

Berna, 9 agosto 2024

Istruzioni concernenti la prova della protezione da attacchi cibernetici (art. 103 cpv. 5 e 6 OETV)

L'Ufficio federale delle strade (USTRA),
visto l'articolo 220 capoverso 4 dell'ordinanza del 19 giugno 1995² concernente le esigenze tecniche
dei veicoli (OETV),
emana le seguenti

Istruzioni

I. Considerando

1. Secondo l'articolo 103 capoversi 5 e 6 OETV, dal 1° aprile 2024 i veicoli delle categorie M e N devono essere conformi, per la prima immatricolazione in Svizzera, al regolamento (UE) 2019/2144³ per quanto riguarda la protezione da attacchi cibernetici. In base all'articolo 3b capoverso 1 OETV, si applicano i termini transitori indicati nel regolamento UE. Ciò vuol dire che dal 7 luglio 2024 (data di importazione o fabbricazione in Svizzera) detti veicoli dovranno disporre di un'approvazione secondo il regolamento UNECE n. 155⁴.
2. Secondo l'articolo 103 capoverso 5 OETV, per i veicoli delle categorie M₁ e N₁, oltre alla deroga relativa alle piccole serie ivi descritta, può essere riconosciuto anche un livello di protezione da attacchi cibernetici equivalente.
3. Il regolamento UNECE n. 155, applicato da oltre 60 Stati⁵, e le regolamentazioni nazionali di alcuni mercati (p. es. USA) da cui si importa in Svizzera un numero limitato di veicoli si rifanno alla medesima norma ISO.
4. Le norme ISO sono norme internazionali che prescrivono standard qualitativi e di sicurezza volti a facilitare lo scambio di merci e servizi tra i Paesi. Sia le direttive dell'UNECE⁶ per l'applicazione del regolamento UNECE n. 155 sia le best practice pubblicate dall'autorità statunitense NHTSA⁷ («Cybersecurity Best Practices for the Safety of Modern Vehicles, Updated 2022»⁸) si basano sulla norma ISO/SAE 21434:2021 «Road vehicles – Cybersecurity engineering». Se un costruttore di veicoli soddisfa tale norma, la protezione da ciberattacchi è equivalente a quella prescritta dal regolamento UNECE n. 155.

² RS 741.41

³ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione, GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2023/2590, GU L 2023/2590 del 22.11.2023.

⁴ Regolamento UNECE n. 155, del 22 gennaio 2021, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la cibersecurity e il relativo sistema di gestione; modificato dal complemento 1, in vigore dall'8 ottobre 2022 (Add.154 Emend.1).

⁵ ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.32/Add.1

⁶ Recommendations on uniform provisions concerning cyber security and software updates della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (United Nations Economic Commission for Europe).

⁷ National Highway Traffic Safety Administration, facente parte del Dipartimento dei trasporti (Department of Transportation).

⁸ <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-09/cybersecurity-best-practices-safety-modern-vehicles-2022-tag.pdf> (consultato da ultimo l'11 luglio 2024).

5. Si presumeva pertanto che potesse essere dimostrato il soddisfacimento di un livello di protezione equivalente.
6. È invece emerso che ad esempio la NHTSA non obbliga i costruttori americani a comunicare il rispetto o meno della norma ISO/SAE 21434:2021, per cui non sono disponibili informazioni al riguardo accessibili al pubblico.
7. Secondo le più recenti informazioni, la prova relativa alla protezione da ciberattacchi per veicoli di mercati terzi al di fuori dell'UE non può essere fornita o può esserlo solo con costi sproporzionati per i singoli veicoli.
8. In occasione della revisione dell'OETV del 22 dicembre 2023 il Consiglio federale, essendo a conoscenza di determinate difficoltà di immatricolazione, ha emanato disposizioni transitorie che escludono i veicoli delle categorie M₁ e N₁ privi di omologazione generale UE dal rispetto di alcuni requisiti del regolamento (UE) 2019/2144 (art. 222s OETV) fino alla fine del 2026. In particolare, tali mezzi non devono essere muniti dei seguenti sistemi: di registrazione dei dati di eventi, di assistenza alla frenata di emergenza, di emergenza di mantenimento della corsia, di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente, di avviso avanzato della distrazione del conducente, di monitoraggio della pressione degli pneumatici o di rilevamento in retromarcia (art. 222s cpv. 5 OETV) né devono soddisfare i criteri di protezione da aggiornamenti software non autorizzati (art. 222s cpv. 6 OETV). Le disposizioni transitorie non comprendono la prova relativa alla protezione da ciberattacchi.
9. Per i veicoli provenienti da Stati non UE (p. es. veicoli americani non prodotti per il mercato europeo), l'obbligo di dimostrare la protezione da ciberattacchi rappresenta un ostacolo non intenzionale. Malgrado le disposizioni transitorie, l'importazione e l'immatricolazione di questi mezzi sarebbero in larga misura impossibili, o per lo meno difficili.
10. Le disposizioni transitorie vigenti fino a fine 2026 mirano soprattutto a consentire agli operatori economici interessati di adeguarsi alle norme in materia di sicurezza introdotte dal regolamento (UE) 2019/2144. Fino a quel momento i veicoli delle categorie M₁ e N₁ importati direttamente da Stati extra UE, non prodotti per il mercato UE e privi di omologazione generale UE, dovranno beneficiare di un'immatricolazione agevolata.
11. L'UE non ha ancora adeguato le prescrizioni sulla propria omologazione individuale ai nuovi requisiti del regolamento (UE) 2019/2144. Tra le altre cose, le prescrizioni vigenti non richiedono prove della sicurezza cibernetica per i veicoli delle categorie M₁ e N₁. Le omologazioni individuali UE sono riconosciute anche in Svizzera in virtù degli impegni internazionali (MRA⁹); i veicoli interessati possono pertanto essere immatricolati e circolare in Svizzera.
12. I singoli veicoli esonerati dall'approvazione del tipo e immatricolati fino a fine 2026 senza che sia dimostrata la sicurezza cibernetica non comportano un rischio maggiore rispetto a quelli immatricolati e circolanti in Svizzera sulla base di un'omologazione individuale UE. Inoltre, per quanto riguarda la sicurezza cibernetica, già si applica la responsabilità individuale del costruttore senza onere della prova.
13. Dovranno essere esclusi dall'obbligo di prova tutti i veicoli esonerati dall'approvazione del tipo, vale a dire quelli importati direttamente per uso proprio ai sensi dell'articolo 4 capoverso 1 dell'ordinanza del 19 giugno 1995¹⁰ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV) e, per motivi di parità di trattamento, anche quelli fabbricati in Svizzera ed esonerati ai sensi dell'articolo 4 capoverso 3 OATV.
14. Su richiesta del settore economico svizzero, oltre alle categorie M₁ e N₁, occorre escludere dall'obbligo di dimostrare la sicurezza cibernetica anche la categoria N₂, in considerazione delle difficoltà, in termini di risorse, degli organi di controllo nel fornire le prove richieste. Men-

⁹ Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità; RS 0.946.526.81

¹⁰ RS 741.511

tre gli Stati membri dell'UE possono far fronte a tale situazione rilasciando omologazioni nazionali per veicoli prodotti in piccole serie, in Svizzera non è possibile adottare un simile provvedimento per i veicoli di peso totale superiore a 3,5 t.

15. Il problema delle capacità limitate degli organi di controllo riguarda anche filobus e autobus. I veicoli del servizio di linea necessitano, in base alla legge del 20 marzo 2009¹¹ sul trasporto di viaggiatori, di una concessione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Tale provvedimento consente un ulteriore controllo permanente del rispetto dei requisiti tecnici, motivo per cui l'UFT dovrà poter decidere in singoli casi se rilasciare un'autorizzazione temporanea.
16. Secondo l'articolo 220 capoverso 4 OETV, l'USTRA può emanare istruzioni per l'esecuzione della stessa ordinanza. Per garantire uniformità nella verifica della prova della protezione da attacchi cibernetici, i particolari relativi all'esecuzione sono stabiliti in modo uniforme.

II. Istruzioni temporanee

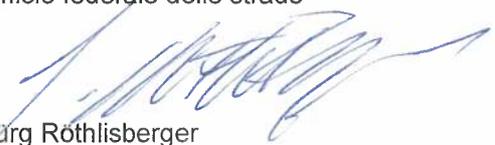
1. Per i motivi sopra indicati la **prova** della protezione da attacchi cibernetici non deve essere richiesta per l'immatricolazione dei veicoli:
 - a. privi di omologazione generale UE e
 - b. importati o fabbricati in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 **nonché**
 - c. rispondenti a uno dei seguenti requisiti:
 - i. veicoli della categoria M₁, N₁ o N₂ importati per uso proprio in virtù dell'articolo 4 capoverso 1 OATV;
 - ii. veicoli della categoria M₁, N₁ o N₂ esonerati dall'approvazione del tipo in virtù dell'articolo 4 capoverso 3 OATV;
 - iii. veicoli del servizio di linea in concessione dotati di un'autorizzazione temporanea dell'UFT.
2. I restanti requisiti di immatricolazione nonché i requisiti giuridici e tecnici generali, in particolare per quanto riguarda la sicurezza stradale e dei prodotti nonché la protezione dei dati, rimangono invariati. **Costruttori e importatori devono garantire una protezione equivalente dei veicoli da attacchi cibernetici (ai sensi del regolamento UNECE n. 155). Solo la relativa prova non è necessaria.**

III. Entrata in vigore e validità

1. Le presenti Istruzioni entrano in vigore retroattivamente a partire dal 7 luglio 2024.
2. Le Istruzioni sono applicabili solo ai veicoli summenzionati importati o fabbricati in Svizzera prima del 1° gennaio 2027.

¹¹ RS 745.1

Ufficio federale delle strade



Jürg Röthlisberger
Direttore