

Bern, 9. August 2024

Weisungen betreffend den Nachweis über den Schutz vor Cyberangriffen (Art. 103 Abs. 5 und 6 VTS)

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erlässt,
gestützt auf Artikel 220 Absatz 4 der Verordnung vom 19. Juni 1995² über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS),
folgende

Weisungen:

I. Erwägungen

1. Fahrzeuge der Klassen M und N müssen gemäss Artikel 103 Absatz 5 und 6 VTS hinsichtlich des Schutzes vor Cyberangriffen seit dem 1. April 2024 für die erstmalige Zulassung in der Schweiz der Verordnung (EU) 2019/2144³ entsprechen. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS gelten die in der EU-Verordnung genannten Übergangsfristen. Das bedeutet, dass die genannten Fahrzeuge ab dem 7. Juli 2024 (Datum des Imports oder der Herstellung in der Schweiz) grundsätzlich über eine Genehmigung nach dem UNECE-Reglement Nr. 155⁴ verfügen müssen.
2. Gemäss Artikel 103 Absatz 5 VTS kann für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ neben der dort beschriebenen Ausnahme bezüglich Kleinserien auch ein gleichwertiges Schutzniveau bezüglich des Schutzes vor Cyberangriffen anerkannt werden.
3. Das UNECE-Reglement Nr. 155, das von über 60 Staaten angewendet wird⁵, sowie die nationalen Regelungen in einigen Märkten (z. B. USA), aus welchen eine geringe Anzahl an Fahrzeugen in die Schweiz importiert werden, basieren auf der gleichen ISO-Norm.
4. ISO-Normen sind internationale Normen, die Qualitäts- und Sicherheitsstandards vorgeben und damit den Austausch von Waren und Dienstleistungen zwischen Ländern vereinfachen. Die Richtlinien der UNECE⁶ für die Anwendung des UNECE-Reglements Nr. 155 beziehen sich auf die Norm «ISO/SAE 21434:2021 Road vehicles – Cybersecurity engineering». Auch die US-Behörde NHTSA⁷ hat «Best Practices» veröffentlicht, die auf der Norm ISO/SAE

² SR 741.41

³ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1; zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2023/2590, ABl. L, 2023/2590, 22.11.2023.

⁴ UNECE-Reglement Nr. 155 vom 22. Januar 2021 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheits-Managementsystems; geändert durch Ergänzung 1, in Kraft seit 8. Oktober 2022 (Add.154 Änd.1).

⁵ ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.32/Add.1

⁶ Recommendations on uniform provisions concerning cyber security and software updates der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (United Nations Economic Commission for Europe).

⁷ National Highway Traffic Safety Administration, part of the U.S. Department of Transportation.

21434:2021 basieren (Cybersecurity Best Practices for the Safety of Modern Vehicles, Updated 2022⁸). Erfüllt ein Fahrzeughersteller die Norm ISO/SAE 21434:2021, so ist der Schutz vor Cyberangriffen gleichwertig wie nach dem UNECE-Reglement Nr. 155.

5. Es war daher zu erwarten, dass der Nachweis der Erfüllung eines gleichwertigen Schutzniveaus erbracht werden kann.
6. Es hat sich gezeigt, dass zum Beispiel die US-Behörde NHTSA die US-Hersteller nicht verpflichtet, bekanntzugeben, ob sie die Norm ISO/SAE 21434:2021 erfüllen. Daher besteht diesbezüglich keine öffentlich zugängliche Informationsmöglichkeit.
7. Der Nachweis kann laut aktuellsten Informationen bezüglich des Schutzes vor Cyberangriffen für Fahrzeuge aus Drittmärkten ausserhalb der EU entweder nicht oder nur mit für Einzelfahrzeuge unverhältnismässigen Kosten erbracht werden.
8. Der Bundesrat hat bei der Teilrevision der VTS vom 22. Dezember 2023 in Kenntnis von bestimmten Zulassungsschwierigkeiten Übergangsbestimmungen erlassen und Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ ohne EU-Gesamtgenehmigung bis Ende 2026 von gewissen Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 ausgenommen (Art. 222s VTS). So müssen sie zum Beispiel noch nicht mit einem System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung, mit einem Notbremsassistentensystem, Notfall-Spurhalteassistentensystem, Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit, Warnsystem bei nachlassender Konzentration, Reifendruck-Überwachungssystem oder Rückfahr-Assistentensystem ausgerüstet sein (Art. 222s Abs. 5 VTS) und auch den Schutz vor nicht autorisierten Softwareaktualisierungen noch nicht erfüllen (Art. 222s Abs. 6 VTS). Von der Übergangsbestimmung ist der Nachweis bezüglich des Schutzes von Cyberangriffen nicht erfasst.
9. Die Nachweispflicht hinsichtlich des Schutzes vor Cyberangriffen stellt unter diesen Umständen für Fahrzeuge aus nicht EU-Staaten (z. B. US-Fahrzeuge, die nicht für den EU-Markt produziert wurden) eine nicht beabsichtigte Hürde dar. Der Import und die Zulassung dieser Fahrzeuge würden dadurch trotz Übergangsbestimmungen weitgehend verhindert oder zumindest erschwert.
10. Die bis Ende 2026 geltenden Übergangsbestimmungen dienen hauptsächlich dazu, dass sich die betroffenen Wirtschaftsakteure auf die mit der Verordnung (EU) 2019/2144 eingeführten sicherheitsrelevanten Regelungen vorbereiten können. Bis dahin sollen direkt importierte Fahrzeuge aus nicht EU-Staaten der Klassen M₁ und N₁, die nicht für den EU-Markt produziert wurden und über keine EU-Gesamtgenehmigung verfügen, vereinfacht zugelassen werden.
11. Die EU hat die Vorschriften für ihre EU-Einzelgenehmigung noch nicht an die neuen Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 angepasst. Die heute bestehenden EU-Einzelgenehmigungsvorschriften verlangen für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ u. a. keinen Nachweis über die Cybersicherheit. EU-Einzelgenehmigungen werden aufgrund internationaler Verpflichtungen (MRA)⁹ auch in der Schweiz anerkannt und entsprechende Fahrzeuge können in der Schweiz immatrikuliert werden und verkehren.
12. Von der Typengenehmigung befreite Einzelfahrzeuge ohne Nachweis über die Cybersicherheit bis Ende 2026 bergen kein grösseres Risiko, als die in der Schweiz mit einer EU-Einzelgenehmigung zugelassenen und verkehrenden Fahrzeuge. Zudem galt auch bisher betreffend Cybersicherheit die Eigenverantwortung der Hersteller ohne Nachweispflicht.

⁸ <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-09/cybersecurity-best-practices-safety-modern-vehicles-2022-tag.pdf> (zuletzt abgerufen am 11. Juli 2024).

⁹ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen SR 0.946.526.81

13. Von der Nachweispflicht sollen alle Fahrzeuge ausgenommen werden, die von der Typengenehmigung befreit sind. Dies betrifft Direktimporte zum Eigengebrauch nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung vom 19. Juni 1995¹⁰ über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) und aus Gründen der Gleichbehandlung auch die von der Typengenehmigung befreiten, in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge nach Artikel 4 Absatz 3 TGV.
14. Nebst den Fahrzeugklassen M₁ und N₁ sollen aufgrund von Begehren aus der Schweizer Wirtschaft auch Fahrzeuge der Klasse N₂ von der Nachweispflicht der Cybersicherheit befreit sein. Es hat sich herausgestellt, dass die Kapazität der Prüfstellen zur Erbringung der Nachweise auch in der EU knapp ist. Die EU-Mitgliedstaaten können den Engpass durch die Erteilung von nationalen Kleinseriengenehmigungen überbrücken, was in der Schweiz für Fahrzeuge mit Gesamtgewicht über 3,5 t nicht möglich ist.
15. Das Problem der knappen Prüfstellenkapazität besteht auch für Trolleybusse und Gesellschaftswagen. Fahrzeuge im konzessionierten Linienverkehr unterstehen gemäss Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009¹¹ der Konzession des Bundesamts für Verkehr (BAV). Die Konzession ermöglicht eine zusätzliche und dauerhafte Kontrolle der Einhaltung der technischen Vorschriften. Das BAV soll deshalb im Einzelfall über eine befristete Zulassung entscheiden können.
16. Nach Artikel 220 Absatz 4 VTS kann das ASTRA Weisungen zum Vollzug der VTS erlassen. Aus den oben genannten Gründen werden die Einzelheiten hinsichtlich des Vollzugs bei der Prüfung des Nachweises über den Schutz vor Cyberangriffen einheitlich festgelegt, um einen einheitlichen Vollzug in dieser offenen Frage sicherzustellen.

II. Befristete Weisungen

1. Aus den oben genannten Gründen ist für die Zulassung zum Verkehr der **Nachweis** über den Schutz vor Cyberangriffen bei Fahrzeugen nicht zu verlangen, die:
 - a. keine EU-Gesamtgenehmigung haben; **und**
 - b. vor dem 1. Januar 2027 in die Schweiz importiert oder in der Schweiz hergestellt wurden; **sowie**
 - c. eine der folgenden Voraussetzungen erfüllen:
 - i. zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁ und N₂ (Artikel 4 Absatz 1 TGV);
 - ii. nach Artikel 4 Absatz 3 TGV von der Typengenehmigung befreite Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁ und N₂;
 - iii. Fahrzeuge für den konzessionierten Linienverkehr, die vom BAV im Einzelfall befristet eine Bewilligung erhalten.
2. Die übrigen Zulassungsvoraussetzungen sowie die allgemeinen rechtlichen und technischen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrs- und Produktesicherheit der Fahrzeuge sowie des Datenschutzes, bleiben hiervon unberührt. **Die Hersteller und Importeure haben einen gleichwertigen Schutz der Fahrzeuge vor Cyberangriffen sicherzustellen (Referenz UNECE-Reglement Nr. 155). Lediglich der Nachweis muss nicht erbracht werden.**

¹⁰ SR 741.511

¹¹ SR 745.1

III. Inkrafttreten und Gültigkeit

1. Diese Weisungen treten rückwirkend per 7. Juli in Kraft.
2. Die Weisungen sind nur auf die benannten Fahrzeuge anwendbar, die vor dem 1. Januar 2027 in die Schweiz importiert oder in der Schweiz hergestellt wurden.

Bundesamt für Strassen



Jürg Röthlisberger
Direktor