

Security Related Repair & Maintenance Information

E' un'associazione tra le federazioni europee dei costruttori e quelle dell'aftermarket indipendente per assicurare la **tracciabilità dell'accesso alle informazioni legate alla sicurezza dei veicoli** da parte degli operatori indipendenti per gli interventi di manutenzione e riparazione.






Cos'è Lo Schema Sermi

E' un sistema di **controllo e tracciabilità** degli accessi alle informazioni legate alla sicurezza del veicolo, al fine di prevenirne il furto o l'allontanamento e per eventualmente localizzarlo e recuperarlo.

L'applicazione dello schema SERMI è imposto dal Regolamento Delegato (UE) 2021/1244, che prevede un **accesso standardizzato** alle RMI legate alla sicurezza, ma sotto la protezione di standard di sicurezza e certificati di sicurezza e a **condizione che gli operatori indipendenti e i loro dipendenti siano approvati e autorizzati** a tale scopo sulla base di documenti e requisiti specifici.




Cosa si intende per **informazioni legate alla sicurezza del veicolo**

Le informazioni, il software, le funzioni e i servizi necessari per riparare e mantenere le caratteristiche incluse in un veicolo dal produttore **per evitare che il veicolo venga rubato o allontanato e per consentire la localizzazione e il recupero del veicolo**

Esempi:

- Informazioni per la codifica chiavi
- Informazioni per la riparazione dei moduli anti-furto
- Acquisto on line di componenti di sistemi anti-furto dai costruttori auto
- Informazioni sulla programmazione delle centraline legate ai sistemi anti-furto e chiavi



Come viene assicurata **La standardizzazione delle informazioni**

Il Regolamento Delegato UE 2021/1244 impone ai costruttori auto di adottare **un unico standard** per rendere disponibili le informazioni legate alla sicurezza del veicolo agli operatori indipendenti.

Lo standard è per tutti stabilito dalla norma UNI EN ISO 18541 – 2014 che **fissa un protocollo dati uniforme per tutti i costruttori auto.**

Per la prima volta, sebbene per un perimetro di informazioni / dati tecnici ben definito e delimitato, si assiste ad un processo tecnico di standardizzazione delle informazioni che consente agli operatori indipendenti **uniformità nella procedura di accesso al dato indipendentemente dal costruttore auto.**



Come viene
assicurata

La tracciabilità dell'accesso alle informazioni

La tracciabilità viene assicurata attraverso l'**identificazione «a monte»** dell'operatore che effettua tale accesso.

L'identificazione avviene dopo una **specificata procedura di accreditamento** sia in capo all'autoriparatore inteso come «azienda» che in capo al/agli operatore/i impiegato/i all'interno dell'«azienda» deputato/i ad accedere a tali informazioni.

Quindi l'accreditamento «a monte» dovrà avvenire, sia per l'«Officina Rossi» che per l'operatore «Andrea Rossi» e/o anche per altri operatori impiegati all'interno dell'officina.




Come avviene

L'accredитamento SERMI dell'operatore

Per ciascun paese europeo **viene individuato un ente (CAB)** che presiederà all'accredитamento degli operatori intesi sia come aziende che come collaboratori delle aziende.

- L'accredитamento iniziale avverrà su base esclusivamente documentale
- Avrà validità quinquennale
- Nell'arco del periodo di validità sono previste due visite ispettive di cui, la prima, entro 6 mesi dall'accreditamento iniziale
- Saranno previsti costi a carico dell'operatore accreditato

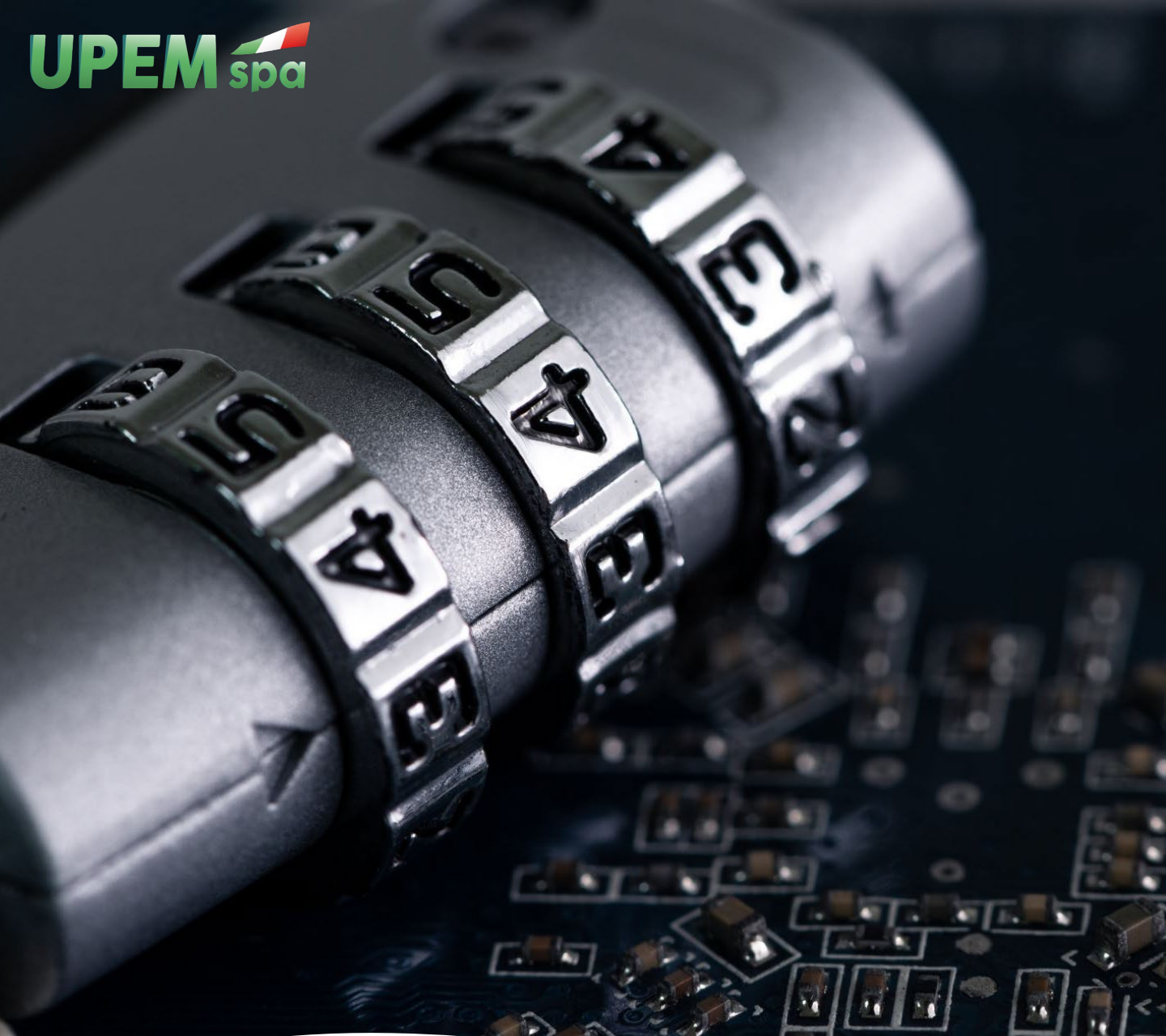


«Emission Tampering» **Negazione o revoca dell'accreditamento**

L'accreditamento può essere negato o successivamente revocato **se l'operatore indipendente svolge attività di alterazione o manomissione dei sistemi di controllo delle emissioni del veicolo**

Esempi:

- Disattivazione o rimozione di sistemi di abbattimento delle emissioni (es. FAP)
- Rimappatura centraline che alterino la potenza di fabbrica del motore
- Disattivazione, rimozione o manomissione di sistemi di controllo delle emissioni (es. sensori FAP, valvole EGR, ecc.)
- Installazione di software o sistemi di disattivazione dei controlli sulle emissioni del veicolo durante il suo esercizio



Cosa accade se l'operatore non si accredita

In questo caso, l'operatore **non potrà accedere a nessuna informazione o dato** necessari per gli interventi di riparazione sui sistemi di sicurezza dei veicoli

Esempi:

- Non si potranno codificare chiavi accedendo ai portali dei costruttori
- Non si potranno programmare centraline legate ai sistemi immobilizer(*)
- Non si potrà intervenire sui sistemi di localizzazione del veicolo (GPS)
- Non si potranno acquistare componenti originali per la riparazione dei sistemi anti-furto del veicolo attraverso i portali dei costruttori

(*) In alcuni veicoli le stesse centraline presiedono ai sistemi di sicurezza e ad altri sistemi. In quel caso, non si sarà in grado di intervenire nemmeno su questi ultimi. *Es. FORD C-MAX 2017 in cui la stessa centralina presiede al sistema immobilizer (anti-furto) e all'ABS (frenante)*



Quando lo schema **SERMI entrerà in vigore in Italia?**

La previsione è **GENNAIO –
FEBBRAIO 2024**

In questo momento si sta
individuando l'ente di
accreditamento nazionale (CAB).

Riteniamo che entro dicembre
2023 il CAB italiano sarà
nominato.

Perché è **Fondamentale** che lo **schema SERMI** sia **implementato** **massivamente**

Per la prima volta vengono applicati due principi che possono rivoluzionare il rapporto tra aftermarket e costruttori se estesi a tutte le informazioni del veicolo:


- **Standardizzazione** delle informazioni e dei dati
- **Accreditamento «a monte»** degli operatori

STANDARDIZZAZIONE

E' alla base sia dell'**uniformità e facilità di accesso** da parte degli operatori che **dell'abbattimento dei costi di accesso**, oggi il maggior problema sofferto da autoriparatori, editori di dati, costruttori di attrezzature diagnostiche.

ACCREDITAMENTO A MONTE

Consente di facilitare l'accesso alle informazioni sulla sicurezza dei veicoli **attraverso un'unica credenziale per i portali di tutti i costruttori.**



Qual è Il ruolo della distribuzione aftermarket

Ai fini dell'ampia e diffusa implementazione dello Schema SERMI, **Upem** gioca un duplice e fondamentale ruolo:

- **Diffusione dell'informazione agli autoriparatori**
- **Supporto agli autoriparatori per l'accREDITAMENTO**

Organizzeremo al nostro interno dei **servizi di supporto e di informazione** per **l'accREDITAMENTO** a favore della nostra rete di officine.