

Position

European Cybersecurity Certification Scheme for Cloud Services (EUCS)



1. Zusammenfassung

Die deutsche Automobilindustrie steht vor großen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem European Cybersecurity Certification Scheme for Cloud Services (EUCS) und der erwarteten NIS-2-Regulierung. Der letzte offizielle Entwurf des EUCS stammt aus dem Jahr 2020, aber seitdem sind mehrere inoffizielle Versionen geleakt worden, was zu erheblicher Unsicherheit führt. Insbesondere die potenzielle Einführung einer neuen Zertifizierungsklasse EL-4 mit Souveränitätsanforderungen birgt Risiken für den Einsatz von Cloudlösungen der großen US-Hyperscaler in der deutschen Automobilindustrie.

Für wichtige Anwendungen wie die Entwicklung des autonomen Fahrens und die Vernetzung ihrer Fahrzeuge benötigen die Automobilhersteller skalierbare und wettbewerbsfähige Cloud-Infrastrukturen. Die Beschränkung auf europäische Alternativen würde den Wettbewerb einschränken und zu einem Rückschritt in der Digitalisierung führen. Eine unterschiedliche Umsetzung der Souveränitätsanforderungen durch EU-Mitgliedsstaaten würde zu Ineffizienzen und Mehrkosten entlang der gesamten Wertschöpfungskette führen.

Die Empfehlungen der Automobilindustrie umfassen die Beschränkung von Souveränitätsanforderungen auf hoheitliche Aufgaben und die Forderung nach einer EU-weiten einheitlichen Regulierung. Dies ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit und den freien Zugang zu leistungsfähigen Cloudanbietern, insbesondere den global operierenden Hyperscalern.

2. Ausgangssituation

Der letzte offizielle Entwurf zum European Cybersecurity Certification Scheme for Cloud Services (EUCS) wurde im Dezember 2020 von der ENISA veröffentlicht. Zwischenzeitlich sind verschiedene geleakte Versionen des EUCS öffentlich geworden, welche in der deutschen Automobilindustrie zu großer Unsicherheit führen. Risiken werden insbesondere hinsichtlich möglicher Auswirkungen des EUCS im Zusammenspiel mit der ab Oktober 2024 erwarteten NIS-2-Regulierung gesehen, welche eine Zertifizierung nach EUCS verpflichtend machen könnte.

Entsprechend dem aktuellen Referentenentwurf zur Umsetzung der NIS-2-Direktive (NIS₂-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz (NIS2UmsuCG)) werden Unternehmen der Automobilindustrie entweder als „besonders wichtige Einrichtungen“ (essential entities) oder als „wichtige Einrichtungen“ (important entities) klassifiziert, was den Unternehmen jeweils unterschiedliche Sicherheits- und Meldepflichten sowie die Pflicht zur Zertifizierung ihrer Cloudinfrastruktur auferlegt.

Im letzten öffentlich zugänglichen Stand zu EUCS werden Cloud-Anwendungen in drei unterschiedliche Zertifizierungsclassen EL-1 bis EL-3 unterteilt. Die zwischenzeitlich öffentlich geleakten Versionen des EUCS, legen nahe, dass gegenüber dem ursprünglichen Stand eine zusätzliche Klasse EL-4 definiert werden soll. Diese enthält neben den Anforderungen an die Cybersecurity zusätzliche Souveränitätsanforderungen. Diese Souveränitätsanforderungen könnten nach dem Vorschlag nur erfüllt werden, wenn ein Zugriff auf die in der Cloud gespeicherten Daten durch Gesetze aus non-EU-Staaten ausgeschlossen ist.

3. Risiken

In der Frage, welche Anforderungen gemäß EUCS-Zertifizierungsschema nun an die jeweilige NIS-2-Klassen („important entity“, „essential entity“) gelten werden, liegt für die deutsche Automobilindustrie ein immenses Risiko. Sollte hier das neue EUCS-Level EL-4 mit den o.g. Souveränitätsanforderungen für bestimmte Umfänge gefordert sein, wären der Einsatz von Cloudlösungen der etablierten Hyperscaler (namentlich die US-amerikanischen Systeme Microsoft Azure, Amazon AWS, Google Cloud) faktisch nicht mehr möglich.

Als globale Akteure sind die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie für ihre vielfältigen Anwendungsfälle wie die Entwicklung des autonomen Fahrens oder die Vernetzung ihrer Fahrzeuge zwingend auf einen funktionierenden Markt für skalierbare und wettbewerbsfähige Cloud-Infrastruktur angewiesen. Der aktuell hoch kompetitive Markt würde künstlich beschränkt werden, was massive Verschlechterungen im Leistungsspektrum und einen Rückschritt in der Digitalisierung nach sich ziehen würde.

Darüber hinaus benötigen Automobilhersteller Cloud-Anbieter mit einem globalen Netzwerk von Rechenzentren rund um die Welt, um Kunden in den Regionen zu bedienen, in denen die Fahrzeuge genutzt werden. Diese globale Präsenz ist entscheidend, um die hohe Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Cloud-Dienste sicherzustellen, die für moderne, vernetzte Fahrzeugdienste erforderlich sind. Dies ist ohne die US-amerikanischen Hyperscaler aktuell nicht gegeben, da europäische Alternativen den heutigen Ansprüchen nicht genügen.

Ein weiteres Risiko besteht in der möglicherweise unterschiedlichen Umsetzung der angesprochenen Souveränitätsanforderungen durch die EU-Mitgliedsstaaten. Sollten zwischen den Mitgliedstaaten verschiedene Zuordnungen zu den Levels des EUCS angewendet werden, so würde sich für die EU-weiten Aktivitäten der Unternehmen (Entwicklung, Produktion, Vertrieb & Service, Finanzierung) sowie den Betrieb vernetzter Fahrzeuge in unterschiedlichen Staaten unterschiedliche Anforderungen ergeben, was zu deutlichen Ineffizienzen und Mehrkosten entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette sowie massiven Standortnachteilen für einzelne EU-Länder führen würde.

Sollten weiter auch nur einzelne Geschäftsbereiche der deutschen Automobilhersteller von Souveränitätsanforderungen betroffen sein, würde dies – im Übrigen auch bei anderen großen europäischen Konzernen – zum Verlust von Synergien und damit zu Kostensteigerungen führen.

4. Empfehlung

EUCS-Anforderungen für Cloud-Anwendungen sind aus Sicht der Automobilindustrie so zu formulieren, dass folgendes gewährleistet ist:

- Aus Sicht der Automobilindustrie sollten sich Souveränitätsanforderungen an Cloud-Anwendungen auf hoheitliche Aufgaben beschränken. Die Automobilindustrie ist hierbei außenvorzulassen.
- Eine EU-weit einheitliche Regulierung ist erforderlich. Dies ist beispielsweise für den Grenzübertritt von Fahrzeugen oder für europaweite Finanzdienstleistungen von essenzieller Bedeutung. Unterschiedliche Möglichkeiten der Auslegung der NIS-2-Richtlinie sowie unterschiedliche potenzielle Souveränitätsanforderungen in der EU führen zu einem innereuropäischen Ungleichgewicht, stellen ein Risiko für den europäischen Binnenmarkt da und erschweren die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen immens. Aus wettbewerbstechnischer Perspektive (Preisgestaltung, Innovationen etc. – kurz: zur Vermeidung eines Monopols) ist es notwendig, dass mehrere leistungsfähige Cloudanbieter im Wettbewerb zueinanderstehen. Dies ist aktuell nur unter der Einbeziehung etablierter, leistungsfähiger und global operierender Hyperscaler möglich.

Ansprechpartner

Dr. Marus Bollig

Geschäftsführer
marcus.bollig@vda.de

Martin Lorenz

Abteilungsleiter Security, Daten & Digitalisierung
martin.lorenz@vda.de

Dr. Julian Weber

Senior Consultant
julian.weber@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version April 2024