

Información técnica para todos

El acceso a la información técnica de los vehículos es crucial para garantizar la libre competencia en el sector de la reparación. Asociaciones, grupos de distribución y fabricantes se han puesto manos a la obra para que los talleres multimarca puedan mantener su competitividad, incluso cuando se trate de vehículos conectados.

El desarrollo de la conectividad en los vehículos será, sin duda, un gran avance tanto en seguridad como en comodidad al volante. Sin embargo, la llegada de este concepto no está exenta de polémica, ya que el sector multimarca de la reparación teme que el acceso a datos como las necesidades de mantenimiento del vehículo o su localización pueda ser utilizado con ventaja por el segmento marquista.

La Unión Europea analizó en su día el acceso a la información técnica de los vehículos y estableció que, para garantizar la libre competencia y una



El Proyecto Caruso pretende recoger, estandarizar y distribuir la información técnica de los automóviles conectados.

reparación asequible para los consumidores, se debe facilitar dicho acceso a todos los actores del sector, es decir, a cualquier tipo de taller, tal como recoge el Reglamento Europeo 465/2010.

EUROPA ACTÚA. Como explica la patronal Conepa, a principios de 2015, la UE decidió analizar el estado del acceso a la información técnica por parte de los talleres. Para ello, la consultora británica Ricardo elaboró un informe que ratificó que, en la práctica, dicho acceso no garantizaba que cualquier reparador trabajara en igualdad de condiciones. A partir de este informe, la UE se puso a trabajar para potenciar que los organismos de normalización europeos

establezcan normas que acrediten el acceso a esa información técnica.

Por su parte, fabricantes de componentes, grupos internacionales de distribución, asociaciones y proveedores de servicios de información no se quedaron de brazos cruzados a la espera de los avances de las instituciones europeas: en septiembre de 2015 se reunieron para buscar una solución enfocada a la información técnica de los vehículos conectados, que pasa por establecer un instrumento común para todos los actores de la posventa.

PROYECTO CARUSO. El desarrollo de una plataforma que pueda utilizar cualquier operador

Con el Proyecto Caruso, la posventa multimarca quiere desarrollar una interfaz que garantice la igualdad en el acceso a los datos técnicos de los vehículos conectados

de la posventa para acceder a información técnica de vehículos conectados es la base sobre la que se sustenta el Proyecto Caruso, cuya puesta de largo está prevista para septiembre de 2016. En él, fabricantes como Bosch, Continental, Hella Gutmann, Mahle, Mann+Hummel o Schaeffler, entre otros, trabajan en colaboración con grupos internacionales como Nexus, ADI, ATR o Temot, además de la patronal europea Figiefa y el proveedor de servicios TecAlliance. Ellos son quienes dan forma a Caruso, una interfaz que se encargará de recoger, estandarizar y distribuir la información técnica de los automóviles conectados.

Esto quiere decir que los datos ligados a los sistemas de conectividad que equiparán los vehículos de manera inminente no serán un coto privado para las redes de los constructores de coches, cuyo interés consiste en limitar su acceso con el fin de obtener una importante ventaja competitiva a la hora de mantener y reparar estos automóviles.

LUCHA DE PODER. El choque de intereses entre el sector multimarca y el marquista tiene su reflejo en Bruselas, donde coexisten diferentes lobbies que presionan a los representantes ante las instituciones europeas para defender sus intereses.



DEMASIADOS INTERROGANTES

El **procesamiento de los datos** que emiten y reciben los vehículos conectados en la actualidad preocupa a la **posventa multimarca**, a falta de un marco regulador específico para su tratamiento.

Así lo recordaba durante el **XXIX Congreso de la patronal de recambistas Ancera** su vicepresidente, Roberto Aldea. Durante su intervención, destacó la **labor de la patronal europea Figiefa**, que trabaja para establecer reglas que protejan la libertad de acceso a la información técnica (que la legislación defiende que debe ser libre, aunque en realidad tiene un elevado coste).

En este sentido, Aldea defendió que **el acceso a la telemetría** de los vehículos conectados por parte de la posventa multimarca se debe realizar en las **mismas condiciones que disfrutan los fabricantes** que, a falta de legislación específica, son quienes están recogiendo una información que **genera controversia varios interrogantes**, entre ellos ¿quién la almacena?, ¿en qué forma?, ¿cómo llega esa información al taller independiente?, ¿en cuánto tiempo? Unas dudas para las cuales, de momento, no resulta sencillo encontrar respuesta.

Los constructores de coches pretenden que en el vehículo sólo se registren datos sobre sus emisiones contaminantes

En este sentido actúa el grupo de presión conformado por los constructores de vehículos, el más poderoso, cuyo interés pasa por dificultar el acceso a los datos de los coches conectados en igualdad de condiciones para todos los actores de la posventa.

Por su parte, el sector multimarca ve representados sus intereses por asociaciones como Figiefa o el Consejo Europeo del Comercio y la Reparación del Automóvil (Cecra). Esta última, que integra a patronales como Cetraa, denuncia las trabas burocráticas que imponen los fabricantes de coches a la hora de proporcionar acreditaciones para realizar diagnosis y reprogramaciones, indispensables para reparar con total garantía. Un problema que esperan solucionar con la entrada en vigor del sistema Sermi a partir de 2017, encargado de proporcionar una única acreditación para todas las marcas.

ACCIONES CONCRETAS. Entre las soluciones planteadas por Cecra para que los talleres accedan a información técnica estandarizada en igualdad de condiciones, se encuentra incorporar a la normativa vigente las normas ISO aprobadas hasta ahora, así como reforzar su obligado cumplimiento con reglamentos que contengan sanciones.

Otra de las soluciones que propone Cecra es un sistema doble en el cual los datos de uso y estado del vehículo se almacenen en servidores de acceso compartido -es decir, accesibles a marcas, reparadores independientes y autoridades- y también

Más brillante que nunca

Con hasta un 50% más de luz*
Una luz blanca de 4800 K
La noche más oscura se hace día

Philips Xenon X-tremeVision

Xenon Estandar

*En comparación con una lámpara de xenon estandar

innovation you

Xenon X-tremeVision
www.philips.com/automotive

PHILIPS

El almacenamiento de los datos de los coches conectados plantea una batalla entre la posventa independiente y las marcas de vehículos.



en el vehículo, de manera que se puedan consultar mediante un conector estándar de 16 pines (OBD).

¿INTERESES OPUESTOS? En este caso el problema es doble: por un lado, la normativa que regulará el acceso a internet y la recopilación de datos de uso de los vehículos no estará terminada antes de 2020, según los expertos, mientras que los sistemas de telemática en los vehículos, actualmente opcionales, serán obligatorios ya desde marzo de 2018. Por otro lado, la aspiración de Cecra choca frontalmente con los intereses de los constructores, que pretenden que en el vehículo sólo se registren datos de sus

emisiones contaminantes y que estos se almacenen sólo en sus servidores.

Aunque las directrices marcadas por la UE defienden la libre competencia para que los consumidores puedan reparar con calidad y precios asequibles, todavía no está dicha la última palabra en cuanto al acceso a la información técnica de vehículos por parte de los talleres. Pasar de la teoría a la práctica no resulta sencillo y existen muchos intereses enfrentados. Afortunadamente para los reparadores independientes, muchas empresas y organismos de la posventa multimarca luchan por facilitarles el camino con iniciativas para garantizar y homogeneizar los datos técnicos de los automóviles para todos los actores. ◀

ECO-FRICTION®

MÁS LIMPIA, MÁS SEGURA



TECNOLOGÍA ECOLÓGICA
DE EQUIPO ORIGINAL



Nuestras innovadoras pastillas de freno ECO-FRICTION® no sólo ofrecen **el mejor rendimiento** de frenado de su categoría, razón por la que están entre las pastillas más seguras del mercado, sino que también son **más respetuosas** para el medioambiente. Esta **tecnología ecológica de Equipo Original** está aprobada y ya incorporada por los constructores de vehículos líderes, y basándonos en esta experiencia ahora ofrecemos una amplia gama para el mercado de reposición, con un envase mejorado.

FERODO.ES/ECO-FRICTION



FERODO®

YOU'RE IN CONTROL

Ferodo es una marca registrada de **FEDERAL-MOGUL MOTORPARTS**