

# Presses til ukorrekte reparationer

*Parter i autobranchen udtaler i FDM-medlemsbladet Motor, at det er en bombe under bilernes sikkerhed, når forsikringsbranchen i stigende omfang presser værkstederne.*

## BRANCHEPOLITIK

Under overskriften "Forsikringselskaber gør skaden dårlig igen" beskriver FDM i sit medlemsblad Motor blandt andet, hvordan forsikringselskabet Alka prøvede at presse værkstedet J. Dawall & Sønner ApS i Virum til at spare på reparation af et skadet dørpanel på en Fiat 500.

Flere bilimportører angiver, at problematikken med forsikringselska-

bernes forsøg på at presse værkstederne er stigende. Også indehaver af virksomheden Body Teknik, der underviser branchens karrosserismede og værkførere i karrosseriteknik, Finn Bergstrøm Larsen, genkendte problematikken generelt og siger til Motor, at forsikringselskabernes magt er stor ved trusler om at flytte skader til andre værksteder ved uenigheder, hvilket er et stigende problem. Selskaberne

presser prisen ved at kræve brug af dele, der ikke opfylder krav til sikkerhed og garanti, samt brugte dele, der har været involveret i uheld på et andet køretøj.

Formand for Autobranchen i Dansk Metal, Lasse Böttcher, der er med til at sammensætte uddannelsen for karrosserismede og mekanikere, kalder problematikken en bombe under bilernes sikkerhed. Han uddyber ved at tilføje, at selv fagfolk ikke umiddelbart kan se, om komplicerede reparationer er udført korrekt, når bilen bagefter er blevet lakeret. Af samme grund findes der heller ingen statistik over fejlreparationer efter skader dækket

af forsikringen. Havari-kommissionen har tidligere udtalt til Motor-magasinet, at man ved bilulykker ikke vurderer, om tidligere fejlreparationer kan have effekt på ulykkens omfang,

## Naturligt at presse

Fra forsikringselskabernes brancheorganisation Forsikring & Pension udtaler underdirektør Hans Reymann-Carlson, at det er naturligt, at selskaberne prøver at få udført en reparation så billigt som muligt, hvis kvaliteten er den samme, og at værkstederne har det svært efter krisen og helst ikke vil presses på maven. Han understreger, at det naturligvis ikke må

## Bilskader for 4,5 milliarder kroner

Hvert år opgøres omkring 400.000 autoskader i forsikringselskabernes fælles skadeopgørelsessystem Autotaks, og der repareres skader for 4,5 milliarder kroner om året herhjemme. kilde: [www.autotaks.dk](http://www.autotaks.dk)

slækkes på kravene, så bil-repareres forkeret og dermed bliver usikre.

## Fristet på fagligheden

I Autobrancheens Skaderåd sidder også forsikringsbranchen med. Herfra siger formanden Michael Nørregård, direktør hos vognmalerne i FAI, at uenighederne kunne undgås, hvis begge parter respekterer de aftalte rammer for reparationer i det fælles opgørelsessystem Autotaks. Heri fremgår det tydeligt, hvor

lang tid og hvor mange materialer og reservedele, der går til de forskellige reparationer.

Men det er hans fornemmelse, at forsikringselskaberne har en tendens til at blande den fagligt korrekte skadeopgørelse sammen med den pris, de ønsker at betale. Det bevirker, efter FAI-direktørens mening, at nogle kan blive fristet til at gå på kompromis med fagligheden.

kile

# Efterlyser politisk fokus på forsikringspres

*Autoopretternes organisation SKAD efterlyser politisk aktion efter FDM-artikel om, at forsikringselskaber vil have udført uforvarselige skadesreparationer for at spare penge.*

## BRANCHEPOLITIK

Af Kim Lesanner

Direktør i autoopretternes organisation, Thomas Krebs, siger at SKAD allerede har taget skridt til at undersøge forholdene om forsikringspres på værkstederne nøjere.

- Vi efterlyser politisk fokus. Jeg kan ikke forestille mig, at man fra myndighedernes eller politikernes side kan acceptere de forhold, der påpeges af FDM. Man kan også undre sig over, at Konkurrencestyrelsen anser forsikringselskaberne som kunder, der kan bestemte, hvor og hvordan de indkøber, og dermed sætter forbrugernes vilkår på spil, og desuden tager handlemulighederne fra organisationerne i autobranchen, siger Thomas Krebs.

## Bange for eksistensen

Han har sin viden på baggrund af mange eksempler fra SKADs medlemsværksteder og andre aktører i

branchen, der oftest ikke ønsker at lægge navn til oplevelserne af, at der spares hos nogle forsikringselskaber på bekostning af forsikringstagernes sikkerhed. Bevisbyrden og dokumentationen er, som beskrevet af FDM, derfor næsten umulig at løfte.

- Værkstederne er tilbageholdne med at træde offentligt frem med disse sager, for de frygter, at forsikringselskaberne flytter bilerne til et andet værksted, hvilket kan have fatale følger for værkstedets overlevelse. Dette gælder såvel for mærkeværksteder som for de frie reparatører, fortæller Thomas Krebs.

## Sparer udmåling

Som bestyrelsesmedlem i verdens største karrosseriorganisation AIRC er SKAD bekendt med, at samme problemstilling, hvor forsikringselskaberne presser værkstederne på kvalitet og korrekt opretning, også benyttes i andre lande.

- Hos SKAD sætter vi

meget fokus på at skaffe uddannelse til medlemmerne, oftest via vores netværk inden for AIRC. Bilerne bliver stadig mere komplekse i deres opbygning, og sikkerhedsopbygningen i bilerne er forøget væsentligt, hvilket kræver ny viden og udstyr.

- Flere bilproducenter kræver, at bilen udmåles på en målebænk, hvis skaden er sket med en hastighed over 15 km/t, da flere skjulte absorptionsdele i karrosseriet kan tage skade uden, at man kan se det med øjet. En udmåling før reparation vil kunne påvise de skjulte skader. Men forsikringselskaberne betaler yderst sjældent for udmåling af en skade, siger Thomas Krebs.

## 15 typer højstyrkestål

I dag anvender bilproducenterne allerede mere end ni forskellige stål- og kunststof typer i et karrosseri, for at skabe en sikker passagercelle, og om få år vil dette tal stige til over 15 typer. Ydermere tager mange ståltyper, såsom de varmeformede højstyrkeståltyper skade, når der svejses på dem.

- Dette er ren fysik. Det giver sig selv, at forkert op-



Kun værkstedernes faglige stolthed får dem til at sige fra overfor forsikringspres om ukorrekte og farlige reparationer, da der ikke er lovgivning på området. (Arkivfoto)

retning af en skade påvirker denne sikkerhed i negativ retning, siger Thomas Krebs.

## Nok til en rullestol

I september sidste år var han på verdens største karrosserikonferens i Frankfurt. Her talte han med ingeniører fra engelske Thatcham, der udfører sikkerhedstests på alternative karrosseridele og reparationsmetoder. Thatcham er en verdens-

nerkendt prøvningsinstitution, der har mange års erfaring på området.

- Svaret fra dem var klart og dokumenteret: Ved en forkert opretning af en sidevæg, som på Fiat'en i Motors artikel, øges indtrængningsdybden ved ny påkørsel med hele 35 procent i forhold til fabriksnormen ved en sidepåkørsel. Hvor stor skade, der rammer føreren i den nedre del af kroppen, er

kun et spørgsmål om fan-tasi.

- Vi er i SKAD derfor virkelig glade for, at en forbrugergeneration som FDM tager sagen op. Der er ingen lovgivning på området, og kun værkstedernes faglige stolthed og indsigt får dem til at afstå fra reparationer, som de ved, er uforvarselige at udføre, men som de måske er udsat for forsikringspres for at udføre, siger Thomas Krebs.

# Branchen må selv gøre op med reparationsfuske

*Formanden for Færdssikkerhedskommissionen opfordrer til selvjustits, hvis værksteder går på kompromis ved forsikringsreparationer.*

## BRANCHEPOLITIK

Af Claus Djørup

Færdssikkerhedskommissionens formand, folke-

tingsmedlem Karsten Nonbo (V), opfordrer FDM og brancheorganisationer til at indsamle dokumentation for reparationer, der forringer trafikikkerheden.

Hans første reaktion er, at bilfabrikanterne må holde selvjustits hos deres mærkeværksteder.

- Jeg har aldrig hørt eksempler på, at en trafikulykke er blevet meget værre, fordi bilen har en gammel reparationskade. Overordnet set skal bilen jo repareres, så den opfylder

sikkerhedskravene, som ligger inden for bilens typegodkendelse, for ellers er det sjusk eller svindel, siger Karsten Nonbo.

Han vil gøres klogere på problemet, inden det politiske apparat eventuelt sættes i gang.

- Jeg vil gerne have dokumentation, der omfatter

mere end to-tre eksempler i en artikel, siger Karsten Nonbo.

Han opfordrer bilejerne til at være bevidste om forholdet og kræve skaden udbedret på et værksted, man har tillid til. En bilejer kunne også bede synshallen om at tjekke en skadesreparation, hvis man har mis-

tanke til reparation af en forsikringskade, især når taksator har anvist et andet værksted.

- Hvis et værksted falder for dette kvaksalveri, så regner jeg i al fald med, at man bliver sparket ud af den kæde, mange værksteder i dag er med i, siger Karsten Nonbo.