

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2433

Vragen van het lid **Boswijk** (CDA) aan de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingshulp en van Buitenlandse Zaken over *het onderzoek in hoeverre Chinese auto's een veiligheidsrisico opleveren voor de nationale veiligheid* (ingezonden 8 augustus 2024).

Antwoord van Minister **Klever** (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingshulp) en van Minister **Veldkamp** (Buitenlandse Zaken), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 3 september 2024).

Vraag 1

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van de uitvoering van de met algemene stemmen aangenomen motie Boswijk c.s. waarin het kabinet wordt verzocht op korte termijn een analyse te maken van de risico's van Chinese elektrische auto's voor de nationale veiligheid?¹

Antwoord 1

De analyse van de technische risico's van slimme (elektrische) voertuigen² voor de nationale veiligheid is gestart. Momenteel worden de specifieke onderzoeksvragen voor de uitvoering van deze analyse vastgesteld, waaronder op het gebied van sabotage en spionage. Na afronding van de risicoanalyse zal er vervolgens een beleidsmatige analyse plaatsvinden om te komen tot opties om deze eventuele risico's te mitigeren.

De uitvoering van motie Boswijk c.s. wordt breed interdepartementaal opgepakt. Deelnemende partijen aan de technische en beleidsmatige werkgroepen zijn de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken, Buitenlandse Zaken, Financiën, Justitie en Veiligheid, Defensie, alsmede voertuigenautoriteit RDW, de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD), en de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Voor het einde van het jaar zal de Kamer worden geïnformeerd over de eerste resultaten van deze werkgroepen.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 21 501-20, nr. 2068

² De risicoanalyse ziet op slimme (elektrische) voertuigen in algemene zin. Hier is voor gekozen gezien mogelijke risico's van slimme voertuigen samenhangen met de verbondenheid van het voertuig met het internet.

Vraag 2

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat verwacht wordt dat de Amerikaanse overheid vanwege de nationale veiligheid binnen een paar weken een verbod zal instellen op het gebruik van (o.a.) Chinese software in bepaalde typen auto's?³

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Was Nederland betrokken bij de bijeenkomst van woensdag 31 juli jl., waarin de Amerikaanse overheid de risico's voor de nationale veiligheid met betrekking tot dergelijke software heeft besproken met bondgenoten en marktleaders? Zo ja, wat kunt u over deze bijeenkomst delen?⁴

Antwoord 3

Nederland was aanwezig bij de bijeenkomst. Dit was een vertrouwelijke bijeenkomst. Wij kunnen daarom niet ingaan op de inhoud van de besprekingen.

Vraag 4

Bent u bijvoorbeeld door bovengenoemde bijeenkomst op de hoogte van de beperkingen die de Amerikaanse overheid zal opleggen aan het gebruik van Chinese software in auto's?

Antwoord 4

Ten aanzien van aanstaande regelgeving voor cybersecurity van *connected vehicles* heeft de VS begin dit jaar een vooraankondiging gepubliceerd.⁵ Zoals aangegeven in antwoord op vraag 3 kunnen wij niet ingaan op de inhoud van de besprekingen van 31 juli jl., gezien het vertrouwelijke karakter van de bijeenkomst.

Vraag 5

Gaan deze eisen volgens u verder dan de eisen die de EU momenteel stelt aan cyberveiligheidseisen van voertuigen? Zo ja, waarin gaan deze eisen verder dan wat de EU eist?

Antwoord 5

Aangezien de maatregelen die de Amerikaanse overheid gaat nemen nog niet bekend zijn, is het niet in te schatten of deze eisen verder gaan dan de eisen die de EU momenteel stelt.

De cyberbeveiligingseisen voor voertuigen die op de Europese markt worden gebracht zijn vastgesteld in UNECE⁶-verband, specifiek UN Reglement R155 en R156. Deze reglementen zijn in EU verband overgenomen als typegoedkeuringseisen⁷ onder verordening 2019/2144/EU – de verordening betreffende de algemene veiligheid van voertuigen. Deze zijn van toepassing voordat voertuigen op de Europese markt mogen worden gebracht. In deze reglementen zijn geen maatregelen opgenomen die specifiek betrekking hebben op de nationale veiligheid. Maatregelen met betrekking tot de nationale veiligheid neemt iedere lidstaat zelf. Indien de te nemen maatregelen door de VS betrekking hebben op de nationale veiligheid van de VS, zal dit niet in UNECE-verband worden ingebracht. Aan de hand van de analyse die wordt uitgevoerd voor de uitvoering van motie Boswijk c.s., beschreven bij het

³ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/us-expected-propose-barring-chinese-software-autonomous-vehicles-2024-08-04/>

⁴ <https://www.state.gov/first-multinational-meeting-to-address-connected-vehicle-risks/>

⁵ Federal Register: Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain: Connected Vehicles (<https://www.federalregister.gov/documents/2024/03/01/2024-04382/securing-the-information-and-communications-technology-and-services-supply-chain-connected-vehicles>)

⁶ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).

⁷ Typegoedkeuring is het systeem waarlangs voertuigen op «type» worden goedgekeurd, zodat deze niet allemaal individueel gekeurd hoeven te worden voordat ze de markt op mogen. Bij Europese typegoedkeuring worden voertuigen in een van de EU-landen goedgekeurd en mogen ze in heel de EU de markt op.

antwoord op vraag 1, worden indien nodig nationale veiligheidsmaatregelen genomen.

Vraag 6 en 7

Deelt u de mening dat als door de Verenigde Staten Chinese software in auto's als een risico voor de nationale veiligheid gezien wordt, dit oordeel ook door Nederland en de EU overgenomen moet worden? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid binnen de EU te pleiten voor het zo spoedig mogelijk overnemen van de Amerikaanse maatregelen tegen het gebruik van Chinese software in auto's? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7

De uitkomst van de analyse van de Verenigde Staten wordt met belangstelling gevolgd, maar niet automatisch overgenomen. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 5 zijn de Amerikaanse maatregelen bovendien nog onbekend.

Nederland maakt een eigenstandige afweging met inzet van onze eigen nationale veiligheidsanalyses, -maatregelen en bijbehorend instrumentarium. Voor het maken van een goede analyse heeft Nederland vanzelfsprekend doorlopend contact met andere landen, waaronder de VS. Zoals genoemd in het antwoord op vraag 1, werkt het kabinet op dit moment aan een analyse van de nationale veiligheidsrisico's die van slimme (elektrische) voertuigen uit kunnen gaan. Gezien geharmoniseerde typegoedkeuringseisen voor voertuigen binnen de interne markt van de Unie ligt het voor de hand om eventuele maatregelen in Europees verband te bepleiten.