättsliga grunder för att undersöka under vilka förutsättningar dessa rättsliga grunder kan utgöra lämplig rättslig grund för behandling av förarens personuppgifter i samband med automatiserade och uppkopplade personbilar. Samtliga grunder har applicerats på exempel gällande dessa personbilar för att tydliggöra vad den personuppgiftsansvarige behöver vidta för åtgärder för att uppnå en laglig behandling av förarens personuppgifter.

Förutsättningarna för ett giltigt samtycke är att samtycket är specifikt, frivilligt och välinformerat. Den rättsliga grunden samtycke ger den personuppgiftsansvarige ett ansvar att säkerställa den registrerades deltagande i och medvetande om behandlingen.

En åtgärd som den personuppgiftsansvarige måste vidta är att begränsa behandlingen av förarens personuppgifter till att enbart omfatta vad som är nödvändigt för att tillhandahålla tjänsten och därmed fullgöra avtalet gentemot föraren. Den personuppgiftsansvarige ska även vidta åtgärder för att enbart genomföra en behandling av personuppgifter för ett specifikt och tydligt ändamål. En behandling får således inte göras utan ändamål eller för annat ändamål än det föraren har samtyckt till. Slutligen ska den personuppgiftsansvarige även vidta åtgärder för transparens mellan denne och den registrerade, det innebär att den registrerade ska vara välinformerad om behandlingen och dess ändamål för att samtycket ska vara giltigt.

Förutsättningarna för att samtycke ska kunna utgöra en rättslig grund för att behandla förarens personuppgifter är att den personuppgiftsansvarige vidtar dessa åtgärder för att garantera förarens deltagande i och medvetande om behandlingen.

När det kommer till den rättsliga grunden fullgörande av avtal stämmer vissa av förutsättningarna överens med förutsättningarna för ett giltigt samtycke. Även här är den rättsliga grunden beroende av att behandlingen är nödvändig för att uppnå ändamålet, i detta avseende är ändamålet att fullgöra avtalet med den registrerade eller vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan avtalet ingåtts.

Förutsättningarna för att en behandling ska kunna använda denna rättsliga grund är först och främst att den personuppgiftsansvarige har ett fastställt ändamål med behandlingen och att ändamålet framförs öppet och tydligt till den registrerade. Den registrerade har rätt att få veta varför behandlingen genomförs.

Utöver detta är rimlighet en viktig förutsättning för denna rättsliga grund. En behandling är inte nödvändig om den inskränker den registrerades integritet i en omfattning som är orimlig i förhållande till ändamålet. Förutsättningarna för fullgörande av avtal är att den personuppgiftsansvarige behandlar personuppgifterna på ett öppet, tydligt och rimligt sätt.

Beståndsdelarna för en intresseavvägning som rättslig grund överensstämmer i viss mån med beståndsdelarna för de andra rättsliga grunderna. I såväl denna rättsliga grund som i grunden fullgörande av avtal ovan ligger det i den personuppgiftsansvariges intressen att tillhandahålla den avtalade tjänsten gentemot den registrerade. Förutsättningarna för att legitimera en behandling på denna rättsliga grund är att den personuppgiftsansvarig har ett berättigat intresse med behandlingen och att denne är tydlig med vad detta intresset är. Transparens mellan den personuppgiftsansvarige och den registrerade är viktigt även i denna rättsliga grund.

Behandlingen behöver även vara nödvändig i förhållande till ändamålet. Den registrerades integritet får inte inskränkas mer än absolut nödvändigt. En behandling av personuppgifter ska även begränsas till vad den registrerade

rimligen kan förvänta sig, här blir det återigen viktigt med transparens gällande behandlingen mellan den personuppgiftsansvarige och den registrerade.

Den sista rättsliga grunden i denna undersökning är rättslig förpliktelse. Förutsättningarna för att en behandling av personuppgifter ska inneha denna rättsliga grunden är först och främst att den rättsliga förpliktelsen är lagstadgad antingen i EU-rätt eller i nationell rätt. Utöver detta ska behandlingen vara nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra den rättsliga förpliktelse som denne har.

Dataskyddsförordningen har ett antal artiklar dedikerade till den registrerades rättigheter när det kommer till behandling av personuppgifter. Dessa rättigheter har den personuppgiftsansvarige en skyldighet att beakta. Många av dessa rättigheter berör den registrerades rätt till information och deltagande i behandlingen. Några exempel på detta är rätt till information om behandlingens ändamål och rätt att få sina personuppgifter raderade vid ett återkallat samtycke.

Denna undersökning har visat att de rättsliga grundernas beståndsdelar överensstämmer med varandra i stora drag. Nyckelord som öppenhet, tydlighet och rimlighet är vanligt förekommande i såväl de rättsliga grunderna som i Dataskyddsförordningen i stort. Alla dessa nyckelord kan egentligen sammanfattas med ett ord: Respekt. En personuppgiftsansvarig som respekterar Dataskyddsförordningens bestämmelser om rättslig grund och principer om öppenhet, tydlighet och rimlighet har goda förutsättningar för att genomföra en laglig behandling av personuppgifter som även är effektiv för den personuppgiftsansvariges ändamål. Dessa nyckelord kommer att vara viktiga för att ge förutsättningar att bedriva en behandling av personuppgifter som är såväl laglig som framgångsrik. Det här är i sin tur viktigt för framtidens utveckling inom automatiserade och uppkopplade fordon.

4.2 Fördelar och nackdelar med de rättsliga grunderna från den personuppgiftsansvariges perspektiv

Att automatiserade och uppkopplade fordon är framtiden inom EU är klarlagt. I såväl Strategidokumentet som i Amsterdamdeklarationen har det förklarats hur utvecklingen för automatiserade och uppkopplade fordon ska främjas. Mot bakgrund av detta är det ett rimligt antagande att vi i framtiden kommer att få se fler och alltmer avancerade automatiserade och uppkopplade fordon på vägarna inom EU.

Uppsatsen har fokuserat på främst två exempel när det kommer till behandling av personuppgifter inom automatiserade och uppkopplade fordon. Dessa är användarbaserade försäkringar och system som genomför en automatiserad körning. Det är fastställt att dessa tjänster är i behov av att behandla personuppgifter för att kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. En personuppgiftsansvarig är därigenom i stort behov av att legitimera sin behandling på en rättslig grund. Detta avsnitt syftar till att klargöra vilka fördelar och nackdelar de respektive rättsliga grunderna har från den personuppgiftsansvariges perspektiv.

Det har förklarats i undersökningen att samtycke är ungefär som ett utgångsläge när det kommer till Dataskyddsförordningens rättsliga grunder. Fördelen med att basera sin behandling på den registrerades samtycke är att behandlingen får en tydlig rättslig grund i motsats till exempelvis den rättsliga grunden intresseavvägning. Nackdelen med samtycke är att det kräver viss kontakt med den registrerade vilket kan vara tids- och resurskrävande. Dock är det den personuppgiftsansvariges ansvar att den registrerade får den kontakt med den personuppgiftsansvarige som denne har rätt till.

Den rättsliga grunden fullgörande av avtal blir applicerbar i situationer där behandlingen av personuppgifter är nödvändig för att fullgöra avtalsrättsliga förpliktelser, alltså att fullgöra ett avtal som ingåtts med den registrerade. Fördelen med denna rättsliga grund är att den personuppgiftsansvarige kan

definiera sitt ändamål utefter sin verksamhet och därigenom kan genomföra en behandling som är relevant för den tjänsten som ska tillhandahållas. Nackdelen med denna rättsliga grunden är att den utgår från ett avtal vilket begränsar den personuppgiftsansvariges möjligheter till behandling som eventuellt går utanför avtalet.

Det är rekommenderat att en personuppgiftsansvarig som använder sig av en intresseavvägning ska basera sin behandling på åtminstone en annan rättslig grund, detta då intresseavvägning har en mycket generell karaktär. Dock ska en intresseavvägning inte ses som en sista utväg som en personuppgiftsansvarig använder endast om ingen annan rättslig grund är möjlig.

Ponera att den personuppgiftsansvariges verksamhet går ut på att behandla personuppgifter i syfte att exempelvis skapa användarbaserade försäkringar eller fordonsystem som utför en automatiserad körning. I ett sådant fall skulle det vara ett orimligt tillvägagångssätt att förlita sig enbart på en förhållandevis osäker rättslig grund som intresseavvägning. Här blir istället samtycke en mer säker rättslig grund att basera sin behandling av personuppgifter på.

Intresseavvägningens generella karaktär kan dock i viss mån vara en fördel för den personuppgiftsansvarige. En generalklausul som intresseavvägningen är fångar upp fall där en behandling av personuppgifter är nödvändig men ingen rättslig grund är tydligt applicerbar.

När det kommer till rättslig förpliktelse som rättslig grund så finns det en uppenbar fördel, denna fördelen är att ändamålet är otvetydigt. Nackdelen är att ändamålet i detta fall är lagstadgat och således inte kan anpassas till den personuppgiftsansvariges verksamhet på samma sätt som exempelvis den rättsliga grunden fullgörande av avtal.

Sammanfattningsvis finns det fördelar och nackdelar med samtliga rättsliga grunder och en personuppgiftsansvarig måste göra en noggrann bedömning när denne ska bestämma vilken rättslig grund den vill använda. Att se det som att de rättsliga grunderna har en inbördes ordning är en olycklig tolkning av Dataskyddsförordningen. Istället ska en personuppgiftsansvarig oavsett vilken

rättslig grund den har för sin behandling av personuppgifter, alltid sträva efter en öppen och rimlig behandling. Den personuppgiftsansvarige ska även sträva mot att ha en transparent hållning gentemot den registrerade och säkerställa den registrerades medvetande om och deltagande i behandlingen. Precis som i föregående avsnitt är respekt ett nyckelord för den personuppgiftsansvarige. En personuppgiftsansvarig som visar respekt för Dataskyddsförordningens bestämmelser och vad dessa ämnar skydda, bland annat den registrerades integritet, löper mindre risk att genomföra en illegal behandling av personuppgifter.

Käll- och litteraturförteckning

Offentligt tryck

Sverige

SOU 2018:16 *Vägen till självkörande fordon – introduktion.*

Prop. 2017/18:105 *Ny dataskyddslag*

Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) Dnr: IMY-2022-2719. *Vägledning till politiska aktörer om dataskyddsreglerna.*

Europeiska unionen

COM (2020) 789 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*

Declaration of Amsterdam on cooperation in the field of connected and automated driving (Amsterdamdeklarationen). 2016.

EDPB 05/2020 *Riktlinjer 05/2020 om samtycke enligt förordning (EU) 2016/679.*

EDPB 01/2020 *Riktlinjer 01/2020 om behandling av personuppgifter i samband med uppkopplade fordon och rörlighetsrelaterade applikationer.*

EDPB 02/2019 *Riktlinjer 2/2019 om behandling av personuppgifter enligt artikel 6.1 b i dataskyddsförordningen i samband med tillhandahållandet av onlinetjänster till registrerade.*

Artikel 29-arbetsgruppen *Yttrande 6/2014 om begreppet den registeransvariges berättigade intressen i artikel 7 i direktiv 95/46/EG (WP 217).*

Litteratur

Hettne, Jörgen & Eriksson, Ida Otken (red.). *EU-rättslig metod: teori och genomslag i svensk rättstillämpning*. Andra upplagan. Stockholm: Norstedts juridik, 2011.

Jareborg, Nils. *Rättsdogmatik som vetenskap*. Svensk juristtidning, 2004.

Jay, Rosemary (red.). *Guide to the General Data Protection Regulation: a companion to Data protection law and practice (4th edition)*. Första upplagan. London: Sweet & Maxwell, 2017.

Kotschy, Waltraut. *Article 6. Lawfulness of processing*. I *The EU General Data Protection Regulation (GDPR): a commentary*. Kuner, Christopher, Bygrave, Lee A & Docksey, Christopher (red.). Första upplagan. Oxford: Oxford University Press, 2020.

Mulder, Trix & Vellinga, Nynke E. *Exploring data protection challenges of automated driving*. Elsevier, 2021.

Stroobants, Nele & Van Schoubroeck, Caroline. *Telematics Insurance: Legal Concerns and Challenges in the EU Insurance Market*. European Journal of Commercial Contract Law, 2021.

Öman, Sören. *Dataskyddsförordningen (GDPR) m.m., En kommentar*. Andra upplagan. Stockholm: Norstedts Juridik, 2021.

Internetkällor

EUR-Lex, tillgänglig: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV-EN/TXT/?from=EN&uri=LEGISSUM%3Aai0037> (hämtad 22/8 – 2023).

Rättsfallsförteckning

Europeiska unionen

EU-domstolen

C-708/18, *Asociatia de Proprietari bloc M5A- ScaraA*, EU:C:2019:1064.

C-13/16, *Rigas satiksme*, EU:C:2017:336.

C-252/21, *Meta Platforms and others v Bundeskartellamt*, EU:C:2023:537.

