

Información técnica

2025 marzo 17

Como referencia en el trabajo de acceso a la información técnica debido a la discrepancia entre el Reglamento Ciberseguridad (Reglamento 155 de la ONU) y el de homologación (información técnica), os resumimos el estado actual:

Antecedentes

La Comisión Europea anunció en enero de 2024 que modificarían el Anexo X del Reglamento de Homologación en respuesta al fallo del TJUE en el caso que CarGlass y ATU interpusieron contra FCA (Stellantis) por el uso de puertas de enlace seguras para restringir el acceso al Puerto OBD.

Inicialmente, los fabricantes de vehículos justificaron el uso de las llamadas "puertas de enlace seguras", que restringían el acceso al puerto OBD y a sus datos, imponiendo costes adicionales de tasas y requisitos de registro para operar con las puertas. Afirmaron que sin estas, no sería posible garantizar la ciberseguridad de sus vehículos.

El TJUE reconoció, sin embargo, que la Regulación R155 establece claramente que es "sin perjuicio de los derechos de acceso nacional o regional al vehículo, a sus datos, funciones y recursos, y condiciones de dicho acceso". Esta fue una propuesta respaldada y apoyada por la Comisión Europea a nivel UNECE. Dado que el Reglamento Europeo de Homologación exige un acceso sin restricciones a la información OBD a través del Puerto OBD, el TJUE determinó que el uso de las puertas de enlace no era legal.

Tras intensas actividades de defensa de los fabricantes de vehículos (VM), la Comisión Europea decidió definir bajo qué condiciones el R155 y las medidas de control de acceso en el Puerto OBD podrían aplicarse para abordar los riesgos de ciberseguridad, garantizando al mismo tiempo el acceso legítimo y continuo de los operadores de mercado independientes al puerto OBD, su información y datos. Es por esto que la Comisión propuso este Acto Delegado para modificar el Reglamento de Homologación 2018/858 añadiendo el Anexo X.

Estado Actual

FIGIEFA en coordinación todas las asociaciones nacionales y, junto con AFCAR (alianza de asociaciones que defiende esto) y CLEPA (asociación europea de proveedores), insistió en que cualquier medida propuesta debe ser proporcional y estar alineada con nuestros estándares para evitar comportamientos anticompetitivos por parte de los fabricantes de vehículos. También insistimos en que cualquier actualización debe tratar otros asuntos que afecten al mercado independiente de la posventa en el marco de cambios que se pueden realizar en este procedimiento donde se modifica un anexo y no el "reglamento entero".

Durante el último año, FIGIEFA ha estado colaborando con la Comisión, ACEA (fabricantes del vehículo), CLEPA y AFCAR para desarrollar las enmiendas mencionadas. Hemos invertido mucho tiempo en la coordinación de las representaciones de IAM y en construir una posición común para las negociaciones. Los resultados de esa discusión serán presentados en el Grupo de Trabajo sobre Vehículos a Motor hoy.

Explicación de la legislación propuesta

El borrador de texto de la Comisión incluye medidas que abordan la información de reparación y mantenimiento a proporcionar, cómo debe proporcionarse dicha información ("en masa"), acceso a datos del vehículo e información OBD "por cualquier medio disponible para el fabricante original", incluido el acceso fuera de la placa base y acceso remoto a diagnósticos y medios que permitan el uso de herramientas multimarca para realizar actualizaciones de software y codificación de variantes de piezas. También habría un derecho a realizar tales operaciones usando un puerto ethernet donde esté disponible y no solo a través del puerto OBD más lento.

Hay también una serie de cambios administrativos en el esquema SERMI para abordar los problemas operativos que se están experimentando en el despliegue de SERMI, como la aprobación transfronteriza de talleres por CABs sin necesidad de inspecciones in situ o verificaciones de antecedentes criminales.

Medidas incluidas en el Acto Delegado

Contenido información técnica mejorado

- Para la reparación de baterías de tracción, reparar hasta la unidad intercambiable más pequeña
- Para la calibración ADAS, las herramientas multibrand deben tener toda la información requerida
- Aclaración sobre el acceso a la información de configuración y construcción de vehículos inequívoca
- Acceso a las versiones actuales de software de las partes relevantes de actualización de software

Derechos de acceso

- Derecho de herramientas multimarca para instalar actualizaciones de software y codificación de variantes de piezas (no solo mediante Passthrough)
- Integración de herramientas multimarca con plataformas fuera de borda del fabricante como requerido para reparación
- Derecho a realizar actualizaciones de software a través de puertos Ethernet (como alternativa al Passthrough)
- Acceso a información completa de desarrollo y accesorios para la calibración de ADAS

Control de acceso

- El acceso al taller al vehículo debe ser gestionado por el fabricante de la herramienta
- El control de acceso debe hacerse usando un esquema al estilo SERMI y opcionalmente un esquema de herramienta del fabricante propietario
- Las herramientas de diagnóstico deben cumplir con la certificación de resiliencia cibernética ISO27001 o TISAX. También deben cumplir con los requisitos derivados de la implementación de ciberseguridad del fabricante
- Los DTCs y VIN deben ser accesibles sin control de acceso
- Los registros de acceso serán mantenidos por el fabricante de la herramienta y no por el fabricante del vehículo, excepto en el caso de actualizaciones de software, que el fabricante necesita mantener como parte de su sistema de gestión de actualizaciones de software
- Se incluirán medidas para permitir el acceso offline usando acceso basado en VIN certificado

Acceso a la Información OBD y Flujo de Datos del Vehículo

- Los operadores independientes deben poder acceder al flujo de datos del vehículo y la información OBD a través del Puerto OBD, por cualquier otro medio de acceso en el vehículo disponible para el fabricante (por ejemplo, Ethernet) y fuera de borda, donde eso esté disponible para el fabricante. Actualmente solo hay un derecho regulado de acceso al Puerto OBD
- El acceso fuera de borda también debe incluir acceso a servicios de diagnóstico remoto del fabricante, disponibles para el propio fabricante.