

Danske reparatørforhold blandt de værste i Europa

Karosseri- og autolakbranchens internationale organisation AIRC drøftede indsatsen mod konkurrenceforvridende forhold med paraplyorganisationen AFCAR.

BRANCHEPOLITIK

Forsikringssselskaberne har væsentlig mere frirum i Danmark til at dominere autobranschen end i andre europæiske lande. Det fortæller direktør Thomas Krebs fra SKAD, Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark, efter forleden at have deltaget på generalforsamlingen for de frie karosserireparatører og autolakerere i AIRC, Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie, i Bryssel, hvor Thomas Krebs er bestyrelsesmedlem.

- Vi diskuterede forsikringssselskabernes magtændelse og dominerende stilling overfor reparatører, og forskelle i de europæiske lande. Det viser sig, at de danske forhold er nogen af de værste i Europa, hvor forsikringssselskaberne har væsentlig mere frirum end i andre lande. At tvinge værksteder til at reparere efter taksatens anvisning ville være utænkeligt i mange lande. Specielt forholdet omkring skadesopgørelse i Danmark, hvor forsikringssselskabernes organisation Forsikring &



Danske Thomas Krebs, SKAD, deltog som bestyrelsesmedlem i AIRC-generalforsamlingen, der havde vigtige punkter på dagsordenen.

Pension har en licens til det eneste program på det danske marked, får mange AIRC-delegerede til at ryste på hovedet. Spørgsmålet om, hvorfor man i Danmark tillader sådant noget

hos branchen blev stillet mange gange, fortæller Thomas Krebs.

Tyverisikring et problem

Også bilfabrikkernes forhandlingstaktik i det politiske

arbejde om adgang til oplysninger var på dagsordenen. Her blev specielt emnet omkring adgang til tekniske data for de frie reparatører gennemgået grundigt. For at få et bedre billede af den politiske kamp i Bryssel fik generalsekretæren Sylvia Gotzen fra de frie reparatørers internationale hovedorganisation AFCAR. Sylvia arbejder også tæt sammen med Autobranschens handels- og industriforening,



Generalsekretær Sylvia Gotzen (tv) fra AFCAR deltog i debatten med blandt andre AIRC Præsident Ron Dries og Generalsekretær Hilda van de Stichele fra den belgiske FEBELCAR.

AUTIG, her i Danmark og deres europæiske organisation FIGIEFA, som ligeledes er en del af AFCAR.

Hun forklarede hvordan AFCAR, der består af de internationale autoorganisationer AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA og FIRM, arbejder i det daglige. Især de tekniske systemer SERMI, E-CALL, B-CALL og S-CALL blev forklaret nøje. Specielt SERMI, der regulerer adgang til tyverisikrede informationer, er gjort yderst vanskeligt, fordi bilfabrikkerne får flyttet flere og flere oplysninger under tyverisikringsrådet. Her skal et værksted både være certificeret og have adgang til en digital signatur, der blandt andet kræver en ren straffeattest.

Forvridende nødkald

De tre automatiske nødkaldsfunktioner fra forulykkede biler, der arbejdes med på verdensplan, omhandler blandt andet E-CALL (Emergency). E-CALL er indtil videre reguleret og skal først og fremmest ringe automatisk til 112 og herefter kontakte et værksted. Specielt værkstedskontakten er kritisk, da der her kan være tale om konkurrenceforvridning. Det samme gør sig

gældende for B-CALL (Brake Down) og S-CALL (Service), der på nuværende tidspunkt ikke er reguleret ved lov.

Ligeledes er man ved at kigge på konsekvenserne på teleområdet, da alle biler bliver udstyret med et SIM kort. Spørgsmålet er, hvilke selskaber, der får mulighed for at lave aftaler med bilfabrikkerne omkring roaming, da kunden dermed bindes til et teleselskab og ikke længere har frit valg. Fri konkurrence er dermed sat ud af kraft.

Det står klart, at AFCAR og AIRC har et stort arbejde foran sig for at forhindre en dominerende stilling af bilforhandlerne på service- og skadesområdet.

Udvidet international ISO

AIRC Internationale kvalitetsstandard Eurogarant fyldte også en stor del af dagsordenen. Lande som Holland, Tyskland, Schweiz og Østrig arbejder på en udvidet ISO-certificering, som allerede anerkendes af en vigtig del af autobranschen.

En del østeuropæiske lande, der ikke er del af AIRC, har ansøgt om medlemskab for at få tilgang til Eurogarant. I Danmark er Eurogarant stiftet, og der arbejdes med etablering af kvalitetsstandarder inden for skadesområdet.

kile

Lancerer bil-liste til import- og eksportafgift

Nu kan bilforhandlere selv vælge og oplyste relevante salgsbiler ud fra Bilinfo til afgiftsberegning hos Skat.

IT-VÆRKTØJER

Landets bilforhandlere har nu fået lettere ved at klare afgiftsproceduren for eksport- og importbiler med Skat. It-værktøjsudbyderen Bilinfo har lanceret en liste-mulighed, hvor forhandlerne selv finder og oplyster sammenlignelige biler til salg til beregning af afgiften og som dokumentation.

- Det er en længe efterspurgt mulighed, vi nu opfylder for bilforhandlerne i vores import/eksport-mo-

dul, siger forretningsudviklingschef Jens Christensen. Bilinfo har haft Skat med på sidelinjen i udviklingsarbejdet og løbende justeret sit tiltag, som har taget et halvt år at udvikle.

Estimeret dokumentation

Udgangspunktet for udviklingen har været, at Skat gennem mange år har brugt, og stadig bruger, data fra Bilinfo til afgiftsberegning i forbindelse med import og eksport af biler. Bilinfo ville derfor gøre det muligt for forhandlerne på forhånd at estimere afgiften i en konkret bil og i den forbindelse lave en dokumentation af, hvilke sammenlignelige biler de mener, der bør lægges til grund for afgiftsberegningen. Her

spiller brugtvognsprisen på sammenlignelige biler en central rolle.

Skats egen model

Problemet har været, at Skat bruger sin egen opgørelsesmetode med manuel udvælgelse af biler til afgiftsberegningen i stedet for at bruge en avanceret algoritme-beregner i Bilinfo-systemet – og i øvrigt trækker fem procent fra gennemsnits-handelsprisen som sikkerhedsmargin. Derfor har bilforhandlerne hidtil måttet nøjes med at sende skærmdump

fra Bilinfo som dokumentation for brugtvognsprisen. Fremover kan de selv generere og udvælge sammenlignelige biler.

- Det er vigtigt at un-

derstregte, at det stadig er Skat, der afgør afgiften på en bil. Men forhandlerne kan nu selv vælge biler ud, som de mener bør læg-

ges til grund for afgiftsberegningen, samt gemme listen som dokumentation, siger Jens Christian Jensen.

kile



I Bilinfo kan forhandlerne nu selv finde, oplyste og indsende sammenlignelige biler til afgiftsberegning via Bilinfos Import/Eksport Modul.