

SKAD's Årsberetning 2022



est. 1907



En underlig verden

En årsberetning tager normalt udgangspunkt i det skete, og i de opgaver, vi som brancheorganisation har arbejdet med, for at lette dagligdagen for vores medlemmer.

Dog har de sidste par år været tegnet af Corona, og bedst vi håbede på at se ind i en lysere fremtid, overfaldes Ukraine, og en voldsom krig hærger og driver millioner på flugt. I skrivende stund har vi intet overblik over, hvortil denne krig vil føre, dog kan man fornemme en klar stillingtagen fra den største del af verdenen, og sammenhold kendetegner det politiske billede. Vi håber på, at fornuften vinder.



Vores samfund er udfordret, da konsekvenserne er mærkbare og kan forandre den måde vi lever på, på lang sigt. Hele situationen viser os, hvor sårbare vi er, og ikke mindst vor moder jord. Over hele kloden mærkes klimaforandringerne, som kræver, at vi tænker om, og det kan vi!

Hele samfundet og ikke mindst vores branche er ramt af voldsom stigende priser på energi, leveringsvanskeligheder, højere leveomkostninger, nye teknologier vinder frem, ja kort sagt, så er det nu, vi skal tage skeen i den anden hånd og udvikle og være forandringsparate. Vores "hovedkunde" i autoskadebranchen, har dog ingen samfundssind, virker det til, og presser fortsat, så snart er der intet tilbage.

Som brancheorganisation har vores slagord – *udvikling eller afvikling* – tegnet vejen, vi som teknisk og faneførende organisation bevæger os på. Det er for os vigtigt, at sikre, at vi altid er 3 skridt foran, så vi kan skabe en troværdig platform og sikre, at vores medlemmer har mulighed for at få adgang til viden, der skal bidrage til, at medlemmerne kan skabe konkurrencemæssige fordele.

Digitalisering og adgang til data

Data og den frie konkurrence er områder, hvor SKAD har været meget aktiv. Som medlem af AFCAR i Danmark, som bl.a. også FDM og AUTIG er del af, er der i fællesskab sat politisk fokus på de mange udfordringer, som vi i branchen skal kæmpe fremadrettet med. Retten til at reparere er ikke længere en selvfølgelighed. Her spiller EU's gruppefritagelse en stor rolle, og netop denne har været til gennemlysning hos kommissionen. Alt i alt, så ser det ud til, at den fortsætter, men det betyder ikke, at det bliver nemmere at servicere og reparere køretøjer. Vi vil gerne takke FDM og AUTIG for det gode samarbejde.

Også adgang til tekniske informationer, kodning af komponenter og generelle service og reparationsinformationer ændres med udgangen af juli 2023. SERMI, et system grundlagt af førende EU-baserede organisationer, hvor vores paraplyorganisation AIRC International er en af grundlæggerne, er pr. lov nu ratificeret i EU-forordningen 2018/858. Dog har det vist sig, at Danmark igen "kun" er en storby i Europa, og at vi ikke har de fornødne værktøjer til, at sikre en smidig implementering af SERMI gennem danske aktører.

Derfor har SKAD indgået samarbejde med vores svenske og tyske kollegaer, for at sikre en smidig certificering og overlevelse af danske værksteder. Og her taler vi alle værksteder, også bilforhandlere, der servicerer og reparerer biler, som de ikke er mærkeforhandler af.

Det vil vise sig i den kommende tid, hvordan den digitale platform i SERMI og certificering af værksteder effektueres, og hvor mange værksteder der vil blive efterladt. Certificeringen skal gentages hvert 5. år.

SKAD har, som ofte før, taget utraditionelle skridt i brug, for at skabe gehør for udfordringen, og vi håber at der lyttes og ikke mindst samarbejdes i en konkurrencefyldt foreningsverden.

Elbiler og loven

Siden 2016 har SKAD arbejdet målrettet, for at sikre værkstederne og andre aktører i branchen. I 2019 udgav SKAD den første guideline i Europa om håndtering af trafikskadede elbiler, og i 2020 kom autolakerer guidelineen.

Siden da har SKAD udviklet en masse materiale og afholdt online kurser for medlemmerne. Vores direktør er uddannet ingeniør på området og har arbejdet med elbiler siden 2009, hvilket har givet os stor slagkraft,

Og det har bevirket, at SKAD blev optaget i den af regeringen nedsatte tværministerielle arbejdsgruppe om netop elbiler. Gruppen arbejder fortsat og består af Beredskabsstyrelsen, Bygge- og Boligstyrelsen, Sikkerhedsstyrelsen, Miljøstyrelsen og Færdselsstyrelsen.

Også et forslag til folketinget – B286 – er det blevet til, hvor SKAD har bistået V og C i udarbejdelse af forslaget.

Desuden har SKAD motiveret Arbejdstilsynet, til at etablere regelsæt for arbejdet med elbiler. I flere lande, herunder Sverige og Tyskland, har man indført lovmæssige uddannelseskrav til de forskellige grupper i branchen, der omgås og arbejder med elbiler. SKAD's holdning er, at når en elektriker skal være autoriseret af Sikkerhedsstyrelsen, så kan det ikke være anderledes, når et værksted arbejder med 400 Volt jævnstrøm (DC), som kan ved fejlbehæftet reparation, forårsaget af manglende eller begrænset viden og kompetence, føre til strømstød eller brand og dermed være til fare for forbrugeren.

SKAD sidder også i en europæisk arbejdsgruppe, der arbejder med udfordringer og erfaringsværdier i autoskadebranchen. Også I-Car i USA er en af SKAD's samarbejdspartnere. Det drejer sig for SKAD om, at samle så megen viden som mulig, for at sikre medlemmernes kompetencer.

Autoskade – lak og karrosseri

Vi har de forløbende år oplevet en voldsom stramning på indkøbsområdet hos forsikringselskaberne. NLS (Next Level Sourcing), adskillelse af taksatorer og indkøb, pressede taksatorer, der har ændret deres adfærd overfor værkstederne, taksatorkurser, der lærer dem, hvor der skal klippes og skæres, billige ikke dokumenterede karrosseridelen, en super hård tone og overlegenhed hos unge indkøbere med avancerede regnearksmodeller. Ja, en tilgang, der næppe kan betegnes som samarbejde, og uden et begreb, der er grundlaget for et funktionelt samfund – respekt.

Karrosseriværksteder og autolakerere bliver presset med timeprisdiktat og krav om høje rabatter. Angst om at miste virksomheden, tegner mange rigtige lak- og karrosseriværksteder. Vi befinder os på et marked, hvor høj kvalitet, trafikikkerhed og en faglig stolthed viser sig til at være en konkurrencemæssig ulempe for værkstederne, da det koster mange penge, at sikre, at man er i stand til, at kunne reparere trafikskadede biler i henhold til bilfabrikkens anvisninger.

Økonomi er centrum for alle "forhandlinger". Er du ikke billig nok, så kan du ikke reparere og dermed står du som virksomhedsejer overfor den beslutning, hvor vidt du overhovedet kan videreføre virksomheden, da indkøbsmarkedet domineres af godt 95 procent af forsikringsselskaber og deres indkøbsprogram Forsi, som selskaberne ejer i fællesskab. Mange taksatorer er teknologisk ikke opdateret og har derfor ikke indblik i komplekse reparationer og kalibreringer. Indkøbere er reelt ligeglade med kompetence, hvor der ene og alene ses på indtjening for forsikringsselskabet. Det kan ikke undre en, at nogle værksteder i branchen hopper over hvor gæret er lavest, opgør skader på én måde, men udfører på en anden måde, eller udfører ikke reparationen, hvilket vi ikke anser som en farbar eller lovlig vej. Men selskaberne har jo selv været med til at fremavle disse tilstande.

AZT lakberegningen, som er del af Forsi, har været flere gange på dagsordenen. En åbning af Forsi's beregningsmodel for lak, hvor starttider var fastlåste gennem mange år, ser nu dagens lys. Den egentlige AZT-beregningsmodel vil give mulighed for, korrekt at opgøre starttider og de arbejdsprocesser, der er nødvendige. Her findes der håb om, at taksatorer ikke sletter disse fra rapporter, og at værksteder opgør tiderne og materialeforbrug korrekt. Samtidigt, så har F&P i samarbejde med en ledende autolakerervirksomhed og to forsikringsselskabers repræsentanter, der sidder tilsammen på godt 65 % af det danske skadesmarked, udarbejdet en Pixi-AZT-vejledning, der skal fremadrettet bruges til opgørelse og betaling af autolakerere i Danmark.

Også lakmaterialepriser udarbejdes af AZT i München, og her har SKAD og vores kollegaer i Europa sluttet sig sammen, for at sætte pres på AZT. SKAD har en styrende rolle i dialogen. En af opgaverne er, at få belyst funktionerne i AZT-systemet, samt påvirke det i en retning, som tilgodeser autolakererbranchen, og det ikke kun i Danmark. SKAD har også taget kontakt til danske lakleverandører, for at sikre en harmonisk og central indberetning af lakpriser, for at undgå en endnu større skævvridning af Forsi-priserne ift. markedspriserne.

SKAD har de sidste par år oplevet en stigende interesse, ikke mindst fra autolakerere, der løbende melder sig ind i foreningen.

Opbygger

En Transportminister fik nok, og dette resulterede i, at godt 2 års arbejde landede i skraldespanden. Implementeringen af flere EU-forordninger for godkendelse af køretøjer, var for tungt og fyldt med jura, til ingen verdens nytte. Debatten manglede i sidste ende fagfolk med det fornødne indblik i dagligdagen hos en opbygger. Nu har Færdselsstyrelsen fået til opgave, at om-tænke projektet, og det er vores håb at jurister holder sig så langt som muligt væk fra de mange tekniske områder og lader fagfolk komme til. SKAD har allerede haft et indledende møde med Færdselsstyrelsens repræsentanter, og vi har ved denne lejlighed afleveret et komplet oplæg om, hvordan vi ser godkendelsesprocessen, der har hovedfokus i, at sikre en smidig og prisbillig proces, der tilgodeser alle parter.

Det bliver godt nok ikke nemmere at være opbygger, men det skal understreges, at SKAD bruger mange kræfter på, at sikre, at Færdselsstyrelsen tager hensyn og implementerer udelukkende et regelsæt, der er strengt nødvendigt, for at overholde EU-forordningen 2018/858.

For at forberede medlemmerne, så har SKAD i et par år arbejdet på en opbygger håndbog. Denne tager udgangspunkt i, at give medlemmerne indsigt i, hvordan man sikre kvalitet, implementerer dokumentgang og skaber en større effektivitet i virksomheden. Desuden giver den et fyldestgørende overblik over EU-loven, CE-direktivet og også, hvordan de danske regler for individuel national godkendelse er og bliver. Håndbogen bliver løbende opdateret i takt med at der fremkommer ændringer i de processer, som Færdselsstyrelsen fastsætter.

Vores målsætning er, at sikre, at den store diversitet og opfindsomhed hos danske opbyggere, kan fortsætte til glæde for danske vognmænd og andre kunder.

Motorcykler

I 2010 grundlagte SKAD motorcykelsektionen. Ideen med grundlæggelsen var, at opbygge en alternativ løsning for frie værksteder og brugtmotorcykel forhandlere, evt. med et enkelt mærke.

I 2013 grundlagde SKAD en sektion for private "garagebyggere" med navnet TFTB-The Freedom To Build. Som ordene siger, så handler det om at få lov til at bygge om på en mere fri måde, end den man hidtil kender til i Danmark.

En af de store opgaver har siden da været registreringsafgiftsloven og ID-tab. Efter at Motorstyrelsen kom til, tilbage i 2018, har SKAD arbejdet målrettet for en nu godkendt måde, at kunne bygge om på motorcykler, uden at der er tale om ID-tab. Slut oktober 2021 lykkedes det, og Motorstyrelsen udsendte 2 nyhedsbreve, der indeholder de nok mest lempelige regler i historien. SKAD har dertil udarbejdet en Pixi-bog, der er tilgået medlemmerne, samt forskellige formularer og vejledninger, for at sikre at SKAD medlemmer kan vejlede og bistå kunderne på en korrekt måde. Tak til Motorstyrelsen for det gode samarbejde gennem årene.

Også biler er på dagsordenen, og her forhandles der på livet løs, så også ombygning af biler bliver omfattet af klare og lempeligere regler for, hvad der må bygges om uden ID-tab.

Men også Færdselsstyrelsen er i gang med, at implementere en EU-lov fra 2013 for motorcykler. Også her betød de planlagte regler en slutstreg for mange i branchen og mange motorcykelfolk. Heldigvis indså Transportministeren også her, at man var gået for vidt.

SKAD har stor fokus på regler for ombygning af biler og motorcykler, og vi arbejder fortsat for en større fleksibilitet, så vores medlemmer, både erhverv og privat, forsat kan bygge om, sælge komponenter og sikre lovlighed af køretøjer.

En anden problemstilling er, at der på motorcykelområdet ikke findes fri konkurrence, som vi kender det fra biler. Det har udgangspunkt i EU's gruppefritagelsesregler, som ikke omfatter motorcykler. I lande omkring os, har man dog pr. lov implementeret den frie konkurrence, som betyder, at motorcykler under garanti også kan serviceres af frie værksteder. I Danmark mister kunderne garantien, hvis man ikke får en motorcykel serviceret af en mærkeforhandler. Lange garantiperioder stavnsbinder derfor kunderne til mærkeforhandler nettet. SKAD har taget denne opgave til sig, med at arbejde politisk for, at denne stavnsbinding ophører, og at frie motorcykelværksteder også i fremtiden har en chance for at overleve, samt at nye åbnes, også til gavn for de mange, der har ældre motorcykler.

Fremtiden

I skrivende stund, står vi overfor en uvis fremtid på længere sigt. Overordnet, så kæmper vi med mærkbare ændringer i naturen, hvor klimaforandringer skaber store udfordringer rundt omkring kloden. Corona har sat sine spor i Danmark, og den sætter fortsat sine spor i mange lande. Og nu krigen i Ukraine, som har allerede påvirket vores levemåde, hvor vigtige ressourcer bliver en mangelvare og priserne eksploderer.

At passe på miljøet, pålægger os et stort ansvar for, at håndtere affald korrekt, herunder at sikre den korrekte sortering og håndtering. En hver virksomhed har et ansvar for, at sikre, at miljøet ikke tager skade.

På køretøjsområdet, står vi overfor måske den største forandring gennem mange år. Digitaliseringen og data begrænser mere og mere mulighederne for de frie værksteder. Vi står overfor udfordringer, der udelukkende kan håndteres gennem adgang til viden og kompetencer, samt den fornødne lovgivning, der styrer konkurrenceforhold. Biler er blevet kørende mobiltelefoner, og vi har endnu ikke set en brøkdæl af det, vores branchen skal arbejde med fremadrettet.

Branchen er også i gang med en større konsolideringsproces. Sammenlægninger og opkøb er næsten blevet dagligdag. Grænseoverskridende opkøb ved store fonde med brede økonomiske skuldre, har allerede taget en betydelig bid af brancheaktører.

Vi som brancheforeninger, vil blive udfordret på vores evne til omstilling og den måde, vi kan påvirke vores medlemmer på. En af de fornemste opgaver er, at forberede vores medlemmer på fremtiden og tilføre dem viden og kompetencer. Teknik er nøgleordet, og foreninger, der bygger på jura og politik, vil se sig slået før målstregen.

Formandens afsluttende bemærkning

Jeg er som formand stolt over, at have muligheden for, at stå i spidsen for en så slagkraftig og innovativ forening. Vi gør en forskel, og det ikke kun for medlemmerne, men for hele branchen. At andre foreninger tager sager op, efter vi har bragt dem ind i lyset, er et tegn på, at vi arbejder i den rigtige retning. En person sagde engang til mig, at det altid er nemmere at være nummer to, da det ikke kræver den store udvikling, men bare kopiering. Men uden en nummer ét, så sker der intet.

Med disse ord vil jeg overgive beretningen til medlemmerne.



Kent Buchberg, formand