

Autonomiczny samochód w niezależnym warsztacie. Czy to możliwe?

data aktualizacji: 2018.12.06



Fot. Rafał Dobrowolski

Autonomizacja pojazdów zapewnia bogate możliwości poprawy ruchu drogowego i ma duży potencjał wzmocnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego na świecie. Ale...

Czy z autonomizacji skorzystają wszystkie podmioty z motoryzacyjnego łańcucha wartości. Duża część z nich może zostać wykluczona z rynku. Wszystko przez dane i dostęp do nich.

Czytaj także:

[Samochody autonomiczne? A co z niezależnymi warsztatami? \[WYWIAD\]](#)

O odległej przyszłości musimy decydować już teraz!

Dziś w sektorze motoryzacyjnym walka o klienta rozpoczyna się w obrębie pojazdu, gdzie jakość danych przesądza o jakości usług. Dla możliwości dalszego oferowania konkurencyjnych usług wszyscy uczestnicy rynku motoryzacyjnego muszą mieć możliwość rywalizacji opartą na równości szans z producentami pojazdów. Zapewnia to dostęp do danych i aplikacji pojazdu w nim zawartych w sposób niezależny i niezakłócany.

Do tej pory Komisja Europejska nie zajęła się należycie tym problemem. Na pomoc przyszedł Parlament Europejski, który lepiej rozumiejąc potrzebę pilnego ustalenia ram prawnych dotyczących autonomicznej jazdy, z własnej inicjatywy przygotował sprawozdanie, z którym zwróci się do Komisji Europejskiej. Nad sprawozdaniem dyskutowały cztery komisje parlamentarne: ITRE (przemysł), JURI

(prawo), IMCO (rynek wewnętrzny i ochrona konsumentów, TRAN (transport i turystyka), które kolejno pracowały nad jego treścią.

O ich poparcie zabiegało Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych wspólnie z międzynarodową federacją FIGIEFA oraz organizacjami zrzeszonymi w Sojuszu na Rzecz Swobody Napraw Samochodów (AFCAR).

Spotkania i rozmowy z eurodeputowanymi z różnych grup politycznych miały na celu poprawę sprawozdania Parlamentu Europejskiego, tak by zawierało ono odpowiednie zapisy dotyczące danych w pojeździe i było punktem wyjściowym dalszych prac Komisji Europejskiej. W przyszłości sprawozdanie pomóc może wszystkim podmiotom rynku motoryzacyjnego w dalszym ciągu oferować swoje usługi na równych prawach z producentami pojazdów.

Naszym celem było i jest wskazanie że Komisja Europejska musi działać w celu zapewnienia niedyskryminującego dostępu do danych i funkcji w pojeździe dla niezależnych operatorów rynku motoryzacyjnego. Jedną z możliwości ku temu są przygotowywane zalecenia dotyczące "sieci 5G, cyberbezpieczeństwa i platform udostępniania danych", które Komisja obiecała wydać do końca tego roku. Zobaczmy czy faktycznie problem danych pokładowych znajdzie tam odzwierciedlenie. W temacie dostępu do danych należy działać jak najszybciej, tak aby stworzyć odpowiednie ramy prawne zanim jeszcze pojazdy połączone i autonomiczne się upowszechnią. Bez odpowiednich działań możemy spodziewać się zaburzenia konkurencji na rynku motoryzacyjnych co uderzy w rynek usług motoryzacyjnych i tych związanych z mobilnością - mówi Robert Kierzek, wiceprezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Długa droga dostępu do danych pokładowych pojazdów

22 listopada sprawozdanie zostało przyjęte przez wiodącą w omawianym temacie komisję parlamentarną TRAN. W obecnym kształcie wzywa ono Komisję Europejską by ta do 1 stycznia 2020 roku uregulowała kwestie równego dostępu do danych pojazdu, podkreślając znaczenie posiadania bezpośredniego dostępu w czasie rzeczywistym do danych pokładowych pojazdu dla różnych uczestników rynku i konieczności takiego projektowania systemów w pojazdach by umożliwiały one kierowcom wybór usług konkurujących usługodawców. Może to być zatem krok w dobrym kierunku. Pamiętać należy, że w pierwotnych wersjach odwoływano się do lansowanej przez koncerny samochodowe idei zamkniętej platformy Extended Vehicle (ExVe), która zapewniałaby producentom pojazdów kontrolę zarówno nad dostępem do danych, jak również funkcjonalnością systemu. Producenci pojazdów sami decydowaliby kto, na jakich warunkach i w jakim zakresie będzie mógł skorzystać z danych pojazdu. Informacje z pojazdu trafiałyby bezpośrednio na serwer producenta pojazdu, na którym byłyby gromadzone i przetwarzane.

W praktyce więc możliwość skorzystania z danych byłaby bardzo ograniczona i uzależniałaby podmioty trzecie np. warsztaty niezależne od producentów pojazdów wspierających ich bezpośrednich konkurentów, czyli serwisy autoryzowane. Taka sytuacja wykluczałaby wolną konkurencję, tym bardziej, że producent pojazdu mógłby monitorować działalność niezależnych podmiotów, mając dostęp do informacji na temat przepływających danych.

By zapewnić sprawiedliwą i niezakłóconą konkurencję, zakres i jakość danych powinna być taka sama, jaką dysponuje producent pojazdu dla własnych usług świadczonych na odległość. Nie może

także dochodzić do monitorowania przez producenta pojazdu danych i komunikatów używanych przez aplikacje niezależne.

Cieszymy się, że przy wsparciu polskich eurodeputowanych zasiadających w najważniejszych dla nas komisjach PE, wspólnie z FIGIEFA i AFCAR udało się doprowadzić do wprowadzenia i uzyskania poparcia dla kilku bardzo ważnych kompromisowych poprawek. Niektóre poprawki z dnia na dzień znikły z projektu, by po interwencji pojawiać się z powrotem. Pokazuje to dynamikę prac komisji PE, ale także to jak ważne jest trzymanie ręki na pulsie, zwłaszcza w sprawach tak istotnych dla przyszłości rynku motoryzacyjnego - dodaje Robert Kierzek.

Kolejnym krokiem będzie głosowanie nad treścią sprawozdania przez cały Parlament Europejski podczas sesji plenarnej w styczniu 2019 r. i miejmy nadzieję odzwierciedlenie postulatów Parlamentu Europejskiego w pracach Komisji Europejskiej.

Źródło: