



**Datum: 31 maart 2017**

**Onderwerp: Actiepunten 2017**

## Inleiding

In 2016 is ITS (*Intelligent Transport Systems*) weer steviger op de kaart komen te staan. Daarmee is de noodzaak ook toegenomen om de juridische randvoorwaarden helder in kaart te brengen. Dat geldt in Nederland, dat onder meer met de programma's Beter Benutten Vervolg en Connecting Mobility krachtig investeert in de ontwikkeling van Smart Mobility. Maar dat geldt ook in Europa waar een vervolg is gegeven aan de werkzaamheden binnen het EU C-ITS platform. Nu steeds meer projecten werkelijk op de weg gaan komen, zal de behoefte aan concrete juridische ondersteuning toenemen.

In het kader van Ronde Tafels 2.0 wordt een koers uitgezet waarbij de activiteiten meer vanuit de genoemde programma's zullen worden aangestuurd. Tafelbijeenkomsten zullen niet meer de standaard zijn, maar incidenteel en mogelijk thematisch. Concrete opdrachten zullen worden verstrekt aan schrijfteams, al naar gelang de behoefte zoals door de programma's wordt vastgesteld. Daarbij ligt het accent op enerzijds de beleidsontwikkeling in Nederland en in de EU, en anderzijds op de ondersteuning van de projecten.

## Scope

In het kader van de ronde tafels omvat Smart Mobility zowel:

- cooperative driving (C-ITS, via Wifi-P/G5 communicatie)
- connected driving (via cellulaire communicatie of hybride met Wifi-P/G5)
- autonomous driving (al dan niet ondersteund met V2V-communicatie)

## Doelstelling RT2.0 in 2017

In het kader van RT2.0 komen ten aanzien van de juridische aspecten van smart mobility in 2017 de volgende doelstellingen in beeld:

- *Het ontwikkelen van kennis over de juridische aspecten van slimme mobiliteit ten behoeve van het beleid en de uitvoering van slimme mobiliteitsprojecten .*
- *Het bevorderen van bewustzijn bij NL belanghebbenden over mogelijke juridische issues en oplossingen op het terrein van slimme mobiliteit.*
- *Het ondersteunen van projecten bij de omgang met juridische aspecten, met name dataprotectie.*
- *Het samen inventariseren, analyseren en prioriteren van risico's en beheersmaatregelen bij een aantal beeldbepalende slimme mobiliteit use cases.*



## Algemeen

Ontwikkelingen op de drie juridische aandachtsgebieden -dataprotectie, datazeggenschap en aansprakelijkheid- zullen de komende tijd doorlopend inzet van juridische expertise vragen. Daarbij gaat het in eerste instantie om onderwerpen die voldoende belang en urgentie hebben om in het kader van de RT2.0 te worden opgepakt.

## Urgente acties

Welke urgentie hebben de verschillende aspectgebieden? Om deze urgentie vast te stellen kan om te beginnen worden gekeken naar ontwikkelingen die onontkoombaar om actie vragen.

### **Dataprotectie**

Bij dataprotectie is dat de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) die op 25 mei 2018 in werking treedt en direct effect heeft op zowel beleidsniveau als in de projecten.

Op beleidsniveau zal de huidige ontwikkeling van met name C-ITS binnen het kader van de verordening moeten worden gebracht, hetzij door interpretatie van de verordening, hetzij door technische of organisatorische modificaties (zie TTP in Amsterdam). De beleidsdiscussie zal met name in Brussel worden gevoerd (WG4 EU C-ITS Platform). De dialoog met de Dataprotectie Autoriteiten (WG art. 29) vraagt om een verdere verdieping van de kennis op het snijvlak van techniek, governance en dataprotectierecht. Veel van deze kennis op het gebied van C-ITS en dataprotectie is binnen het schrijfteam van de Juridische Tafel opgebouwd.

Op uitvoeringsniveau zullen met name de Beter Benutten en Connecting Mobility projecten de plek zijn waar de nieuwe dataprotectie-regels goed moeten worden begrepen en nageleefd.

Hier kan het schrijfteam ondersteuning bieden bij het concretiseren van de naleving in gebruikers- en bewerkersovereenkomsten en bij software toepassingen en organisatorische maatregelen met behulp van Privacy by Design. Het verder ontwikkelen daarvan en het maken van een Smart Mobility Code of Conduct, zoals vereist in de AVG, kan bijdragen aan een soepele invoering van de verordening.

### **Datazeggenschap**

Op het terrein van datazeggenschap heeft de Juridische Tafel de inventarisatie 'Data uit Voertuigen' opgeleverd. Hoewel binnen Nederland zowel ANWB als de RAI vereniging hebben meegeschreven aan het document, speelt EU breed toch vooral de moeizame verhouding een rol tussen de OEM's verenigd in de ACEA enerzijds en de gebruikers, onder meer de automobilisten, verenigd in de FIA. De OEM's lijken weliswaar niet meer 100% zeggenschap te claimen, maar hun voorstel voor een 'extended vehicle' kan echter niet anders worden gezien dan als een poging greep te houden op de datastroom uit voertuigen. Het FIA voorstel met een trusted party als neutrale middle man staat daar nog ver vanaf. Uit het rapport dat TRL maakt op verzoek van de EU-Cie zal wellicht duidelijk worden in welke richting de oplossing met worden gezocht. Een vervolg op het rapport 'Data uit Voertuigen' zou een bijdrage uit Nederland kunnen leveren aan die discussie; een dergelijk vervolg zou in de tweede helft van 2017 desgewenst kunnen worden opgepakt.

### **Aansprakelijkheid**

Op het terrein van aansprakelijkheid is met name de aansprakelijkheidsregeling bij platooning enigszins urgent. De belangrijkste verzekeraar in de branche, TVM, heeft aangegeven voorlopig platooning te dekken bij zeer beperkt gebruik van het systeem. Zodra meer grootschalige proeven worden genomen waarbij ook multi brand en multi owner platoons worden samengesteld, wordt



ook een specifieke regeling van de aansprakelijkheid rond een platoon urgent. Hoe snel zich dit zal voordoen is niet gemakkelijk te voorspellen. De truckfabrikanten zijn tot nu toe terughoudend gebleken bij het inbouwen van platooning in nieuwe vrachtauto's. Vooral nog zal platooning dan ook een single brand, single owner activiteit blijven. In dit licht zal de urgentie van een stap in de richting van een bijdrage ten behoeve van bijvoorbeeld aanpassing van wet- en regelgeving moeten worden bekeken.

### Overige Issues

Naast deze mogelijke prioriteiten is door de tafelgenoten ook een aantal potentiële onderwerpen aangedragen waarvan een aantal op enig moment urgent kan worden. Wanneer dat het geval is, zal moeten worden beoordeeld of er aanleiding is het issue in tafelverband op te pakken. Een overzicht van deze onderwerpen uit het concept jaarplan 2017 is opgenomen in de bijlage.

### Continuïteit

Aan de probleemgestuurde aanpak in het kader van RT2.0 kleven ook enkele risico's, met name waar het gaat om de inhoudelijke- en daarmee nauw verbonden procesmatige continuïteit. Door de tafel niet meer als repeterend kristallisatiepunt te gebruiken, zal het in stand houden van het netwerk specifieke aandacht vergen. Bij randvoorwaardelijke onderwerpen zoals de juridische aspecten is bovendien de expertise in het veld zeer dun gezaaid. Goede coordinatie op inhoud is een vereiste om op het moment dat een concrete vraag zich voordoet adequaat te kunnen acteren.

Het actief in stand houden van de juridische kennis en de aansluiting bij het juridisch netwerk is daarom van belang; alleen op die manier kunnen de ontwikkelingen rond Smart Mobility juridisch inhoudelijk samenhangend worden begeleid.

Activiteiten waaraan in dit verband kan worden gedacht zijn:

- Het onderhouden van een laagdrempelig netwerk binnen het Smart Mobility veld.
- Het volgen van ontwikkelingen op beleids- en projectniveau om tijdig potentiële juridische knelpunten te kunnen signaleren, bijvoorbeeld ten behoeve van het programmamanagement.
- Het organiseren van kennis door middel van studies, checklists, bijeenkomsten en het zichtbaar maken van resultaten op de website.



## Bijlage:

### *Lijst onderwerpen Ronde Tafel Juridische Aspecten 2017 (Jaarplan)*

#### Ondersteuning van projecten

Met de nieuwe werkwijze waarbij de tafel geen generieke plenaire sessies meer houdt, maar hooguit gecombineerde themabijeenkomsten, zal de belasting van de tafel op de stakeholders minder worden.

Indien gewenst zullen de projecten actief worden benaderd met ondersteuning ten aanzien van juridische issues die binnen projecten spelen.

Met Talking Traffic is een eerste actie in gang gezet met betrekking tot het hanteren van bewerkersovereenkomsten in het kader van dataprotectie. In opdracht van het project Corridor wordt een analyse gemaakt van de dataprotectie aspecten in het kader van een ontwerp aanvraag van een zienswijze van de Autoriteit Persoonsgegevens.

Beide acties worden vanuit deze projecten gefinancierd.

Actie : Regelmatig overleg met de verschillende projecten. Opdrachtverstrekking door projecten.

Product : Studies op maat, praktijkondersteuning, vraag en antwoord.

#### Checklist en vraagbaak

Om de bevindingen van de juridische tafel en de verschillende onderzoeken beschikbaar te maken is gestart met een checklist en vraagbaak.

Het voornemen was om in 2017 deze activiteit verder uit te breiden.

Bij de checklist gaat het om zaken die vooraf moeten worden gedaan en gecontroleerd.

De vraagbaak zal vragen die uit de overleggen en projecten komen van een antwoord voorzien.

Zowel de checklist als de vragen en antwoorden zullen op de website worden geplaatst.

Of deze activiteiten binnen RT 2.0 moeten worden voortgezet, is aan het programmamanagement.

Actie : Op basis van de reacties uit het veld (vb. projecten) en eigen analyse opstellen van antwoorden en zo nodig vragen. Daarbij de checklist actueel houden.

Product : Checklist en Q&A, incl. updates

#### Risicolijs

Op basis van de risicoanalyses die in 2015/2016 was het voornemen om in 2017 een risicolijs op te stellen, waarbij ook mogelijke mitigerende maatregelen zouden worden opgenomen.

Aan een dergelijke lijs bestaat met name in het aspectgebied dataprotectie behoefte bij zowel de beleidskant (WG4 EU) als binnen de projecten.

Het programmamanagement besluit of en zo ja in welke vorm de risicolijs zal worden gepubliceerd.

Actie : Actualiseren risicoanalyses en in te publiceren format gieten.

Product : Overzicht risicoanalyses op website

#### Autonoom vervoer use cases

In 2017 is autonoom rijden toegevoegd aan de scope van de tafels.

Aangezien de ontwikkeling van autonome voertuigen ook coöperatieve diensten zal gaan omvatten



vanwege de doelstellingen en randvoorwaarden voor efficiënt weggebruik en verkeersveiligheid, zal een samenloop ontstaan van autonoom en coöperatief.

Dit laatste geldt ook voor de te starten proeven met autonoom/coöperatief rijden op verschillende locaties in Nederland.

Aan de juridische tafel kunnen de juridische implicaties hiervan op de aspectgebieden dataprotectie, datazeggenschap en aansprakelijkheid worden onderzocht.

Daartoe zal in eerste instantie worden aangehaakt bij de truck platooning pilot.

De juridische tafel kan een in 2017 een platform bieden voor belanghebbenden in Truck platooning pilots om de noodzakelijke en gewenste juridische aspecten te bespreken.

Actie : Regelmatig overleg met de Platooning pilots.

Product : Afhankelijk van de vraag.

## Dataprotectie

### C-ITS

Binnen de aspectgebieden dataprotectie en datazeggenschap is de positie van C-ITS cruciaal.

De ontwikkeling van het kader rond C-ITS vindt met name plaats binnen het EU C-ITS platform.

Aan de andere kant zijn projecten concreet bezig om (delen van) C-ITS te implementeren.

Om te voorkomen dat dataprotectie een showstopper wordt voor C-ITS zullen zowel juridische als technische paden moeten worden verkend. De belangrijkste vragen daarbij zijn:

- Hoe is het huidige C-ITS te verenigen met de dataprotectie wetgeving?
- In welke mate is er behoefte aan herontwerp van de C-ITS techniek om betere aansluiting bij dataprotectieregelgeving mogelijk te maken?
- Welke do's en dont's leiden tot de beste dataprotectie in de nu voorziene C-ITS praktijk?
- Hoe kan de toepassing van Privacy by Design bijdragen aan het beperken van de dataprotectie risico's?

Actie : bijdragen aan producten ten behoeve van de besluitvorming binnen WG4, deelnemen in de vergaderingen in Brussel, en ontwikkelen van handvatten ten behoeve van de voorkomende C-ITS praktijk in de projecten.

Product : Juridisch onderzoek, notities en presentaties,

### Samenwerking Hybride test-omgeving

In Brabant wordt de Hybride test-omgeving voorbereid waarop vanaf 2017 Smart Mobility projecten die testcapaciteit en -faciliteiten nodig hebben deze kunnen uitvoeren.

Met name ten behoeve van dataprotectie zal worden gekeken of, in samenwerking met de security tafel, C-ITS dataprotectie simulaties kunnen worden uitgevoerd t.b.v. C-ITS.

Actie : Onderzoeken in hoeverre dataprotectie scenario's met verschillende datacommunicatie protocollen kunnen worden getoetst op dataprotectie in praktijksituaties

Product: Doorlopende inbreng met betrekking tot dataprotectie in de testfase



## Onderzoek naar de juridische gevolgen van voertuigvolgsystemen in voertuigen.

Hoe te komen tot een afweging tussen belangen van voor o.a. gebruikers, fabrikanten, verzekeraars en overheden?

De verschillende aspecten van de voertuigvolgsystemen bijvoorbeeld bij verzekeringen vragen om een nadere analyse.

Leidt bijvoorbeeld het opgeven van een stuk privacy tot een lagere verzekeringspremie?

Bij het onderzoek zullen deze vraag en andere dataprotectie issues in kaart worden gebracht.

Actie : Onderzoek naar de werking en toepassing van diensten die gebaseerd zijn op voertuigvolgsystemen.

Product : Onderzoeksrapportage

## Permanente risicoanalyse

Voorgesteld wordt om op basis van de reeds gedane risicoanalyses een periodieke update te maken aan de hand van de discussies en de besluitvorming binnen de beleidsmatige en juridische gremia en de voortgang binnen de projecten.

Actie : Periodieke update van de risico analyses.

Product : Update van de weergave van de risico analyses op de web site.

## Verzekeringsimplicaties van C-ITS

Naast de specifieke platooning casus is het in het kader van aansprakelijkheid ook goed om te kijken naar de verzekeringsaspecten van C-ITS en zelfsturend rijden.

Daarbij kunnen ook de dataprotectie- en de aansprakelijkheidsimplicaties van de invoering van een Event Data Recorder (EDR) - een black box die de laatste periode voor een incident registreert en alleen door de autoriteiten kan worden uitgelezen – worden meegenomen.

Actie : Onderzoek naar de aansprakelijkheids- en verzekeringsimplicaties van C-ITS.

Product : Onderzoeksrapportage.

## Onderzoek datazeggenschap en verantwoordelijkheid van leverancier en gebruiker.

De EU Commissie heeft een onderzoek uitgezet bij TRL naar de verhoudingen in data zeggenschap tussen de OEM's enerzijds en de gebruikers en andere belanghebbenden anderzijds.

Naar aanleiding hiervan zal de discussie in 2017 verder worden gevoerd.

Op basis van de door de tafel geïnitieerde inventarisatie naar de status en beschikbaarheid van voertuigdata kan een bijdrage worden geleverd aan deze discussie.

Actie : Zo mogelijk verrijken van het tafeldocument over voertuigdata met de resultaten van het TRL onderzoek.

Product : Document.

## Onderzoek juridische positie van wegbeheerders als het gaat om Probe Vehicle Data.

Dit onderzoek borduurt voort op de datazeggenschapsdiscussie en behandelt de bijzondere positie van de wegbeheerder.

De vraag is welke gegevens uit voertuigen zijn op welke manier beschikbaar, en welke rechten kunnen (publieke) wegbeheerders hierop doen gelden?

Het onderzoek zal in nauw overleg met de wegbeheerder worden gestart en aan de tafel gerapporteerd.

Actie : Op basis van het tafeldocument over voertuig data analyseren in welke mate PVD beschikbaar zijn voor verkeersmanagement.

Product : Onderzoeksrapportage



## Platooning Vrachtauto's

De Juridische Tafel is inmiddels aangehaakt bij de Real Life Platooning Pilot.

In samenwerking met de verzekeraars zullen met name de aansprakelijkheidsaspecten worden opgepakt.

Binnen de contacten met het project zullen ook datazeggenschap - en dataproductieaspecten waar nodig worden meegenomen.

Actie : In kaart brengen van de bestaande juridische situatie en de mogelijke veranderingen die nodig zijn voor of het gevolg zijn van platooning . Schrijftteam samen te stellen met Kiliaan van Wees, VU.

Product : Onderzoeksrapportage.

## Aansprakelijkheid en verzekeringsimplicaties van level 3 en 4

Is het wenselijk dit nu op te pakken? Waarom zou de NL RT 2.0 dat moeten doen?