

**D**iskussionen iblandt aktører på markedet raser. Hvem skal have tilgang til data, hvem skal have tilgang til kunden, hvor er den frie konkurrence, og hvor befinder kunden sig i dette spil?

Hvem er det der slås? Alle, der måtte have interesse i data om kunden og bilen; det vil sige forsikringselskaber, leasingselskaber, banker, frie værksteder, andre mærkeværksteder, værkstedsudstyrsproducenter, softwareproducenter, vejhjælpsudbydere, forbrugerorganisationer, brancheorganisationer og mange flere.

Bilproducenterne, der repræsenteres af deres organisation ACEA, ønsker naturligvis at styre og kontrollere alt, hvad der foregår omkring bilen. Man ønsker også at have en to-vejskommunikation, så kundens købsmønster kan påvirkes. I takt med at smartphones, smartTV'er og andet intelligent udstyr kobles på nettet, hvor kunden rask væk giver alle rettigheder til app-udbyderen og udstyrsproducenten, så forsvinder opmærksomheden omkring ens rettigheder og hvad ens data anvendes til. Kort sagt, så overgiver vi os til virksomheder, der ønsker, at vi køber hos dem og er dem tro.

ACEA bestrider at anse bilen som en smartphone på fire hjul, da man ønsker at bortlede opmærksom-

heden fra data til en bil, der udelukkende anvendes til transport. Men der er ingen tvivl om at en bil, ud over at man anvender den til transport, i høj grad må anses som en smartphone på fire hjul.

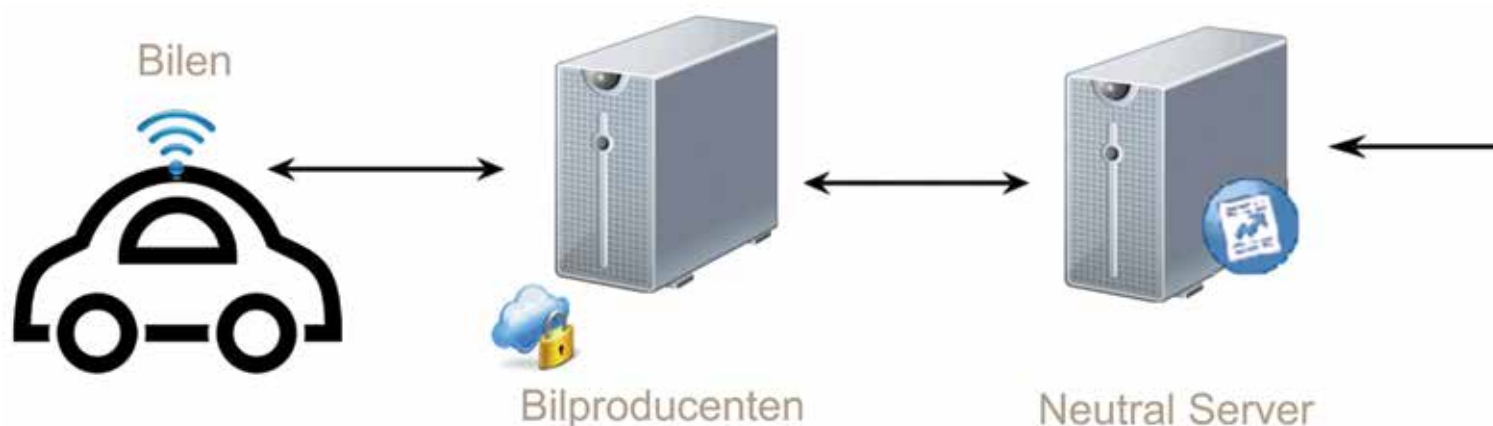
### TRE SÆT DATA

Grundlæggende taler vi om tre sæt data:

- 1) *Producentdata* – data der omfatter for eksempel fejlkoder, programmering af bilens komponenter, servicebogen, justeringsdata og andet teknisk, som værkstederne har brug for til at servicere og reparere en bil.
- 2) *Adfærdsdata* – data, der genereres af bilen og ejeren i forbindelse med brugen af bilen. Disse data kan være position, hastighed, acceleration, deceleration, gyrodata, antal passagerer (trykfølere i sæder), personinfo (kamera), lyd og kommunikation (mikrofon og data), GPS anvendelse, indkøb (benzin mv.) og meget mere. Forsikringselskaberne vil også gerne have adgang til adfærds-mønster, så de kan justere præmier automatisk alt afhængig af køreadfærd.
- 3) *Kundeadgangsdata* – data, der kan sendes til kunden under kørsel. Her kan det f.eks. dreje sig om stedbetingede data så som tilbud på overnatning, tilbud om mad, benzin, dæk, service og meget

# DET STORE SLAGSMÅL OM DATA

AF THOMAS KREBS, GENERALSEKRETÆR F. AIRC, DIREKTØR F. SKAD



## TEKNOLOGI · Alle har interesse i at hente data fra biler – og som forbrugere er vi tilbøjelige til at give dem lov. Thomas Krebs giver et overblik over, hvem der slås om hvilke data – og hvad der lige nu sker bag kulisserne.

andet. Vi ved alle, at netop denne adgang til at påvirke kundens købsmønster er altafgørende for, at data også genererer en stor økonomi hos udbydere. Her er det for eksempel sider som flybillet.dk, momondo, hotels.com, og alle de apps, der ligger på vores smartphone, i vores smartTV mv.

### ACEA'S "POSITION PAPER"

ACEA slår hårdt på databeskyttelse og hacking. Man ønsker at begrænse adgang for tredjepart for at sikre bilen mod overtagelse, misbrug af data og meget andet. Det er i bund og grund forståeligt med alle de diskussioner, om biler kan hackes, man nemt kan stjæle biler osv. Men man skal ikke være i tvivl om, at man fra bilproducenternes side naturligvis også vil begrænse andre værksteder end deres egne fra at kunne få tilgang til data og information. Man skriver godt nok om, at man ønsker at give andre værksteder adgang til data, men det skal ske på en måde, så alle data fra bilen skal "filtreres" i bilproducentens server, hvorefter man vil give data videre til den "neutrale" server. Man skriver direkte, at direkte adgang til bilen skal forhindres, og at det kun er bilproducenten, der skal have adgang. Det er netop det, som de frie aktører angriber.

### RMI / SERMI

RMI står for Repair- and Maintenance Information. SERMI står for Secure Repair- and Maintenance Information.

Frie værksted



(C) Thomas Krebs

**Sådan kan trafikken af data blive – med en server hos bilproducenten, der så at sige censurerer, hvad der må kunneses og læses af de frie værksteder.**

EU lovgivningen gør via EU-forordningerne 715/2007 og 692/2008 det klart, at man skal have fri adgang til de data, der vedrører service og vedligeholdelsesinformation, hvilket ACEA heller ikke bestrider. Dette kaldes også for OBD – On Board Diagnostics.

Der findes bestræbelser på fra bilproducenternes side at fjerne OBD stikket. I princippet er dette ikke et problem, fordi man så vil bruge Bluetooth eller WiFi. Men det betyder, at værkstederne skal investere i nyt udstyr for at kunne klare udfordringen.

Synsvirksomhederne vil også få udfordringer på det økonomiske område, da EOBD ikke længere vil være tilgængeligt via et OBD-stik.

### ISO-STANDARDEN

Alle tekniske forhold er fastholdt i ISO standarden 18541:2015. Denne standard omhandler de tekniske detaljer om køretøjer, herunder standardisering af RMI. Denne standard er genstand for svære forhandlinger i Bruxelles, og det er også denne standard, der har stor indflydelse på fremtiden.

### EU-FOKUS

Der er ingen tvivl om, at man i EU har fokus på dette. Vores Magrethe Vestager, som er konkurrencekommissær, har allerede givet udtryk for, at biltelematik og de dermed forbundne udfordringer har hendes bevågenhed. Man forventer, at EU kommer med nye forordninger på området i løbet af 2017.

I vores internationale forening sidder vi gennem repræsentanter med ved forhandlingsbordet, og det er vi faktisk ret så glade for, da vi dermed både får information, men også kan påvirke forløbet. For SKAD-medlemmer betyder det, at førstehåndsinformation tilgår dem, så der er mulighed for at planlægge sin forretning i forbindelse med skadesreparationer i fremtiden. ■



**ACEA har udgivet en publikation om sin holdning til datatrafik til og fra biler.**