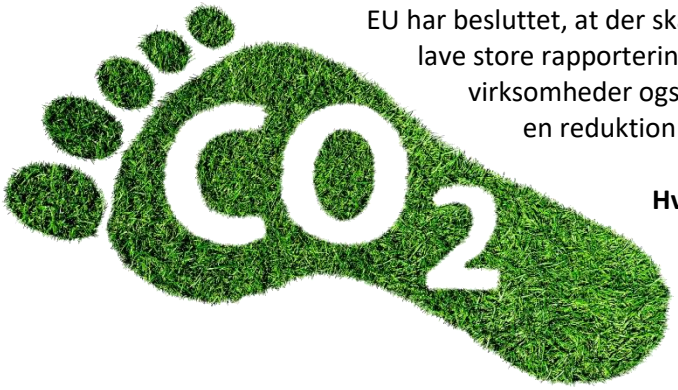
Pressemeddelelse

ESG-regnskab – et kommende krav til karrosseriværksteder og autolakerere

autoskadebranchen.dk – opbyggerbranchen.dk – motorcykelbranchen.dk

7. november 2023



EU har besluttet, at der skal regnes på CO2 tal i virksomheder, så man kan lave store rapporteringer omkring den grønne omstilling og sikre, at virksomheder også gør en indsats i, at forbruge mindre CO2 – altså en reduktion i det man kalder CO2 fodaftryk.

Hvilke krav gælder

I 2025 bliver de første årsrapporter, der indeholder oplysningskrav og datapunkter jf. ESRS-standarderne, offentliggjort. Det betyder altså, at virksomheder, der bliver omfattet af ESRS-standarderne fra 1. januar 2024 hurtigst muligt skal i gang med at forberede sig på at indsamle og sikre valide ESG-data.
De virksomheder der vil blive omfattet af CSRD, bliver omfattet løbende hen over de kommende år jf. nedenfor.

*I **2025** skal virksomheder i EU med mere end 500 ansatte (virksomheder, der i dag er omfattet af NFRD) indberette for regnskabsåret 2024.*
*I **2026** skal store virksomheder, der opfylder to af tre krav: mere end 250 ansatte, 40 mio. EUR i omsætning og 20 mio. EUR i aktier, indberette for regnskabsåret 2025 – svarende til virksomheder i regnskabsklasse C (stor) jf. Årsregnskabsloven.*
*I **2027** skal børsnoterede SMV'er indberette for regnskabsåret 2026 (dispensation til 2028 er mulig).*
*I **2029** skal ikke europæiske selskaber med en nettoomsætning på over 150 mio. EUR i EU og med mindst ét datterselskab eller én filial i EU, indberette for regnskabsåret 2028.*

(kilde: KMPG)

Autoskadebranchen og ESG
Forsikringsselskaber vil i den kommende tid se på, hvordan man kan få CO2 tal på reparation af trafikskadede biler, og her er man i fuld gang hos Forsikring & Pension, for at implementere et program fra Solera, ejeren af Audatex, der er grundlag for forsi i Danmark.

Programmet skal i sin enkelthed udarbejde en automatiseret CO2 rapport for hver reparation der foretages. Principielt lyder det fint, men det må vise sig, hvor korrekt dette kan gøres, og det ned til lokale forhold og ikke mindst individuelle virksomhedsforhold. Det er SKADs forventning, at sådant ikke kan gøres, uden at virksomhederne selv kan have en finger med i spil.

SKAD har i denne forbindelse taget kontakt til AIRC kollegaer, for at undersøge, hvad man har i tankerne der. Både i Tyskland, Holland, Schweiz mv., er man i gang med at få fremstillet programmer og certificeringsordninger for medlemsvirksomhederne, samt har man undersøgt forskellige tiltag fra

leverandører til forsikringsselskaberne, så som Solera, AZT mv. SKAD vil her følge med, både i ind- og udland, for at indhente viden og ekspertise, ikke mindst, for at forhindre, at værksteder lige pludseligt kan stå i en meget vanskelig situation.

Den generelle frygt er, at mindre virksomheder vil have svært ved at følge med, samt kan forsikringsselskaberne i miljømarkedsførings navn udkonkurrere virksomheder, der ender op med højere CO2 tal end andre.

Her er det SKADs målsætning, at bekæmpe unfair behandling og skævvridning, der kan stille mange virksomheder i en dårlig position. Mange vil dog vælge, at smide håndklædet, og det hele vejen rundt, fra lille til stort værksted. Når der ikke er penge at tjene, og der pålægges flere og flere administrative og økonomiske byrder, så går regnestykket ikke længere op. Det er i forvejen svært at få skadesarbejde til at køre rundt, og mange aktører kan ikke tjene penge på dette arbejde, men lever af andre forretningsområder.

Det kan være svært for et værksted, at sætte sig ind i et ret som omfangsrigt område som CO2 regnskab, men i sidste ende drejer det sig om, at man arbejder miljøvenlig, anvender dele, der ikke skal transporteres rundt om kloden, sikrer at der optimeres i virksomheden hvad angår varmetab, elforbrug, miljørigtige materialer, forbedringer i arbejdsmetoder og meget andet.

En af de væsentlige forhold, CO2 kan formindskes er, at man sikrer at undgå at købe varer, der har lange transportveje, så som mange kopi karrosseridele. Her kan man spare en del CO2, da der findes gode alternativer, når vi f.eks. taler europæiske bilmodeller.

Ved biler, der stammer fra Kina, USA eller andre steder langt væk, hvor dele ikke fremstilles i Europa, så kan det være svært at spare. Generelt må deleleverandøren levere et nøgletal for CO2 forbruget på de dele, man leverer til værkstederne, for at give værksteder mulighed for, at fravælge. Værkstederne vælger så den del, der har mindst CO2 forbrug, hvis der er et valg. Naturligvis har forhold som kvalitet og sikkerhed fortsat den største betydning, da man jo ikke skal gå på kompromis med trafiksikkerheden. Her skal der også understreges, at deleproducenter fra ikke EU-lande, kan se stort på, hvad man i EU kræver, hvilket kan gøre det svært at få fakta på bordet.

I denne forbindelse er vi i SKAD allerede nu bekymret for, at forsikringsselskaberne vælger lav pris til billige kopi karrosseridele, typisk fra Fjernøsten, frem for at handle miljøkorrekt ved at spare på CO2. Det må vise sig, hvor meget selskaberne ønsker at formindske deres aftryk, eller om pengepungen har første prioritet. I hvert fald er det noget, som SKAD kommer til at følge og også hænge på den store klokke, hvis pilen viser i den forkerte retning.

Generelt, så vil SKAD fortsætte arbejdet med at tilføre medlemmerne viden, så disse kan foretage de fornødne tekniske tilpasninger i deres virksomhed, ikke kun for at tilgodese ESG, men også for at spare på omkostninger, fremstå som ”grøn” virksomhed og få en mulighed i fremtiden.

SKAD er en arbejdsgiver- og brancheforening, grundlagt i 1907 af de daværende karetmagere.
Foreningen har en medlemskreds indenfor frie værksteder, der arbejder med lakering, karrosseri opretning, mekanisk reparation, opbygning, ombygning, og servicering af både biler, tunge køretøjer og motorcykler.
Foreningen er den eneste teknisk baserede forening i brancherne og arbejder målrettet med at udvikle medlemmerne indenfor disse områder.
TFTB – The Freedom To Build, er en sektion for privatpersoner, der ombygger på deres køretøjer.
SKAD er medlem af AIRC International, SMVdanmark og Dansk Arbejdsgiverforening via SAMA.
Foreningen er en aktiv aktør indenfor flere arbejdsgrupper hos forskellige styrelser, forsikringsskader og opgørelse, arbejdsmiljøpolitik, elbilsikkerhed, og arbejder løbende politisk for tilpasning af gældende lovgivning.