

Vergaderjaar 2023–2024

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 435**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 november 2023

Met deze brief wordt u geïnformeerd over de Nederlandse inzet op het dossier delen van voertuigdata, zoals toegezegd tijdens het Commissie-debat Auto van 15 juni jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 413) aan het lid Koerhuis.<sup>1</sup> Voertuigdata is data die door sensoren, camera's of software-systemen in voertuigen worden gegenereerd. De Europese Commissie werkt momenteel aan een voorstel voor wetgeving rond toegang tot voertuigdata. Het voorstel voor deze wetgeving wordt begin 2024 verwacht. Daarnaast wordt een stand van zaken gegeven over privacy en data van niet-Europese auto's.

Het gebruik van informatie- en communicatietechnologieën in voertuigen is de laatste jaren sterk toegenomen. Daarbij zijn deze systemen vaak verbonden met het internet en vormt data de basis voor de bijbehorende diensten. Auto's genereren, verzamelen en delen tegenwoordig grote hoeveelheden data. De verwachting is dat 30–50% van het Nederlandse wagenpark in 2030 verbonden zal zijn met het internet.<sup>2</sup> Voertuigen jonger dan vijf jaar zullen dan allemaal verbonden zijn.

Het genereren en delen van deze voertuigdata biedt mogelijkheden voor het verbeteren van bestaande diensten zoals reparatie en onderhoud, maar ook voor verzekeringen en innovatieve diensten zoals filestaartbeveiliging en vroegtijdige waarschuwing van gladheid voor wegbeheerders. Daarnaast zijn er ook toepassingsmogelijkheden denkbaar voor beleidsdoelen als verkeersveiligheid, wegonderhoud en doorstroming. Al deze ontwikkelingen brengen complexe vraagstukken met zich mee over toegang tot en gebruik van deze data. Bijzondere aandacht gaat uit naar

<sup>1</sup> TZ202306–225.

<sup>2</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 382.

de data uit niet-Europese voertuigen, de waardeketens<sup>3</sup> en aftermarket<sup>4</sup> producten en diensten.

### **Wat is voertuigdata?**

Voertuigdata is data die door het voertuig zelf wordt gegenereerd door sensoren, camera's of softwaresystemen in voertuigen. Voorbeelden van deze data zijn de laadcapaciteit van batterijen, data die wordt gegenereerd door de regensensor, CO<sup>2</sup>-uitstoot, werking van veiligheidssystemen of de kilometerstand. Deze data kan worden uitgelezen op fysieke wijze, middels de *On-Board Diagnostics* (OBD)<sup>5</sup> poort, of online via het internet als *connected car data*. Vooral deze *connected car data* biedt vele nieuwe mogelijkheden voor de automotivebranche, zodat consumenten geïnformeerd op reis gaan, en dat gedurende de reis blijven. Omdat voertuigdata volgens de *European Data Protection Board* (EDPB) veelal als persoonsgegevens worden beschouwd, is de AVG en de e-privacyrichtlijn van toepassing.

### **Wat zijn de huidige kaders?**

Regelgeving met betrekking tot het delen van data afkomstig uit verbonden producten, waaronder auto's, wordt beschreven in de Europese Dataverordening. De Dataverordening wordt binnenkort vastgesteld door de Raad en het Europees Parlement. Het heeft tot doel de ontwikkeling van zowel bestaande als nieuwe producten en diensten te bevorderen die gebruik maken van deze data. Daarnaast kan ook andere wetgeving zoals de AVG van toepassing zijn op specifieke gevallen van datadelen. De Dataverordening legt vast dat data gegenereerd door het gebruik van een verbonden product toegankelijk moet zijn voor gebruikers. Gebruikers mogen deze data zelf gebruiken of delen met derde partijen naar keuze, bijvoorbeeld onderhoudsbedrijven of bedrijven die diensten leveren aan automobilisten. Om dit in goede banen te leiden, legt de Dataverordening ook regels vast voor derde partijen met betrekking tot het gebruik van de ontvangen data.

Hoewel de Dataverordening kaders stelt voor het delen van gegevens, is er behoefte aan aanvullende sectorspecifieke regelgeving voor toegang tot en delen van voertuigdata. Toegang tot en delen van deze specifieke data kent uitdagingen die niet worden gedekt door de Dataverordening en AVG, zoals duidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden binnen de voertuigsector.

Naast de Dataverordening is regelgeving voor typegoedkeuring van voertuigen ook een relevant wettelijk kader. Voertuigfabrikanten (zowel Europees als niet-Europees) die hun voertuigen op de Europese markt willen aanbieden, moeten voldoen aan Europese wet- en regelgeving. Een typegoedkeuringsinstantie (zoals de RDW) beoordeelt of de fabrikant aan de eisen voldoet, en bepaalt of een typegoedkeuring kan worden verleend. Dit geldt ook voor partijen die in de waardeketen van het voertuig betrokken zijn, bijvoorbeeld omdat ze voertuigonderdelen produceren. Ook wordt in de cybersecurity wetgeving van de UNECE (r155 EN 156) eisen gesteld die bijdragen aan de bescherming van

<sup>3</sup> Een waardeketen is alle activiteiten die nodig zijn om een product (zoals een voertuig) van ontwikkeling, ontwerp, grondstoffen, marketing en distributie uiteindelijk bij de consument te krijgen.

<sup>4</sup> De aftermarket is het geheel van bedrijven die actief zijn op het gebied van distributie van vervangendeonderdelen, accessoires, enzovoorts. Hieronder vallen o.a. onderhoud- en reparatiebedrijven, pechhulpdiensten, etc.

<sup>5</sup> On-Board Diagnostics is een systeem voor het uitlezen van informatie over (verschillende delen van) het voertuig.

software-updates en de bescherming van voertuigen tegen cyberaanvallen. Hiermee wordt voorkomen dat externe partijen toegang tot voertuigdata forceren.

Omdat de Dataverordening en typegoedkeuringseisen beide relevant zijn voor de veiligheid en het goed functioneren van het voertuig, kijkt Nederland aandachtig hoe deze verschillende wettelijke kaders zich tot elkaar verhouden, en hoe ze elkaar kunnen versterken. Momenteel beschrijft regelgeving voor typegoedkeuring weinig over data. Dat maakt sectorspecifieke regelgeving van belang.

### **Wat is de Nederlandse inzet?**

Nederland is al geruime tijd actief betrokken op het onderwerp voertuigdata. Daarbij hanteren we een aantal uitgangspunten. Zo stelt Nederland de bestuurder (consument) centraal en streven we naar een gelijk speelveld. Dat betekent dat de consument zeggenschap heeft over haar data, en kan kiezen uit een aanbod van concurrerende, onafhankelijke diensten van goede prijs-kwaliteitverhouding. Hiervoor dient de bestuurder (consument) te allen tijde toestemming te verlenen aan derden om gebruik te kunnen maken van haar data. Alleen in het geval van uitzonderingen, zoals beschreven door de AVG (zoals een wettelijke verplichting, of algemeen belang), kan hiervan worden afgeweken. Dit geldt voor zowel publieke als private organisaties.

Daarnaast zoekt Nederland naar de juiste balans wat betreft toegang tot en gebruik van voertuigdata, die recht doet aan de rechten en plichten van alle betrokken partijen. Voertuigfabrikanten moeten in staat zijn hun verantwoordelijkheid voor het veilig functioneren van het voertuig-(systeem) te kunnen vervullen. Tegelijkertijd is het onwenselijk dat de voertuigeigenaar of -gebruiker afhankelijk is van de voertuigfabrikant voor toegang tot haar voertuigdata om gebruik te kunnen maken van bepaalde diensten. Dat geldt ook voor aanbieders van bepaalde diensten, zoals aftermarket diensten of verzekeringen. Recentelijk oordeelde het Europese Hof van Justitie dat autofabrikanten geen belemmeringen mogen opvoeren voor merkonafhankelijke instanties om toegang tot de *On-Board Diagnostics* te verkrijgen om reparaties uit te kunnen voeren.<sup>6</sup>

De hierboven beschreven uitgangspunten als ook de toegevoegde waarde van toegang tot en het gebruik van voertuigdata komen terug in de verschillende initiatieven en pilots die Nederland op dit gebied de afgelopen jaren heeft opgezet:

- Road Monitor (ROMO): in dit publiek-private project werken Mercedes en overheidspartijen samen om met voertuigdata wegbeheerders te ondersteunen bij taken als wegenonderhoud, verkeersveiligheid en wintermanagement. De bestuurder wordt expliciet gevraagd haar anonieme data met de Nederlandse wegbeheerders te delen (*opt-in*), wanneer zij dit wil. De eerste resultaten zijn veelbelovend en laten zien dat het gebruik van voertuigdata leidt tot effectiever wegbeheer. ROMO werkt daarom de komende jaren toe naar nog uitgebreider inzicht in de staat van de weg door data van steeds meer dienstverleners op te nemen en te combineren.
- Data for Road Safety: in dit publiek-private project waar overheden, voertuigfabrikanten en navigatiediensten samenwerken worden anonieme sensordata en gebruikersmeldingen gebruikt voor vroegtijdige detectie en validatie van incidenten.
- Field labs uitlezen voertuigdata: de RDW heeft in een aantal praktijktests onderzocht hoe voertuigdata online uitgelezen kan worden en of

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:62022CJ0296>.

de kwaliteit van deze voertuigdata voldoende is voor publieke taken zoals fraudecontrole.

- Onderzoek lenW & EZK: in 2020 hebben lenW en EZK onderzoek laten uitvoeren naar het delen van voertuigdata en interfaces.<sup>7</sup> Hieruit volgden vijf beleidsadviezen die een belangrijke leidraad vormen voor onze uitgangspunten.<sup>8</sup>

Deze kennis en ervaring delen we actief, in nationaal en internationaal verband. Daarbij zal het belangrijke input vormen voor onderhandelingen bij toekomstige wetgeving op dit gebied. Daarnaast spreken we verschillende partijen (zoals de Europese Commissie (EC), EU-lidstaten en marktpartijen), om inzicht te krijgen in de verschillende belangen en behoeftes op het gebied van toegang tot voertuigdata. Deze gesprekken zijn tevens nuttig om te bepalen of gezamenlijk optreden relevant is.

Nederland ziet de verschillende mogelijkheden van voertuigdata. Tegelijkertijd zijn we ons ook bewust van de risico's en complexe vraagstukken en bij het verzamelen en delen van voertuigdata komen kijken. De waardeketen van voertuigen wordt bijvoorbeeld complexer en steeds meer partijen, waaronder ook niet-Europese, maken in de keten gebruik van voertuigdata. Zeggenschap over de data kan bij een partij (publiek of privaat) komen te liggen, in plaats van bij de consument. Daarnaast komt een aanzienlijk deel voertuigen uit landen met een offensieve cyberstrategie. Dat brengt risico's zoals spionage met zich mee, waar Nederland in EU-verband extra aandacht voor vraagt. Privacy en security zijn daarom essentiële randvoorwaarden. Nederland zal zich dan ook inzetten om de impact van wetgeving en technologische ontwikkelingen uit voertuigproducerende landen op voertuigdata te onderzoeken. Zo werken we met andere departementen samen aan kennisopbouw en handelingsperspectief.

Samenvattend is het essentieel om onder andere het centraal stellen van de consument en het scheppen van duidelijkheid over de rollen en verantwoordelijkheden expliciet te regelen in sectorspecifieke regelgeving. Daarnaast hebben we aandacht voor hoe verschillende (nieuwe) wetgevende kaders zich tot elkaar verhouden. Nederland verwelkomt het aankomend voorstel van de EC dan ook ten zeerste, en benadrukt het belang van tijdige publicatie. Zodra het voorstel is gepubliceerd, wordt u middels een BNC-fiche nader geïnformeerd over de Nederlandse zienswijze.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

---

<sup>7</sup> Een interface maakt het mogelijk dat mens en machine met elkaar kunnen communiceren.

<sup>8</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 311.