

2. april 2024

Kære medlemmer

Det er blevet april, og uanset om den amerikanske præsident indfører toldsatser på al europæisk import til USA eller angriber Grønland, afholder vi **årsmøde i AUTIG den 25. april. Det finder sted på Comwell Køge Strand** og starter vanen tro med frokost inden der kl. 14 er generalforsamling efterfulgt af fagligt input om fremtidens arbejdsmarked. Endelig slutter dagen af med festmiddag om aftenen, hvor vi vil blive underholdt om forskellen på mænd og kvinder på arbejdsmarkedet. Tilmeldingen er stadig åben frem til 11. april. I burde allerede have modtaget invitationen på mail. Hvis ikke, kan I skrive direkte til mig, så sørger jeg for tilmeldingen.

Strategisk handlingsplan for autobranchen

I løbet af februar måned afholdt EU-Kommissionen en række møder med topledere fra bilproducenter og reservedelsproducenter for at finde fælles fodslag om en strategisk handlingsplan for autobranchen. Det var for så vidt før, at der var trusler om told på europæisk bilproduktion, men allerede da, var der bekymring over fremtidsudsigterne for europæisk bilproduktion i lyset af unfair konkurrence fra Kina og USA.

I begyndelsen af marts offentliggjorde EU-Kommissionen den såkaldte Industrial Action Plan for autobranchen. Formålet med handlingsplanen er, at sikre den europæiske bilindustri konkurrenceevne overfor kinesiske, amerikanske og koreanske bilproducenter. Samtidig tager handlingsplanen hul på at løse de selvforskyldte problemer, som bødesystemet for overskridelse af CO2-loftet har skabt. De europæiske bilproducenter har med rette påpeget, at det er skadeligt for Europa at give industrien bøder, når kinesiske producenter modtager statsstøtte. Man kunne argumentere for, at den bedste løsning ville være at skrotte bødesystemet, men det vil kræve en ændring af lovgivningen, som ville tage mere end et år at få igennem. I stedet har du i første omgang valgt den hurtigere løsning, som er en teknisk justering, hvor udledningerne fra bilproduktionen i 2025-27 skal ses under ét. Det giver industrien et par år ekstra til at leve op til kravene, men der ændres ikke på den overordnede målsætning.

Et andet vigtigt element i handlingsplanen er øget støtte til udrulning af ladeinfrastruktur, som er forudsætningen for, at forbrugerne har lyst til at købe en elbil. Det gælder også ladeinfrastruktur til den tunge sektor, som Kommissionen samtidig foreslår fritaget for vejsskatter.

Den store elefant i rummet er, at EU kun i begrænset omfang har egen produktion af bilbatterier og nærmest ingen udvinding af sjældne jordarter eller raffinering af disse til brug i batterierne. Det er også områder, som handlingsplanen vil understøtte økonomisk, så EU-landene kan blive mere konkurrencedygtige og nærme sig en selvforsyning af batterier og sjældne jordarter.

Handlingsplanen har åbenlyst haft til formål af sikre industriens konkurrenceevne, men som AUTIG har påpeget i Motormagasinet og FIGIEFA har sagt direkte til Kommissionen, så må det ikke ske på bekostning af eftermarkedets konkurrenceevne overfor bilproducenterne. Det handler i høj grad om fair og lige adgang til bilernes data, som hurtigt kan blive til monopoler, hvis der ikke er lovgivning, som forhindrer det.

I den sammenhæng er det meget positivt, at der i handlingsplanen står, at der vil blive set på en sektorspecifik lovgivning om adgang til bilernes data, hvis Data Act ikke fungerer efter hensigten. Det skal vurderes på baggrund af en guideline, som lanceres i september i år, når Data Act træder i kraft. Desuden er det positivt, at der direkte står, at Gruppefritagelsesforordningen skal tilpasses til den digitale tidsalder, hvilket indikerer at den bliver forlænget i 2028 og at nogle af vores ønsker bliver taget med. Endelig er det et krav i handlingsplanen, at batterier skal designes, så de kan repareres.

Der er ikke de største eftermarkedsaftryk i den samlede handlingsplan, men det er naturligt, at størstedelen af initiativerne i en handlingsplan for bilindustriens fremtid handler om bilproducenterne og Tier-1 reservedelsproducenterne. Imidlertid vil jeg opsummerende sige, at det er lykkedes at få EU-Kommissionen til at tage hensyn til hele værdikæden med deres tiltag rettet mod eftermarkedet.

Secure Gateway

Siden oktober 2023 har det været uklart, hvad der skulle ske med bilproducenternes secure gateways, hvor adgangen til OBD var underlagt et krav om forudgående registrering og adgang til internettet. Den europæiske domstol vurderede nemlig, at de ikke var lovlige i forhold til Typegodkendelsesforordningen, da de ikke var nævnt i lovgivningen. EU-Kommissionen har i løbet af 2024 arbejdet på at finde en løsning, som både sikrer bilernes cyber-sikkerhed og på samme tid gør det muligt for det frie eftermarked at tilbyde konkurrerende serviceydelser.

Den tillægslovgivning, som Kommissionen har præsenteret et udkast til, er utroligt vigtig, da det grundlæggende kan ændre på det uafhængige eftermarkeds muligheder for at konkurrere med bilproducenterne i forhold til reparationer og vedligehold af bilerne.

Fra AUTIG og FIGIEFAs side, har vi arbejdet for en samlet pakke, hvor vi accepterer, at der er behov for en vis afskærmning af adgangen til OBD-stikket, men at der samtidig skal findes en løsning på de frie værksteders udfordring med aktivering af kodede reservedele med multi-brand testere, adgang til reparationsoplysninger for batterier og ADAS.

Vi har derfor foreslået en række forbedringer til udkastet.

For det første skal det frie eftermarked have samme adgang til dataservere og med samme performance som bilproducenterne har. Altså, at der ikke skal kunne diskrimeres, hvis man tilgår data med en eftermarkedstester.

For det andet skal det være forbudt at kræve betaling for adgang til OBD-porten. Secure Gateway skal ikke være en betalingsmur, og den eneste betaling skal være for teknisk support og ikke for adgangen til systemerne.

For det tredje skal der ske opdateringer i forhold til den teknologiske udvikling. I takt med, at bilerne bliver såkaldte Software Defined Vehicles, er reservedele 'parret' med den

specifikke bil og skal kodes til den enten inden eller efter montering. Det kan i princippet gælde for alle typer af reservedele. Udkastet til tillægslovgivning tager hånd om den ene side af sagen, ved at kræve at eftermarkedstestere kan bruges til at aktivere kodede reservedele. Det er et fremskridt, men det adresserer ikke den anden side af sagen, nemlig at det kun er OE-producenterne at delene, som har adgang til den IT-arkitektur, som skal til, for at udvikle delene, der passer til bilens software. Derfor er der brug for interoperabilitet, så eftermarkedsreservedele også kan aktiveres på bilen. Alternativet er, at det kun er OE-producenten af reservedele, som kan producere til eftermarkedet, og dermed vil en meget stor del af konkurrencen på markedet forsvinde.

Medlemstilbud: Få styr på persondata med enkelt værktøj

GDPR står sjældent øverst på dagsordenen, men i en verden med øget fokus på data, og hvad de kan (mis)bruges til, bliver styr på persondata også stadig mere vigtigt.

Ikke kun, fordi det er *lovpligtigt*, men fordi dine **medarbejdere, kunder, leverandører og partnere** har brug for, at du passer godt på deres persondata.

Derfor er det en god idé at have styr på GDPR – men hvordan får du det?

Gratis webinar

Gennem SMVdanmark kan AUTIG nu tilbyde en *intuitiv* og *enkel* online løsning til at få styr på GDPR fra danske Lexoforms A/S – og **du får 15% medlemsrabat**.

Det kan du høre mere om, når vi sammen med Lexoforms afholder et webinar om GDPR, hvor du får svar på...

- hvorfor er GDPR vigtigt for dig og din virksomhed?
- hvilke krav stiller GDPR til dig og din virksomhed?
- hvordan kan du løse opgaven i Lexoforms?
- hvor finder du hjælp til at løse opgaven?
- spørgsmål

Webinaret afvikles i øjenhøjde og på forståeligt dansk – og er gratis for medlemmer af AUTIG.

Tirsdag den 6. maj kl. 9.00-10.00

Tilmeld dig her:

https://eu01web.zoom.us/webinar/register/8817428940787/WN_TIEHFHO9T9apxDP0VzRiRw

Med venlig hilsen,



Mads Engberg,
Direktør, Autig.