



# Basisnoties Landelijke Ronde Tafel Juridische Aspecten van C-ITS en zelfsturend rijden 2016

---

DECEMBER 2015

Ronde Tafel Juridische Aspecten van Slimme Mobiliteit  
DITCM INNOVATIONS | [WWW.DITCM.EU](http://WWW.DITCM.EU)

## Basisnoties Ronde Tafel Juridische Aspecten van Slimme Mobiliteit 2016

### Inleiding

De omarming van ITS (*Intelligent Transport Systems*) neemt internationaal een grote vlucht. Binnen Europa is het Platform C-ITS de plaats waar beleidsvoorbereiders, auto-industrie, ICT producenten en dienstverleners als infrastructuurbeheerders zich gezamenlijk buigen over de voorwaarden voor toepassing van C-ITS. Nederland wil binnen de EU, maar ook wereldwijd, een voorlopersrol vervullen bij de ontwikkeling van C-ITS. De beoogde coöperatieve systemen zullen echter niet stoppen aan de grens. Dat betekent dat de ontwikkelingen in Nederland zullen moeten passen in deze internationale context. Op langere termijn zal een gestandaardiseerde EU brede uitrol noodzakelijk zijn. Voor het goed kunnen benutten van de technische ontwikkelingen, de beleidsontwikkelingen en de business ontwikkelingen is het van belang de juridische kaders in kaart te brengen en deze te confronteren met de bovengenoemde ontwikkelingen.

### Juridische inbedding van C-ITS

In 2015 heeft de tafel Juridische Aspecten een begin gemaakt met het aanpakken van de algemene juridische aspecten van C-ITS met onder meer de volgende doelstellingen:

- het voor ontwikkelaars en dienstverleners mogelijk te maken te voldoen aan de juridische randvoorwaarden. het verkrijgen van een zo groot mogelijke mate van rechtszekerheid. Partijen die veel geld investeren in de ontwikkeling van C-ITS kunnen het zich niet veroorloven achteraf te worden verrast door een uitspraak van de rechter over bijvoorbeeld hun aansprakelijkheid bij schade of bij schending van de privacy of het datarecht.

De juridische inbedding van C-ITS is daarbij vooral een kwestie gebleken van samen optrekken en voorkomen dat juridische issues onnodig showstoppers kunnen worden. Het bereiken van zoveel mogelijk rechtszekerheid is daarbij een belangrijke doelstelling.

### Waar willen we naartoe in 2016 en verder

In 2015 is het streven van de Tafel Juridische Aspecten is erop gericht geweest om de belangrijkste juridische issues in C-ITS te benoemen, te agenderen en in gesprek met de stakeholders oplossingen te formuleren ten behoeve van de ontwikkeling van C-ITS. In 2016 komt daar bij de juridische inbedding van meer automated driving, zoals bijvoorbeeld met 'Platooning'. Om die reden wordt de naam van de tafel aangepast in Ronde Tafel Juridische Aspecten van Slimme Mobiliteit. De aanpak zal niet fundamenteel wijzigen, maar vooral gaan om:

- Het ontwikkelen van kennis en bewustzijn bij NL belanghebbenden over mogelijke juridische problemen en oplossingen op het terrein van slimme mobiliteit.
- Het ondersteunen van gecoördineerde en gedragen activiteiten vanuit NL partijen passend bij de ambities om koploper te zijn.
- Het samen inventariseren, analyseren en prioriteren van risico's en beheersmaatregelen bij een aantal beeldbepalende en concrete use cases voor de toepassing van slimme mobiliteit. Daarbij hoort het opstellen en bijhouden van handreikingen (per onderdeel), met best practices en een overzicht van relevante publicaties, spelers en FAQ&A's.
- Het juridisch begeleiden van de overgang van de eerste coöperatief rijden toepassingen naar de hogere niveaus van zelfsturend rijden.

#### [Aanpak Connecting Mobility en Ditcm](#)

Wat zijn de operationele kenmerken van een aanpak van de kenmerken juridische issues kunnen worden gedetecteerd en zo nodig opgelost. De eerste fase is de voorbereiding van de workshops rond de verschillende rechtsgebieden. Deze zal met de meest betrokken tafelenoten worden gedaan. Uitkomst van deze verkenning is een overzicht van gedetecteerde juridische issues. Deze zullen in verschillende workshops worden gehanteerd bij de risicoanalyse van de geselecteerde use cases.

#### [Waar staan we in augustus van 2016](#)

Aan de tafel is een aantal concrete producten opgeleverd die direct toepasbaar zijn binnen de projecten en die bijdragen aan de inbedding van de juridische implicaties van slimme mobiliteit op een drietal meest betrokken rechtsgebieden: Dataprotectie, Datazeggenschap en Aansprakelijkheid. Daarnaast hebben de in de Roadmap opgenomen acties geleid tot rapportages en handreikingen die aansluiten bij de ontwikkelingen in het veld van slimme mobiliteit, conform de doelstellingen en door middel van de aanpak die in deze basisnotitie zijn vastgelegd.

Bijlage: Roadmap

Voor 2016 is een aantal onderwerpen geselecteerd.

- **Samenstellen handleiding privacy by design**

Doel van de handleiding is om ontwikkelaars van diensten in staat te stellen voldoende privacy bestendige diensten te ontwikkelen. De handleiding zal onder meer gebaseerd zijn op wetgeving en lessons learned zowel voor C-ITS als voor automated driving. Hierbij zal zowel naar connected als wifi-P en desgewenst andere overdrachtvormen gekeken moeten worden. Ook de ETSI standaarden zullen en passant op data protectieaspecten moeten worden getoetst. Bij het samenstellen van de handleiding zal ook worden samengewerkt met de securitytafel. Ook zullen externe partijen als privacy first en het CBP worden betrokken. Get opgeleverde document is naar zijn aard een groeidocument gelet op de volop lopende ontwikkelingen van techniek en deployment.

Deliverable voorzien: 2<sup>e</sup> kwartaal 2016

- **Handreiking verantwoordelijke bij consortia C-ITS**

Van deze uit de projecten voortkomende use case is toegezegd dat hij in samenwerking met I&M/WJBZ wordt opgepakt.

Deliverable voorzien: eind januari 2016

- **Onderzoek naar de datazeggenschap en verantwoordelijkheid van de gebruiker.**

Een goede zeggenschapsverdeling tussen de verschillende C-ITS spelers is een voorwaarde voor een verantwoorde uitrol van C-ITS toepassingen. Het onderzoek zal in overleg met de tafel worden opgezet waarbij ook van externe deskundigheid gebruik zal worden gemaakt, bijvoorbeeld door via de deelnemers aangewezen deskundigen.

Deliverable voorzien: 2<sup>e</sup> kwartaal 2016

- **Onderzoek naar de juridische positie van de wegbeheerder als het gaat om floating car data.**

Dit onderzoek zal vooral in samenspraak met de wegbeheerder worden gestart. Het lijkt er namelijk op dat de datazeggenschap bij probe data zodanig bij de verzamelaar/verstrekker ligt dat daardoor problemen kunnen ontstaan voor de wegbeheerder als de data niet ter beschikking komt. Het onderzoek zal in nauw overleg met de wegbeheerder worden gestart en aan de tafel gerapporteerd.

Deliverable voorzien: nader te bepalen.

Enkele andere mogelijke onderwerpen die tijdens de laatste tafel zijn ingebracht zijn en waarvoor nog geen deliverables zijn voorzien en nog geen besluit is genomen ten aanzien van de prioritering in 2016.

- **Platooning Vrachtauto's**

Bij deze nieuwe 'automated' use case zal moeten worden gezien of een juridische impact analyse met het oog op de European Truck Platooning Challenge in april prioriteit moet krijgen.

- **Verzekeringsimplicaties van C-ITS**

De ANWB stelt in het kader van aansprakelijkheid voor om te kijken naar de verzekeringsaspecten van C-ITS en zelfsturend rijden. Daarbij kunnen ook de juridische implicaties 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. Voor deze ontwikkeling zal een beroep moeten worden gedaan op experts die op dit moment niet in de tafel deelnemen.

Enkele voorstellen hebben op 25 september om verschillende redenen geen prioriteit gekregen.

- **Onderzoek naar juridische verschillen in dataprotectie in omliggende landen om te komen tot een internationaal werkend C-ITS Privacy juridisch kader.**

Starten met een inventarisatie op basis van de ervaringen met DE en AU in de corridor. Analyse van de verschillen en de door de Privacy richtlijn gegeven bandbreedte. Een goed beeld is nodig om te voorkomen dat we teveel vanuit Nederlands perceptie handelen. (vb. Volkswagen hanteert in de VS de EU/DE regels omdat deze strenger zijn, dan gaat het nooit mis). Deze actie heeft geen prioriteit omdat de eerste toepassingen, road works warning, geen grote privacy impact lijken te hebben. Bovendien ligt het voor de hand om de internationale coördinatie in eerste instantie bij het EU C-ITS platform, WG4, te leggen.

- **Onderzoek de mogelijkheden en stel de contouren vast van een Code of Conduct voor marktpartijen ten aanzien van dataprotectie en datazeggenschap\***

Een dergelijke Code of Conduct is bijvoorbeeld gerealiseerd ten aanzien van smart-meters, een veld met vergelijkbare dataprotectie- en datazeggenschapsproblematiek.

Op dit moment heeft de Code of Conduct geen prioriteit. Hij volgt de ontwikkeling van een handreiking Privacy by Design. Pas als inhoudelijk is vastgesteld hoe het systeem eruit zou moeten zien heeft het zin een Code of Conduct voor de toepassing te maken.

- **Onderzoek naar de juridische gevolgen van de installatie van een EDR in voertuigen.**

Hoe te komen tot een afweging tussen belangen van voor o.a. gebruikers, fabrikanten, verzekeraars en overheden. Dit onderzoek zal worden opgenomen bij het wat bredere onderzoek naar de verzekeringsimplicaties van C-ITS en zelfsturende voertuigen.