



Luta por **oportunidades** iguais

A FIGIEFA está empenhada na sua luta por manter o direito de igualdade de acesso e igualdade de informações para todos os operadores independentes. As marcas estão a tentar blindar a informação providenciada pela telemática, alerta a federação que reúne os distribuidores de peças.

{ TEXTO CLÁUDIO DELICADO }

As possibilidades que se abrem com os veículos inteligentes e conectados são infinitas. A tal ponto que se espera que num futuro próximo os veículos possam marcar diretamente a visita à oficina, fazer a encomenda direta das peças e componentes necessários e fazer a marcação dos técnicos apropriados para a situação em causa. Desta forma, os automóveis participarão ativamente na gestão das oficinas.

O boom de tudo isto é o eCall, o sistema de chamadas de emergência automático, que leva para dentro dos automóveis novas cada vez mais possibilidades de ligação bi-direcional, nomeadamente funcionalidades de assistência móvel (bCall), mas também pode fornecer uma ampla gama de serviços de entretenimento e informação, como a

navegação em tempo real, informações de trânsito, e-mail, navegação na web, redes sociais, reservas de hotel ou instruções para o parque de estacionamento disponível mais próximo ou bomba de gasolina. Estes serviços e a capacidade do carro para fazer a ligação com outros dispositivos ligados significa que o veículo está a tornar-se cada vez mais uma parte do nosso quotidiano.

Tecnologias de telemática sem fio permitem que o veículo possa ser permanentemente acessível e monitorizado 'online' quando se está na estrada. O sistema de telemática fornece uma gateway bi-direcional remota para o veículo e para os seus dados. O veículo pode enviar informações numa base regular sobre o seu estado técnico e é capaz de comunicar de forma proativa informações sobre

um problema assim que ocorre uma falha. Atualmente, apenas os fabricantes de veículos são capazes de aceder ao conjunto completo de dados no veículo comunicando remotamente com estes através dos seus sistemas internos. Estes dados podem ser utilizados para diagnóstico remoto, para manutenção preventiva ou para verificar se é necessário uma intervenção. Este último aspeto torna-se cada vez mais importante uma vez que os intervalos de manutenção dos veículos estão cada vez mais baseados em padrões de utilização reais, em vez de na quilometragem fixa tradicional. Os fabricantes de veículos também são capazes de comunicar remotamente com o veículo para atualizar as configurações do veículo ou aplicações de software, sem ter que chamar o carro à oficina.

Como tal, o acesso sem fios fornece aos fabricantes uma informação privilegiada 'online'; dá-lhes uma significativa vantagem competitiva de ser capaz de identificar potenciais problemas muito mais cedo em comparação com os fornecedores 'offline' de serviços independentes. Os fabricantes de veículos atualmente têm controlo total dos dados no veículo devido ao desenvolvimento e funcionalidade de seus sistemas de telemática. Isto dá-lhes a possibilidade de definir a forma como os dados são analisados, geridos, distribuídos e utilizados e quais os serviços oferecidos ao consumidor. Alguns fabricantes de veículos começaram por oferecer sistemas "abertos", mas apenas para parceiros selecionados. Além disso, os fabricantes impõem requisitos que são únicos para cada modelo de veículo, impossibilitando os operadores independentes de criar aplicações práticas

para uma extensa gama de veículos. Tudo isso impede o acesso em condições semelhantes aos operadores independentes, o que limita a liberdade de escolha dos consumidores no que diz respeito à reparação e manutenção dos seus veículos.

Esta exclusão, alerta a FIGIEFA, põe em causa a legislação da UE em vigor e o direito de igualdade de acesso à informação técnica concedida, por exemplo, pelo Block Exemption Regulation e pelo Regulamento Euro5/6 para veículos ligeiros e pesados.

Como tal, a FIGIEFA defende a igualdade de acesso às mesmas funcionalidades e às mesmas informações no mesmo prazo para os operadores independentes; um sistema de telemática do veículo padronizado que permite alternativa, aplicações competitivas e validadas para serem desenvolvidas e carregadas no veículo, permitindo que o proprietário do

COM O APOIO

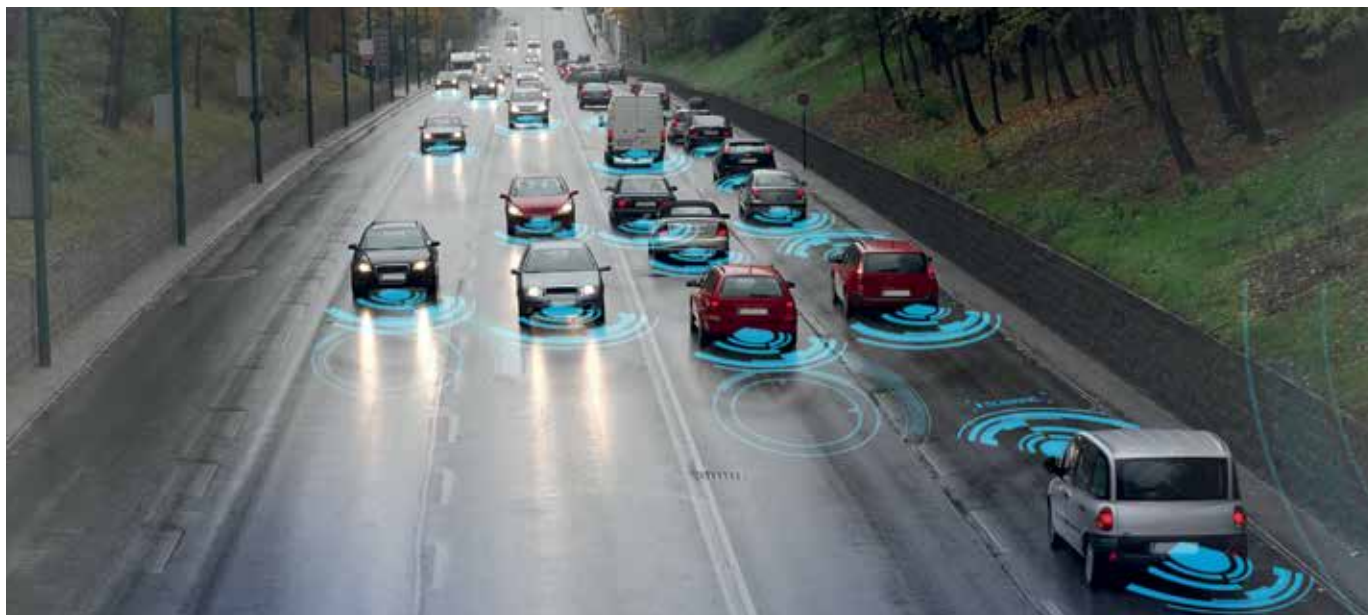
bilsteingroup®

febi
bilstein

SWAG
GERMANY

MAHLE

veículo ligue o sistema de telemática a diferente fornecedores de serviços à sua escolha. Todos os players da manutenção e reparação automóvel têm que ter acesso "à caixa negra" para poderem ter acesso à informação e poderem também acrescentar informação relacionada com qualquer intervenção que tenha sido feita no veículo.



O Volvo XC90 é o primeiro veículo, alerta a FIGIEFA, a cortar a ligação OBD para as oficinas independentes. Usa uma ligação própria que só os concessionários oficiais conseguem aceder

A FIGIEFA defende a igualdade de acesso às mesmas funcionalidades e às mesmas informações no mesmo prazo para os operadores independentes



Entrevista

Christer Liljenberg – vice-presidente da FIGIEFA

“A TELEMÁTICA NÃO PODE SER UMA AMEAÇA PARA OS INDEPENDENTES”

Levou muito tempo até que a informação fosse igual para oficinas de marca e oficinas independentes. Estamos a voltar atrás no tempo?

Parece que sim. Porque se não fizermos nada, como foi feito com a regulamentação do Block Exemption temos um grande problema no setor independente.

Referiu que a Volvo é a primeira marca a bloquear por completo a informação do veículo às oficinas independentes. Como chegamos aqui?

Eles estão a fazer as suas próprias regras e, apesar de não se tratar formalmente de uma ilegalidade, a verdade é que o legislador ainda não entrou na era digital do automóvel e ficou muito lá atrás. A Volvo está a aproveitar isso mesmo e apesar de não fazer nada diretamente

te que se possa considerar ilegal está a mudar por completo as regras do jogo, tornando-o injusto e ameaçador para o mercado e para os próprios consumidores.

É uma séria ameaça para o aftermarket?

Sem dúvida. Estamos a trabalhar na FIGIEFA com os nossos quatro advogados que trabalham no Parlamento Europeu e com a Comissão Europeia para perceber como podemos agir. Foi decidido dentro do parlamento que o eCall deve ser uma plataforma inter-operacional, uma boa notícia e que ajuda o legislador a perceber a ameaça e o que está aqui em causa. A questão perversa aqui é que o concessionário, por vezes, é também independente, porque quando recebe um veículo de retoma de outra marca tem que o reparar ou fazer manutenção e não estará autorizado a isso se não houver oportunidades iguais para todos.

Sabemos como a FIGIEFA olha para este problema. Mas como é que Bruxelas olha para a questão?

Eles já decidiram sobre a plataforma inter-operacional do eCall, portanto o legislador está no caminho de perceber o que está aqui em questão. Mas nada é garantido. O Parlamento passou essa tarefa para a Comissão com quem estamos a trabalhar.

O lobby é muito desigual entre construtores automóveis e aftermarket?

Sem dúvida, só para ter uma ideia são cerca de 140 lobbistas ligados aos construtores automóveis contra 12 ligados à Aliança AFCAR (Alliance for the Freedom of Car Repair in the EU), sendo que a FIGIEFA contribui com quatro pessoas. As forças estão claramente desequilibradas. Só a Volkswagen tem 43 pessoas a fazer lobby no Parlamento Europeu. A vantagem do aftermarket independente é que somos muito menos mas estamos mais perto do consumidor final do que os construtores.

Afinal a quem vai pertencer um carro no futuro?

Para mim o carro pertence a quem paga por ele. As marcas dizem que têm uma série de direitos nos componentes que estão no interior dos carros mas os consumidores pagam por eles. E de acordo com a lei geral, se a pessoa paga o bem é dela.

Mas na realidade o que está a acontecer?

Na realidade sabemos que a cúpula dos diretores da Volkswagen, por exemplo, têm falado dos “meus carros”. Isto como se quem compra o carro não tivesse direitos porque com o carro conectado eles poderão saber

tudo sobre qualquer condutor e quais os seus hábitos. É assustador.

Quais são os próximos passos para travar esta questão?

É levar tudo para a plataforma C-ITS e chegar ao legislador para que a legislação seja clara, justa e que ordene aos construtores automóveis que mantenham a entrada OBD de 16 pinos ativa, sob pena de prejuízos enormes para o setor independente e para os consumidores.

Acredita, de facto, que o sistema dará as mesmas oportunidades à origem e aos independentes?

Acredito que sim e é por isso que lutamos.

Estão a preparar uma nova campanha Right to Repair mas agora para a era digital. Qual é a mensagem que querem passar?

O mais importante nesta altura é angariar fundos para colocar a campanha em marcha porque somos apenas seis pessoas com meios financeiros muito escassos. O setor independente tem que se juntar para nos ajudar nesta campanha que será benéfica para todos e para garantir a subsistência do setor independente nas próximas décadas.

As oficinas independentes estão alerta para esta questão e sobre os riscos que correm?

Sem dúvida que não. Por isso é que é fundamental que estejam numa associação que os represente dentro do seu país mas também internacionalmente porque sozinhos não têm força. A oficina deve preocupar-se com os seus clientes no dia-a-dia e com o seu negócio e delegar estas questões estruturais nas associações, como a ACAP que está representada na FIGIEFA.

Os carros conectados começam a ser já o presente. As oficinas estão preparadas para lidar com estes carros?

Não. Vão ter que mudar muito a forma como olham para o negócio. Vão ter que investir muito no conhecimento dos seus técnicos mas a vantagem é que praticamente vão precisar apenas de um computador portátil para comunicar com os servidores ou fazer diagnósticos.

O que é que o Google e a Apple querem deste setor?

Eles estão a construir os seus próprios carros. Estão a recolher muitos dados e informação e estão a construir os seus próprios carros com base nisso. Mas na verdade a informação que será possível ter através do carro sobre o consumidor é um ativo que os move. ○

