



Manifiesto para oportunidades justas de digitalización

Una amplia coalición hace un llamamiento a los responsables de la toma de decisiones de la UE para que presenten una legislación antes de 2020 que garantice una auténtica igualdad de condiciones digitales para el acceso a distancia a los datos a bordo de los vehículos.

La competencia, la innovación y los intereses de los consumidores deben estar en el centro del mercado único digital de la UE.



Basándose en la anterior iniciativa del Manifiesto de 2018¹, la coalición de operadores de la industria del automóvil y de los servicios de movilidad, aseguradoras, consumidores y representantes de las PYMES, que suscriben, reafirma su llamamiento en favor de una solución legislativa que asegure el acceso remoto efectivo a los datos a bordo de los vehículos y a los recursos funcionales, lo que garantizará la competencia, la innovación y la libre elección de los consumidores. Debe garantizarse la capacidad de liberar el potencial innovador y competitivo de la industria de servicios de automoción y de los proveedores de movilidad para sus servicios "en torno al automóvil".

¿CUÁL ES EL PROBLEMA?

El ritmo del desarrollo tecnológico y la digitalización del sector de automoción está aumentando exponencialmente. Para el año 2025, se prevé que el 70% del parque de vehículos esté conectado², y las partes interesadas firmantes desean llevar la movilidad conectada y automatizada al éxito.

Se están preparando muchas ideas innovadoras, pero no se pueden llevar a cabo (en absoluto, o sólo parcialmente), debido a la falta de acceso efectivo a los datos y funciones a bordo de los vehículos.

Con la llegada del "coche conectado", **la competencia comienza ahora en el vehículo**, donde la calidad de los datos y la capacidad de acceder con seguridad a la funcionalidad del vehículo determinan la calidad del servicio. En un sector de automoción cada vez más digitalizado, toda la cadena de valor de la automoción debe tener derecho a evolucionar sus modelos de negocio y, por tanto, a competir en igualdad con los fabricantes de vehículos para poder seguir ofreciendo los servicios competitivos que esperan sus clientes.

Ejemplos de casos de uso digitales:

"Neumáticos como servicio", "reparación ecológica", inspección técnica periódica digital, alertas predictivas que evitan averías, diagnósticos remotos que optimizan la asistencia a las patrullas en carretera, así como, los viajes de los consumidores, los servicios inteligentes de alquiler y la movilidad compartida, "piezas parlantes" que comunican su estado de salud para una cadena de producción y distribución optimizada en el mercado de posventa, pólizas de seguro "Paga como conduzcas" y la formación de los conductores.



Por lo tanto, se necesitan cuatro capacidades clave:

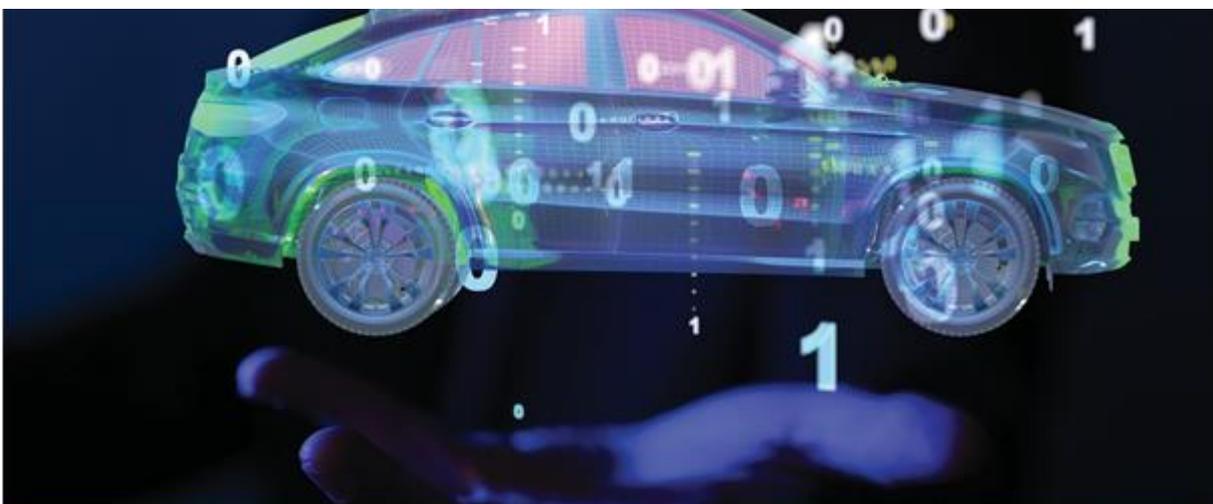
- Acceso independiente, no supervisado y directo en tiempo real a los datos generados en el vehículo, incluidos los que son críticos en cuanto al tiempo.
- Comunicación bidireccional con el vehículo y sus funciones, independiente del fabricante del vehículo.
- Capacidad de interactuar de forma segura e independiente con el conductor de forma remota utilizando las funciones de la interfaz hombre-máquina (HMI) a bordo del vehículo (por ejemplo, a través del salpicadero o de los comandos de voz).
- La capacidad de ejecutar software independiente directamente en el vehículo conectado utilizando las capacidades computacionales incorporadas para procesar cualquier dato generado dinámicamente lo más cerca posible de su fuente.

Este acceso interoperable, directo e independiente, permitirá el desarrollo de productos y servicios digitales innovadores, lo que dará lugar a una verdadera posibilidad de elección para los consumidores y a una movilidad competitiva. Estos principios están respaldados hoy en día por la legislación de la UE sobre reparación y mantenimiento del conector OBD (On-Board-Diagnostics), que debe aplicarse a todos los demás canales de comunicación con el vehículo.



Sin embargo, se ha demostrado que ninguna de estas cuatro capacidades sería posible con el modelo de acceso presentado por los fabricantes de vehículos, el denominado **"Extended Vehicle" (ExVe - Vehículo Extendido, en castellano)**, ya que pretende canalizar toda la comunicación para el acceso remoto a datos a través del servidor backend, propiedad del fabricante del vehículo. Sólo una parte limitada de los datos a bordo del vehículo y un subconjunto reducido de funciones basadas en el modelo empresarial del fabricante del vehículo estarían a disposición de los proveedores de servicios de terceros. Se espera que la solución del fabricante proporcione acceso, bien directamente mediante un contrato B2B, bien a través de una plataforma de servicios de datos, el denominado "Servidor Neutral".

"ExVe" no garantiza la igualdad de capacidades. En cambio, da a los fabricantes de vehículos un control total para decidir arbitrariamente cómo, cuándo (latencias) y a quién (principalmente agregados y ya diagnosticados/procesados) se concederá el acceso a los datos. Los proveedores competidores se limitan a servicios "duplicados" basados en métodos de reparación OEM. El papel del fabricante del vehículo como "portero" autoproclamado también queda ilustrado por el acceso restringido a los datos del vehículo a través del puerto físico de diagnóstico a bordo (DAB), que ya se está imponiendo arbitrariamente.



¿CUÁL ES LA SOLUCIÓN?

El principio clave debe ser proporcionar las mismas capacidades que las de los fabricantes de vehículos. Por ejemplo, creemos que estas capacidades son factibles con una "plataforma de acceso abierto, interoperable, estandarizada y segura dentro del vehículo" (OTP) y su seguridad inherente. Se presentó en el informe del estudio de los laboratorios técnicos de referencia de la Comisión³ y se apoyó en estudios independientes (por ejemplo, el Informe de Supervisión⁴). Este sistema telemático permite implementar aplicaciones independientes de forma segura en el vehículo para optimizar el procesamiento de datos a bordo del vehículo, al tiempo que permite la comunicación descentralizada hacia y desde el vehículo con proveedores de servicios alternativos que obtienen el consentimiento del consumidor. Esto evita la obligación de tener que firmar primero un contrato de transferencia de datos con el fabricante del vehículo (debido al diseño sistémico del ExVe). Esta solución se entiende sin perjuicio del principio de neutralidad tecnológica, ya que se definen los requisitos funcionales, pero la aplicación técnica queda a discreción de la parte ejecutora.

Tal solución:

- Pondría a los consumidores en pleno control para decidir qué proveedores de servicios pueden acceder a sus datos, sin interferencias de los fabricantes de vehículos.
- Aseguraría la competencia efectiva y la no supervisión de las empresas independientes que compiten entre sí por parte de los fabricantes de vehículos.
- Permitiría soluciones innovadoras y nuevos modelos de negocio.
- Además del apoyo, sería totalmente compatible con la ciberseguridad.
- Mejoraría la seguridad vial y contribuiría a una economía más sostenible y circular.
- Garantizaría el cumplimiento de las normas de protección de datos, y ello a través de una relación directa entre el proveedor de servicios y el cliente.

La plataforma interoperable garantiza al menos el mismo alto nivel de seguridad, protección, responsabilidad y protección de datos que los propios fabricantes de vehículos, salvaguardando al mismo tiempo las posibilidades reales de elección de los consumidores, la competencia, la innovación y la seguridad vial.

De hecho, los fabricantes de vehículos permiten cada vez más a socios comerciales seleccionados (no competidores) operar sus propios sistemas y aplicaciones (de terceros) en sus vehículos en la actualidad. Esto demuestra, como mínimo, que es posible un acceso directo seguro y protegido sin interferir en las funciones del vehículo.

¡ES HORA DE ACTUAR!

En dos resoluciones recientes⁵, el Parlamento Europeo pidió a la Comisión que adoptara medidas (legislativas) para garantizar "un acceso justo, seguro, en tiempo real y tecnológicamente neutral a los datos a bordo de los vehículos por parte de algunas entidades terceras". Además, una serie de estudios internos y externos de la Comisión Europea⁶ proporcionaron más pruebas del impacto jurídico y económico de los modelos de acceso a los datos de los vehículos en debate. En los mercados en los que existe un desequilibrio de poder con una de las partes, los fabricantes de vehículos, que disfrutaban de un control monopolístico del acceso a los datos y funciones de los vehículos, se necesita legislación para garantizar la igualdad de condiciones.

Las consecuencias económicas del acceso no regulado a los datos a bordo a través del actual modelo cerrado "ExVe" de los fabricantes de automóviles podrían acarrear costes adicionales para el mercado independiente de piezas de recambio en Europa. Un estudio reciente de la Región I de la FIA cuantificó los costes y las pérdidas en 65.000 millones de euros para los consumidores y los operadores independientes para 2030⁷. Por lo tanto, ¡es claramente el momento de actuar!

¿QUÉ ES LO QUE PEDIMOS?

UNA PROPUESTA LEGISLATIVA PARA 2020!

Pedimos a los responsables políticos y, en primer lugar, a la Comisión, que presenten antes de 2020 una propuesta legislativa basada en los siguientes "Principios y requisitos de alto nivel", que conduzca a una plataforma telemática interoperable a bordo de los vehículos y al suministro de sus interfaces:

1. Igual capacidad para que todos los proveedores de servicios de automoción utilicen la comunicación bidireccional a través de la pantalla a bordo del vehículo y/o las funciones de la HMI para ofrecer un servicio eficaz al vehículo. propietario/conductor para su posterior selección y autorización, respetando todos los requisitos legales (por ejemplo, el cumplimiento de los GDPR, evitar la distracción del conductor).
2. Acceso directo, independiente, no supervisado y en tiempo real al vehículo, sus datos y recursos, por ejemplo a través de una plataforma interoperable, normalizada, segura y de acceso abierto a bordo del vehículo, que proporcione una comunicación bidireccional independiente del fabricante del vehículo.
3. Capacidad para instalar modelos de negocio independientes (aplicaciones) en el vehículo para optimizar el procesamiento de datos y la innovación.
4. El alcance y la calidad de los datos y funciones serán, como mínimo, los mismos que los de que disponen los fabricantes de vehículos, es decir, lo que el vehículo soporta, incluso si los fabricantes no lo utilizan para sus propios modelos de negocio. Este alcance y calidad se publicarán para cada vehículo
5. Un marco neutral armonizado para proporcionar un único punto de acceso a los certificados de ciberseguridad, respaldado por requisitos legislativos tanto para este acceso como para su utilización de los certificados

Sólo cumpliendo todos estos requisitos de capacidad funcional podrá la UE garantizar un entorno de servicios competitivo y convertirse en líder de la movilidad conectada y autónoma, salvaguardando al mismo tiempo su economía de mercado ecológica, social y favorable a las PYME.

Bruselas, Octubre de 2019

¹El primer Manifiesto por una digitalización justa se firma en 2018

² Fuente: Roland Berger en el informe de ETRMA/Quantalyse 'Connected & Automated Mobility - Tyre Industry Use Cases That Require Direct Access to In-Vehicle Data, June 2019

³ Estudio del Laboratorio de Investigación del Transporte (TRL) sobre "Acceso a los datos y recursos a bordo de los vehículos", agosto de 2017.

⁴ Informe de supervisión sobre "Plataforma Segura Vehicular Abierta", 7º Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico, noviembre de 2013.

⁵ Resolución del Parlamento Europeo sobre una estrategia europea relativa al sistema de transporte inteligente cooperativo (C-ITS), de 13 de marzo de 2018, Resolución del Parlamento Europeo sobre la conducción autónoma en el transporte europeo, de 5 de diciembre de 2018.

⁶ Estudio del Centro Común de Investigación (CCI) sobre "Acceso a los datos digitales de los automóviles y competencia en los servicios posventa", septiembre de 2018; Estudio del TRL (véase la nota a pie de página 4); Estudio de Valdani, Vicari & Associati (VVA) sobre "Movilidad cooperativa, conectada y automatizada (CCAM)", agosto de 2018.

⁷ Quantalyse / Schönenberger Advisory Services Study for FIA Region I Study 'The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models', marzo de 2019

ASOCIACIONES DE LA INDUSTRIA, DE CONSUMIDORES Y DE PYME FIRMANTES:



ADPA represents the European independent automotive data publishers.
www.adpa.eu

Pierre Thibaudat
EU Affairs Manager
pierre.thibaudat@adpa.eu
+32 2 781 95 18.



CECRA represents the European motor trade and repair businesses.
www.cecra.eu

Bernard Lycke Director General
bernard.lycke@cecra.eu
+32 2 771 96 56



CITA represents the organizations inspecting or supervising inspection of in-service motor vehicles and their trailers.
www.citainsp.org

Eduard Fernandez
Executive Director
e.fernandez@citainsp.org
+32 2 469 06 70



EGEA represents the European garage and test equipment manufacturers and importers.
www.egea-association.eu

Massimo Brunamonti
Board Member
contact@sam-con.com
+32 2 781 95 15



ETRMA represents the European tyre and rubber goods producers.
www.etrma.org

Fazilet Cinaralp
Secretary General
f.cinaralp@etrma.org
32 2 218 49 40



FIA Region I represents the European motoring and touring clubs.
www.fiaregion1.com

Chris Carroll
Policy Director
ccarroll@fia.com
+32 2 282 08 18



FIGIEFA represents the European independent automotive aftermarket distributors.
www.figiefa.eu

Sylvia Gotzen
Chief Executive Officer
sylvia.gotzen@figiefa.eu
+32 2 781 95 10



Insurance Europe represents the European insurance and reinsurance sector.
www.insuranceeurope.eu

Thomas Gelin
Policy Advisor
gelin@insuranceeurope.eu
+32 2 894 30 48



Leaseurope represents the European leasing and automotive rental industries.
www.leaseurope.org

Richard Knubben
Deputy Director-General
r.knubben@leaseurope.com
+32 2 778 05 68



SME United represents the European crafts, trades and SMEs.
www.smeunited.eu

Véronique Willems
Secretary General
v.willems@smeunited.eu
+32 2 230 75 99.



UEIL represents the European lubricants industry.
www.ueil.org

Jos Jong
Board Member
josjong@planet.nl
+31 703 38 46 65