

Accesso alle funzioni e alle risorse dei dati del veicolo per i veicoli pesanti Necessita la revisione del regolamento di omologazione

Bruxelles, 24 ottobre 2023

Riepilogo

Il mercato dei servizi digitali per i veicoli pesanti (HDV) è attualmente più avanzato rispetto a quello dei Veicoli Leggeri (LDV) nello sfruttamento dei dati del veicolo per la fornitura di servizi.

Ciò è possibile attraverso l'interfaccia dei sistemi di gestione della flotta (FMS), che funge da gateway standardizzato per l'accesso ai dati del veicolo. L'accesso ai dati del veicolo tramite l'interfaccia FMS è possibile previa autorizzazione del produttore di primo impianto (OEM). Tuttavia, anche in caso di autorizzazione all'accesso, il perimetro dei dati disponibili

è notevolmente limitato, spesso insufficiente a supportare un'ampia varietà di potenziali casi d'uso.

Di conseguenza, molti servizi devono fare affidamento su dati provenienti da dispositivi di comunicazione di terze parti installati in "retro fit" sui veicoli. Questo accesso individuale e diretto ai dati del veicolo è il fondamento di un'attività innovativa e altamente competitiva nel

mercato dei servizi telematici per gli operatori indipendenti. **L'imminente piena attuazione della norma UN R155 (Cybersecurity), solleva interrogativi sul mantenimento di questa procedura di accesso diretto ai dati dei singoli veicoli.**

Di conseguenza, sorge l'urgente necessità di una **revisione del regolamento sull'omologazione dei veicoli** per affrontare le sfide specifiche del mercato dei veicoli pesanti. Questa revisione dovrebbe garantire che le normative specifiche del settore affrontino problemi come l'utilizzo equo dell'interfaccia FMS standardizzata, la creazione di **pari opportunità per l'accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse del veicolo** e la definizione di processi definiti per la revisione e l'adattamento della norma, garantendo condizioni di parità per tutti gli attori.

Situazione attuale

Il mercato dei servizi digitali per i veicoli pesanti sta registrando una forte crescita in Europa, con una varietà di fornitori di servizi telematici. La standardizzazione esistente dei dati dei veicoli ha svolto un ruolo cruciale nel guidare l'espansione del mercato. Tuttavia, questa standardizzazione da sola non è sufficiente a garantire condizioni di parità, in particolare alla luce dei prossimi requisiti di sicurezza informatica che entreranno in vigore nel luglio 2024.

Attualmente, questo mercato è notevolmente frammentato e in gran parte dominato da fornitori di servizi indipendenti.

Inoltre, l'imminente piena attuazione del Regolamento UN R155 per la Cybersecurity e la Cybersecurity Management Systems è pronto a imporre potenziali limitazioni all'installazione e al funzionamento dei dispositivi retrofit. Ciò, a sua volta, potrebbe avere un impatto significativo sull'accesso ai dati, restringendo tale possibilità principalmente agli interfacce OEM controllate, come la porta FMS o le soluzioni backend dei produttori di veicoli. Un tale cambiamento nel mercato attuale può introdurre distorsioni e comportare rischi di esclusione anche per gli operatori esistenti e potenziali in quanto limitano le

opportunità di innovazione e allo stesso tempo rafforzano la posizione dei produttori di veicoli gatekeeper con una capacità privilegiata di fornire servizi.

Cosa è richiesto dalla regolamentazione?

Attualmente mancano i seguenti elementi che devono essere affrontati attraverso la regolamentazione:

1. Garantire la piena trasparenza su dati, funzioni e risorse accessibili nei veicoli pesanti in tutti i settori a prescindere dal gatekeeper;
2. Stabilire norme sul mancato monitoraggio delle attività dei fornitori di servizi da parte del titolare dei dati;
3. Applicare l'accesso non discriminatorio ai dati, alle funzioni e alle risorse del veicolo, indipendentemente dall'ente che gestisce il gateway;
4. Fornire accesso a tutti i dati, le funzioni e le risorse disponibili nei veicoli pesanti per tutti i service providers ad un livello di qualità, quantità e servizio equivalente a quello dei costruttori;
5. Definire un insieme fondamentale di dati che i produttori devono rendere disponibili ogniqualvolta tecnicamente fattibile all'interno del veicolo;
6. Implementare un processo standardizzato per aggiornare regolarmente i dati obbligatori all'interno del FMS senza richiedere la dichiarazione di casi d'uso specifici;
7. Stabilire un processo di autorizzazione e autenticazione ben definito e regolamentato per ottenere l'accesso ai dati, funzioni e risorse del veicolo;
8. Creare un quadro chiaro per consentire alle interfacce di comunicazione standardizzate di evolversi nel tempo e tenere conto dei mercati emergenti e delle richieste tecnologiche;
9. Delineare disposizioni esplicite per l'attuazione della UN R155, in particolare nei casi in cui gli strumenti aftermarket sono montati sui veicoli della categoria N e richiedono l'interazione con la carrozzeria principale del veicolo, e negli scenari di categoria O in cui le parti del rimorchio e del semirimorchio devono connettersi alla rete del veicolo.

Prospettive future

Tenendo conto di tutto quanto sopra, è imperativo **istituire un quadro giuridico comunitario globale per l'accesso alle funzioni e alle risorse dei dati del veicolo**. Questo quadro dovrebbe affrontare l'unicità del panorama in evoluzione, compresi i progressi nelle interfacce software dei veicoli, i nuovi propulsori, l'imminente passaggio verso la completa automazione e la crescente importanza della sicurezza informatica.

Un tale quadro garantirà che tutti gli operatori del mercato possano beneficiare delle opportunità e del potenziale di innovazione della telematica.

Il Data Act recentemente finalizzato deve essere integrato in modo tempestivo con le norme del settore automobilistico coprendo tutti i segmenti di veicoli, inclusi ma non limitati ai veicoli pesanti. Ciò può essere ottenuto attraverso la revisione del regolamento di omologazione. Questo approccio fornisce all'industria il tempo e la stabilità necessari per concentrarsi sullo sviluppo dell'ultima generazione di servizi digitali, a beneficio della società, dell'ambiente e in generale dell'economia UE.

Riferimenti

1 SAE J1939

2 <https://unece.org/transport/documents/2021/03/standards/un-regulation-no-155-cyber-security-and-cyber-security>