

LA QUINTA LIBERTAD: la circulación del dato

ALFREDO BRIGANTY
Qvadrigas Abogados

Hace ya un lustro que estamos con la problemática de los datos auestas, intentando velar por las cautelas que especialmente requiere su uso si afecta a la identidad de las personas.

Se ha consolidado en la Unión Europea la quinta libertad, la de la libre circulación del dato, junto con la libertad de movimiento de bienes, la de servicios, la de personas y la de capital

Ha habido que adaptar innumerables textos contractuales para dar cumplimiento a lo dispuesto a nivel europeo por el Reglamento General de Protección de Datos (Reglamento UE 679/2016) y por la legislación española (Ley Orgánica de Protección de Datos 3/2018), extensiva también a los derechos digitales.

A estas alturas, y a diferencia de lo que muchos han venido pensando desde principios de este siglo, nadie duda ya de la importancia de tener registrada una base de datos propia y de nutrirla, generando contactos, por su importancia para cualquier negocio.

Superada la evidencia, la problemática del dato se ha complicado todavía más, por los avances de la cibernética, pues existen otros datos que nada tienen que ver con la identidad de las personas y que influyen en su decisión final. Me refiero a los datos de las cosas, a los datos que surgen de la puesta en funcionamiento de algunos aparatos, como los vehículos de motor.

En un contexto socio económico donde el libre comercio y la libre circulación de las personas constituyen algo esencial, se ha consolidado en la Unión Europea la quinta libertad, la de la libre circulación del dato, junto con la libertad de movimiento de bienes, la de servicios, la de personas y la de capital.

Viene como anillo al dedo en este Sector, y más aún en estos momentos de reconversión industrial, pues es clarificadora la postura de los legisladores comunitarios al reiterar, en apoyo de lo previsto en el REC (UE) 822/2023 y en sus Directrices, la importancia del acceso abierto y seguro de los datos que genera un vehículo conectado, como requisito ineludible para garantizar la libre competencia.



No vengo a analizar los postulados de la regulación sobre protección de datos personales (Reglamento UE 679/2016), ni los concernientes a la libre circulación de datos no personales, (Reglamento UE 1807/2018), ni siquiera a referirme al Reglamento de Gobernanza de Datos, aplicable desde el pasado mes de septiembre, pues a ellos ya dedicó este mismo Magazine algunas páginas de la pasada edición.

Simplemente me propongo abundar en las expectativas que genera el uso de los datos que producen los vehículos de última generación, los vehículos conectados y los servicios relacionados, teniendo en cuenta que se ha aprobado finalmente, el pasado mes de noviembre, la normativa europea llamada a ser el pilar sobre el que se ha de sustentar la próxima década digital europea, en los próximos años 30. No me cabe duda de que esta novedosa normativa pretende abrir idénticas oportunidades a todos los operadores sectoriales en torno a la nueva movilidad.

El Reglamento al que nos referimos, la Data Act, ha sido previsto para que tenga un impacto significativo en favor de los titulares de datos y de los terceros que traten datos –personales y no personales-, especialmente cuando sean generados por productos o

La previsión es que en el año 2030 el 40% de los vehículos serán conectados, y que el negocio de la nueva movilidad ascenderá a 15.000 millones de euros al año

servicios relacionados con *el internet de las cosas*, la red colectiva de dispositivos conectados y de tecnología que facilita la comunicación entre éstos y la nube.

Para que nos entendamos, me estoy refiriendo a los efectos de esos chips que se vienen instalando en los vehículos y que, junto a las telecomunicaciones de gran ancho de banda, han derivado en los miles de millones de dispositivos conectados a internet, mediante unos sensores que recopilan datos y responden de forma inteligente a las necesidades de los usuarios, de manera que, estando conectados, son capaces de ofrecer individualmente la información de un sinfín de datos que transformarán el negocio tradicional de la automoción (venta, reparación y mantenimiento de vehículos) en el nuevo negocio de la movilidad.

La previsión es que en el año 2030 el 40% de los vehículos serán conectados, y que el negocio de la nueva

movilidad ascenderá a 15.000 millones de euros al año, por lo que no es baladí que la Unión Europea haya decidido anticiparse y regular, a través de la Data Act, la manera en que los operadores económicos y los propios consumidores deberán comportarse en el mercado, en defensa de la libre competencia.

El Reglamento que nos ocupa es ya una realidad, y será directamente aplicable en todos los estados miembros, sin necesidad de trasposición, a los 20 meses de su entrada en vigor, salvo a determinadas obligaciones de acceso a los datos de productos conectados y servicios relacionados, que serán aplicables a los 32 meses.

No obstante, en estos primeros días del año 2024, en que escribo estas líneas, no tengo constancia de que se haya publicado todavía este Reglamento en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), pero me quedo con los plazos de *vacatio legis* (período que media entre la publicación de una norma y su entrada en vigor) porque restan al menos 3 años para que las obligaciones de esta normativa sean exigibles, si es que no se aplaza en cualquier momento a la espera de los ajustes pertinentes atendiendo a la evolución de las circunstancias de la industria.

El impacto de la movilidad, de la conectividad, de la digitalización y de la electrificación, nos conducen hacia un nuevo modelo de negocio que ineludiblemente requiere un mayor control del dato, en su más amplia dimensión

En este sentido, el legislador, atento a las necesidades del Sector, ha previsto la ineludible adaptación de la tecnología a las exigencias del mercado, consciente de la dificultad que entraña entretanto la optimización de las infraestructuras de producción, distribución y reparación.

Dicho esto, el impacto de la movilidad, de la conectividad, de la digitalización y de la electrificación, nos conducen hacia un nuevo modelo de negocio que ineludiblemente requiere un mayor control del dato, en su más amplia dimensión, ya sean personales o de los generados por los propios vehículos, para poder satisfacer las expectativas del consumo y de los servicios complementarios.

Pensemos en algo tan real como la apertura y cierre de un vehículo a distancia, y en el control de su ubicación, o en la posibilidad de optimizar los gastos en combustible para reducir los costes, e incluso, y hablo como padre, en la posibilidad de supervisar la conducción de un hijo, y de estar informados, casi en tiempo real, de la eventualidad de un accidente...

No olvidemos que la sensórica y la telemática de los sistemas a bordo, en los vehículos más modernos, sirven también para informar de las métricas y condiciones del producto, facilitando un mantenimiento predictivo y un diagnóstico en remoto, por lo que la tenencia y uso de los datos va a mejorar la conducción, la utilidad de los vehículos y el costo de su utilización, y por qué no decirlo, traerá más oportunidades para los negocios del Sector.

Es obvio que este mundo de la inteligencia artificial está impactando ya en los modelos de distribución de las distintas marcas, en el papel de las redes de distribución, en su forma de relacionarse con los clientes, e incluso en la actividad de los talleres, ya sean oficiales o independientes. Hasta la de los revendedores de vehículos usados sacará algo positivo, pues facilitará que cada cual se desarrolle en el mercado a la vista de sus habilidades.

Soy consciente de que muchos operadores, sobre todo los más pequeños, habrán pensado, embriagados por el refranero, que *quien hace la ley hace la trampa*, y que los datos de las cosas serán utilizados fundamentalmente para beneficio de quien las produce (los fabricantes), por aquello de que el *pez grande siempre se come al chico...* Poco puedo recomendar, más que estar ojo avizor.

En términos pedestres, pensemos en el significado de la sustitución del hierro por el dato, en la pérdida de importancia de las herramientas tradicionales de reparación y en la necesidad de nuevas inversiones y conocimientos para adaptarnos a la evolución de la tecnología cibernética y de las ingenierías, aún el escepticismo todavía existente en parte de nuestro entorno empresarial.

Frente a este mundo nebuloso, muy real para los más avezados, el legislador quiere dar perspectiva temporal a la problemática, porque necesita el establecimiento de un entorno competitivo capaz de satisfacer las expectativas del mercado y del consumo, capaz de aportar mayor seguridad jurídica a los operadores, de facilitar la interoperabilidad de los datos, idóneo para regular las condiciones de uso y las medidas precisas para evitar la utilización y divulgación de datos no autorizados, estableciendo incluso una lista de cláusulas abusivas o presumiblemente abusivas, y la capacidad de acceso de los organismos públicos si concurrieran circunstancias excepcionales.

No cabe duda de que el dato de los productos deberá ser compartido, y podrá ser utilizado, independientemente del tamaño y condición del operador

Insisto en que es normal que la problemática del dato genere inquietudes, hasta el desánimo y nerviosismo en algunos, pero no cabe duda de que el dato de los productos deberá ser compartido, y podrá ser utilizado, independientemente del tamaño y condición del operador. No se olvide que un 30% de la actividad de los reparadores oficiales es ajena a la/s marca/s que representan, por lo que todos, sin excepción (talleres oficiales e independientes) deben estar interesados en la transversalidad del sistema.

Por comprensible que sea cualquier duda frente a la realidad del mercado y los avances de las tecnologías, el legislador intenta sentar las bases para que los datos, junto con los recursos y funciones del vehículo, sean

El legislador intenta sentar las bases para que los datos, junto con los recursos y funciones del vehículo, sean accesibles y estén disponibles en el ecosistema con idénticas condiciones para todos

accesibles y estén disponibles en el ecosistema con idénticas condiciones para todos.

Quede constancia también de que, según he escuchado, la Comisión de Industria, Investigación y Energía de la Unión Europea (ITRE), se ha hecho eco de la conveniencia, a mayores, de una normativa específica para el sector de la automoción, lo cual me obliga a pensar que, las mismas inquietudes de los más escépticos, serán vigiladas de cerca.

Llegados a este punto, debo resaltar que el tema del uso y de la libertad de movimientos de los datos ha llegado a adquirir tal relevancia en la actualidad que, abierta la caja de Pandora, portadora de todos los males del mundo, según la mitología griega, surge un camino de esperanza para todos los operadores del Sector.

La historia cuenta que *Zeus*, deseoso de vengarse de *Prometeo* por haber robado el fuego y dárselo a los

humanos, presentó al hermano de éste, *Epimeteo*, una mujer llamada *Pandora*, con quien este se casó. Como regalo de boda, *Pandora* recibió una misteriosa tinaja ovalada, aunque actualmente sea citada y aceptada como una caja, con instrucciones de no abrirla bajo ningún concepto. Los dioses habían otorgado a *Pandora* una gran curiosidad, por lo que decidió abrir la tinaja para ver qué había dentro. Al abrirla, escaparon de su interior todos los males del mundo. Cuando atinó a cerrarla, solo quedaba en el fondo *Elpis*, el espíritu de la esperanza, el único bien que los dioses habían metido en ella.

Quisiera aprovechar esta enseñanza mitológica para terminar aludiendo a esa misma esperanza que nos dejó la caja de Pandora, la enorme oportunidad que brinda al sector la aparición de las nuevas tendencias y un modelo de negocio distinto, en torno a esa quinta libertad, la libre circulación del dato, pues lejos de generar incertidumbre, tedio y desánimo, debería suponer un verdadero acicate para aprovechar el momento y transformar en expectativa rentable cualquiera de los cambios forzados por la tecnología y la inteligencia artificial, sin que nadie se considere más o menos protegido porque, como ya he avanzado, el espíritu y la filosofía de la norma es el uso compartido y la libre circulación de los datos de las cosas.

Quien no quiera ver el futuro bajo el prisma de oportunidad de progreso, se equivoca, pues se parte de una premisa en la que, a priori, todos los operadores gozarán de tiempo para adaptarse

Quien no quiera ver el futuro bajo el prisma de oportunidad de progreso, se equivoca, pues se parte de una premisa en la que, a priori, todos los operadores gozarán de tiempo para adaptarse. Ciertamente que las circunstancias económicas de cada cual influirán, tanto o tan poco, como el coraje y las ganas que se pongan en el empeño.

Fabricantes, distribuidores, agentes, reparadores, revendedores, recambistas, y cualquiera otro operador en este proceloso sector de la automoción, está invitado a renovarse. ¡No va a depender del legislador!

Termino, como de costumbre, recordando a mi madre, para satisfacción de algunos - ya lo sé-. Sirva una de sus enseñanzas: *"No hay mal que por bien no venga..."*

Así lo veo yo, siempre con el mismo entusiasmo. ■

