

# ● Verbonden voertuigen ●

Ton Valkenburgh

De auto heeft de laatste tientallen jaren een grote verandering ondergaan. Ik bedoel niet het uiterlijk dat, soms wat tegendraads tegen de maatschappelijke ontwikkelingen in, verandert. Nee, de auto is spraakzamer geworden en praat niet alleen met de bestuurder, maar ook met zijn leverancier. Een interessante ontwikkeling, die zowel positieve als negatieve kanten heeft.

## Inleiding

De auto is een rijdende computer die past in de ontwikkeling van *Internet Of Things*. Het is geen klein dingetje, maar bij hybride en elektrisch, één met een grote batterij. Hij heeft dus genoeg energie om te kletsen. Als bestuurder weten we eigenlijk niet - of in beperkte mate - wat hij allemaal vertelt en aan wie. Gelukkig doet hij het waarschijnlijk alleen als je toestemming hebt gegeven. Weet je echter wel waarvoor je toestemming hebt gegeven of gaat het op de zelfde wijze als met je SmartPhone? In dit artikel geef ik een indruk waar je zoal op zou moeten letten als je privacy belangrijk vindt en een auto koopt. Er spelen echter ook andere zaken dan privacy, namelijk juridische aansprakelijkheid.

## Stand van zaken

Bij nieuwe ontwikkelingen loopt de wetgeving vaak achter. We zien dat bij de communicatiewetten waarin er jaren vanuit is gegaan, dat we alleen maar fysieke brieven versturen. De wetgeving wordt uiteindelijk wel een keer aangepast. Vaak echter raak je kwijt wat je vroeger wel had. Denk maar aan het briefgeheim en aanverwante zaken. De overheid ziet bij nieuwe technologieën ook mogelijkheden om haar grip op de burgers te vergroten. Kennelijk zijn we allemaal crimineeltjes in spe, waarvan je zoveel mogelijk moet vastleggen voor het geval dat...

Privacy heeft de laatste jaren in Europa binnen de Europese ruimte veel aandacht gekregen. Dat is een goede ontwikkeling. De privacywetgeving - Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) in Nederland - geeft ons formeel een behoorlijke bescherming, maar soms kost het wel moeite om die echt te realiseren.

Voor verbonden voertuigen zijn er op Europees niveau richtlijnen - beschikbaar voor fabrikanten. Het European Data Protection Board (EDPB) heeft een goede aanzet gegeven. Het zijn nog richtlijnen (link 1), maar er kan natuurlijk wel eens wetgeving uit voortkomen. De juridische basis is de General Data Protection Regulation (GDPR); waarop de Nederlandse AVG is gebaseerd. Op internet kan je echter wel juridische artikelen vinden waarin wordt afgevraagd in hoeverre de richtlijnen voor verbonden voertuigen kloppen met de GDPR. Aan dit voer voor juristen ga ik geen aandacht besteden. Iedereen heeft tenslotte zijn eigen hobby's.

## Verantwoording

Ik ben door een aantal privacyverklaringen voor verbonden voertuigen gegaan om te zien wat de diverse autoleveranciers ons voorschotelen. Ik heb het niet zo diepgaand als Mozilla gedaan. Zij hebben zich gericht op voornamelijk Amerika en hebben 25 fabrikanten onderzocht (link 2). Ik heb, om een indruk te krijgen van hoe goed of slecht het is geregeld, een aantal fabrikanten die in Nederland leveren

onder de loep genomen. Bij mijn selectie gebruikte ik de reputatie - goed of slecht - van de fabrikant en eventuele gevoeligheid door het land van herkomst.

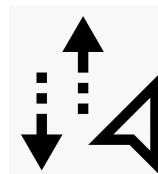
Ik zal geen fabrikanten noemen, maar laten zien waar je tegen aan kan lopen en welke onpraktische aanbevelingen er soms in de privacyverklaringen staan. Steeds zal ik met een schuin oog naar de Europese richtlijnen voor verbonden voertuigen kijken om te zien hoe die worden toegepast.

## De verbinding

De auto is verbonden met het internet via GSM. Ergens moet daarvoor worden betaald. Er zijn twee soorten verbindingen: de eerste met de fabrikant en de tweede i.v.m. o.a. multimedia-toepassingen. De tweede komt meestal voor eigen rekening, maar heeft vaak een korte periode om een en ander uit te testen. Ik zag ook de mogelijkheid om de SmartPhone als hotspot te gebruiken of een verbinding met je thuisnetwerk te maken.

Bij de eerste zie je gratis perioden van een jaar tot vijf jaar. Sommige fabrikanten zijn heel duidelijk over de kosten; bij andere is er veel onduidelijkheid. Op zich niet zo gek als je vijf jaar hebt om er aan te wennen. Wie weet de prijzen voor over vijf jaar? Soms is de prijs per functie bepaald en kan het per jaar aardig oplopen. Voor de kosten voor navigatie met realtime traffic-updates kan je ieder jaar een fysieke navigator kopen. Het koppelen van je SmartPhone maakt het mogelijk goedkopere opties te vinden. Voor het activeren van de verbinding heb je vaak een app en is uiteraard een account van de fabrikant nodig. Als je daarna de verbinding deactiveert, verlies je functies, maar niet altijd alle. Dit is sterk afhankelijk van de fabrikant. Kortom, het is belangrijk van te voren uit te zoeken hoe het een en ander is geregeld. Bij sommige fabrikanten kan je door middel van iconen zien of je bent verbonden en of er gegevens vanuit de auto worden verzonden.

Ga ervan uit dat de auto ook zonder verbinding prima kan rijden. Vaak is de verbinding interessanter voor de fabrikant dan voor de eigenaar. Als je via je eigen netwerk een wifi-verbinding kan leggen, zijn updates zonder kosten op die manier mogelijk. Deze optie vind ik eigenlijk een must.



Verbindingstatus

## De privacyverklaringen

Tegenwoordig wordt vereist dat producten worden ontworpen met het idee van privacy-by-design. Ook moet de fabrikant het voertuig standaard zo instellen, dat het alléén persoonsgegevens verwerkt die noodzakelijk zijn (link 3). Op zich is dit een begrip dat ruime interpretaties toestaat. Wat opvalt is hoe de aanpak van fabrikanten verschilt betreffende hun privacyverklaring. Sommige betrekken er ook de cookie-policy van hun website bij, terwijl andere zich specifiek richten op *verbonden voertuigen*. Ook het detailni-

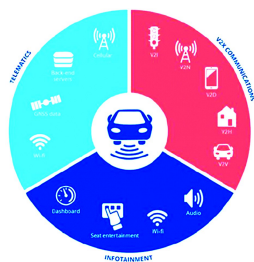
veau wil nog wel eens verschillen. Het aantal A4'tjes dat je moet lezen loopt soms wel op tot 25. Ik ben ook tegengekomen dat je bij het starten van de auto informatie krijgt over gegevensverzameling en hoe het wordt gebruikt. Ik kan me niet voorstellen dat dit veel opeenvolgende schermen zullen zijn. Deze specifieke fabrikant is met de informatie in zijn privacyverklaring op het internet nogal vaag. De focus bij deze fabrikant is meer om de positieve kant te laten zien en niet om informatie te geven over wat er zoal wordt verzameld en waarom. Kortom, het voldoet niet aan de eisen die aan een privacyverklaring worden gesteld. Over het algemeen zijn de beste privacyverklaringen van fabrikanten die al decennia auto's leveren binnen de Europese Unie. Deze fabrikanten hebben in de loop der jaren kennelijk toch wel wat opgestoken of weten zich juridisch beter in te dekken.

In de edpb-guidelines-202001 (link 1) wordt ervan uitgegaan dat je toestemming moet geven om gegevens te verzamelen en dat het duidelijk is wat er wordt verzameld en waarom. Ook is het van belang dat er duidelijkheid is over gegevens delen met andere partijen.

De fabrikanten gaan meestal uit van een opt-in. Ik ben een fabrikant tegen gekomen die uitgaat van een opt-out bij het aangaan van de koop. Uiteraard met een summier lijstje van wat je gaat missen aan functionaliteit. In het algemeen kan je bij alle fabrikanten op ieder moment functies in- en uitschakelen.

Laten we eens kijken wat er zoal wordt verzameld:

- **Rijlogboek:** hierin worden gegevens van de ritten vastgelegd. Denk aan aantal kilometers, locaties, energieverbruik en soms de volledige route. Dat kan handig zijn om kilometerkosten te berekenen of gereden kilometers te verantwoorden. Er wordt echter soms wel heel veel opgeslagen. Vaak is onduidelijk of dit lokaal wordt opgeslagen of ook verstuurd naar de fabrikant. Zolang je dit specifiek moet activeren is het prima. Het moet volledig onder jouw controle zijn. Uitschakelen is echter geen garantie dat de al opgeslagen gegevens worden gewist.
- **Rij-kenmerken:** de gegevens die worden vastgelegd zijn bijvoorbeeld: snelheid, gebruik van gaspedaal, remmen, stuur, toestand van de gordels. In het geval van sensoren voor verkeersbordenherkenning kunnen deze ook worden vastgelegd en kan worden geconstateerd of je de maximumsnelheid overtreedt of een straat inrijdt waar dat verboden is. Het is een mengeling van technische gegevens en vastleggen van gedrag in het verkeer. Er zijn al verzekeringen die op basis van deze gegevens de premie bepalen.
- **Navigatie:** Bij het gebruik van een navigatiesysteem ontkom je niet aan het geven van toestemming om de locatiegegevens te gebruiken. Er wordt vaak gebruikgemaakt van Google-Maps. Sommige fabrikanten staan het gebruik van navigatie toe zonder verbinding. Alleen bij het gebruik van real-time verkeersgegevens is een verbinding vereist. Google zal dus nog meer van je te weten komen, maar misschien gebruik je al Android op je SmartPhone. Dan maakt het wellicht niet zoveel uit, of toch wel...?
- **De zwarte doos:** Feitelijk bevat de auto door het bewaren van al de verzamelde gegevens een zwarte doos. Bij ernstige ongelukken is het heel goed mogelijk dat de politie deze gegevens wil zien om te bepalen wie verantwoordelijk is voor het ongeluk. Bij een ongeluk worden de beelden van de camera aan de voorzijde van de tijd kort voor en na het ongeluk opgeslagen. Het kan zijn dat deze gegevens tien jaar lang worden bewaard. Verder worden andere relevante gegevens opgeslagen, zoals: werking van de systemen in de auto, locatie, gebruik veiligheids gordels, gebruik van gas- en/of rempedaal en uiteraard de snelheid van de auto op het moment van het



De nieuwe wereld

ongeluk. De auto kan ook automatisch een oproep naar het callcenter van de fabrikant doen.

- **Verbonden veiligheid:** er zijn auto's die informatie van andere voertuigen kunnen gebruiken. Het gaat vaak over de toestand op de weg. Denk aan gladheid, een ongeluk en het automatisch activeren van knipperlichten. Deze informatie wordt via de fabrikant anoniem naar auto's die zich in jouw omgeving bevinden verzonden. In de toekomst zullen verbonden voertuigen moeten voldoen aan de *Cooperative Intelligent Transport Systems* (C-ITS link 4), die weggebruikers en wegmanagement toestaan informatie te delen en acties te coördineren.
- **Autonoom rijden:** In veel auto's zijn voor autonoom rijden al voorzieningen getroffen. Tot nu toe is er binnen de Europese Unie nog geen toestemming om dit eventueel op sommige routes te gebruiken. In Canada en de VS is men al iets verder.
- **Inbraak/diefstal:** Sommige auto's kunnen diefstal en/of inbraak detecteren. Ook kan je geconstateerd hebben dat de auto is gestolen. De locatie kan op afstand worden gezien en eventueel kan een startonderbreking worden geactiveerd. Deze acties gaan meestal via de fabrikant en, indien nodig, met een aangifte van diefstal. Externe camera's kunnen worden gebruikt i.v.m. diefstal en beschadigingen. Het actief zijn van externe camera's is feitelijk in strijd met de AVG. Op internet is over dit juridisch aspect genoeg te vinden.
- **Accustatus:** De auto houdt de accustatus bij en deelt die met de fabrikant. Dit in verband met veiligheid en gezondheidsstatus. Ik ben bij één fabrikant tegengekomen dat het vereist is; want anders vervalt de garantie.
- **Camera's:** De binnencamera wordt gebruikt om te zien of je nog alert genoeg bent om te rijden. Bij één fabrikant wordt aangegeven dat de gegevens van de binnencamera lokaal worden verwerkt. Er zijn ook fabrikanten die niets expliciet over de binnencamera zeggen, maar vermelden dat de gegevens van externe camera's worden vastgelegd en in welke situaties.
- **Hotspot:** Sommige fabrikanten bieden via een internet-provider aan dat je internet vanuit tablets en laptops kan gebruiken in je auto. De kosten zijn afhankelijk van wat de fabrikant is overeengekomen met de internetprovider. Ook andersom is mogelijk: je SmartPhone werkt dan als hotspot voor de auto. Je maakt dan kosten zoals vastgelegd in je contract met je eigen mobile-provider. Verbinding met je eigen thuisnetwerk via wifi is ook mogelijk. Dit is handig als de auto voor de deur staat en je een update wilt doen.
- **Multimedia:** Deze functie wordt meestal door derden geleverd, bijvoorbeeld Google of Spotify. Die hebben hun eigen privacyverklaringen. Het is een goede optie om hiervoor je eigen SmartPhone te gebruiken.
- **Auto delen:** Voor het delen van je auto kunnen meerdere accounts worden aangemaakt met ieder een eigen profiel. De eigenaar van de auto kan meestal via een verbonden SmartPhone-app zien waar de auto zich bevindt en de status van de auto. Het is verstandig om de tijdelijke bestuurder te informeren over de privacyaspecten. Sommige fabrikanten verwachten dat je hun privacyverklaring meedeelt aan de tijdelijke bestuurder, maar eigenlijk ook aan alle inzittenden van je auto. Interessant is welke juridische consequenties gelden voor het wel of niet delen van de privacyverklaring met inzittenden.
- **Lokaal versus verzenden:** Gegevens zullen in het algemeen lokaal worden opgeslagen; ze zijn voor een deel ook belangrijk bij onderhoud en reparatie. Een deel wordt echter via de verbinding naar de fabrikant gestuurd en in een cloud opgeslagen. Een functie uitzetten zal vaak alleen tot gevolg hebben dat de betreffende informatie niet wordt opgestuurd, maar wel nog steeds opgeslagen. Als je wilt weten wat bij de fabrikant terecht komt, kan je opvragen welke persoonlijke gegevens centraal zijn opgeslagen.
- **Delen van gegevens:** Wie krijgt jouw gegevens? Vaak zijn er wettelijke regelingen die de overheid in bepaalde gevallen recht op toegang tot jouw gegevens geven.

