



## Kort Verslag bijeenkomst juridische tafel

---

vrijdag 25 september 2015

Peter  
DITCM INNOVATIONS | [WWW.DITCM.EU](http://WWW.DITCM.EU)  
25-9-2015

## Kort Verslag bijeenkomst juridische tafel

### Deelnemers

- G. Ampt
- H.L. Korbee                      Korbee & Hovelink
- S. Grievink                      Min I en M
- M. Pinckaers                    ANWB
- S. Hania                         TomTom
- J.Greidanns                    RDW
- T. Alkim                         RWS
- R. Mouris                       Min I en M
- M. Vroom                       Min I en M
- S. Kuiper                        St. SIMS
- Wouter van Haften            Universiteit Amsterdam
- Marcel Otto                    DGB (voorzitter)
- Peter de Lannoy                ANL (notulist)

### Agendapunten

1. Opening en mededelingen
2. Afstemming met activiteiten C-ITS EU
3. Zelfrijdende voertuigen
4. Notitie Landelijke tafel juridische aspecten C-ITS,
5. Risico analyses, kansen, impact en maatregelen
6. Onderzoeksvoorstellen Road Map
7. Planning volgende bijeenkomst
8. W.v.t.t.k.



## Kort verslag van het besprokene

### Ad agendapunt 1 .. 2:

#### Afstemming met activiteiten C-ITS EU werkgroep 4. (Simon Hania)

De nu uitgezonden CAM en DENM berichten moeten als persoonsgegevens worden beschouwd; er moet sprake zijn van vrijelijk gegeven specifieke toestemming, met voorafgaande informatie ("informed consent").

Dat roept veel vragen in geval er naast de OEM meerdere verantwoordelijken zijn voor de verwerking ("verwerkers"). Simon Hania geeft aan de autofabrikant moet toezien dat bij de opvolgende bewerkingen voldoende bescherming is tegen ongeautoriseerde toegang. En ze zal ook maatregelen moeten nemen die leiden tot instandhouding van de aanvankelijke doelstellingen. Hierin voorzien de ETSI standaarden niet, terwijl c-ITS juist ("by design") is gebaseerd op beschikbaar stellen en gebruiken van data ("broadcasting")

- Hoe zit het met auto's met verschillende bestuurders? Moet er steeds opnieuw consent worden gegeven, bij aanvang van elke reis ("contracten")?
- Hoe moet de informatie voorafgaand aan de toestemming naar de gebruiker worden gebracht? Via een campagne per e-mail, flyers oid?
- Wat als de berichten worden onderschept door derden en misbruikt voor marketing doeleinden?

Simon Hania ziet nog de nodige privacy-beraden op de weg, en verwacht dat deze binnen WG4 de nodige discussie zullen oproepen. Tijdens de WG5 meeting (30 sep) worden overigens bij de gesprekken over de nieuwe richtlijnen geen andere definities of veranderingen verwacht.

**actie:** Wordt vervolgd, uitwerkingen na 30 september.

#### Ad agendapunt 3: Zelfrijdende voertuigen (Tom Alkim)

Op initiatief van het Ministerie licht Tom Alkim toe dat ook bij "zelfrijdende voertuigen" sprake is van verschillende kennisdomeinen, zoals ook bij c-ITS.

De nodige juridische issues zijn reeds gedetecteerd. Voor een deel lopen deze parallel aan die bij c-ITS zodat het verstandig is om de juridische impact van zelfsturende voertuigen ook aan deze tafel te bespreken. Daarom stelt de opdrachtgever voor om Platooning als use case aan de juridische tafel toe te voegen.

In het bijzonder wijst hij op de "European Truck Platooning Challenge" die medio april in het kader van het NL voorzitterschap in Nederland zal worden gehouden, en waar Nederland zijn voortrekkersrol kan waarmaken.

Wellicht kan ook op juridisch terrein een bijdrage aan truck-platooning worden geleverd.

Platooning zou als nieuwe use case door de tafel kunnen worden opgenomen waarbij de nadruk op in eerste instantie ligt op aansprakelijkheid.

Met name de verzekeringsaspecten zullen goed moeten worden bekeken waarbij kan worden gedacht aan een "first partyverzekering".

- Mike merkt op dat voor wat de aansprakelijkheid betreft moet worden voorzien in nadere aanvulling van de bewijslastverdeling, waarbij het zwaartepunt meer bij de fabrikant van het voertuig komt te liggen en beperkingen in het productaansprakelijkheidsregime mogelijk moeten worden aangepast. Er is een (6e) herziening van de EU aansprakelijkheidsrichtlijn in de maak.

- Verder is bij het Verbond van Verzekeraars Marly de Blaeij contactpersoon.

(<http://automatedtruckevent.com/resource/european-truck-platooning-challenge-2016/>).

**Actie:**

- overwegen “truck Platooning als een use case mee te nemen.
- Met het oog op deze nieuwe combinatie ligt het voor de hand een onderzoek te doen naar de juridische verschillen en overeenkomsten tussen C-ITS en “zelfrijdende voertuigen”.
- Verder zou het handig zijn om een gemeenschappelijke web-omgeving en documentbeheer. Peter neemt dat mee bij de bespreking van de ondersteuning bij DITCM.

**Ad agendapunt 4: Notitie Landelijke tafel juridische aspecten C-ITS (W. van Haaften)**

(zie ook: vergaderstuk 3: 20150925notitiejuridischetafel)

Nieuw in de notitie, die als groeidocument wordt gehanteerd, is de verwerking van de risico-analysesessies. Om die reden wordt snel doorgeschakeld naar agendapunt 5,

**actie:**

- Schriftelijke reacties en aanvullingen op de notitie zijn welkom (allen).

**Ad agendapunt 5: Risico analyses, kansen, impact en maatregelen**

(zie ook: vergaderstuk 3: 20150925notitiejuridischetafel)

Als bijlage bij de notitie zijn de spreadsheets met resultaten uit de twee risico-analyse sessies, 3 september privacy en 10 september datazeggenschap en aansprakelijkheid, opgenomen. Deze moeten nog een valideringsslag ondergaan.

Vanwege tijdgebrek wordt besloten dat deze ronde met een beperkt aantal belangstellenden en in eerste instantie schriftelijk zal worden gedaan. Als er nog een bespreking nodig is zal deze plaatsvinden voor de volgende tafel, zodat de resultaten daar kunnen worden besproken.

**actie:**

- Wouter van Haaften neemt contact op (Mike, Steven, Tom, Sascha, Melle en Gilles).

**Ad agendapunt 6: Risico analyses, kansen, impact en maatregelen**

(zie ook: vergaderstuk 2: 20150921Roadmap ideeën Jurtaf)

Met het oog op de roadmap voor de komende periode is in het roadmap document een aantal voorstellen opgenomen van onderwerpen en acties die in de komende periode kunnen worden opgepakt. Uit een rondje om de tafel met de vraag wat prioriteit moet krijgen blijkt dat een handreiking Privacy by Design verreweg het hoogst scoort.

Hierna de issues met een korte toelichting:

- Handreiking verantwoordelijke bij consortia C-ITS .  
Deze is zeker van belang geacht en wordt al opgepakt door Sascha (I&M/WJBZ) en Wouter.
- Onderzoek naar de juridische verschillen in dataprotectie met de omringende landen.  
Hoewel iedereen snapt dat C-ITS niet aan de grens ophoudt, vooralsnog geen punten voor deze actie.
- Onderzoek naar de datazeggenschap en verantwoordelijkheid van de gebruiker.

Dit onderwerp scoort wel, omdat duidelijk is dat een goede zeggenschapsverdeling tussen de verschillende C-ITS spelers een voorwaarde is voor een bestendige uitrol van C-ITS toepassingen.

- Samenstellen handleiding privacy by design  
Met stip op één. Hierbij zal zowel naar connected als wifi-P en andere overdrachtsvormen gekeken moeten worden. Ook de ETSI standaarden zullen en passant op data protectieaspecten moeten worden getoetst. Als mogelijk voorbeeld van omgang met PbD bij de autoindustrie wordt de bewaarpolicy van Daimler aangehaald.
- Onderzoek naar, vaststelling van een Code of Conduct voor dataprotectie en -zeggenchap. De overheersende mening is dat bij het vervaardigen van de handleiding de basis voor dit onderzoek vanzelf boven komt. Geen score dus.
- Onderzoek naar de juridisch impact van de montage van een EDR in voertuigen. Over het wezen van de EDR blijken nogal wat misverstanden te bestaan. Het is een officieel attribuut in de auto waarmee de laatste seconden of minuten voor een crash worden vastgehouden. Een aantal verzekeraars heeft aangegeven dat een dergelijke voorziening wel eens voorwaarde voor het verzekeren van zelfsturende en coöperatief rijdende auto's kan worden. Voor wat het vergaren van bewijs betreft moet nader worden onderzocht of EDR in personenauto's een probaat en proportioneel hulpmiddel is. Een redelijke prioriteitscore.
- Onderzoek naar de juridische positie van de wegbeheerder als het gaat om floating car data. Niet iedereen herkende het probleem, maar het lijkt wel dat de datazeggenchap bij probe data zodanig bij de verzamelaar/verstrekker ligt dat daardoor problemen kunnen ontstaan voor de wegbeheerder als de data niet ter beschikking komt.  
Uit de groep een lage score op prioriteit.
- Platooning Vrachtauto's (toegevoegd)  
Bij deze nieuwe 'automated' use case zal moeten worden gezien of een spoedbehandeling in het kader van de ETPC in april prioriteit behoeft.
- Verzekerbaarheidsscase ANWB  
De ANWB stelt in het kader van aansprakelijkheid voor om onderzoek te doen naar [de eerder](#) aangegeven aanpassing van de wet, onder meer de WAM op nationaal niveau, de Europese WAM-richtlijnen op internationaal niveau, de nationale en Europese bepalingen rond productaansprakelijkheid en de Wegenverkeerswet artikel 185, waarbij specifiek naar ongevallen tussen (zelfrijdende) voertuigen en voetgangers/fietsers moet worden gekeken

Ad agendapunt 7 .. 8: Planning volgende bijeenkomst en W.v.t.t.k.

De eerstvolgende bijeenkomst is voorzien : **13 Nov 2015 10:00 - 12:00; locatie volgt nog.**