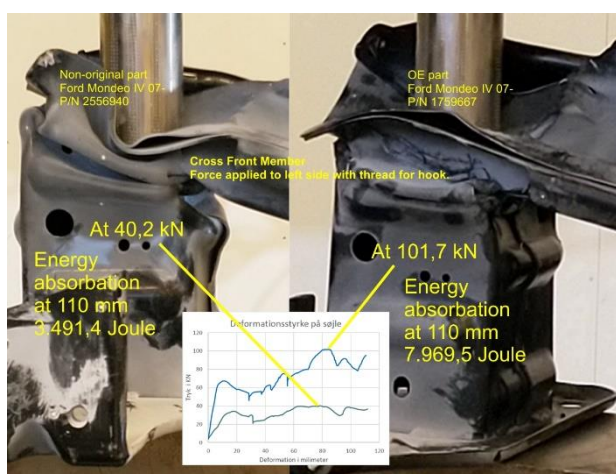


4. juni 2020

## SKAD bakker op om kritik af alternative udokumenterede skadesdele

Vi har med stor interesse læst Flemming Mikkelsens kritik af forsikringselskaberne i Motormagasinet, og i særdeleshed kritikken af Tryg.



Ford Mondeo tværvange – OE og alternativ – vurderes livsfarligt af FORCE Institut.

Det er ingen hemmelighed at netop fokus på skadesdele har fyldt meget i SKAD's arbejde. Vi har brugt en masse tid og penge på at undersøge situationen, hvor netop Tryg – i de "gode gamle dage" – var en stor interessent i vores arbejde. Men tiden har ændret sig.

I den tyske Strassenverkehrs Zulassungs Ordnung anses det som en konstruktiv ændring, at montere dele, der ikke dokumenterbare er tilsvarende OE-dele. Såfremt der ikke foretages registrering ved en anerkendt teknisk tjeneste, så får køretøjet køreforbud. Dermed sagt, at vi i SKAD ingen problemer har med at der anvendes dokumenteret tilsvarende alternative dele. Udfordringen har dog været i alle år, at sådanne dele ikke er til rådighed, når vi taler karrosseridele og alternative ruder.

Vores undersøgelser har også vist, at danske producenter af alternative dele netop sætter en stor ære i at opnå godkendelser, men her er det typisk tale om mekaniske dele, som er udenfor SKAD's arbejdsområde.

Forsikringselskabernes internationale brancheorganisation, RCAR, som danske selskaber ikke er medlem af, har udformet helt konkrete krav til afprøvning og godkendelse af alternative skadesdele. Vi har i Danmark endnu

ikke set et eneste eksempel på, at der findes alternative skadesdele, der lever op til forsikringselskabernes krav. Derfor undrer det os at netop de danske forsikringselskaber overhovedet ikke ønsker at følge disse regler.

Vores meget udsældte Force rapport, der har været egentlig et grundlag for at debattere situationen og ikke, som nogle parter påstod, en generalisering, er forsikringselskaberne gledet let og hændigt over. På trods af at Force Institutet klart og tydeligt har anført, at nogle af de afprøvede dele direkte er livsfarlige, så fortsætter man med at tvinge værksteder til at montere dele, hvor usikkerheden ikke kommer bilejeren til gode. Så spørgsmålet er, hvilke konkrete interesser der repræsenteres.

Juridisk set, så er det vores klare opfattelse, at forsikringselskaber, der direkte kræver montering af sådanne dele, også har et medansvar. Her er forsikringselskabernes eget indkøbsprogram, forsi autoflex, et konkret værktøj, hvor man som forsikringselskaber blåstempler at dele kan anvendes. En taksator anvender autoflex til at finde frem til billige dele, for at spare penge. Autoflex er ikke et offentligt program, men kan udelukkende anvendes af leverandører, der opnår godkendelse hos det pågældende forsikringselskab. Dermed er forsikringselskabet nøglen til salg.

Værkstedet skal også være bevist om, at et værksted ikke må foretage fysiske ændringer på dele, så som at file, skære eller bore. Sådanne ændringer påtvinger værkstedet et produktansvar, da det egentlige produkt som leveres, ændres af værkstedet. Derfor skal det frarådes at værksteder forsøger at tilpasse, velvidende at det er forbundet med høje omkostninger, fordi der skal bestilles ny del, lånebilen er ude at køre, og hele tidsplanen skrider.

Værkstedet har også en pligt til at informere bilejeren om at der er monteret en skadesdel, der ikke er dokumenteret af samme kvalitet som OE. Da forsikringselskaber bestemmer, så er det en sag mellem forsikringskunde og forsikringselskabet.