



Risicoanalyse bijeenkomst 10 september 2015

10 SEPTEMBER 2015

Wouter van Haften & Marcel Otto
DITCM INNOVATIONS | WWW.DITCM.EU
8-9-2015

Risicoanalyse bijeenkomst 10 september 2015

Inleiding

Wanneer het gaat over de juridische aspecten van zelfsturende en coöperatieve voertuigen (C-ITS) dan spelen, naast dataprotectie, ook datazeggenschap en aansprakelijkheid een belangrijke rol. Alle betrokkenen voelen wel aan dat binnen de ontwikkeling van C-ITS veranderingen te verwachten zijn ten aanzien van bijvoorbeeld aansprakelijkheid. Hoe zelfsturender en coöperatiever de auto, hoe meer de aansprakelijkheid zal verschuiven van de bestuurder naar andere betrokkenen zoals autoleveranciers, dienstverleners en mogelijk zelfs wegbeheerders en toelatingsautoriteiten. Ten aanzien van datazeggenschap is het veld behoorlijk versnipperd. Vele betrokken partijen spelen een rol bij de totstandkoming van de data die nodig zijn voor C-ITS. Op dit moment echter zijn maar heel weinig partijen in staat zeggenschap uit te oefenen, omdat de autofabrikanten feitelijk de touwtjes (data) in handen hebben. De geconstateerde onduidelijkheid is in deze fase van ontwikkeling volstrekt logisch, maar kan ook risico's met zich brengen bij de verdere ontwikkeling van C-ITS. Om deze risico's in kaart te brengen organiseert de Tafel juridische aspecten van C-ITS de risico-analyse (RA) sessie over datazeggenschap en aansprakelijkheid, waarvoor u van harte bent uitgenodigd.

Datazeggenschap

Wie heeft zeggenschap over welke data binnen C-ITS? En op grond waarvan? De hoeveelheid data in het mobiliteitsdomein groeit snel. Big data is overal en je kunt er van alles mee.. Bij het genereren van de data zijn vele partijen betrokken. De gebruikers die met hun gedrag gebruiksdata genereren. De autofabrikanten die steeds meer data verwerken in auto's en die, door de auto's connected te maken, deze data ook daadwerkelijk van en naar het voertuig sturen. De dienstverleners die de data verzamelen om op basis ervan diensten aan te bieden. De wegbeheerders die mogelijkheden zien om 'big data' in te zetten voor bijvoorbeeld verkeersmanagement en de toelatingsinstantie die bepaalde data moet kunnen controleren in het kader van een veiligheidscontrole bij de toelating van voertuigen. Zoveel partijen en zoveel data leidt onvermijdelijk tot de vraag: van wie is die data eigenlijk? Wie heeft de zeggenschap over welke gegevens? En wat zijn de risico's van de huidige wijze van omgang met de data binnen het bestaande juridische kader? Door de ongelijkheid tussen de betrokken partijen kan een situatie ontstaan waarbij de partijen die het meest macht hebben ook de beste datazeggenschapspositie krijgen. Zo hebben de OEMs by default de beschikking over de gegevens uit het voertuig, ongeacht of deze feitelijk door de gebruiker 'bij elkaar zijn gereden'. Het gaat daarbij om technische gegevens (motormanagement), om canbus gegevens (gebruiksgegevens) en om entertainmentgegevens. Met name bij de eerste twee gegevensgroepen zijn tot op heden stevig in handen van de OEMs. Alle reden om nader naar de risico's te kijken, en naar de mogelijkheden om deze in te dammen.

Aansprakelijkheid

Bij aansprakelijkheid gaat het meer over de vraag welke aanpassingen op het gebied van aansprakelijkheid vraagt het rijden met zelfsturende en coöperatieve systemen? Hoe veranderen de posities van de bestuurder, de fabrikant en de wegbeheerder?

De wettelijke bescherming van het slachtoffer staat daarbij voorop. Op de lange termijn, als veel auto's zelfsturend zullen zijn en/of coöperatief, zal het aantal ongevallen drastisch kunnen afnemen, waardoor de aansprakelijkheid voor het voertuig steeds minder zwaar zal gaan wegen. Toch zal het altijd nodig blijven om de positie slachtoffer veilig te stellen. Zichtbaar is een verschuiving van de aansprakelijkheid naar de leverancier(s). Mede door de complexiteit van de informatieketen met veel verschillende spelers, toeleveranciers en dienstverleners, kunnen echter bewijsproblemen ontstaan waarvoor oplossingen zullen moeten worden gevonden. Te denken valt aan Event Data Recorder, een black box, zoals in de luchtvaart gebruikelijk is. De meervoudige aansprakelijkheid aan de kant van de leverancier zou ook kunnen worden ondersteund door middel van certificering van de betrokken dienstverleners en toeleveranciers van zowel hard als software. Echter ook de aansprakelijkheid van de overheid als toelatingsinstantie en als wegbeheerder zal onder invloed van C-ITS veranderen. In deze sessie is de vraag welke risico's we zien ten aanzien van aansprakelijkheid zowel voor de betrokken spelers als voor de samenleving.

Doel

Doel van de sessie is beter zicht te krijgen op de risico's op beide aspectgebieden, op de kans dat deze optreden en op de te verwachten impact. Door het inzicht in de risico's te verhogen kan de aandacht zich richten op het bestrijden van de daarvoor het meest in aanmerking komende risico's.

Deelnemers

Als basis voor de RA zijn vier 'use cases' (bijlage) benoemd waarvan de privacy-risico's nader zullen worden geanalyseerd. Van de deelnemers wordt met name een inbreng vanuit hun eigen expertise en achtergrond verwacht.

De RA zal worden uitgevoerd met de stakeholders en deskundigen die reeds deelnemen aan de ronde tafel juridische aspecten van Connecting Mobility/DiTCM. aangevuld met deskundigen met relevante expertise uit hun achterban, nodig om de alle risico's voldoende in kaart te kunnen brengen.

Aanpak

De sessie zal in twee delen worden opgedeeld, zodat beide begrippen evenredig aan bod kunnen komen. Ter voorbereiding wordt u gevraagd om bij de use cases die in de bijlage zijn opgenomen voorafgaand aan de sessie de risico's en maatregelen in te vullen die u vanuit uw positie in het veld ziet. Tijdens de sessie zullen de resultaten van deze pre-scan als basis dienen voor de discussie. In een verduidelijkingsronde zullen de gepercipieerde risico's kunnen worden toegelicht. Na de sessie zullen de resultaten worden uitgewerkt.

Voor aansprakelijkheid zal eenzelfde werkwijze worden gevolgd waarna de resultaten van beide onderdelen zullen worden verwerkt en gepresenteerd ten behoeve van de bespreking in de Juridische Tafel van 25 september.

Tenslotte

Voor de bijeenkomst is 4 uur uitgetrokken met een lunchpauze, een kleine twee uur per aspectgebied. Bijgaand treft u de agenda van de sessie en de beschrijving van de verschillende use cases als bijlagen met de ruimte voor het invullen van de door u gepercipieerde risico's en maatregelen aan. Om de beperkte tijd optimaal te kunnen benutten verzoeken wij u met klem om de risico's en maatregelen voorafgaand aan de meeting zelf vast in kaart te brengen.

Wij zien u graag bij op donderdag 10 september om 10 uur op de locatie van de Grontmij in de Bilt, Holle Bilt 22.

Vriendelijke groeten

Marcel Otto

Wouter van Haften

