

## Conectividad del vehículo y seguro: desafíos en la industria del automóvil

**Ainara Rentería Tazo**

*Abogada Senior de Gómez-Acebo & Pombo*

---

El 16 de febrero de 2017 celebramos un foro en el Despacho sobre los desafíos que presenta para la industria del automóvil y del seguro la conectividad del vehículo, con la participación de empresas de estos sectores. Los fabricantes de automóviles confirmaron que para el año 2020 se prevé que el 75% de los vehículos nuevos estén conectados con internet y que el 75% de los usuarios otorguen su consentimiento al uso de los datos operativos del vehículo tanto por los fabricantes como por terceros. Los beneficios que pueden obtener los usuarios si consienten el uso de sus datos son sustanciales.

Las nuevas tecnologías en los vehículos suponen un cambio de modelo de negocio para los fabricantes de automóviles: aflorarán nuevas fuentes de ingresos y nuevos nichos de mercado, como el *car sharing* o el pago por uso, ligados a los nuevos conceptos de movilidad. Además, en la medida en que los fabricantes pueden obtener los datos y recabar el consentimiento del usuario fácilmente, podrán alcanzar acuerdos *business to business* («B2B») con terceros para el acceso a dichos datos para usos comerciales a cambio de precio. Se podrán firmar acuerdos comerciales para ofrecer servicios de terceros accesibles desde el propio salpicadero del vehículo.

Para el sector del seguro la conectividad del vehículo supone un cambio relevante, en primer lugar, porque disminuye el riesgo: los vehículos conectados son más seguros. Además, las primas podrán ajustarse de conformidad con el riesgo real del asegurado y el uso del vehículo. Podrá fragmentarse el riesgo con el fin de competir en precio: se podrán ofrecer seguros de larga duración para las rutinas diarias y seguros *ad hoc* para lo demás (viajes que salgan de un perímetro determinado, fines de semana, etc).

En los seguros *ad hoc*, que podrán contratarse directamente desde el vehículo, la prima podrá variar en función de las circunstancias del momento: meteorología, nocturnidad, tipo de vía prevista para el trayecto, etc., e incluso de quien sea el conductor en cada momento, muy unido a las nuevas necesidades que trae consigo el *private to private* («P2P»), *private to business* («P2B») y el *business to business* («B2B») *car sharing*.

*Advertencia legal:* Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

*N. de la C.:* En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

Todas estas ventajas son también aplicables a los operadores de renting de flotas de vehículos, que confirmaron que para el año 2020 esperan tener el 100% de la flota conectada.

Se plantean importantes retos legales. En primer lugar, garantizar la libre competencia y la libre elección del consumidor: los fabricantes de automóviles deberán garantizar que no existan barreras de entrada a terceros interesados en los datos por vía de tecnología, homologación o utilización de derechos de propiedad intelectual o discriminación en los acuerdos «B2B». Para ello, se deberá asegurar la interoperabilidad de las aplicaciones y se deberá garantizar el uso de tecnología patentada por terceros en condiciones no discriminatorias. En segundo lugar, garantizar la protección de datos personales: se deberá garantizar la privacidad de los datos desde el diseño de las aplicaciones, de forma que sean cerradas y sólo se transmitan datos con el previo consentimiento explícito del usuario, que deberá ser previamente informado de forma clara y específica. Por otra parte, será muy importante articular correctamente el acceso o cesión de datos a terceros y cumplir con las obligaciones establecidas para el responsable o el encargado del tratamiento. En tercer lugar, garantizar la ciberseguridad: los fabricantes de automóviles manifiestan que el acceso a datos desde la OBD del propio vehículo por parte de terceros afecta a la seguridad, con posible repercusión en su responsabilidad como fabricantes en caso de daños. Por ello, reclaman que el acceso a datos por terceros se haga desde servidores externos a los que enviarán la información de forma segura y en condiciones no discriminatorias.

A nivel institucional, según se prevé en la comunicación de fecha 30 de Noviembre de 2016 “Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada” de la Comisión Europeo al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, a corto plazo están previstas en la Unión Europea políticas comunes de certificación de seguridad y evaluaciones de impacto en la privacidad de las aplicaciones conectadas. Se espera que la Comisión Europea pueda servirse de su mandato, de conformidad con la Directiva sobre Sistemas de Transporte Inteligentes, para adoptar actos delegados en 2018 que fijen las directrices a seguir en estas materias. En España, la DGT ha lanzado recientemente el proyecto DGT 3.0, plataforma del vehículo conectado, un sistema de gestión de tráfico basado en la conectividad de los vehículos y se avanza, por lo tanto, hacia la conectividad del vehículo con las infraestructuras.