Fællesbrev til de danske forsikringsselskaber

Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

2. december 2024

CO2 besparelse kræver fokus og vilje til forandring

Miljø og reparation i stede for udskiftning, er væsentlige dele af den kommunikation, der spredes over den danske befolkning på alle områder i vores samfund. Vi er nødsaget til at fokusere skarpt på CO2 og ressourcer, for at sikre en grøn fremtid.

Reparation af skader på biler medfører alt for ofte, at man udskifter dele i stede for at reparere dem. Gennem mange år har vi af vores kollegaer i udlandet lært, at Smart Repair er vejen frem. Dette har også den fordel, at man værner om bilen og sparer samtidigt en masse følgeomkostninger der opstår, når man udskifter vitale karrosseridele og digitale komponenter på moderne biler, der kræver kodning, kalibrering og meget andet.

Også brugte dele bliver istandsat i udlandet og sælges i god kvalitet og stand til karrosseriværkstederne. Dette skaber grundlag for en fortsat eksisterende genbrugsbranche og øger lysten til at anvende brugte dele i højere grad, fordi karrosseriværkstedet ikke skal bøvle rundt med brugte dele, der kræver en masse istandsættelse som ingen betaler for.

Smart Repair er en reparationsmetode, der kræver en masse kompetence, som ikke findes i tilstrækkeligt omfang i vores land. Dette begrundes med, at det i Danmark er svært, at få Smart Repair til at hænge sammen med virksomhedsøkonomien hos de danske autoskadeværksteder. De lave timesatser, som betales til de kompetente karrosseriværksteder betyder, at interessen for at reparere i stede for at udskifte ikke er til stede i den udstrækning, som den bør. Karrosseriværkstederne kan ikke tjene tilstrækkelig med penge på timerne, og samtidigt at lade være med at tjene penge på rabatter på reservedele. Noget skal jo drive virksomheden økonomisk.

I denne forbindelse er det nødvendigt, at sikre en tilstrækkelig betaling, der også skaber fokus på reparation og CO2 besparelse, ved at reparere både døre, skærme, paneler, kofangere, lygter, elektronikdele, batterier mv., i stede for at skifte disse eller udskifte dem med dårlige kopidele, der løbende viser udfordringer, både trafiksikkerheds- og kvalitetsmæssigt. Så spørgsmålet er, hvordan forsikringskunden er bedst tjent.

SKAD • Roholmsvej 8, 1. sal • 2620 Albertslund • Tlf. +45 7011 1300
skad@skad.dk • www.skad.dk • Bankkonto 4440-9037543 • CVR 3217 7328

At spare penge på reservedele, som fylder mest i kalkulationen i dag, og flytte dem over på timesatserne, vil i en hver henseende både være sund fornuft men også en god forretning for forsikringsselskaber. Her kan der etableres den så nødvendige høje kompetence i autoskadebranchen, etableres et stabilt grundlag for Smart Repair i større omfang og sikres fokus på miljø og CO2 balancen. E'et i ESG har høj vigtighed, og her spiller Smart Repair en stor rolle!

For at sikre den fornødne kompetence hos de danske autoskadeværksteder kræver det uddannelse. I mange år har vi i SKAD forsøgt at aktivere i det mindste vores medlemmer, som vi mener tæller iblandt de bedste karrosserifolk i landet, for at få den fornødne uddannelse i Smart Repair, der viser stor succes hos vores søsterorganisationer i f.eks. Tyskland, Holland, Belgien mv. Succesen baseres blandt andet på, at det økonomisk kan betale sig at reparere. Desværre kan man ikke overleve på at reparere alene.

Leverandørerne af Smart Repair udstyr har opgivet Danmark. Der er ingen forretning i Danmark, der giver indtjening. Det er efter vores mening en tabererklæring for branchen og forsikringsselskaberne.

Hvorfor fungerer Smart Repair i andre lande? Tager man udgangspunkt i DEKRA undersøgelserne i Tyskland, som hvert år offentliggøres på Internettet, så er timesatsen for karrosseriarbejde mellem 150 og 210 Euro. Det svarer omregnet til 1.125-1.575 kroner i timen. Det betyder, at mange flere biler repareres med Smart Repair i stede for at der udskiftes dele, og dermed sparer forsikringsselskaberne også mange penge på reservedele, hvorved kalkulen går op.

Reservedele bliver ikke billigere. Tværtom, så stiger priserne kontinuerlig, samt er forsyningssikkerheden ikke givet, specielt på de mange kinesiske mærker. Den europæiske bilproduktion har betydelige udfordringer, hvilket også påvirker underleverandører (OEMs), der må opsige arbejdskraft og begrænse produktionen. Dette kommer til at sprænge forsikringsselskabernes rammer hvad angår betaling for reservedele, leje af biler til deres kunder i månedsvis, klager og tab af kunder.

En væsentlig faktor glemmes, når man taler om skadesreparation. Vi taler om avancerede elektroniske og digitale platforme på fire hjul. Her kræves der mere end bare en malerkabine på en parkeringsplads.

Det er nødvendigt, at man på sigt tænker Smart Repair som en vej til at reparere avanceret elektronik, batterier, datakommunikationsenheder, SMD-enheder, LED systemer og meget andet, som findes i disse køretøjer. Der findes veje, men under de eksisterende forhold vil dette ikke være muligt i Danmark. Forsikringsselskaberne sidder alt for godt fast i gamle traditioner om at spare, og dermed saves grenen over, hvorpå selskaberne sidder.

Billigt indkøb er ikke vejen frem. Det er ene og alene vejen til fallit for alle parter.

SKAD råber derfor selskaberne op, for at ændre den måde, man lægger strategier på. Selskabernes strategier duer ikke mere, hvis der også skal kunne repareres skadede køretøjer i fremtiden, samt leveres et grønt CO2 regnskab. Her skal der tænkes om, investeres og sikre autoskadebranchens fremtid, ved at gøre det attraktivt at reparere.

Det står jer naturligvis frit at ignorere denne skrivelse, men det stopper ikke udviklingen. Teknologi er ikke noget man kan kontrollere, og der er brug for udvikling og kompetencer i autoskadebranchen, som alene jer forsikrings-selskaber kan sikre. Det er ene og alene jeres beslutning, hvorhen pilen peger.

Så spørgsmålet er ganske enkelt – udvikling eller afvikling.

Med venlig hilsen

Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523