

Måtte nogen stadig tro, at en bil bare er en bil, kan de godt tro om. Inden for de nærmeste år vil vi opleve store omskiftelser på værkstederne.

EURO 5 OG 6: Nye tider for alle værksteder

*Af Thomas Krebs, ingeniør,
direktør for SKAD*

I starten af 2009 vedtog EU-Kommissionen de nye Euro-normer 5 og 6. Der er rigtig mange diskussioner om, hvad de indebærer, og hvordan de fortolkes. Forbruger- og Konkurrencestyrelsen her i Danmark henholder sig til fremtidige retlige domsafsigelser, der vil tjene som et værktøj til fortolkning af reglerne.

Euro 5 gælder for person- og varebiler – Euro 6 gælder for tunge køretøjer. Normen er gældende fra og med 2009. Det skaber også usikkerhed om, hvordan man skal forholde sig til biler ældre end denne dato. Det har stor betydning i Danmark på grund af de urimeligt høje bilafgifter.

Hvorfor disse regler?

I EU-Traktaten findes en grundlæggende artikel med nummer 101, afsnit 1-3. Denne siger i afsnit 1, at aftaler mellem virksomheder, der begrænser konkurrencen på EU-markedet, er forbudt. I afsnit 2 står, at sådanne aftaler ikke er gældende, og i afsnit 3 står, at sådanne aftaler dog kan godkendes, såfremt de fremmer tekniske eller forretningsmæssige områder, der kommer forbrugeren til gode. Men naturligvis skal sådanne aftaler godkendes af den relevante myndighed.

For bilbranchen har dette en stor effekt, da bilproducenter, og dermed bilimportører, er forpligtet til at dele oplysninger og give udbyderne på markedet mulighed for at servicere deres køretøjer.

Meningen med Euro 5 og 6 er i bund og grund at øge adgangen til reservedele og teknisk information og at foranledige yderligere uddannelse inden for mærkespecifikke områder. Kommissionens

målsætning om at skabe lavere priser for forbrugerne, bredere udvalg og bedre service. Indtil videre kommer reglerne til at gælde indtil 31. maj 2023.

Den dybe forklaring

EURO-reglerne er delt op i to områder. Regel nr. 715/2007/EG omhandler den politiske del, og regel nr. 692/2008/EG den tekniske del.

Siden 2003 er teknologiudviklingen i udstyr og tilbehør, der findes i nye bilmodeller, steget med over 450 procent.

Sammenligner vi en Mercedes Benz E500 (W 124) fra 1993 med en Mercedes Benz S-Klasse fra 2005, bemærker vi, at forskellen er betydelig. I den gamle model findes der kabler og stik, kontakter, lamper, tændingsfordeler og meget andet. I den moderne bil findes der Can-Bus, ABS, ESP, styresystemer, onboard-computer osv.

Ser vi på en Golf I fra 1974 i forhold til en Golf VI fra 2008, findes der i den nye Golf 47 styresystemer.

Så dem, der påstår at en bil bare er en bil, må nok vågne op af deres tornerosesøvn.

For at kunne servicere disse nye biler, skal man have tilgang til datasystemet på bilen. Det sker ofte ved hjælp af diagnoseudstyr, som dog ofte kun dækker en del af de biler, der findes på markedet. Derfor er et moderne værksted presset til at investere i op til tre forskellige diagnoseapparater og tegne abonnementer hos et supportfirma.

Samtidig skal man tage højde for bilproducentens service- og reparationsvejledninger, løbende softwareopdateringer og udskiftning af dele, der fra fabrikken har en produktfejl. Det kræver adgang til information, som efter de nye regler skal stilles til rådighed for det frie værkstedsmarked.

Men viden og information koster, så der skal regnes med betydelige investeringskrav på alle typer værksteder.

Det skal understreges, at et mærkeværksted befinder sig i samme situation som alle andre, når værkstedet arbejder på en bil af fremmed mærke. Samarbejde på tværs på det tekniske plan er helt uundgåeligt.

De to niveauer i Euro normen

EU kommissionen arbejder med to niveauer indenfor EURO 5 og 6:

LEVEL 1: Standardiseret tilgang og fremgangsmåde hos alle bilproducenter til alle ikke-tyveri-relevante data.

LEVEL 2: Standardiseret tilgang og fremgangsmåde hos alle bilproducenter til tyveri-relevante data.

LEVEL 1

Her er der tale om at skabe adgang til et system, der anvender samme terminologi og opbygning af informationsindholdet. Adgangen sker over Internettet, som det allerede i dag er muligt hos de fleste bilproducenter. Adgangen koster penge og bliver typisk afregnet på tid. Har man sprogproblemer eller har svært ved at bruge en PC, så er kravet klart – uddannelse.

Hvad er LEVEL 1-informationer?

Informationerne, der skal leveres af producenten omfatter:



»Sammenligner vi en Mercedes Benz E500 (W 124) fra 1993 med en Mercedes Benz S-Klasse fra 2005, bemærker vi, at forskellen er betydelig. I den gamle model findes der kabler og stik, kontakter, lamper, tændingsfordeler og meget andet. I den moderne bil findes der Can-Bus, ABS, ESP, styresystemer, onboard-computer osv.«



Artiklen bygger blandt andet på indlæg fra den tekniske konference under årets Automechanika – på podiet generalsekretær for AIRC, Karel Bukholczer.

- Entydig køretøjsidentifikation
- Reparations- og vedligeholdelsesinformation
- Uddannelse på mærkerelevante områder
- Specialværktøjer
- Andre reparations- og vedligeholdelsesinformation
- Tilbagekaldelsesaktioner
- Diagnose af alle systemer

LEVEL 2

På dette område findes der stadigvæk store forskelle i fortolkningen i de forskellige EU-lande, specielt fordi systemet på nuværende tidspunkt kun findes på tegnebrættet.

AIRC, som SKAD er medlem af og undertegnede varetager en bestyrelsespost i, er repræsenteret i et udvalg nedsat af EU-kommissionen. Udvalget hedder SERMI – et akronym for Security Repair and Maintenance Information – og skal udarbejde og implementere systemet.

Systemet går i al sin enkelthed ud på at sikre, at information ikke bliver misbrugt til kriminelle formål. Derfor har EU-Kommissionen etableret en struktur, der skal sørge for, at det enkelte værksted har legitime formål med at anvende den følsomme information. Informationen kan typisk omfatte kodning af nøgler, DVD eller navigationssystemer, styrebokse, tyverianordninger og andet.

Det er meningen, at der i EU-regi etableres et såkaldt Trust Center (TC), som håndterer de oplysninger, der frigives af bilproducenterne. Dette Trust Center skal samarbejde med en myndighed i et hvert EU-land, som kaldes for Conformity Assessment Body (CAB). Overordnet skal alle CAB'er godkendes af en EU-myndighed, der



kaldes for National Accreditation Body (NAB).

CAB-myndigheden skal håndtere ansøgninger fra værksteder om en godkendelse. Vi ved endnu ikke, hvem der skal varetage denne funktion her i landet – blot at det skal være en myndighed med sikkerheden i orden. Hertil skal værkstedet udlevere blandt andet rene straffeattester, paskopier, arbejdskontrakter og andet, så CAB kan bedømme, hvorvidt et værksted har legitime hensigter. Efter en godkendelse skal det pågældende værksted indkøbe en del udstyr til Internetkommunikation samt et abonnement hos TC. Herefter får virksomheden udleveret en digital signatur fra TC, der skal anvendes til at downloade information og koder direkte til bilen.

Inden 1. marts 2011

EU-retningslinjer angiver, at LEVEL 2 skal være introduceret inden 1. marts 2011, hvilket på nuværende tidspunkt slet ikke kan lade sig gøre. AIRC arbejder med at få forenklet disse regler, da der er tale om en kæmpe stor administrativ belastning af de enkelte værksteder. Herudover er der fortsat væsentlig modstand blandt for eksempel bilimportører mod at leve op til regelsættet. Også Forbruger- og Konkurrencestyrelsen skal bruge flere resurser på at undersøge reglerne nøje, hvor SKAD som AIRC-repræsentant naturligvis gerne vil assistere.

Konklusionen på alt dette er, at vi inden for de næste 5-10 år kan forvente, at dét at drive værksted vil kræve indsigt, investeringer i uddannelse og udstyr, samt en god organisation i ryggen, der interesserer sig for området, og dermed kan bidrage til, at værkstedet har et grundlag for at overleve.

Fortsættelse følger ...