

# Skad efterlyser sund fornuft

Dommen fra SKAD over Autotaks er barsk, og da systemet er ene på markedet, er der en tale om et monopol.

## KUNSTIGE TIDER

Af Jens Jessen

Thomas Krebs, direktør for SKAD, Sammenslutningen af karrosseribyggere og reparatører i Danmark, mener, at den sunde fornuft er gået tabt. Han refererer til forsikringsselskabernes fremfærd i forhold til dem, der opretter skader på en professionel og sikkerhedsmæssigt forsvarlig



Thomas Krebs efterlyser fairness for både selskaber og værksteder.

måde. Anken går på, at det er kommercielle interesser fra selskabernes side, der

driver værket, og det hindrer en fornuftig dialog. For mange karrosseriværksteder er det blevet en daglig kamp, for her skælnes ikke mellem hvem, der er fri eller mærkeforhandler. Alle kæmper den samme kamp om at få lov til at reparere en skade på den billigste måde.

Skadesopgørelsesprogrammet Autotaks er det eneste, der bruges. Det udbydes af forsikringsselskabernes brancheorganisation, som danner grundlag for forsikringsselskabernes godkendelse af skadespriser. Her kan man undres over constellationen. Programmet bliver til på ba-

sator. Interessen er at få den pågældende skade lavet billigst muligt. Det medfører, at indtjeningsmuligheden for karrosseriværkstedet begrænses. Her opstår tit en debat, og disse diskussioner kan i sidste instans føre til en form for debat, hvor det er den store, der dikterer den lille, hvordan verden er skruet sammen. Fokus hviler ikke længere på kvaliteten og den korrekte arbejds metode. Nej, man prøver at presse citronen i så mange virksomheder, små såvel som store, at de har svært ved at få forretningen til at finansiere basisudgifter til husleje og lønninger til de ansatte. Jeg kan ikke lade være med at stille spørgsmålet om, at der dog må findes en løsningsmodel, der retfærdiggør en fair indtægt på karrosseriværkstederne såvel som et fornuftigt udgiftsniveau hos forsikringsselskaberne, siger Thomas Krebs.

## Modstridende interesser

Når en skade er gjort op, skal den indsendes til tak-

sator. Interessen er at få den pågældende skade lavet billigst muligt. Det medfører, at indtjeningsmuligheden for karrosseriværkstedet begrænses. Her opstår tit en debat, og disse diskussioner kan i sidste instans føre til en form for debat, hvor det er den store, der dikterer den lille, hvordan verden er skruet sammen. Fokus hviler ikke længere på kvaliteten og den korrekte arbejds metode. Nej, man prøver at presse citronen i så mange virksomheder, små såvel som store, at de har svært ved at få forretningen til at finansiere basisudgifter til husleje og lønninger til de ansatte. Jeg kan ikke lade være med at stille spørgsmålet om, at der dog må findes en løsningsmodel, der retfærdiggør en fair indtægt på karrosseriværkstederne såvel som et fornuftigt udgiftsniveau hos forsikringsselskaberne, siger Thomas Krebs.



Hos SKAD er man opmærksom på ulemperne.

sige, mentalitetsmæssige eller andre faktorer vælger forskellige opdelinger af karrosserisegmenter eller arbejdsmæssigt sætter det forskelligt sammen.

## Kunstige tider

Thomas Krebs kan fortælle, at det typisk er de tyske teknikere som går ind og fastsætter tider, som er det, man kunne kalde et kvalificeret gæt, og som kan forventes at bruges i praksis.

Audatex slår på, at de har mange års erfaring i at gøre dette, og på en forespørgsel har man oplyst, at omkring 40 procent af tiderne i programmet er blevet til på denne kunstige måde. Men det har ikke været muligt at få konkrete oplysninger om, hvad der er det ene eller andet i programmet. Disse kunstige tidsoplysninger holder Audatex tæt ind til kroppen, røber Thomas Krebs.

## Autotaks

Autotaks ejes af Forsikring & Pension. De udbyder programmet til alle værksteder i Danmark uden beregning, og alle selskaber kræver, at værkstederne bruger Autotaks. Tiderne og opgørelserne kommer fra et firma, der hedder Audatex, som ejes af det schweiziske firma Solera. Men Audatex er rent faktisk et program, der tilbyder mange flere funktioner end det, der tilbydes i den danske Autotaks.

Mange af funktionerne i Audatex er møntet på at gøre hverdagen lettere for værkstederne, men det er ikke blevet introduceret i Danmark, da det koster penge. I andre lande betaler værkstederne for brugen af programmerne. Her kan man selv vælge, hvad man ønsker at købe, så hos Audatex er der meget på hylderne. AudaCar basis er beregnet til den almindelige skadesopgørelse, mens AudaCar plus giver flere muligheder i forbindelse med køretøjsdata, grafiske services og 3D-visning af dele. Med AudaVin kan bilen findes på baggrund af stelnummeret, og med AudaNet, er der et forum, der forbinder værksteder, selskaber og taksatorer, siger Thomas Krebs.

## Baseret på fabrikstider

Krebs påpeger, at tiderne er baseret på de såkaldte fabrikstider, som er delvist stykket sammen af primært tyske programmører i Audatex. Mange bilfabrikker oplyser forskellige former for tider, som ikke umiddelbart kan ligestilles med hinanden, fordi man af enten produktionsmæs-

## Fornøjer selskaberne

Et andet problem er de såkaldt politiske tider. Det hævedes fra flere sider, at disse tider bliver udarbejdet af bilfabrikkerne, som har et ønske om, at en skadesreparation fremstår billigst muligt. Formålet er at sælge flere biler, for tiderne har i mange lande en positiv indflydelse på fastsættelsen af forsikringspræmien. Jeg skal være den første til at beklage, at det ikke kan dokumenteres, men det er noget, der tales åbent om i både Danmark og ikke mindst i udlandet. Man kan næsten fristes til at sammenligne denne problematik med, hvor mange kilometer en ny bil kan køre på en liter. Her stemmer tallene i reglen ikke overens med virkeligheden, påpeger Thomas Krebs.

## Ingen udsigt til revidering

SKAD er medlem af AIRC International, hvor Thomas Krebs har en plads i bestyrelsen for IFL-landene som er Tyskland, Schweiz og Østrig. Disse lande skaber i fællesskab tidsberegninger, når man finder tider i Audatex, som man mener, er helt ude i skoven. En del af de tider, der er i Autotaks, kommer fra IFL. SKAD er associeret med IFL via Østrig, og via den vej ville man gerne påvirke tiderne. Men det er der ikke kræfter til, da det kræver store ressourcer af SKAD.

Presents . 7.th annual **STREETFIRE.DK** Presents . 7.th annual

# FAST & FURIOUS CARSHOW 2013

Fredericia 3.-5. maj

## VELKOMMEN TIL DEN 7. UDGAVE AF FAST&FURIOUS CARSHOW

4 haller på 28.000 kvadratmeter bliver fyldt med over 500 biler fra ind- og udland. Der kommer custom biler, amerikanske biler, racer biler, og drift biler.

**Streetfire Motor Park**  
På den store racerbane udenfor køres der drifting, race og stunt show hele weekenden, du kan enten nyde det hele fra tribunerne som er gratis, eller du kan prøve at blive co-driver i en af bilerne, hvis du tør

**Verdens vildeste HI-FI Truck**  
Oplev verdens vildeste HI-FI Truck fra engelske VIBE. Trucken er udstyret med 40 subwoofere der kan give et lyd tryk på 155 dB - tør du gå ind i tunnelen ?? Der er brugt over 3.500 ft. kabel og har kostet ikke mindre en E 500.000 at lave. Den kan opleves på stand A90-10 hos Jari Auto.

**STYLING** **US CARS** **DRIFTING** **SHOW**

**HI-FI TRUCK**

**MESSE FREDERICIA**  
KONFERENCE MESSE EVENT

**Billetter & priser:**  
Billetter købes i indgangen eller på Streetfire .dk  
Dagsbillet kr. 150,00  
Weekend billet kr. 250,00 giver adgang alle 3 dage.  
Børn mellem 6 - 12 år kr. 50,00  
Børn under 6 år - gratis adgang ifølge med voksen.

**Køb billetter online:**  
Spring køen over og køb din billet på Streetfire.dk  
Der vil være separat indgang til publikum med billet der er købt on-line

**Abningstider:**  
Fredag den 3. maj kl. 12.00-20.00  
Lørdag den 4. maj kl. 10.00-18.00  
Søndag den 5. maj kl. 10.00-17.00

**BILLETEXPRESSEN**

**STREETFIRE.DK**