



Opzet risico-analyse Landelijke ITS Ronde Tafel Juridische aspecten van Smart Mobility

DINSDAG 15 JUNI 2015

Wouter van Haften
DITCM INNOVATIONS | WWW.DITCM.EU
15 JUNI 2015

Opzet risicoanalyse Landelijke ITS Ronde Tafel

Juridische aspecten van Smart Mobility

Inleiding

In de bijeenkomst van de tafel van 9 juni 2015 is een aanliegroute gekozen voor het doen van de risicoanalyse die in deze fase van de landelijke juridische tafel is voorzien. Daarbij is een procedure voorzien waarbij de in het overleg gekozen use cases op alle drie de juridische velden, dataprotectie, datazeggenschap en aansprakelijkheid, zullen worden geanalyseerd in twee workshops van een dagdeel, begin en half september. Deze workshops zullen worden voorbereid met de meest betrokken partijen aan tafel. Voor privacy is dat TomTom dat goed is ingevoerd in wat speelt in WG4, en aan den lijve de risico's en het belang van privacy control heeft ervaren. Datazeggenschap wordt voorbereid met de Stichting Sims waarin de automotive industrie, importeurs en dealers zijn samengebracht en met V-tron opererend in de aftermarket, onder meer in het Spookfile project. Separaat wordt contact gelegd met de RDW voor de issues die spelen in het kader van bijvoorbeeld de toelating van voertuigen. Voor aansprakelijkheid wordt een voorbereidingssessie gepland met AON, dat net een white paper over autonome voertuigen en verzekeren het licht heeft doen zien¹.

Opzet

Voor alle drie rechtsgebieden wordt in de voorbereidingsfase gekeken naar het speelveld, de hoofdrolspelers en hun belangen en wensen. Deze worden in kaart gebracht en vervolgens kunnen de juridische issues (problemen en oplossingen) worden benoemd die uit het veld opdoemen, nog even los van de use cases. Op die manier ontstaat een gevulde juridische stakeholderanalyse die met de use cases kan worden geconfronteerd. Om de confrontaties te stroomlijnen wordt ernaar gestreefd om de verschillende analyses in een helder format te zetten. De confrontatie zal in eerste instantie in de voorbereiding plaats vinden, zodat bij de workshop kan worden uitgegaan van een redelijk compleet beeld dat vooral om aanvulling vanuit andere invalshoeken en (h)erkenning zal vragen. Voor de workshop kan gebruik worden gemaakt van hulpmiddelen als een decision center en/of aparte procesbegeleiding. Gelet op de beperkte voorbereidingstijd lijkt dit vooralsnog de meest efficiënte werkwijze. Aan de hand van de uitkomsten van de workshop kunnen vervolgens verdere acties worden ondernomen.

Dataprotectie

Als het gaat om dataprotectie dan zal om te beginnen de meest relevante wetgeving op een rijtje moeten worden gezet. Vanuit de wetgeving kan dan worden gekeken naar de stakeholders en de tot nu toe reeds geïdentificeerde artikelen die bij toepassing binnen C-ITS tot risico's kunnen leiden. Vervolgens kan aan de hand daarvan worden aangegeven op welke manier deze risico's het beste kunnen worden bestreden. Het resultaat is een lijst met toelichting die met de use cases kan worden geconfronteerd. Deze voorlopige confrontatie leidt tot bevindingen die ter discussie kunnen worden meegenomen naar de workshop. Dit laat onverlet dat in de workshop ook in de voorbereiding gemaakte keuzes weer ter discussie kunnen komen te staan.

¹ Als de auto autonoom wordt, AON, april 2015

Datazeggenschap

Bij datazeggenschap gaat het eigenlijk over twee juridische speelvelden die maar beperkt met elkaar verbonden zijn. Het private veld, waar data zeggenschap onderwerp is van contractvrijheid tussen de verschillende partijen, en het publieke veld waar zeggenschap speelt over bijvoorbeeld data die van belang kunnen zijn bij de toelating van een voertuig door de RDW. Het lijkt efficiënt om de publieke en private data zeggenschap in deze fase apart te benaderen. Voor het private deel kan aan de hand van een inventarisatie van de stakeholders en het wettelijke kader een eerste risico-inschatting worden gemaakt waarmee vervolgens de confrontatie met de verschillende use cases kan worden aangegaan. Daarbij verdient de positie van de eindgebruiker de nodige aandacht. De bevindingen uit deze confrontatie kunnen als startpunt dienen voor de workshop. Voor het publieke deel wordt een eerste sessie belegd met de RDW. Vervolgens kan aan de hand van de uitkomsten daarvan worden vastgesteld in hoeverre de private en publieke datazeggenschapsissues gezamenlijk of blijvend separaat moeten worden behandeld.

Aansprakelijkheid

Aansprakelijkheid is een erkende potentiële showstopper in het C-ITS ontwikkelproces. Wel ligt er een uitgebreid onderzoeksresultaat, in opdracht van I&M door de VU gemaakt, waarin de aansprakelijkheidsaspecten vrij uitputtend zijn beschreven. Om dit resultaat te toetsen wordt in eerste instantie gekeken naar de verzekeraars (ic AON, deelname moet nog bevestigd) die het verst lijken te zijn in het benoemen van de verschillende aansprakelijkheidsrisico's vanuit diverse invalshoeken. Zij kunnen immers ingrijpende veranderingen in het verzekeringslandschap tegemoet zien. Daarbij zijn de eerste bewegingen richting een aanpak reeds waarneembaar, bijvoorbeeld in de vorm van het voorstel om een Event Data Recorder (EDR) in te bouwen. Met de inschatting van de verzekeraars en een analyse van de vigerende (Nederlandse) wetgeving kan vervolgens een confrontatie met de use cases worden aangegaan. Het voorlopig resultaat hiervan kan in de workshop worden ingebracht.

Use cases (beschrijvingen begin september gereed)

Snelheidsadviesdienst

Bij deze dienst grijpt het coöperatieve systeem niet rechtstreeks in in de techniek van het voertuig, maar voorziet een display in de auto in adviezen ten aanzien van de snelheid of rijbaan, vooralsnog alleen op snelwegen. De bestuurder blijft dus in control van het voertuig. Voorbeeld: Spookfiledienst A58. De belangrijkste issues zijn dataprotectie, vanwege het feit dat de gebruiker in beeld moet blijven en het gaat om locatiegebonden persoonsgegevens, en datazeggenschap, omdat van een grote stroom data van en naar het voertuig moet worden vastgesteld wie de rechthebbende(n) is (zijn). Aansprakelijkheid kan eventueel een rol spelen voor de betrokken dienstverleners en wegbeheerder, de aansprakelijkheid van de bestuurder verandert echter niet.

Floating vehicle data

Floating vehicle data zijn verkeersgegevens die doorlopend worden verzameld van GSM en GPS systemen die weggebruikers aan hebben staan, zoals bijvoorbeeld reistijden. Bij deze use case spelen zowel de herleidbaarheid van de gegevens tot een concrete weggebruiker, de zeggenschap over deze gegevens, die immers een commerciële waarde vertegenwoordigen, en de aansprakelijkheid bij het gebruik van de gegevens een rol.

Road works warning

Bij deze use case spelen In het kader van Road Works Warning (RWW) ontvangt het naderende

verkeer bij wegwerkzaamheden waarschuwingen en beperkingen van bijvoorbeeld snelheid of inhaal mogelijkheden. De juridische aspecten zitten hier met name in de dataprotectie bij het gebruik van de floating car data en de aansprakelijkheid door eventuele fouten die tot schade leiden.

Compass4D verkeerslichten

Bij Compass4D zendt en ontvangt een voertuig via een on board unit doorstroom informatie. Hierdoor kunnen de verkeerslichten worden beïnvloed hetgeen de doorstroming bevordert. Bijzondere voorrang kan worden gecreëerd voor bijvoorbeeld hulpdiensten en openbaar vervoer. Juridische vragen kunnen zich voordoen rond privacy en aansprakelijkheid, bijvoorbeeld bij een aanrijding als gevolg van bijvoorbeeld het falen van het systeem, maar ook de zeggenschap over de data kan tot vraagstukken leiden.

Resultaat

Nadat de halffabricaten in de workshop zijn besproken en beoordeeld worden de uitkomsten van de workshop vastgelegd in een risico matrix. De analyse van de risico's zal ook bepaalde toetsingscriteria opleveren die wellicht kunnen worden toegepast op andere use cases. Op die manier ontstaat een toetsingskader dat samenhang kan brengen in de verschillende typen van risico's, de kans dat deze zich voordoen en de impact ervan. De matrix en het eventuele toetsingskader zullen beschikbaar worden gesteld aan de verschillende projecten. Daardoor kunnen ook deze projecten en nieuwe ontwikkelingen binnen C-ITS juridisch worden getoetst en kan de ontwikkeling binnen C-ITS in een vroeg stadium met het juridisch kader worden geconfronteerd.

Planning

De (eerste) voorbereidende sessies met tafelgenoten worden reeds voor de eerstvolgende tafel op 9 juli gepland. Op die manier kan er zo nodig met input uit de sessies worden bijgestuurd. Vervolgens kunnen in de zomermaanden juli en augustus de overige sessies worden gepland zodat de resultaten in de workshops in september kunnen worden besproken.

Bijlage Dataprotectie (Privacy)

Het anoniem maken van voertuigen die via een telefoonlijn verbonden zijn, maar van zeker voertuigen met Wifi-P is zeer lastig.

Het wordt moeilijker om te identificeren als er meer rondrijden.

Technische en organisatorische maatregelen zijn dus nodig.

Te denken valt om te beginnen aan domeinscheiding en functiescheiding.

Technische zal een auto zodra de data de auto hebben verlaten niet meer identificeerbaar moeten zijn, bijvoorbeeld door per dienst/voertuig combinatie een token mee te geven dat alleen door de verantwoordelijke dienstverlener kan worden gelezen. In de keten kunnen dan technische en organisatorische maatregelen worden getroffen. Gestreefd moet worden naar gemeenschappelijke standaarden

Risico: gebrek aan bewustzijn en kennis.

Remedie: handreiking a.d.h.v. wettelijke bepalingen.

Vragen:

- valt wifi P onder publieke telecom netwerken en is dus de telecom wet van toepassing?
- Is 5 lid 3 RL2002/58 informed consent nodig
- Is van de Art 29 groep een heldere aanwijzing te verwachten?

Traffic modellers (wiskunde/statistiek) nodig om de grenzen van de identificeerbaarheid van PG vast te stellen bij bepaalde stand van techniek en gebruik.

Telecomwet gaat over zowel gegevens als persoonsgegevens..

Kijken naar positie :

- eigenaar voertuig,
 - privé,
 - bedrijf,
 - lease company,
- bestuurder
 - eigenaar
 - werknemer
 - huurder
 - familie

Notificatie in auto over datacollectie, bij voorkeur aan/uit knop

Data categorieën:

- Passieve voertuigdata (Kentekenbewijs)
- Actieve voertuigdata (Onderhoud)
- Gebruiksdata (snelheid/G-krachten)
- Locatiedata
- IT data (IP-adres, serverlog files, transactiegegevens)

Bijlage Data zeggenschap

volgt

Bijlage Aansprakelijkheid

Voor de risico analyse Aansprakelijkheid is aangehaakt bij een recent onderzoek van AON verzekeringsmakelaars die onderzoek hebben gedaan naar de gevolgen van de introductie van zelfsturende auto's voor de verzekeringsbranche. Daarbij is gebruik gemaakt van scenario's die zij doorgelicht op aansprakelijkheidsconsequenties.

Wat opvlit in de opstelling van de verzekeraars is dat in beginsel het slachtoffer schadevergoeding krijgt, ongeacht de achterliggende aansprakelijkheidsverdeling. Zo zal de uitkerende verzekeraar op zoek gaan naar de (mede)aansprakelijken in de keten van fabrikant via toeleveranciers en dienstverleners naar medeweggebruikers en wegbeheerders. Deze regresacties onttrekken zich aan de waarneming van het slachtoffer. De verzekerde zal er echter wel mee te maken kunnen krijgen.

Om de aansprakelijkheid bij ongevallen met zelfsturende en coöperatieve voertuigen goed te kunnen vaststellen zullen de verzekeraars in deze voertuigen een Event Data Recorder (EDR) eisen. Een black box die de laatste seconden voor het ongeval vastlegt en –houdt. Daarmee kan de complexe bewijslast bij een ongeval worden ontrafeld. Dat is des te meer van belang omdat naast de fabrikant ook de achterliggende leveranciers voor een deel aansprakelijk kunnen zijn.

Voor de risicoanalyse zijn vier use cases geselecteerd: de coöperatieve adviesdienst, floating vehicle data, road works warning en Compass4D verkeerslicht beïnvloeding. In de verkennende analyse 'Aansprakelijkheidsrisico's en verzekeraarbaarheid van zelfsturende auto's' is ook gebruik gemaakt van scenario's. De vraag is in hoeverre de door de risicoanalyse geselecteerde use cases voldoende aansprakelijkheidselementen bevatten om een zinvolle analyse in het kader van aansprakelijkheid mogelijk te maken. Verwantschap is er wel zoals bijvoorbeeld in de use case waarin de communicatie tussen voertuig en verkeerslichten faalt (Compass4D). Het lijkt erop dat de scenario's uit het verkennend rapport iets specifiekier zijn geformuleerd en daarom wel onder de wat ruimere use cases kunnen worden gebracht.

Vragen met betrekking tot het juridisch kader.

Vraag:

- Valt wifi P onder publieke telecomnetwerken en is dus de telecom wet van toepassing, en zo nee wat betekent dat?

Antwoord concept:

Vraag:

- Is 5 lid 3 RL2002/58 is de cookiewet van toepassing?

Antwoordconcept

Art 5. Lid 3. De lidstaten dragen er zorg voor dat het gebruik van elektronische-communicatienetwerken voor de opslag van informatie of voor het verkrijgen van toegang tot informatie die is opgeslagen in de eindapparatuur van een abonnee of gebruiker, alleen is toegestaan op voorwaarde dat de betrokken gebruiker voorzien wordt van duidelijke en volledige informatie onder andere over de doeleinden van de verwerking, overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG, en het recht krijgt aangeboden door de voor de verwerking verantwoordelijke om een dergelijke verwerking te weigeren. Zulks vormt geen beletsel voor enige vorm van technische opslag of toegang met als uitsluitend doel de uitvoering of vergemakkelijking van de verzending van een communicatie over een elektronische-communicatienetwerk, of, indien strikt noodzakelijk, voor de levering van een uitdrukkelijk door de abonneegebruiker gevraagde dienst van de informatiemaatschappij.

Volledig informed consent is de basis voor alle handelingen met Persoonsgegevens. Dat betekent ook het recht van de betrokkene om te weigeren deze toestemming te verlenen. Wel mag de provider gegevens technisch opslaan en toegang verkrijgen tot deze gegevens om de verzending te vergemakkelijken, of de gegevens gebruiken voor de levering van een dienst van de informatiemaatschappij, waarvan hier overigens geen sprake is.

Diensten laten zich in de richtlijn onderscheiden in:

1. Telecommunicatiediensten, geleverd door de telecom serviceprovider, zoals bellen sms etc.
2. Diensten van de informatiemaatschappij, geleverd door webwinkels. De beperkingen hebben met name betrekking op het plaatsen van cookies.
3. Diensten met toegevoegde waarde. Hieronder vallen de C-ITS diensten. Deze diensten horen vanwege hun combinatie van persoonsgegevens en locatie in de hoogste beschermingscategorie.

Vraag:

- Is van de Art 29 groep een heldere aanwijzing te verwachten?

Antwoordconcept:

De bij art 29 van RL 95/46 ingestelde Groep deskundigen uit de lidstaten, aangewezen door hun nationale dataproductie autoriteiten hebben een ruime opdracht. De groep is onafhankelijk en raadgevend.

29 lid 7. Het geven van advies De Groep behandelt alle aangelegenheden die door de voorzitter hetzij op diens initiatief hetzij op verzoek van een vertegenwoordiger van de toezichthoudende autoriteiten, hetzij op verzoek van de Commissie op de agenda worden geplaatst. De Groep behandelt alle aangelegenheden die door de voorzitter hetzij op diens initiatief hetzij op verzoek van

een vertegenwoordiger van de toezichhoudende autoriteiten, hetzij op verzoek van de Commissie op de agenda worden geplaatst.

De formulering laat veel ruimte voor de Groep om zich uit te spreken over de impact van privacy regels in het kader van de invoering van C-ITS. Wel is het zaak een zeer zorgvuldig omschreven praktijk casus in te brengen, om zo een zo toegespitst mogelijk advies te verkrijgen.

Elementen die bijvoorbeeld van belang zijn:

- Valt een WiFi P netwerk onder RL 2002/58 als openbaar telecommunicatienetwerk, of onder RL 95/46, de algemene regeling?
-