

# conepa

*Federación Española  
de Empresarios de Talleres de Automoción*



# ACCESO A LOS DATOS – SERMI EL FUTURO YA ES EL PRESENTE



# NORMATIVA Y LEGISLACIÓN

## REGLAMENTO (UE) N° 2018/858

(Modificado por Reglamento Delegado 2021/1244)

## REGLAMENTO (UE) N° 461/2010

(Modificado por Reglamento 2023/822)



## REGLAMENTO (UE) N° 2018/858

El 1 de septiembre de 2020 entró en vigor el **REGLAMENTO (UE) 2018/858** del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, donde se **garantiza a los talleres el acceso a la información técnica de los vehículos.**



## REGLAMENTO (UE) Nº 461/2010

El **reglamento 461/2010** regula el acceso a la Información Técnica, a la Formación Técnica y a Herramientas de Diagnóstico y Reparación para los Operadores Independientes. Garantiza la libre competencia en el mercado de la posventa y luchar contra las prácticas abusivas de los fabricantes en materia de garantías. **Ha sido prorrogado hasta 2028 y se han actualizado las directrices suplementarias (modificación recogida en el Reglamento (UE) 2023/822):**

- Los talleres de reparación autorizados e independientes **deben tener** acceso a tales **datos en igualdad de condiciones**. Los principios vigentes sobre el suministro de información técnica, las herramientas y la formación necesarias para los servicios de reparación y mantenimiento se han ampliado de forma que abarquen expresamente los datos generados por los vehículos.
- **Especifican que los proveedores de vehículos deben aplicar el principio de proporcionalidad** a la hora de considerar si deben retener información como los datos generados por los vehículos por motivos de posibles problemas de ciberseguridad.

# Importancia de cumplir la normativa.

## SENTENCIAS



ATU y Carglass denunciaron en junio de 2022 ante el Tribunal Regional de Colonia a **Fiat Chrysler** por poner obstáculos técnicos que dificultaban cada vez más el acceso al puerto OBD (en referencia a la interpretación del Reglamento (UE) 2018/858).

La sentencia dictada el 5 de octubre de este año por el TJUE **suprime** los obstáculos que frenan la libre competencia **impuestos** por los fabricantes de vehículos y **permitirá a todos los talleres acceder a los datos esenciales de los automóviles.**

Esto **refuerza** la importancia de unas condiciones de **competencia equitativas y justas** en el mercado de la posventa de la automoción y los beneficios que ello aporta a los consumidores.

**Según los recurrentes, las condiciones impuestas por la FCA a través del "Secure Gateway" son excesivamente restrictivas y potencialmente violatorias del Reglamento (UE) 2018/858 . La sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto C-296/22 define las prácticas restrictivas de algunos fabricantes de automóviles como "ilegales" con "barreras injustificadas" como Secure Gateway y debería tener un efecto disuasorio en futuras estrategias de los fabricantes**



10 de noviembre de 2023:

El TJUE, anuncia que obligará a los fabricantes de automóviles a poner a disposición de todos los talleres y distribuidores de piezas de recambio, entre otros agentes independientes, la información necesaria para la reparación y el mantenimiento de los vehículos que producen.

El TJUE falla así en relación a la **demanda de una asociación profesional alemana de comercio independiente de piezas de automóvil**, que alegaba que “ni la forma ni el contenido de la información facilitada a sus miembros por parte del **fabricante de camiones Scania**” cumplía con esta obligación legal.

El Tribunal ha aclarado que:

- ✓ **Todas las automovilísticas están “obligadas a proporcionar acceso a toda la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos”**, asegurando también que el formato de los datos permita “su explotación electrónica directa”.
- ✓ Asegura que **los fabricantes también están obligados a “crear una base de datos con la información sobre las piezas que pueden ser sustituidas por otras de recambio”**. “La búsqueda de información en esta base de datos debe poder realizarse a partir de los números de identificación de los vehículos y de otros criterios, como la potencia del motor o el tipo de acabado del vehículo”
- ✓ **Destaca que los números de identificación de los vehículos deben estar incluidos**, matizando que ese número carece de información de carácter personal, pero que “se convierte en un dato personal cuando alguien que tiene acceso a él dispone de medios que le permiten identificar al titular del vehículo, siempre que se trate de una persona física”. En estos casos de poderse identificar al titular de un vehículo, la obligación es compatible con el Reglamento General de Protección de Datos.



## NIVELES ACCESO A LA INFORMACIÓN TÉCNICA

Acceso a información técnica de NIVEL 1

Acceso a información técnica de NIVEL 2 \*

Acceso a información técnica de NIVEL 3. E-CALL / B-CALL





## Acceso a información técnica de NIVEL 1

Acceso y procedimientos estandarizados por los propios fabricantes de vehículos (regulados por Reglamento 461/2010) en la información **no concerniente a la seguridad**.

- IDENTIFICACIÓN CLARA DEL VEHÍCULO
- INFORMACIÓN PARA EL MANTENIMIENTO, REVISIÓN, INSPECCIÓN PERIODICA Y REPARACIÓN.
- FORMACIÓN
- HERRAMIENTAS ESPECIALES
- OTRA INFORMACION DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO.
- AVISOS O ALERTAS TECNICAS.
- DIAGNOSTICO ON-LINE DE SISTEMAS
- VENTA DE PIEZAS Y RECAMBIOS.
- SELLADO ELECTRONICO: GARANTIAS



## Acceso a información técnica de NIVEL 2

El Nivel 2 de los Portales de los Fabricantes da acceso a la información clasificada o protegida electrónicamente del vehículo para hacer una diagnosis o reprogramación de las unidades de control electrónicas, e intervenir en los elementos **vinculados a la protección y seguridad del vehículo** (para vehículos posteriores a Euro 5).

- INFORMACION CLASIFICADA O PROTEGIDA ELECTRONICAMENTE.
- NECESARIO HERRAMIENTAS ESPECIALES (PASS-THRU / PDU-API).
- NECESARIO ACCESO IDENTIFICADO Y PERMITIDO PREVIAMENTE.
- INMOVILIZADORES.
- PROGRAMACION LLAVES.
- ACCESO A LAS UCE (UNIDADES DE CONTROL).
- REPROGRAMACION Y ACTUALIZACIÓN DE UCE.



# SERMI – ESQUEMA SERMI



## ¿QUÉ ES SERMI?

SERMI, es una **asociación** creada para desarrollar, poseer, operar y mantener un **esquema** y proceso de acceso a información de reparación y mantenimiento relacionada con la **seguridad** para vehículos de motor.

## ¿FUNCIÓN DEL ESQUEMA SERMI?

El uso **del esquema SERMI** está ordenado por el Reglamento Delegado (UE) N° 2021/1244 que **modifica el Reglamento (UE) N° 2018/858**.

El esquema que se ha instaurado en la Unión Europea para **acreditar, aprobar y autorizar** el acceso a información de reparación y mantenimiento —RMI— relacionada con la **seguridad antirrobo de los vehículos**.



# ENTRADA EN VIGOR EN EUROPA



Debería haber entrado en vigor en todos los estados miembros de la UE a partir del *1 de agosto de 2023*.

- Implementar el esquema SERMI en aquellos Estados miembros de la UE que estén listos, a través de una implementación por etapas.
- Continuar utilizando los sistemas de identificación patentados de los actuales fabricantes de vehículos en otros

## ¡ 3 ENTIDADES ACREDITADA POR ENAC EN ESPAÑA!

**kiwa**  
**Laboratorio Técnico de Reformas**  
**TECNOS SGS**

Teléfono: +31 88-998 51 88  
Teléfono: +34 968 404 309  
Teléfono: +34 608 101 024

Sitio web: [kiwa.com](http://kiwa.com)  
Sitio web: [trglobal.com](http://trglobal.com)  
Sitio web: [sgs.com](http://sgs.com)

**Suecia** - fecha de implementación: octubre de 2023

**Austria** - fecha de implementación: por anunciar

**Bélgica** - fecha de implementación: por anunciar

**Dinamarca** - fecha de implementación: febrero de 2024

**Francia** - fecha de implementación: por anunciar

**Finlandia** - fecha de implementación: febrero de 2024

**Alemania** - fecha de implementación: por anunciar

**Italia** - fecha de implementación: por anunciar

**Luxemburgo** - fecha de implementación: Por anunciar

**Países Bajos** - fecha de implementación: por anunciar

**Noruega** - fecha de implementación: por anunciar

**Polonia** - fecha de implementación: por anunciar

**Portugal** - fecha de implementación: Por anunciar

## SITUACIÓN ACTUAL VS ENTRADA ESQUEMA SERMI

El taller actualmente debe solicitar y gestionar **con cada marca** el acceso a la información relacionada con los sistemas antirrobo de los vehículos.

Cada constructor tiene sus propios certificados y procesos de autorización para garantizar el acceso por lo que añade tareas burocráticas al taller.



Con SERMI, un operador (taller) podrá obtener, **con un solo certificado**, acceso a toda la información relevante relacionada con los sistemas antirrobo de los vehículos.

### AFECTA A TODOS LOS TALLERES



## CÓMO SE ACREDITA EL TALLER

- El taller que desee realizar un trabajo relacionado **con elementos de seguridad en el vehículo** se dirigirá a la entidad acreditadora autorizada u organismo evaluador de conformidad en su país (CAB/OEC).
- El OEC (en el caso de España, acreditada y evaluada por la ENAC), tras un proceso en primer lugar “documental”, se encargará de validar la documentación requerida tanto al taller como al empleado (**IMPORTANTE**: autorizaciones individuales para cada uno de los empleados que vayan a trabajar con estos elementos relacionados con la seguridad).
- Cuando el taller tiene el visto bueno del OEC (validación positiva de la documentación), lo comunica al Centro de Confianza (CC a nivel Europa). El CC envía directamente al taller el certificado digital y el token al empleado.
- Los empleados del taller necesitarán este “certificado/token” para acceder al sitio web del fabricante de automóviles en relación a los elementos de seguridad.
- **IMPORTANTE: Todos los demás datos de RMI no relacionados con la seguridad deben estar disponibles para los talleres, tal y como se describe en el reglamento de la UE n.º EU-2018/858.**

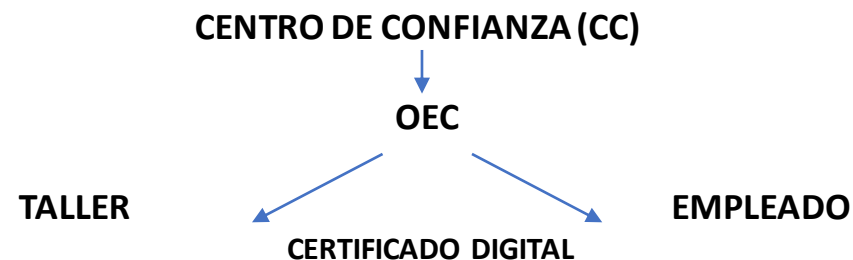
ENAC → ORGANISMO EVALUADOR DE CONFORMIDAD (OEC/CAB)  
(Acredita)

TALLER → ORGANISMO EVALUADOR DE CONFORMIDAD (OEC)  
(Solicita su aprobación)

**ORGANISMO EVALUADOR DE CONFORMIDAD (OEC) :**

1. SOLICITA DOCUMENTACIÓN DEL TALLER Y DEL EMPLEADO
2. VERIFICA y VALIDA DOCUMENTACIÓN

ORGANISMO EVALUADOR DE CONFORMIDAD → CENTRO DE CONFIANZA  
(Envía la información verificada y validada) CC (Europa)



El empleado estará acreditado **SÓLO** si lo está el taller

**Duración del certificado 5 años**

## CÓMO FUNCIONA. RELACIÓN FABRICANTE - TALLER

1. Los fabricantes de vehículos facilitarán el acceso a la IRM relacionada con la seguridad a través de sus sitios web, siempre que los empleados del agente independiente estén autorizados y puedan presentar el certificado de inspección de autorización, y que el taller para el que trabajan esos empleados disponga de un certificado de inspección de aprobación.
2. Los fabricantes podrán ofrecer acceso, a los empleados autorizados que trabajen para agentes independientes aprobados, a un servicio de pedido en línea para partes relacionadas con la seguridad utilizando una aplicación especializada vinculada al sitio web de IRM.
3. Tras la recepción de una solicitud de acceso a un sitio web de IRM, los sitios web de los fabricantes de vehículos exigirán la identificación a través del identificador único del empleado del agente independiente y requerirán la autenticación. La autenticación de los empleados del agente independiente se llevará a cabo **exclusivamente utilizando certificados digitales**. Tras la recepción de un certificado digital, los sitios web de IRM de los fabricantes de vehículos verificarán el identificador único del empleado del agente independiente y el estado actual del certificado digital y de la autorización, mediante el intercambio de información con el CC indicado en el certificado digital.
4. Una vez verificados el identificador único y el estado de autorización del empleado del agente independiente, el fabricante del vehículo facilitará el acceso a la IRM relacionada con la seguridad que se haya solicitado a través de su sitio web.

## RESPONSABILIDADES DEL TALLER Y EL OPERARIO

### Establecidos en el Apéndice 3 del Reglamento Delegado 2021/1244

#### Papel de los agentes independientes

##### 4.4.1.

##### Responsabilidades y requisitos

- a) los agentes independientes solicitarán una inspección a su OEC para obtener la aprobación;
- b) los agentes independientes informarán a su OEC de los cambios en sus datos de contacto;
- c) los agentes independientes informarán a su OEC cuando se disuelvan;
- d) los agentes independientes registrarán todas las transacciones y operaciones de IRM relacionadas con la seguridad;
- e) los agentes independientes informarán a su OEC de cualquier rescisión del contrato laboral de cualquiera de sus empleados autorizados;
- f) los agentes independientes informarán a las autoridades pertinentes de cualquier delito o falta que hayan cometido sus empleados autorizados y que afecten a la IRM relacionada con la seguridad;
- g) los agentes independientes velarán por que sus empleados autorizados solo utilicen sus propios certificados de inspección de autorización;
- h) los agentes independientes velarán por que se hayan pagado todas las tasas relativas a la autorización de sus empleados;
- i) los agentes independientes velarán por que sus empleados reciban formación para las actividades de reparación relacionadas con el mantenimiento del automóvil, la reprogramación y las funciones de seguridad y protección;
- j) los agentes independientes solicitarán a su OEC una inspección *in situ* en los seis meses anteriores a la expiración de su certificado de inspección de aprobación.

#### Papel de los empleados de los agentes independientes

##### 4.5.1.

##### Responsabilidades y requisitos

- a) los empleados de los agentes independientes solicitarán su autorización a su OEC;
- b) los empleados de los agentes independientes se registrarán en el sistema de IRM del fabricante del vehículo;
- c) los empleados de los agentes independientes accederán a la IRM relacionada con la seguridad de conformidad con la norma EN ISO 18541-2014;
- d) los empleados de los agentes independientes velarán por que todos los registros de IRM relacionados con la seguridad descargados del sistema IRM del fabricante del vehículo no se almacenen más tiempo del necesario para llevar a cabo la operación para la que se necesita la información;
- e) cuando proceda, los empleados de los agentes independientes notificarán a su empleador que ya no se requiere su certificado digital;
- f) los empleados de los agentes independientes no compartirán con terceros el testigo de seguridad, el certificado digital o el número de identificación personal;
- g) los empleados de los agentes independientes serán responsables de utilizar correctamente el testigo de seguridad personal y el número de identificación personal;
- h) los empleados de los agentes independientes informarán a su agente independiente y a su CC de cualquier pérdida o uso indebido de su testigo de seguridad en un plazo de 24 horas a partir de dicha pérdida o uso indebido;
- i) los empleados de los agentes independientes informarán a las autoridades pertinentes de cualquier solicitud o acto de otros empleados del agente independiente en relación con la IRM relacionada con la seguridad que no constituya una actividad empresarial legítima a tenor del punto 6.3 del presente anexo.

# REQUISITOS PARA EL TALLER Y EL OPERARIO POR LA ENTIDAD INSPECTORA (OEC). Establecidos en el Apéndice 3 del Reglamento Delegado 2021/1244

**Antes de aprobar a un agente independiente y durante cualquier inspección *in situ* durante el período de validez de la aprobación, los OEC comprobarán lo siguiente:**

- a) la propiedad documentada del agente independiente, el nombre del director gerente;
- b) la lista facilitada por el agente independiente de los empleados que vayan a ser autorizados;
- c) la información sobre la responsabilidad y la función de los empleados a que se refiere la letra a);
- d) si el agente independiente cuenta con un seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de un millón EUR para lesiones corporales y de medio millón EUR para daños materiales;
- e) si la aprobación del agente independiente ha sido revocada por motivos de uso indebido;
- f) si el agente independiente ha aportado pruebas de actividad en el sector del automóvil;
- g) si la declaración por la que se certifica que el agente independiente lleva a cabo una actividad empresarial legítima, tal como se menciona en el punto 6.3, ha sido firmada por el agente independiente y, durante las inspecciones *in situ*, si el agente independiente lleva a cabo efectivamente una actividad empresarial legítima;
- h) **si el agente independiente o sus empleados no tienen antecedentes penales;**
- i) si existe una declaración firmada por el representante legal del agente independiente de que se garantiza el cumplimiento de los requisitos de procedimiento establecidos en el punto 4.3.4 para todas las operaciones relacionadas con la seguridad del vehículo.

**Antes de autorizar a un empleado de un agente independiente y durante cualquier inspección *in situ* durante el período de validez de la autorización, los OEC comprobarán lo siguiente:**

- a) que el trabajador en cuestión no dispusiera de una autorización previa revocada a causa de un uso indebido de dicha autorización;
- b) que el trabajador **no tenga antecedentes penales;**
- c) que exista un contrato laboral entre el trabajador en cuestión y un agente independiente aprobado;
- d) que el empleado en cuestión disponga de un documento nacional de identidad válido o de un documento equivalente.



## OPERACIONES IMPLICADAS

### INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA SEGURIDAD

*“La información, el software, las funciones y los servicios necesarios para reparar y mantener las características incluidas en un vehículo por el fabricante para evitar que el vehículo sea robado o conducido sin permiso y para permitir el seguimiento y la recuperación del vehículo.”*

- Reprogramación de llaves.
- Cambio de cerraduras de puertas. Cambios de centralitas.
- Intervenciones en todos los demás componentes (tanto software como hardware) vinculados a los sistemas de seguridad antirrobo. **Después de esta fecha y sin certificado, no se podrán realizar actualizaciones / instalación de software en componentes / software relacionados con los sistemas de seguridad.**
- **No se podrán solicitar piezas** relacionadas con los sistemas de seguridad.
- Aunque solamente una parte de la unidad de control ECU del coche esté vinculada a ellos, **se bloqueará** toda la centralita si se intenta intervenir sin los permisos necesarios.





## INFORMACIÓN IMPORTANTE A DESTACAR

- Todos los demás datos de RMI **no relacionados con la seguridad** deben estar disponibles para los talleres (REGLAMENTO (UE) 2018/858) y se seguirá accediendo de la misma manera que hasta ahora a ese tipo de información técnica.
- Al coste de la certificación **habrá que añadir los costes por acceso a las webs de los fabricantes** de vehículos. Aunque el acceso a la RMI debe ser público tiene un coste que no debe ser abusivo por parte del fabricante.
- Hay una tasa impuesta por SERMI que se paga una única vez inicialmente de 150€ más 50€ por empleado (no se sabe cómo y a quién se paga, aunque seguramente a la entidad inspectora).
- La certificación, en principio será **para 5 años**, y tendrá un coste, a definir por la entidad inspectora. A los 5 años se vuelve a iniciar el proceso.
- En estos 5 años hay una primera inspección **documental**. En segundo lugar, una **visita presencial sorpresa** y una tercera visita presencial **en los últimos 6 meses** de estos 5 años. Visitas intermedias si se sospecha de fraude o uso indebido en la utilización del SERMI.
- Los seguros de RC de los talleres tienen que tener *cobertura mínima de un millón EUR para lesiones corporales y de medio millón EUR para daños materiales. Puede ser el seguro de RC del taller ampliado.*
- Una única certificación por empleado que vaya a utilizar la información relacionada con elementos de seguridad.





## INFORMACIÓN IMPORTANTE A DESTACAR

- Si el empleado se marcha del taller pierde el certificado. **El certificado va unido TALLER-EMPLEADO**. Al irse se debe comunicar al OEC.
- Al irse un empleado el alta de uno nuevo es prácticamente inmediata.
- Revocar la autorización al taller es revocar a los empleados con autorización. Revocar al empleado no implica revocar al taller.
- Los talleres que no cuenten con certificado SERMI **no pueden hacer facturas de servicios “protegidos” por SERMI**. Se quiere garantizar la trazabilidad.
- No hay requisitos técnicos especiales más allá de tener un ordenador actualizado.
- Las entidades inspectoras solo pueden trabajar en aquellos países donde son acreditados.
- Los datos exclusivamente los tiene la OEC. El Centro de Confianza no dispone de datos ni del taller ni de los empleados.



## INFORMACIÓN IMPORTANTE A DESTACAR

### Renovación de la aprobación

A petición de un agente independiente o seis meses antes de la expiración de la validez de la aprobación, los OEC efectuarán una inspección *in situ* y, en caso de que la inspección dé un resultado positivo, renovarán la aprobación.

Los OEC expedirán un nuevo certificado de inspección de aprobación para los agentes independientes que cumplan los criterios de aprobación.

Los OEC evaluarán las solicitudes de renovación de las autorizaciones y expedirán un certificado de inspección de autorización a los empleados del agente independiente que cumplan los criterios de autorización.

**¡ESTAMOS EN UN PROCESO NOVEDOSO DEL QUE TODOS IREMOS APRENDIENDO!**



**ANA ÁVILA**  
**DIRECTORA CORPORATIVA**  
**CONEPA**