

Telematyka motoryzacyjna – szanse i zagrożenia



UNIJNE WYMAGI DOTYCZĄCE STOSOWANIA SYSTEMÓW TELEMATYCZNYCH W POJAZDACH DROGOWYCH SĄ ROZWIĄZANIEM KONTROWERSYJNYM, PONIEWAŻ MOGĄ WYELIMINOWAĆ NIEZALEŻNE WARSZTATY NAPRAWCZE Z RYNKOWEJ KONKURENCJI.

W kwietniu tego roku Parlament Europejski i Rada Europy przyjęły rozporządzenie 2015/758/EU, które po 31 marca 2018 roku wprowadza technologię alarmową eCall (*emergency call*). Ma ona być obowiązkową i standardową funkcją we wszystkich nowych samochodach osobowych i lekkich pojazdach dostawczych, homologowanych na terenie Unii Europejskiej.

W razie kolizji lub wypadku system eCall automatycznie łączy się z numerem alarmowym 112 i wysyła do służb ratunkowych informację o dokładnej lokalizacji pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu. Z czujników zainstalowanych w pojeź-

dzie są też przesyłane dane o typie aktywności, klasie pojazdu, rodzaju używanego paliwa, czasie wypadku, kierunku jazdy i liczbie zapiętych pasów. ECall może być też uruchomiony ręcznie przez naciśnięcie odpowiedniego przycisku, na przykład aby powiadomić o sytuacji, której kierowca jest tylko świadkiem. Dzięki eCall czas reakcji służb ratowniczych ma zmniejszyć się o połowę za miastem i o 40% na terenach miejskich. Szacuje się, że na drogach naszego kontynentu będzie można uratować 2500 osób rocznie. W 2018 roku 45% aut w Europie Środkowej będzie wyposażone w system telematyczny.

Z drugiej jednak strony...

Infrastruktura umożliwiająca działanie eCall będzie mogła posłużyć również do wprowadzenia systemów bCall (*break-down call* – powiadomianie o awarii na drodze) i sCall (*service call* – zdalna diagnostyka i oferowanie usług serwisowych). I tu alarm podnosi Koalicja R2RC, zrzeszająca organizacje branży motoryzacyjnej, między innymi Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej, Organizację Pracodawców Motoryzacyjnych MOVEO i Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej.

Jak przekonuje R2RC, wraz z poprawą bezpieczeństwa kierowcy dostaną w pakiecie usługi czysto komercyjne, które mogą radykalnie zmienić rynek motoryzacyjny. Koalicja obawia się, że korzyści z nowej telematyki odniosą wyłącznie koncerny samochodowe kosztem zarówno przedsiębiorstw działających w segmencie niezależnego rynku motoryzacyjnego, jak i samych użytkowników samochodów.

Zamknięty kontra otwarty

System bCall powiadamia swego operatora danych o awarii auta na drodze, natomiast sCall może przypomnieć o zbliżającym się przeglądzie, konieczności wymiany oleju, czy też przeprowadzeniu w warsztacie obowiązkowej wymiany filtra DPF itp.

Koalicja R2RC zbiera sygnały świadczące o tym, że koncerny samochodowe próbują zapewnić sobie uprzywilejowany dostęp do danych telematycznych. Systemy te miałyby być zamknięte, a dostęp do nich dostaliby jedynie operatorzy wskazani przez producentów aut, którzy decydowałiby również, w jakie aplikacje mogłyby być wyposażone ich systemy. Dane pokładowe, dostępne w czasie rzeczywistym, byłyby gromadzone na serwerach koncernów, a dostęp do nich

dla niezależnych warsztatów podlegałyby ograniczeniom. Według Koalicji dałoby to koncernom nieuczciwą przewagę nad niezależnym rynkiem motoryzacyjnym, ponieważ tylko oni będą mogli oferować usługi dodatkowe, obsługiwane dzięki platformom telematycznym, a dotyczące m.in. napraw i serwisowania.

Możliwość dwustronnej komunikacji pojazdu z otoczeniem oraz możliwość kontroli nad tą komunikacją, jej blokowanie lub udostępnianie tylko wyselekcjonowanym podmiotom, jest rewolucją, której nie można lekceważyć.

Koncerny atakują

Czołowe marki samochodowe mają już własne systemy telematyczne. W BMW jest to Connected Drive, w Fordzie – Sync, w Renault – R-Link, Fiat i Ford korzystają z Connecta, GM i VW z systemu OnStar i tak dalej. Obecnie koncerny promują zamkniętą platformę Extended Vehicle (ExVe).

Niezależny rynek motoryzacyjny w Polsce, 2014 rok

Liczba zatrudnionych	330 tys.
Liczba firm motoryzacyjnych	27 tys.
Liczba warsztatów niezależnych	20 tys.
Wartość eksportu części i akcesoriów	33 mld zł
Wartość rynku części i napraw	31 mld zł
Liczba certyfikowanych SKP	4400
Liczba kierowców aut osobowych...	16 mln
... w tym korzystających z warsztatów niezależnych	14,4 mln
Wpływy z VAT-u	5,5 mld zł
Podatki dochodowe	1,9 mld zł
Odprowadzane składki ZUS	5,2 mld zł
Liczba serwisów autoryzowanych	1,5 tys.

Źródło: Koalicja R2RC

Niezależne organizacje warsztatowe proponują jako rozwiązanie docelowe ustandaryzowaną, ogólnodostępną, otwartą platformę telematyczną.

Taka platforma działa już w USA: jest ona bezpłatna na ogół przez rok, później pobierana jest opłata 20-30 USD miesięcznie lub 200-300 USD rocznie, w zależności od zakresu usług. Pozwala

ona między innymi na zdalne odblokowanie drzwi, powiadomienie o zauważonym wypadku, dostęp do nawigacji, wezwanie pomocy drogowej albo wyszukanie stacji paliw lub restauracji.

W Europie dostawcą otwartego systemu telematycznego jest Texa z programem CARE, dostępnym zarówno dla autoryzowanych serwisów, jak i warszta-



Wydawnictwo Technotransfer poleca opublikowany w ubiegłym roku uniwersalny podręcznik nowoczesnego blacharstwa samochodowego.

Opracowanie to zawiera m.in.:

- wiadomości na temat budowy współczesnych nadwozi i materiałów używanych do ich wykonywania;
- szczegółowe opisy technologii poważnych, średnich i drobnych napraw powypadkowych.

Liczba stron 208, oprawa twarda, cena 48 zł

Książkę można zamówić ze strony www.e-autonaprawa.pl