



# VI MÅ OGSÅ SELV VÆRE VAGNE



AF FRANK DONSLUND  
ELEKTRO PARTNER A/S

Den fri konkurrence er en god ting, og det ved embedsmænd og politikere i EU heldigvis godt. Det store spørgsmål er nu, om der er viden og vilje til at regulere de mange nye teknologier, der kan medvirke til at begrænse konkurrencen. Telematik er bare en af mange muligheder, som på en gang kan skabe en monopollignende situation, men samtidig også noget godt.

**”Man må håbe på, at fagblade og bilorganisationer med tiden vil gå mere op i en bils servicevenlighed og adgang til reparation end antallet af kopholde-re, når de bedømmer nye bilmodeller.**

Alle har mest øje på de kommercielle muligheder, og det er da også alvorligt, hvis disse kommer ud af kontrol. Men den største fare ser jeg i, at de regler, som blev indført i 2001 med gruppefritagelsen – regler, der sikrede adgang til data og diagnose for den frie del af branchen – overhales både indenom og udenom.

## **HVIS EOBD LUKKES AF**

Siden 2001 har det standardiserede EOBD-stik hjulpet den frie del af reparationsbranchen i meget høj grad. Det, som ikke må ske er, at dette stik i fremtiden kun indeholder det, som EU satte som et minimum i 2001: At alt, hvad der ellers skal til for at reparere en bil, flyttes væk fra dette stik og bliver forbeholdt et telemetrimodul, som kun de originale forhandlere og bilfabrikken har adgang til.

Denne udvikling har vi set på visse helt nye bilmodeller, og det skal blive interessant at se, hvad EU har tænkt at gøre ved det.

Jeg ved, at den frie del af bilbranchen allerede har gjort opmærksom på denne bekymrende udvikling.

## **HERRE I EGET KØRETØJ**

Det er en alvorlig sag, hvis en bilejer ikke selv er herre i sit eget køretøj og kan bestemme, hvor den skal repareres, og det er en alvorlig sag, hvis de data, bilen lagrer, videreformidles, uden at bilejeren har

## TEKNOLOGI · Reglerne om gruppefritagelsen fra 2001 kan blive overhalet inden om af telematik og den forbundne bil. Men den frie branche må også selv være vaks ved havelågen.

mulighed for at gøre indsigelse eller i det mindste acceptere det.

Jeg er dog overbevist om, at der nok skal komme regler for den trafik, og det er godt at se, at bilbranchens og bilejernes organisationer nu har fået øje for disse forhold. Det er fint at bringe "skrækscenarier" frem i lyset for at vise, hvor galt det kan gå, hvis der ikke laves regler. Der bør laves regler hurtigst muligt og ikke mindst regler for, hvad konsekvensen skal være, når nogen bliver for smarte. Det må ikke kunne betale sig at snyde!

### MÅ FØLGE MED I TIMEN

Men! Det er også i høj grad op til den frie branche selv at følge med i timen. De virksomheder, som leverer teknologi til OE for telemetri, er ofte også leverandører til den frie del af branchen. Derfor åbner den nye teknologi også for muligheder for den frie branche; muligheder, der selvfølgelig skal reguleres på helt den samme måde som hos de originale. Målet er jo at sikre bilejerne et frit valg – såvel af værksted som af til- eller fravalg af telemetri og datalagring. Ganske på samme måde, som man kan vælge at til- eller frakoble start/stopsystemet på sin moderne bil.

Ellers må branchen jo give igen ved at gøre potentielle bilkøbere opmærksom på, at hvis de køber sådan en bil, så kan den for det meste kun repareres hos en original forhandler. Dybest set er det jo os som bilkøbere, der bejles til tidlig og sent. Det vil forhåbentlig også blive en del af beslutningsgrundlaget ved køb af ny bil.

### TESTRAPPORT OM TILGÆNGELIGHED?

Personligt kunne jeg aldrig drømme om at købe en bil, der ikke kunne repareres på et frit værksted, enten fordi dens teknologi er for kompliceret, eller fordi dens diagnosesystem er for lukket, eller fordi fabrikken forsøger at skabe monopol, for eksempel ved at sælge "mine data", så jeg får uvelkomne og uvedkomne tilbud på alt og ingenting.

Man må håbe på, at fagblade og bilorganisationer med tiden vil gå mere op i en bils servicevenlighed og adgang til reparation end antallet af kopholdere, når de bedømmer nye bilmodeller. Kunne man eksempelvis forestille sig en testrapport, der kunne afsløre, om den pågældende bil kun lader sig servicere på bestemte værksteder? Og som kunne afdække, at det tager halvanden værkstedstime at skifte en forlygtepære – hvilket i øvrigt er meningsløst? Der kunne måske tilmed ligge en forretningsmodel i at

hjælpe forbrugerne med at træffe et mere kvalificeret bilvalg i lyset af den nye teknologi.

Det ville samtidig indebære et større fokus på bilens fremtidige driftsomkostninger, hvilket ikke mindst vil være relevant for bilens anden eller tredje ejer.

Mon ikke en sådan synliggørelse af begrænsninger og omkostninger vil medvirke til at regulere markedet til forbrugernes fordel?

*Læs også AUTObranchens leder side 3!*

**”Ellers må branchen jo give igen ved at gøre potentielle bilkøbere opmærksom på, at hvis de køber sådan en bil, så kan den for det meste kun repareres hos en original forhandler.**

LØN MED ET MENNESKELIGT ANSIGT

# SPAR TID OG PENGE

Du får gratis personlig support og et enkelt lønsystem, der giver dig tid til at fokusere på din forretning i hverdagen.

**NEM LØN OG GRATIS SUPPORT:**  
**PROLOEN.DK/SERVICES**

**PROLØN**  
vi bliver glade, når du ringer