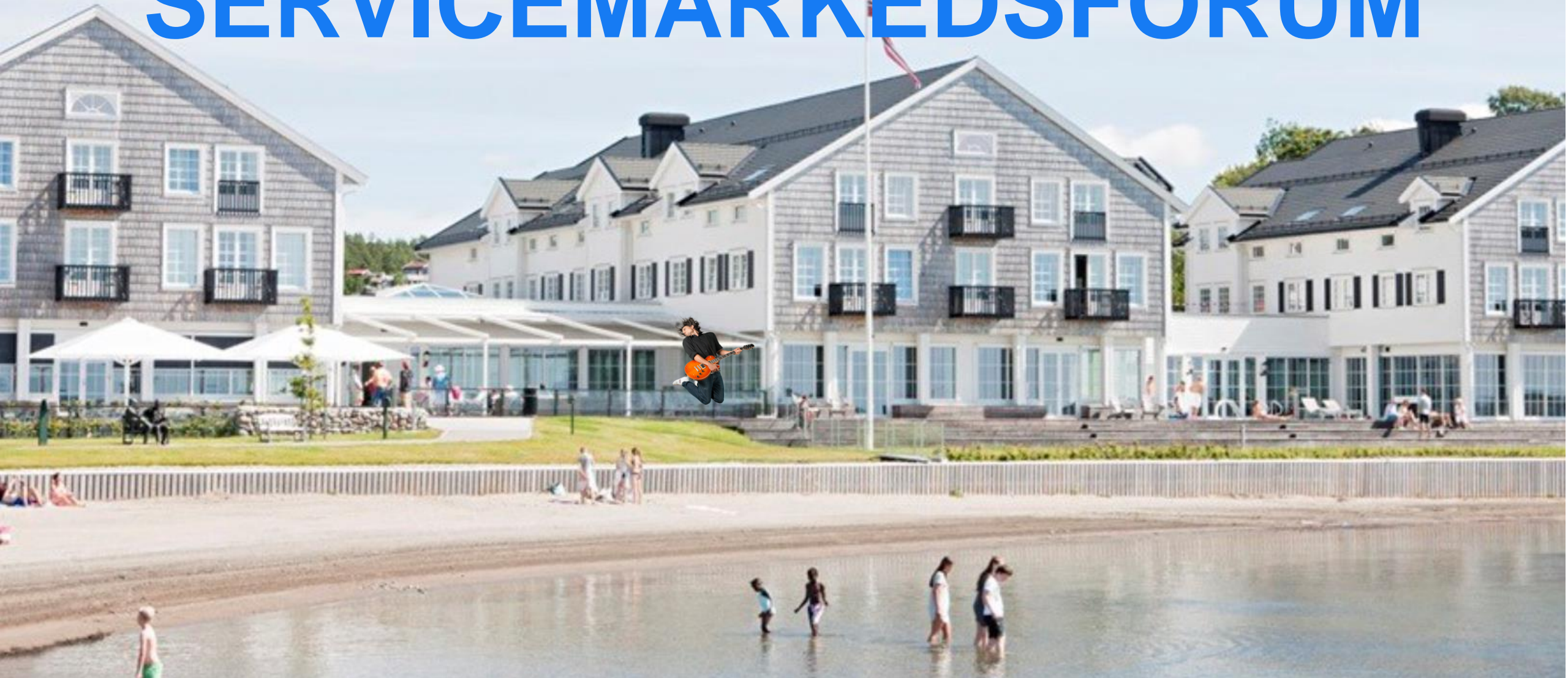


SERVICEMARKEDSFORUM



15. – 16. JUNI 2023 - STØTVIG HOTELL

KONKURRANSERETTSLIGE RETNINGSLINJER

Bilimportørenes Landsforening, april 2018

UTDRAG AV 7 REGLER FOR MØTER I BIL:

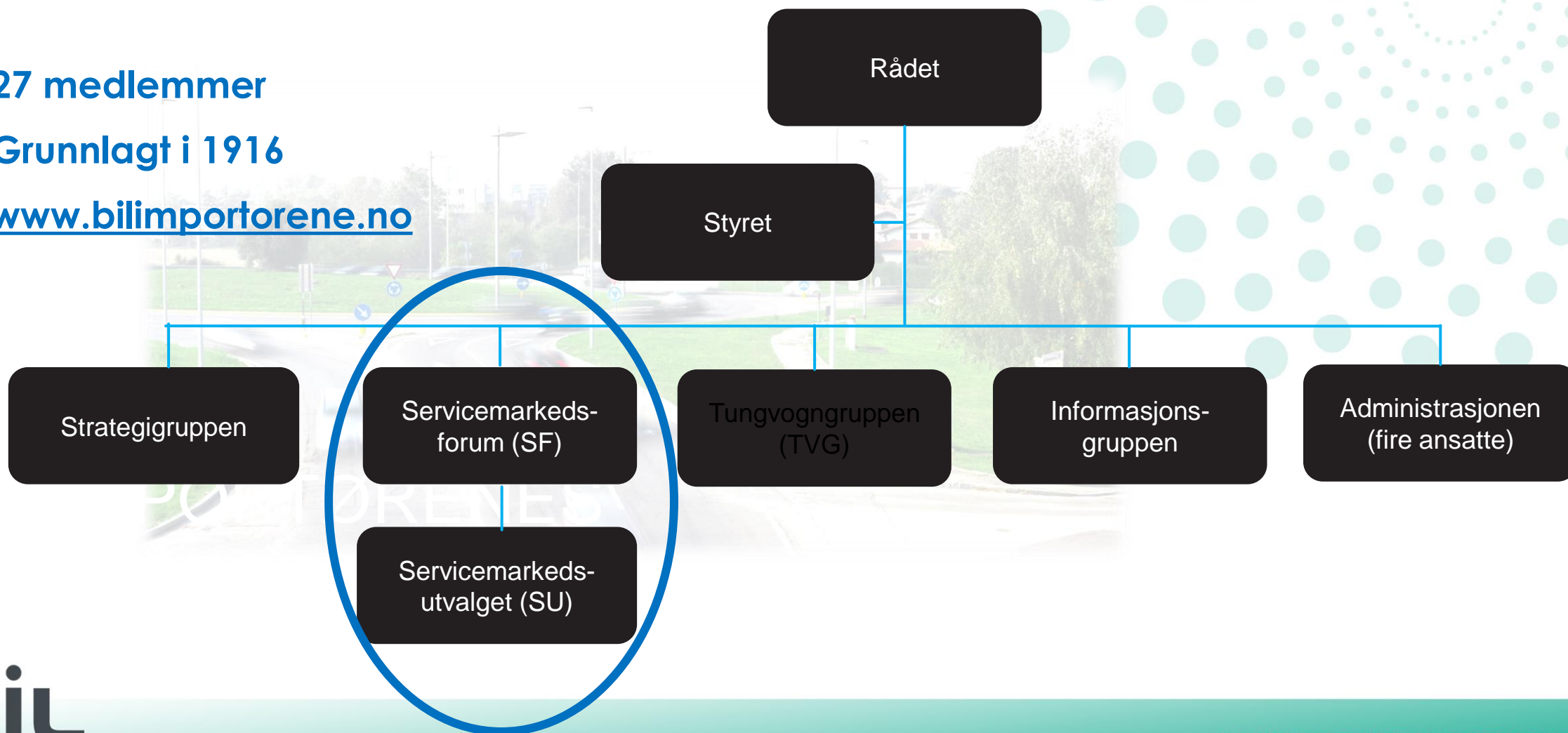
1. Møter i BIL skal gjennomføres etter en på forhånd fastsatt **dagsorden og protokoll** som dokumenterer hva som behandles i alle BILs fora
2. Dagsordener, **referater** og andre vesentlige dokumenter skal lagres og arkiveres
3. Konfidensiell og/eller **konkurransesensitiv informasjon skal ikke diskuteres**, eller på andre måter utveksles
4. I BIL verken inngår eller deltar vi i noen avtale, beslutning eller samordnet opptreden (hverken skriftlig eller muntlig), diskusjon eller forslag om **fordeling av markeder, kunder eller produkter**, eller ellers diskuterer det enkelte medlems individuelle forretningsstrategier
5. Alle deltakere på møter, inkludert i uformelle rammer, har ansvar for at diskusjoner og informasjonsutveksling holder seg innenfor lovlige rammer
6. Enhver diskusjon eller møteaktivitet som kan tenkes å bryte med denne sjekklisten og/eller konkurranseretten, skal **avbrytes**
7. Den enkelte medlemsbedrift har **selvstendig ansvar** for å innrette seg til og følge det til enhver tid gjeldende konkurranseregelverk, i tillegg til disse retningslinjene

BILIMPORTØRENE LANDSFORENING

27 medlemmer

Grunnlagt i 1916

www.bilimportorene.no



SERVICEMARKEDSFORUM

torsdag 15. – fredag 16. juni 2023, [Støtvig hotell](#)

Dag 1, kl. 1100 – 1700 (fremmøte i god tid, gjerne fra 1000 for mingling i forkant av møtet):

1100: Møtestart / Velkommen! / «BILs dobbelttime»

- Innledning v/ BILs styreleder Rita Kristin Broch, Volvo Cars
- Aktuelt fra Autoretur v/ Erik Andresen
- Pause
- Bilpolitiske saker i BIL v/ Ida Krag
- Servicemarked / teknisk utvikling / forskrifter etc. v/ Tore Lillemork
- Presentasjon av nye medlemmer / deltagere

1300: Lunsj

1400 – 1700: HVORDAN ØKE KUNDELOJALITETEN I ET TØFFERE MARKED

1400: Innledning v/ SU-leder Øyvind Duvaland, Porsche Norge AS;
Frittstående elbilaktører, kampen om kundene, hva skjer med kompetansebygging for el-drivlinjer og batterier hos de «frie»?

1430: Bilskade som strategisk satsingsområde
Bertel O. Steen AS v/Christian Sooth Knutsen og Tor S. Simonsen

1500: Pause

1515: Harald A. Møller AS v/ Tom Nordby: Tiltak for å sikre servicemarkedsomsetningen

1545: Endring i bilparken – grunnlag for nye forretningsområder for energiselskapene;
Elektrifisering/lading, HVO/biogass/E10, v/ Anders Kleve Svella og Kjetil Foyen, CircleK
- *Slik tilpasser CircleK seg fremtiden – kan vi lære noe av reisen til CircleK om hvordan de tilpasser seg en endret konkurransesituasjon og kundekrav?*

1645: Avslutning dag 1 / spørsmål / kommentarer til dagens innlegg
Rundstykker

Fra 1730: Vi «henger» ute på hotellets terrasse, hvor den ikke ukjente Per Magnus fra Batteriretur med akkompagnement spiller og synger, mens vi nyter et glass eller to

1900: middag

Dag 2, kl. 0900 – 1300

0900: «NBFs time»

- Knut Martin Breivik: Kort om NBF, formål, hva vi jobber med, bransjeutvalgene
- Knut Martin Breivik (for Vidar Strande): Rekruttering: siste nytt / aktiviteter
- Tore Rylander: Bilsalg / Drive: NBFs nye plattform for håndtering, kjøp, salg av biler
- Knut Ole Magistad: Skade / lakk, Sikre bilskadereparasjoner, brukte deler
- Tilstandskontroll av brukte høyvoltbatterier, v/ Jørn Kristian Narvestad, Tore Lillemork og Knut Ole Magistad

1015: Pause / utsjekking

1045: Bilbransjens potensialmodell - hvor ligger potensialet for servicemarkedet?
OFV lanserer Bilbransjens potensialmodell som hjelper forhandleren til bedre beslutninger med smartere data – ved å finne hvor godt den enkelte forhandler klarer å oppnå sitt potensial. v/ Laila Mikalsen, OFV og Lars Ove Brenna, CPM Analytics

1115: Grønt Landtransportprogram v/ Per Harbø: Utslippsfri transport: problem eller mulighet? Status for prosjekter / aktiviteter / videre arbeid

1145: Pause

1200: Statens vegvesen:
Info fra Trafikant og kjøretøy; nasjonalt og internasjonalt arbeid / ITS, v/ Espen Andersson og Stein-Helge Mundal, Statens vegvesen

1300: Avslutning / lunsj / hjemreise



BILIMPORTØRENES
LANDSFORENING

SERVICEMARKEDSFORUM (SF)

har som formål å ivareta medlemmenes felles interesser, være rådgivende og retningsgivende kontaktnett når det gjelder servicemarkedet, teknikk, forskrifter etc.

Et langsiktig mål er å ivareta merkebransjens omdømme som de foretrukne aktørene og arbeidsgiverne i bilbransjen gjennom å øke / styrke vår attraktivitet.

SF har ett medlem fra hver av BILs medlemsbedrifter.

I tillegg kan medlemsbedriftene oppnevne ett varamedlem hver.

Medlemmer og varamedlemmer skal være ledere av, eller ansvarlige for, servicemarkeds-, tekniske og / eller reservedelsfunksjoner.

SERVICEMARKEDSUTVALGET (SU)

er et arbeidsutvalg som på vegne av SF har ansvar for å følge opp og fremme saker.

Representasjon i SU går på rundgang blant SFs medlemmer og varamedlemmer.

SU skal bestå av flere store enn mindre importører og minst én importør av tunge biler. I tillegg skal produksjonsland vektlegges, sammen med miks av fabrikkede og private importører.

Halvparten av medlemmene bør ha totalansvar for servicemarkedet, mens den andre halvparten bør ha teknisk / service- / reservedelsansvar.

Mangfold skal tilstrebes

Antall: 8 medlemmer, hvorav 1 eller 2 rulleres pr. år

Leder kan ha vervet i inntil 3 år.

SU har alltid åpne linjer til BILs styre.

REPRESENTASJON I SERVICEMARKEDSUTVALGET (SU) – pr. 1.10.2022

NAVN (FIRMA):

MEDLEM SIDEN:

Øyvind Duvaland (Leder siden 3.2.2021, Porsche Norge AS)	03.06.2016
Tom Nordby (Harald A. Møller AS)	01.01.2018
Glenn Klemetsen (BC Norway AS)	14.06.2019
Bjørn Sverre Erikstein (Volvo Norge AS)	17.09.2020
Christian Sooth Knutsen (Bertel O. Steen AS)	25.03.2021
Tormod Roksvaag (Hyundai Motor Norway AS)	25.03.2021
Sten Engebretsen (Motor Gruppen AS)	15.06.2022
Kristian Kro (MAN Truck & Bus Norge AS)	01.10.2022

SERVICEMARKEDET

Bra tilgang på verkstedene – stort sett nok å gjøre, men spenning fremover pga. renter, strømpriser, krig, elektrifisering (med dertil avtagende servicebehov)

Digitalisering av prosesser / kundereise - skjøt fart under pandemien

- Videre automatisering av prosesser
- Ikke glemme «basics»; ta telefonen, besvare mail. Dette og mer er de «frie» gode på!

Som alltid konkurranse fra «frie»; de bygger kompetanse innen elektrifisering, ADAS, kalibrering osv.

Samfunns- og sikkerhetsmessig uansett bra med økt kompetanse også hos disse

Holde på kunder / ta (tilbake) posisjon i flere forretningsområder

Flere innlegg gjennom dagen dreier seg om kundelojalitet

A PROPOS «HOLDE PÅ KUNDENE»; OGSÅ VIKTIG Å HOLDE PÅ MEKANIKERNE...

Det er utfordrende å rekruttere nye!

Tesla rigger organisasjonen

BilNytt.no har grunn til å tro at det kommer store Tesla-volum også i mai og juni, og i annet halvår.

Det er dermed opplagt at den norske Tesla-organisasjonen må rigge seg for håndtere de store volumene blant annet i servicemarkedet.

Tesla varsler selv videre vekst i Norge, og har nå lyst ut **114 ledige** stillinger.

«Med den veksten vi har, trenger vi mange rockestjerner til å bli med på laget vårt», heter det fra Tesla i forbindelse med stillingsutlysningene.

De fleste stillingene er knyttet til servicemarkedet, men det er også andre typer stillinger innen salg og logistikk.

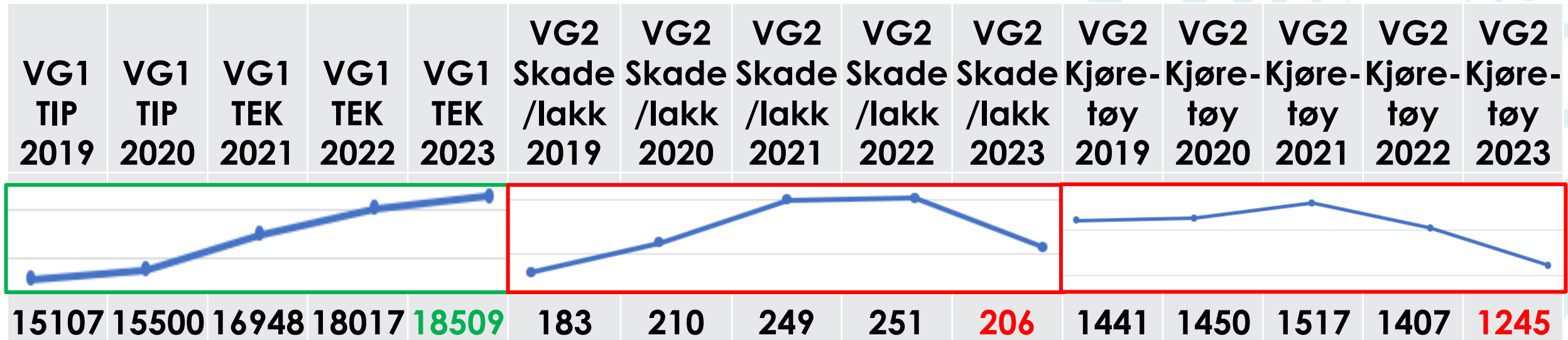
Stillingene er spredt på over 20 forskjellige steder i Norge.

Ifølge Brønnøysundregistrene har Tesla Norway AS i dag rundt 1.400 ansatte.

Skade og lakk

I påsken skrev BilNytt.no at [Tesla starter opp med skade- og lakkvirksomhet i egen regi](#). En av disse skade/lakk-lokasjonene blir

SØKERTALL VG1 TEK (BRA) ... OG VG 2 BILFAGENE (IKKE SÅ BRA) 2019 - 2023



Rekruttering fortsatt krevende, men en lysning for lærlinginntak:

- **Bra inntak i 2022: 1400 kontrakter; også bra i 2021: 1373 kontrakter**
 - 2011 – 2016: < 1100/år

DATA FRA BILER / DIGITALE PROSESSER / HANDEL

Hvordan utnytte data fra biler kommersielt i servicemarkedet?

Hvordan / hvem håndtere data fra biler?

«Access to in-vehicle data»

Stadig mer OTA – «over hodet» på så vel forhandler - som importør?

- Bilkjøp, oppdateringer, mer effekt, utstyr / funksjoner

Selvkjøring

5G

Kunstig intelligens —

Cyber security!!

GDPR

TRENDER

ZF Software Defined Car

The software-defined car requires innovative smart systems

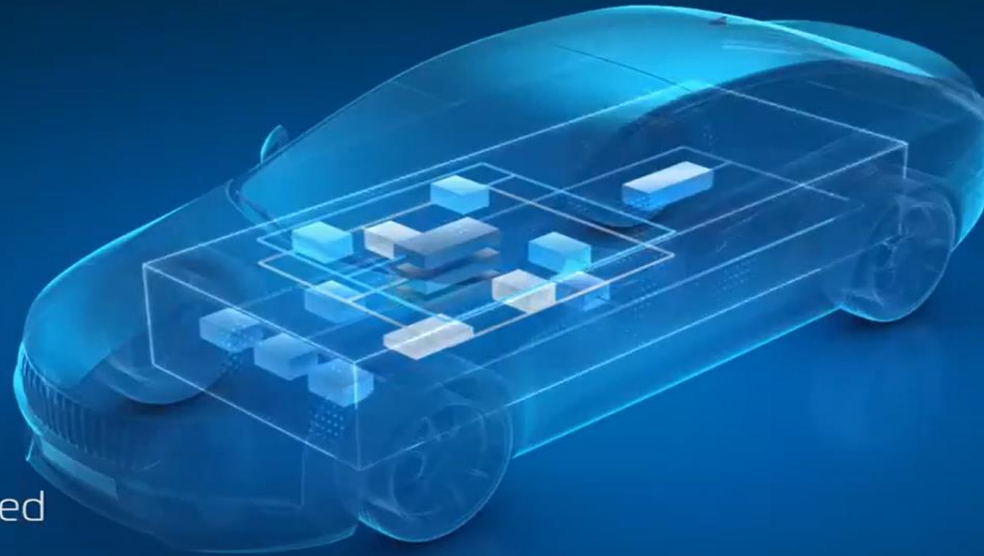
Hardware

Smart actuators

Intelligent sensors

More processing power

Domain or zone-based E/E architecture



Software

Hardware independence

Flexibility

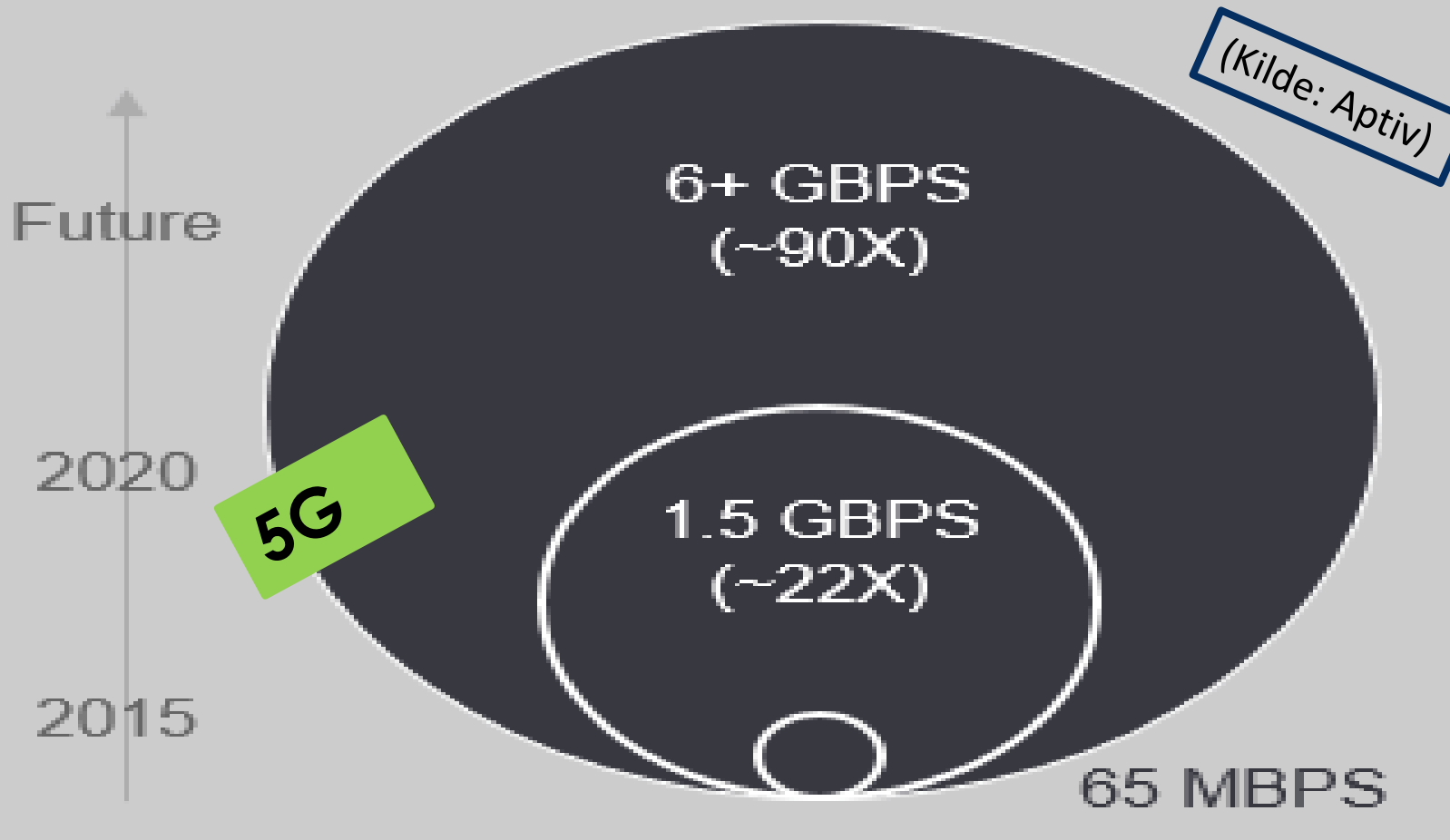
Scalability

Compatibility

Upgradability

“The software-defined vehicle is the next evolutionary step in the automotive industry” (Continental)

DATA TRANSFER SPEEDS

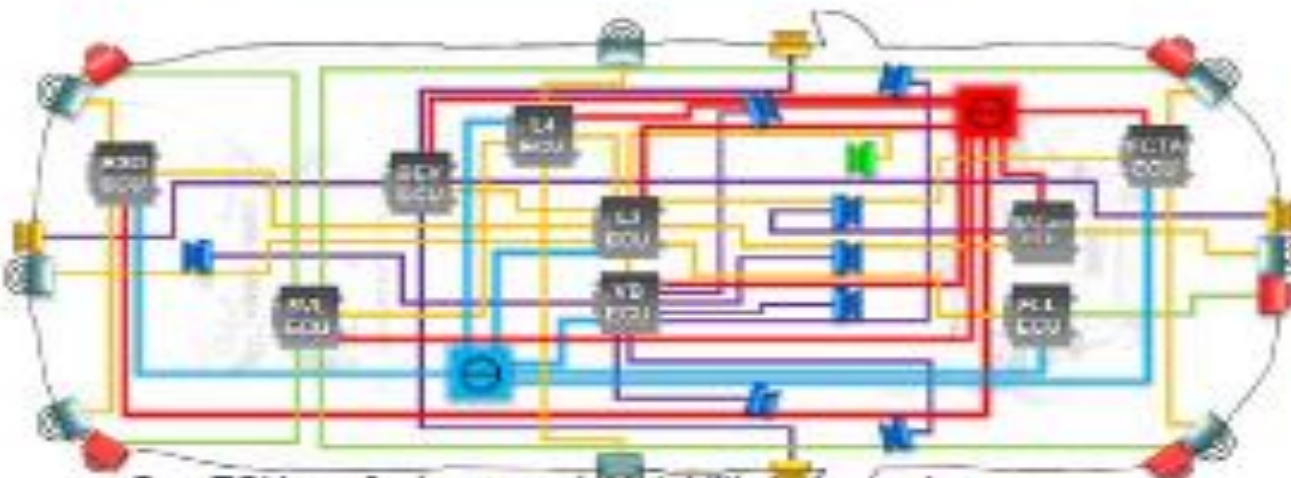


Bilens software over the air (SOTA)

"The average modern car has up to 150 electronic control units (ECUs) running up to 100 million lines of code. In comparison, the F-35 fighter jet had fewer than 25 million lines of code" (Analog.com)

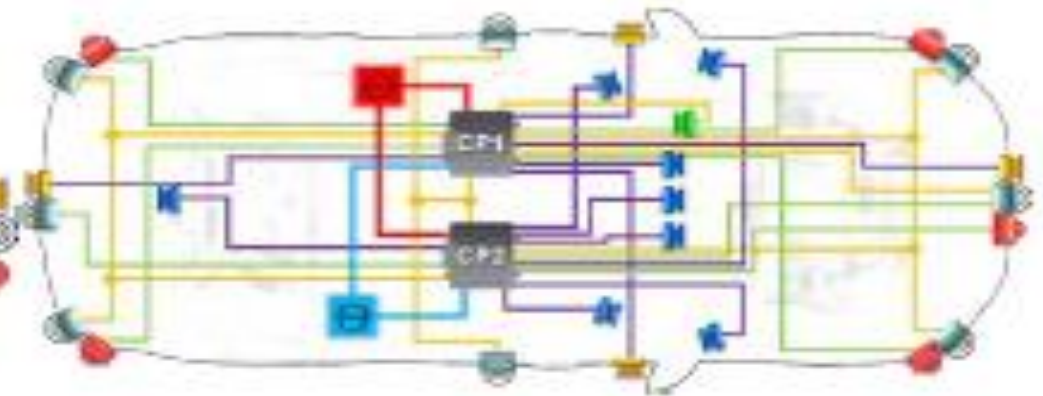
Vehicle Architecture Comparison

Classic Architecture



- One ECU per feature, great scalability but complex system integration
- Limited 360° fusion capabilities results in poor environmental model
- Fixed feature set, no evolution over time

Satellite Architecture



- Centralized computing enables reduced complexity, weight and packaging size
- Centralized fusion from different sensors and sensor types leading to high quality environmental model
- Functional growths over time with software over the air

HAR VI TRO PÅ SELVKJØRENDE BILER I NÆR FREMTID?

Nivå 3: 1 bil typegodkjent nasjonalt, i Tyskland i 2022

Lovverk er foreløpig et hinder for nivå 4 og 5

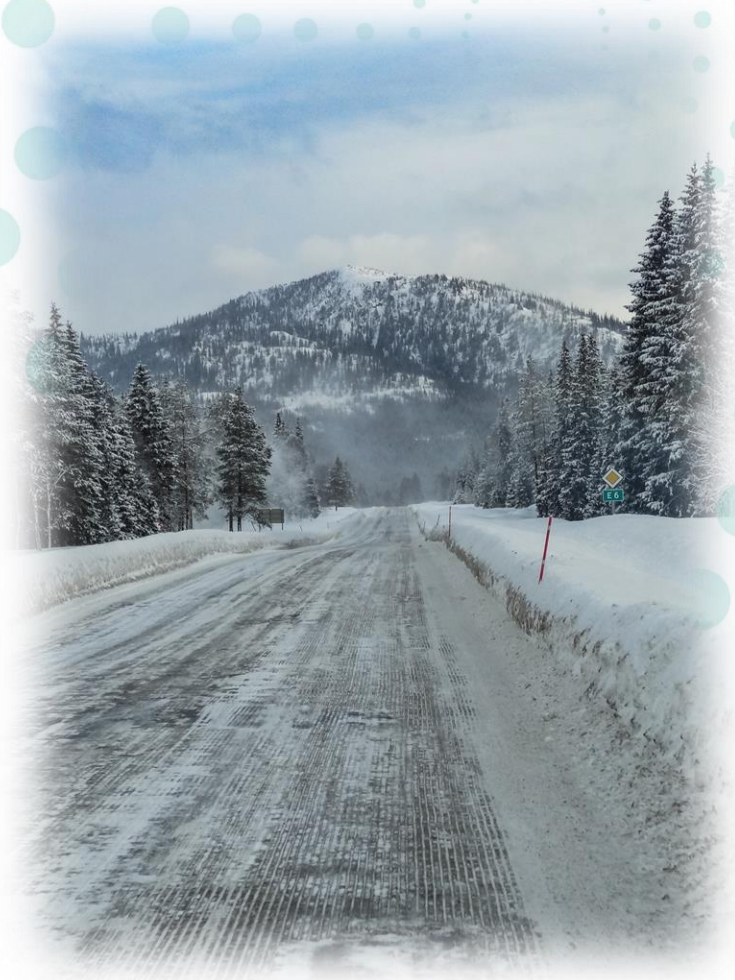
Bl. a. Wien-konvensjonen må endres; 74 + land må bli enige

Nivå 4 (hvor bilen kan kjøre helt av seg selv, men det må være en fører som kan overta):

Køkjøring inntil 60 km/t på enkelte motorveistrekninger sannsynlig første trinn

Nivå 5 (hvor det ikke er noen fører, og det ikke trengs ratt eller pedaler):

Langt frem / teknisk mulig...



Definition :

The **Data Storage System for Automated Driving** is a device or a function that :

records and stores a set of data (“timestamped flags”) during the automated driving sequences

of any vehicle equipped with Level 3 / Level 4 / Level 5 Automated Driving Systems (ADS),

in order that **whenever a significant safety related event occurs**, it can provide

a clear picture of the **interactions between the driver and the system**,
before and after (*whenever possible*) the event, in order to **establish** :

- if the driver or the system was requested to be in control of the driving task, and

- **who was actually performing the driving task.**

Einride-lastebilen ruller sjåførfritt inn i Norge i 2025 – og PostNord er med



Dette er en fotomontasje Einride har lagd i forbindelse med at selskapet innleder samarbeid med PostNord. Dette samarbeidet handler om frakt i Oslofjord-regionen, men Einride har valgt en bakgrunn som er mer pittoresk. Foto: Einride



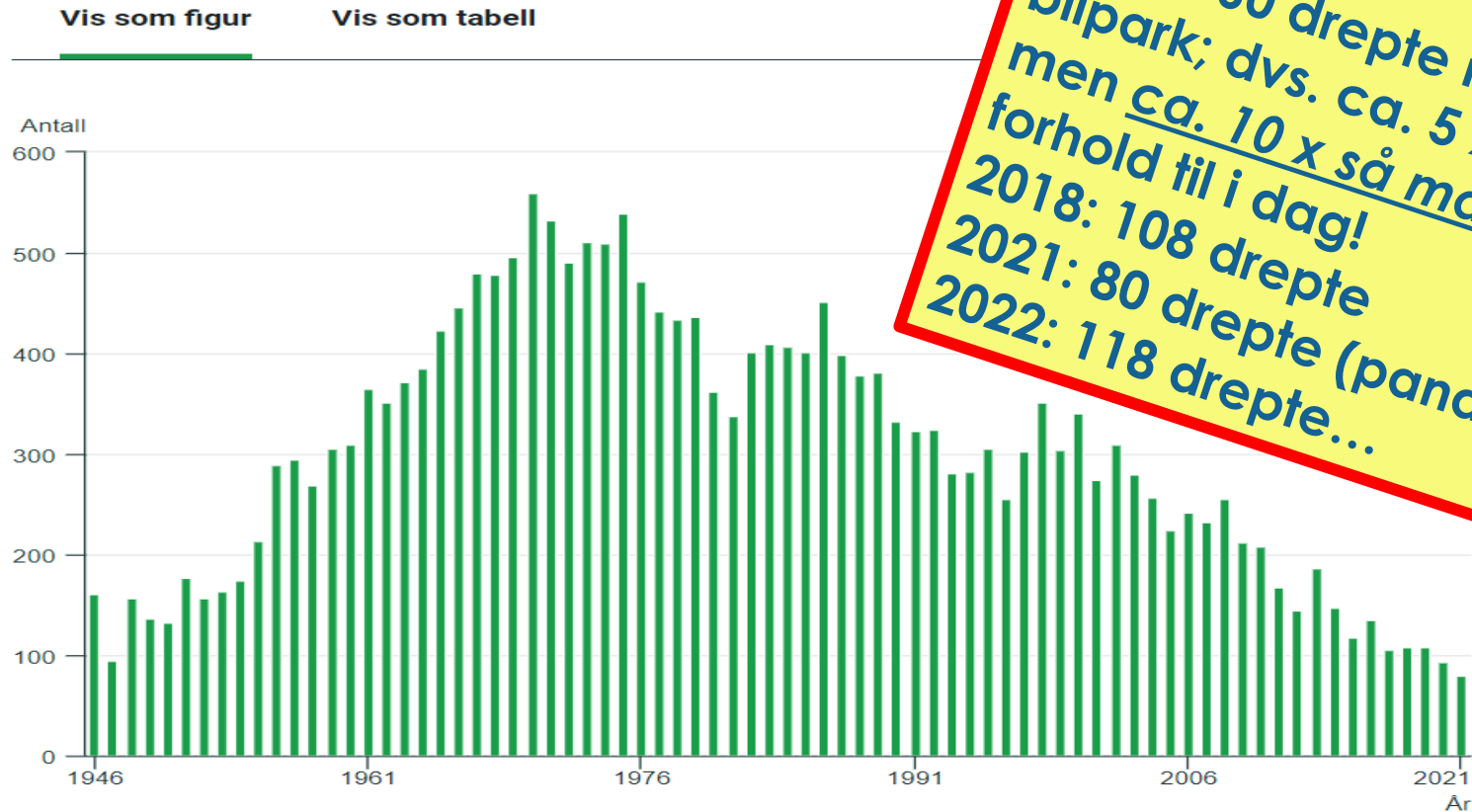
Av [Øyvind Jakobsen](#)

15. juni 2023 04:00

TUNGT SAMARBEID: Svenske Einride skal hjelpe PostNord med overgangen til elektrisk transport – og en lastebil som kan kjøre selv, er på vei.

ANTALLET DREPTE OG SKADDE I TRAFIKKEN REDUSERES MED FØRERHJELPSSYSTEMER → SELVKJØRENDE BILER DETTE ER EN STERK DRIVKRAFT FOR SELVKJØRENDE BILER

Figur 1. Drepte. 1946-2021



Eks. Norge:
1970: 560 drepte med ca. 20 % av dagens bilpark; dvs. ca. 5 x så mange drepte, men ca. 10 x så mange pr. bilpark, i forhold til i dag!
2018: 108 drepte
2021: 80 drepte (pandemi – nedstenging)
2022: 118 drepte...



Kilde: Trafikkulykker med personskaade, Statistisk sentralbyrå.

ELEKTRIFISERING - BESTAND I ENDRING

NO 23456



KJØRETØYBESTANDEN

DRIVLINJEFORDELING PR. 31.12.2022

Drivstoff	Antall	Andel
Bestand totalt	2 867 848	100,00%
Diesel	1 106 383	38,58%
Bensin	818 023	28,52%
Elektrisitet	598 702	20,88%
Bensin Plugin Hybrid	187 720	6,55%
Bensin Hybrid	146 834	5,12%
Diesel Plugin Hybrid	8 815	0,31%
Diesel Hybrid	914	0,03%

ANSLAG FOR KJØRETØYBESTANDEN

FORDELT PR. DRIVLINJE 31.12.2027***

Drivstoff	Antall	Andel
Bestand totalt	2 999 888	100,00 %
Diesel	896 384	29,88%
Bensin	542 961	18,10%
Elektrisitet	1 198 704	39,96%
Plugin Hybrid	203 634	6,79%
Hybrid	157 748	5,26%
Hydrogen	218	0,01%
Gass	202	0,01%
Annet/Ikke oppgitt	37	0,00%

***NB! Dette er kun et anslag på hvordan kjøretøybestanden kan komme til å se ut om fem år. Blant annet ved at nye førstegangsregistrerte nye personbiler er nullutslippsbiler fra og med 2025. Fallet i antall bensin- og dieselmotorer er anslått med utgangspunkt i alderen på de bilene som er i bestanden pr. 31.12.2022, og at gjennomsnittlig alder ved vraking mot pant er ca. 19 år. (Kilde alle tall: OFV Statistikk)

HØYENERGIBATTERIER

Sikkerheten rundt batterier i skadebiler / batterier som gjenbrukes

- Info-kampanje, 2022 / 2023

Gjentas med de 3 mest sette annonsene vår/forsommer og høst 2023

- Anbefalinger for tilstandskontroll av brukte høyvoltbatterier fra el- og hybridbiler, 2023

Dette kan bli et viktig forretningsområde

Andre aktører posisjonerer seg (selvsagt) også for elbil- og batterimarkedet

Merkebransjen må ta grep om reparasjonsmarkedet - inkl. tilstandskontroll

INFORMASJONSKAMPANJE OM BRUKTE HØYVOLTBATTERIER FRA EL- OG HYBRIDBILER

Denne er kjent fra i fjor høst og igjen i våres;
gjentas til høsten

[Landingsside](#)

[Folder](#)

[SOME-annonser](#)

ANBEFALINGER FOR TILSTANDSKONTROLL AV BRUKTE HØYVOLTBATTERIER FRA EL- OG HYBRIDBILER

BIL, NBF m. fl. har gått en «lang vei» vis a vis DSB, med ønske om forskrift
Dette kunne / ville ikke DSB, men ble med på informasjonskampanjen

**Kontroll på tilstanden for brukte høyvoltbatterier er viktig, så i mangel av
forskrift har BIL og NBF våren 2023 laget anbefalinger**

Nærmere inn på det i morgen, sammen med **Knut Ole og Jørn Kristian**

EUs batteriforordning

«Vugge til grav», fra produksjon til gjenbruk og skroting

Omfatter i mindre grad tilstandskontroll før annenhånds omsetning

Omfattende diskusjoner / lobbying om detaljer - aktivitet i ACEA «WG-BA», og vis a vis EU

Avstemning i EU-parlamentet i går kl. 1300, hvor forordningen ble vedtatt

Rådet skal deretter godkjenne teksten; kan bli små justeringer

Forordningen som helhet var forventet å tre i kraft i 2021 / 2022, men nå høsten 2023 – i EU;
Norge noe senere pga. EØS-prosess

Flere enkeltelementer trer deretter i kraft suksessivt, eksempelvis 2 år etter dette og frem til 2030

Euro 7

forventet vedtatt ca. sommer 2024, i utgangspunktet med ikrafttreden fra 2025 for lette og 2027 for tunge biler(?)

Nylig foreslåtte endringer fra EUs Committee on transport and tourism (TRAN):

Lengre overgangstider:

- 3 år for pers.- og varebiler
- 5 år for HDV

ACEA: Euro 7 har liten betydning, til en stor kostnad; av personbilparken i EU vil kun ca. 10 % være Euro 7 ICE-biler i 2035, pga. elektrifisering

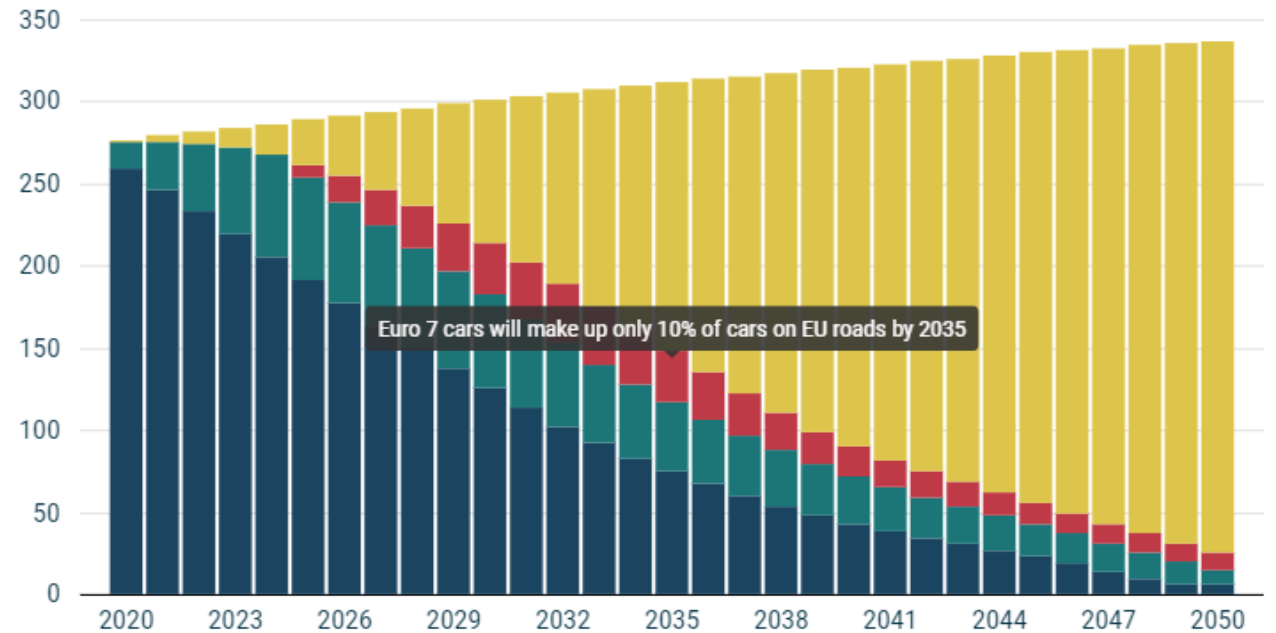


Cars with internal combustion engines (ICEs) falling within the scope of the Euro 7 emission standards will make up only 10% of those on EU roads in 2035. Despite having minimal environmental benefits, the Euro 7 proposal risks placing unnecessary financial pressure on consumers and diverting investment from zero-emission technologies.

Cars on EU roads, by 'Euro' pollutant emissions standards

In million units

Rest of the fleet Euro 6 Euro 7 Zero-emission vehicles



Created with LocalFocus

Source: Sibyl 2020

The emission rules concern the sale of new ICE cars in the EU from when Euro 7 applies – expected to be around 2026/27.

Enkelte andre aktuelle saker

- El-varebil 3.500 – 4.250 kg / B-førerkort
- Fartsskriver G2V2
- eCOC
- CO2-utslipp, tunge biler
- CO2-utslipp, lette biler; overvåking og innrapportering
- Sentral dokumentgodkjenning
- 2G / eCall
- ISA og andre førerhjelpssystemer som nå blir obligatoriske (GSR)
- + + + +

- ***3 nye medlemmer i BIL – og hvis det er tid – presentasjon av deltagerne, før ...***
- ***... Lunsj***

NYE MEDLEMMER I BIL

- fra 24 til 27 medlemsbedrifter

Bilia Norge AS (Ora) - Thomas

Electric Way AS (Voyah) – Jan Ove, Inge

XPENG Motors (Norway) AS

Meny:

Ceviche på isgalt med mais, chili og koriandermajones
Braisert svinekjøtt med potetkrem, gulrot og løk
Pasjon og mango mousse med yoghurt kokosbunn og
annanas kompott