

DEBAT

Hvem får styr på data i bilen?

Mange interesser står på spil, når det gælder adgang til de store mængder data, moderne biler rummer.

TELEMATIK Udfordringen med at biler går virale på Internettet, og alle de data der sendes frem og tilbage, er allerede og kommer til at blive en stor udfordring for branchen. Hvordan får den frie branche tilgang til disse data? Hvordan får man kunden ind i butikken, når kunden via storskærmen i instrumentpanelet får henvisning til at opsøge et bestemt værksted? Hvordan får man adgang til bilen, når hverken OBD stik eller godkendt Bluetooth forbindelse er til stede? Mange spørgsmål, som alle værksteder i Europa stiller sig selv.

Der slås på livet løs. Men hvem er dem, der slås? Alle der måtte have interesse i data om kunden og bilen. Det gælder forsikrings-selskaber, leasingselskaber, banker, frie værksteder, andre mærkeværksteder, producenter af værkstedsudstyr, software producenter, 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-vejs kommunikation, så kundens købsmønster kan påvirkes.

I takt med at smartphones, smart-TV og andet intelligent udstyr kobles på nettet, hvor kunden giver rask væk alle rettigheder til app-udbyderen og udstyrsproducenten, så forsvinder opmærksomheden omkring ens rettigheder om, 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 tilsyneladende ønsker at bortlede opmærksomheden fra

selve datastrømmen til og fra en bil. De ønsker at henlede opmærksomheden på, at en bil "kun" er beregnet 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. Dette kan bekræftes ved, at skærmene i bilen bliver større og større, og der findes også apps fra bilproducenter, der tilbyder mange forskellige løsninger. Også bilkøberne fokuserer mere og mere på de digitale features i en bil.

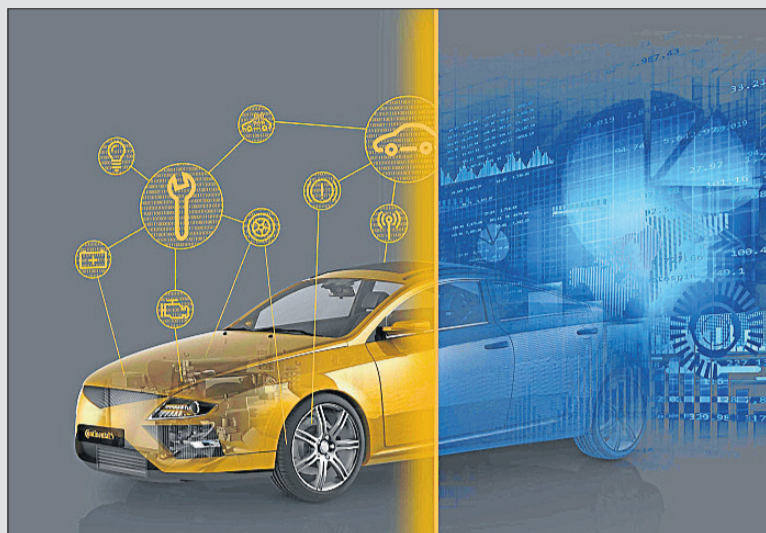
Tre sæt data

Grundlæggende taler vi om tre sæt data

1. Producentdata – data der omfatter f.eks. 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 f.eks. omfatte lokation, hastighed, acceleration, deceleration, gyrodata, antal passagerer (trykølere i sæder), personinfo (kamera), lyd og kommunikation (mikrofon og data), GPS anvendelse, indkøb (benzin mv.) og meget mere. Adfærdsdata er også det som forsikringselskaberne gerne vil få fingrene i, så de kan justere præmier automatisk alt afhængig af køreadfærd.

3. Kundeangangsdata – data der kan sendes til kunden under kørsel. Her kan det f.eks. dreje sig om locations betingede data, så som tilbud på overnatning, tilbud om mad, benzin, dæk, service og meget andet. Vi ved alle at det netop er denne adgang til at påvirke kundens købsmønster, der er altafgørende for at data og



En bil er i dag en smartphone på fire hjul.

så genererer en stor økonomi hos udbydere. Her er det f.eks. sider som flybillet.dk, momondo, hotels.com, og alle de apps, der ligger på vores smartphone, i vores smart-TV mv.

Bilproducenternes udspil

Hvad omhandler ACEA Position Paper egentligt?

ACEA slår hårdt på databeskyttelse og hacking. Man ønsker at begrænse adgang af tredje part, for at sikre bilen om overtagelse, datamisbrug og meget andet. Det er i bund og grund forståeligt med alle de diskussioner om, at 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, 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, at alle data fra bilen skal "filtreres" i bilproducentens server, hvorefter

man vil give data videre til en "neutral" server. Man skriver uden omsvøb, 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.

De mange forkortelser

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

EU lovgivningen via forordning EU nr. 715/2007 og forordning EU nr. 692/2008 gør 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 bestræbelse fra bilproducenternes side om helt 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-standard og EU

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

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

Både bestræbelser i Danmark og i andre EU lande har fokus på den frie konkurrence, og der kommunikeres flittigt med forskellige EU parlamentsmedlemmer.

Af Thomas Krebs, Generalsekretær AIRC og direktør SKAD.



Støt fremgang for dansk udstødningsvirksomhed

Dinex har fortsat den positive trend gennem 2016 med en målrettet strategi og tilpasset markedstilgang til de regionale markeder i USA, Kina og Europa samt en vedholdende optimering af produktionsprocesser.

UDSTØDNING Danske Dinex, der producerer udstødnings- og emissions løsninger, havde en positiv vækst i 2016.

Den globale cleantech leverandør af emissionssystemer til diesel- og gasmotorer ender således med et operationelt resultat (EBITDA), der er øget fra 40 millioner kroner i 2015 til 82 millioner kroner i 2016.

Efter afskrivninger og finansieringsomkostninger er årets resultat før skat således et overskud på 6,2 millioner kroner mod et over-

skud før skat på 0,2 millioner kroner i 2015.

Der er en række faktorer som påvirker resultatet for 2016 negativt, hvor lukningen af den tyske produktion har haft den største negative påvirkning med en negativ effekt på 24,4 millioner kroner før skat. Salget af bygninger har derimod bidraget positivt med 9,7 millioner kroner.

-Forbedringen er drevet af en vækst i Rusland og Mellemøsten kombineret med en stabil forretning i Europa med en forbedret profitabili-

tet. Effekten af lukningen af produktionen i Danmark ses i 2016 resultatet og lukningen af produktionen i Tyskland er et stærkt fundament for forbedringer i 2017, udtaler Niels Peter Christiansen, CFO i Dinex i Middelfart.

Salgsvækst og optimering

Den positive trend, som Dinex har vist, forventes at fortsætte med et øget salg på cirka 100 millioner kroner i 2017.

Væksten er drevet af et stabilt europæisk marked, det

russiske OEM og reservedelsmarked kombineret med vækst i DPFs (Diesel Partikel filtre) i USA samt det kinesiske marked, som primært er drevet af aftalen med lastbilsproducenten, Dongfeng.

Dinex indfrie ikke det forventede salg i 2016 i USA, men implementeringen af en ny markedsstrategi i midten af 2016, har allerede nu bidraget til øget salg af DPF på det amerikanske reservedelsmarked.

Trods et mere stabilt europæisk marked i de kommen-

de år har Dinex et stort vækstpotentiale med tilstedeværelse i blandt andet USA og Kina, som begge er store markeder i vækst.

Vækstambitionen i strategien 2020 inkluderer blandt andet også Rusland, Indien og Brasilien.

- Med Dinex' Eminizer teknologi samt den interesse, vi oplever for vores systemer globalt, har jeg store forventninger til Dinex' fremtid. Vi skal arbejde med at indfri vores potentiale i USA og Kina, hvor vi har flere lovende forhandlinger med

store OEM producenter, og så skal vi fortsætte med at levere stærke optimeringsresultater, fastslår Torben Dinesen.

1200 ansatte

I øvrigt er autobranchemanden Jens Sørensen blevet tilknyttet Dinex som rådgiver – blandt andet i forbindelse med den nye vækstplan 2020.

Dinex har cirka 1200 ansatte i mere end 16 lande og har et globalt produktions set-up i USA, Kina, Rusland og Europa. *mich*