

# DAG

DANSK AUTOGENBRUG

# BERETNINGER 2025



## FORMANDENS BERETNING



# Sammenhold, tak!

**Skal vi stå den omstilling igennem, som ELV-forordning og grøn efterspørgsel kræver af os, så kræver det et ubrydeligt sammenhold.**

**Man keder sig ikke** som formand for Dansk Auto-genbrug. Da slet ikke i en epoke, hvor branchens rammevilkår står til at ændres som aldrig før.

Den grønne omstilling har betydet en væsentlig større interesse for, hvad vi og vores virksomheder kan præstere og levere. Her spiller det en mindre rolle, at nogle af klimarapporteringskravene er rullet tilbage, henholdsvis udskudt. Nye generationer af forbrugere vil tage virksomhedernes – også forsikringsselskabernes – klimainsats med i deres overvejelser, når de vælger selskab.

Jamen – det er da positivt?

I udgangspunktet ja. Alligevel er vores smil lidt stift.

Værkstederne mener, at de har svært ved at gøre det lønsomt at bruge genbrugsdele. De opfatter det som en spareøvelse blandt forsikringsselskaberne og kalder det *greenwashing*, når selskaberne stiller krav om flere brugtdele i skadesreparationen.

Det skaber dårlige *vibes* omkring vores branche. For hvad er det dog for en elendig kvalitet, vi leverer? Så er delene forkerte. Så skal de forbedres mere til montering end forventet. Døren er ikke strippet – eller den er strippet, og det skulle den ikke have været. Og kvalitetskode? Den er da sat alt for højt.

Signalet fra os til værkstederne er helt klart: Vi forstår jeres frustrationer. Ja, faktisk har vi på de indre linjer arbejdet på at skabe forståelse for, at I bør opleve det som mere interessant at bruge vores dele. Det, tror vi, ville gøre det daglige samarbejde langt mere effektivt og gnidningsfrit – selvfølgelig med anerkendelse af, at der kan ske

fejl og forekomme misforståelser i kampens hede.

Senest har vi fået en *vurderingsfunktion* i Autoflex. Her kan vores kunder udtrykke eventuel kritik af, hvad de har bestilt og købt. Sigtet i en sådan vurderingsfunktion kan vi godt tilslutte os. Men systemet skal afspejle den komplekse virkelighed, vi befinder os i – ellers risikerer vurderingerne at miste værdi. Det har vi rejst over for F&P, der har lovet at inddrage os ved fremtidige revisioner af systemet.

**Taler vi om rammevilkår**, så taler vi også om lovgivning. I december meldte det danske EU-formandskab ud, at det var lykkedes at lande en aftale om den kommende ELV-forordning – altså den, der skal sammentænke mere bæredygtig bilproduktion og håndtering af udtjente køretøjer. Forordningen kommer i det hele til at afløse den danske bilskrotningsbekendtgørelse og indfører en mængde nye regler om, hvad der skal tages ud fra bilerne, hvornår en bil skal anses for totalskadet samt ikke mindst et yderligere udvidet producentansvar. Forordningen ventes endeligt vedtaget til sommer ... og ser ud til først at skulle træde i kraft to år efter. Er dét rigtigt, er der gået 10 år, siden den første overvejelse om at ændre



**Signalet fra os til værkstederne er helt klart: Vi forstår jeres frustrationer!**

bilskrotningsdirektivet fra år 2000 frem til ny lovgivning.

Helt konkret bliver det gjort til en lovregel, at man skal have indgået en aftale med en kollektiv ordning eller med individuelle "bilproducenter" om at tage imod køretøjer som en forudsætning for at kunne drive virksomhed. Altså ligesom det i dag er et krav at være miljøgodkendt og være miljøcertificeret.

Det ser vi i DAG sådan set positivt på. Det vil helt klart betyde et løft af branchen at tage del i et forpligtende fællesskab. Vi skal selvfølgelig bare sikre, at ingen, der driver en sund og levedygtig virksomhed, udelukkes fra det gode selskab.

Af den dialog med EU-Kommissionen, som vi har haft igennem EGARA, fremgår det helt tydeligt, at der *regnes* med vores branche som forpost i indsamling og modtagelse af udtjente biler. Men forordningen er også en *game changer*, fordi der vil blive krævet mere af os. Vi skal være mere effektive, bidrage til et mere modent marked for materialer til genvinding – ja, i det hele taget ikke glemme vores besøgstid. Opstår der muligheder for at deltage i "grønne projekter" i jeres nærhed – så gå med og skab fremtidssikring for jeres virksomhed!

**Mens vi endnu har** ELV-forordningen til gode, så er Batteriforordningen allerede trådt i kraft; det skete i august 2025. Også her er indført et krav om, at man som indsamler skal være knyttet til en kollektiv ordning eller have indgået individuelle aftaler.

Men elbilbatterier har tilsyneladende ikke myndighedernes fokus. I al fald har det indtil dato vist sig umuligt at få svar på nogle helt centrale spørgsmål om, hvordan vi opfylder de nye regler, herunder hvornår vi ifalder producentansvar ved håndtering af batterier til genbrug og videresalg. Det er en utålelig situation for vores medlemmer, for elbilerne bliver nu engang hyppigere og hyppigere.

**Det er vist fremgået** med al tydelighed, at vores branche fortsat befinder sig i en brydningstid, og at brydningerne først virkelig materialiserer sig i de kommende år.

Jeg tror stædigt på, at vores branche har en perspektivrig fremtid. Men den kræver, at vi er nysgerrige og opsøgende, lader "plejer" ligge, og at vi bruger tid og ressourcer på at sikre os, at fremtiden nu også er vores.



### **Men elbilbatterier har tilsyneladende ikke myndighedernes fokus.**

Og så kræver det én ting til: Sammenhold!

Traditionelt har vores branche altid været gode til at stå hinanden bi; vi er "hinandens største kunder", som vi plejer at udtrykke det, og det har altid været en fest, når vi har mødtes. Et stærkt sammenhold burde da også være muligt i en forening med bare 50 engagerede medlemsvirksomheder.

**Holder vi ikke ubrydeligt sammen**, risikerer vi at blive spillet ud mod hinanden og miste identitet som gruppe. Dermed mister vi den indflydelse og position, som navnet DAG – trods vores lidenhed – repræsenterer. Jeg skal afholde mig fra at være den store moralist. Men jeg vil godt appellere til, at vi tænker hinanden ind i det, vi gør. At vi opfører os ordentligt over for vores kunder og over for hinanden. Kun sådan kan vi fastholde den gensidige respekt, hvilket igen giver respekt om *brand'et* Dansk Autogenbrug. Det vinder vi så meget ved.

**Jeg kunne have dvælet** ved mange andre sørgelige eller muntre sager i denne årsberetning. Ved F&P, der giver det udseende at aflytte og inddrage branchen, og som så alligevel gør, hvad de finder bedst. Ved det skuffende i, at det ikke lykkedes at samle tilslutning til anden runde af vores Miljøuddannelse. Eller ved vores forhåbning om, at reparationsreglerne vil få fornyet fokus, når politikerne engang sidst i 2026 hører om bud på et nyt bilafgiftssystem fra den Ekspertgruppe, der blev nedsat i forbindelse med den seneste finanslov.

Men også ved de mange forstandige snakke med kolleger landet over, ved den faglige nysgerrighed, der heldigvis trives i mange medlemsvirksomheder, eller ved det daglige positive samspil med vores kunder.

Blot har jeg ment, at det er vigtigt at skabe opmærksomhed om, at vores spilleplade er ved at ændre udseende. Og ønsker vi at blive i spillet, så skal vi kende vores besøgstid og vide at holde sammen.

**Søren Lundfold**

Formand for  
Dansk Autogenbrug

FORSIKRING

# Åbenlyse totalskader: Det var ikke helt så nemt ...

Det lyder oplagt og kunne være interessant for både værkstederne og os: At åbenlyst totalskadede biler ude fra ulykkesstederne kunne bugseres direkte ud til os uden at stå og skæmme hos værksteder og forhandlere.

Det mente DI Bilbranchen – og DAG var enig – hvilket førte frem til et "stormøde" for forsikringselskaber, bugseringsfirmaer, affaldsbehandlere, skadescentre og os selv om, hvordan denne glimrende idé kunne udmøntes i virkeligheden. Mødet blev afholdt i fællesskab mellem DAG og DI Bilbranchen på DI's kursusejendom, Gl. Vindinge ved Nyborg, i starten af oktober.

Men vi gik hjem fra mødet med flere spørgsmål end svar: Hvem skal kunne afgøre, om et forulykket køretøj er totalskadet? Hvordan skaber vi nogle rammevilkår, så alle værksteder er indforståede med denne praksis? Hvad vil forsikringskunderne sige til, at deres bil pludselig befinder sig hos et autoophug? Og går værksted/forhandler glip af vigtig kundekontakt efter uheldet?

Yderligere ville vores medlemmer



**Fra DAG medvirkede bestyrelsesmedlem Frederik Spandet, Næstved. Han indførte forsamlingen i håndtering af køretøjer og redegjorde for, hvordan DAG-medlemmerne ville kunne bidrage.**

skulle investere i sikre afleveringspladser uden for butikstiden, og vi ville skulle sikre et landsdækkende

netværk af medlemmer, der gerne vil medvirke, og som kan foretage en fuldblods taksering.

Lige nu overvejes det at formulere et pilotprojekt mellem DAG og et af selskaberne for at prøve idéen af. Yderligere har vi fra DAG foreslået, at vi kan afhente de pågældende biler efter et bestemt antal dage, så formålet – at lette værkstederne – ikke forspildes.

## Nye "retningslinjer for skadesarbejde"

For mere end 15 år siden formulerede autobranschens organisationer, forsikringsselskaberne og FDM et sæt "retningslinjer for skadesarbejde". Teksten beskriver typiske samspilsproblemer mellem parterne og angiver god skik for at løse dem.

På DAG's initiativ satte parterne sig på ny sammen i 2024 med henblik på en revision. Vi ville gerne:

- Sikre mindst fem hverdage til at afhente opkøbte totalskader
- Sikre et forholdsmæssigt afslag i købsprisen, hvis det udbudte køretøj ikke svarer til beskrivelsen
- Sikre, at den varslede rating-ordning i Autoflex blev indført på anstændig vis

Vi kan ikke sige, vi gik ud af forhandlingerne med succes. De to sidste forhold fik vi dog indført

i et udkast med opbakning fra de øvrige organisationer, men just som retningslinjerne skulle gå i trykken, havde F&P egenhændigt strøget dem.

En sådan fremfærd rykker gevaldigt ved tilliden til, at dialog med F&P giver mening.

Siden da har F&P lanceret sin nye "Vurderingsfunktion" i Autotaks - læs her om side 9.

## LOVGIVNING

# ELV-forordningen: Det bliver ikke mindre bøvlet



Nu mener vi at vide, hvornår den kommende ELV-forordning bliver vedtaget og træder i kraft. I december meddelte det danske EU-formandskab, at der er indgået en "foreløbig aftale" om den færdige tekst mellem EU-Kommissionen, Ministerrådet og Europa-Parlamentet; den såkaldte tri-log.

Forordningen ventes vedtaget i sommeren 2026 med ikrafttrædelse to år senere. Med de mange bestemmelser i forordningen, der indføres "XX antal måneder efter denne forordning ikrafttræden", kan vi opleve,

at det tager mindst otte år, inden forordningen er fuldt gennemført.

Er det godt eller skidt?

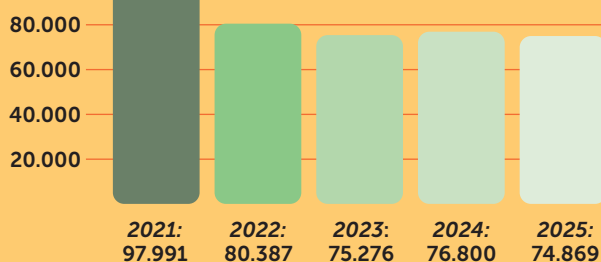
Det er godt for de mindre virksomheder, der måske tilmed står over for et generationsskifte eller ophør. De behøver ikke at foretage sig noget.

Det er også godt, fordi vi får tid til at forberede os på at skulle tage mere ud af bilerne; fragmenter, der jo også skal finde afsætning et sted.

Det er skidt, fordi det kan trække ud med se kravene indført i dansk lovgivning og generelt skabe en fornem-

melse af usikkerhed i hele autobran-chen.

Som tidligere berettet samler den nye forordning det gamle skrotningsdirektiv fra 2000 samt direktiver om genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder. Visionen er at formå bilproducenterne til "grøn- nere produktion", sikre flere sekun- dære råmaterialer og mere effektiv skrotning samt mindske den samle- de bilproduktions CO<sub>2</sub>-udledning og ressourceforbrug.



Antal skrotninger 2021-2025. Stigende eksport og længere levetid er formentlig hovedårsagerne til de fortsat faldende antal skrotninger. I 2024 skrottedes 76.800 biler – i 2025 bare 74.869, færre end i mands minde.

## Vidste du?

- At der blev nyindregistreret **184.638** nye personbiler i 2025
- Heraf var godt **68 procent** eldrevne.



LOVGIVNING

## Bilansvar tager forskud på glæderne

Blandt mange nye regler i den kommende ELV-forordning bliver, at autogenbrugere enten skal have indgået direkte aftaler med "producenter" – læs: Importører – eller med en kollektiv ordning for at kunne drive virksomhed.

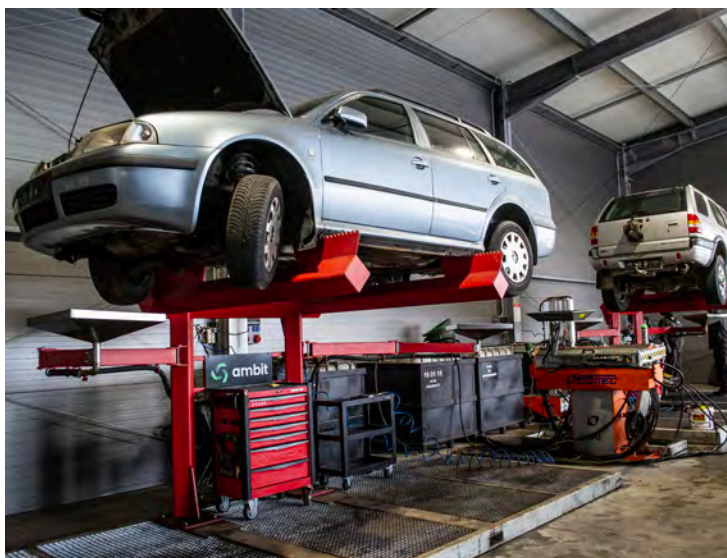
Sidste sommer etablerede de danske bilimportører – forenet i Mobility Denmark – en ny forening, der skulle varetage bilproducenternes udvidede producentansvar. Bilansvar hedder den – og skal gøre det muligt for andre end Mobility Danmarks medlemmer at tilslutte sig denne kollektive ordning – altså også parallelimportører og importører af brugte biler.

Den fysiske opgave – at stille ordningen på benene og administrere den – blev udlagt til Dansk Bil-retur, med hvem man indgår den praktiske aftale.

Dansk Bil-retur har valgt at lukke af for tilgang af yderligere autogenbrugsvirksomheder til ordningen i to år efter den 20. oktober 2025. Men endnu er det altså heller ikke et krav at være tilsluttet nogen ordning, ligesom markedet til stadighed vil udvikle sig.

NETVÆRK

## Intens dialog i EGARA



Ligesom herhjemme drager vi også på markvandring efter EGARA's generalforsamling. I 2025 besøgte vi formanden Adam Malyszkos virksomhed, AMBIT, et par timers kørsel fra Warszawa. På billedet her foregår selve miljøbehandlingen.

Batterier og ELV-forordning, karteldom, nye medlemmer. Medlemmerne af DAG's europæiske organisation, EGARA, rykker endnu tættere sammen i bussen i takt med, at de kommende fælleseuropæiske regler om bæredygtig bilproduktion og håndtering af udtjente køretøjer nærmer sig vedtagelse.

EGARA holder fysiske møder to gange om året og ind imellem Teams-møder om enkelt-emner. Under begge fysiske møder medvirker repræsentanter for EU-Kommissionen – de selv samme personer, der skriver forordningsteksterne.

I og med at de kommende regler kommer til at gælde alle europæiske autogenbrugsvirksomheder, har EGARA fået en helt unik værdi. Italienernes bekymringer er vores. Vores bekymringer er italienernes.

EGARA har i beretningsåret udarbejdet et omfattende hø-

ringssvar, der forholder sig til en række enkeltbestemmelser samt yderligere en række *statements*, der belyser vores holdninger. Iblandt disse *statements* er vores bud på, hvordan den kompensationsmodel bliver udmøntet, der skal dække eventuelle underskud ved håndtering af skrotbiler.

Der er endnu bred usikkerhed om, hvad virksomhederne må og ikke må, når det gælder batterier – og her er det værste, at Batteriforordningen er trådt i kraft.



**Italienernes bekymringer er vores. Vores bekymringer er italienernes.**

**Selv om skrotningsordningen er en kompensation til bilejerne for eventuelle udgifter ved indlevering af et køretøj til skrotning, så opfattes som skrotningsgodtgørelsen nu en gang som en skrotpræmie. Dét incitament til at skrotte lovligt, vil vi ikke af med.**



Fra 1. januar steg skrotningsgodtgørelsen med godt 500 kr. til 2.770 kr., og fra 1. juli sænkes miljøbidraget fra 84 kr. til 67 kr. Baggrunden for ændringen af henholdsvis Bilskrotbekendtgørelsen og miljøbidragsloven er at udligne det store overskud i ordningen – og ifølge de første bemærkninger til bekendtgørelsen var det også meningen at udfase skrotningsgodtgørelsen i takt med, at det kommende, udvidede producentansvar for biler også dækker eventuelle transportudgifter i forbindelse med indleveringen af en skrotbil.

Det er nok muligt, at der juridisk er tale om en godtgørelse. I folkekemunde er der tale om en skrotpræmie, der skal skabe et incitament til at aflevere en udtjent bil

på lovformelig vis. Godt bakket op af SMVDanmark og Dansk Bilbrancheråd advarede vi under høringsfasen *kraftigt* imod at udfase eller afskaffe dette incitament – snarere tværtimod skal ordningen nytænkes, så den rent faktisk *bliver* en skrotpræmie. Her har ministeren lyttet, og dette formål er taget ud af lovforslagets bemærkninger.

Men vi skal altså være opmærksomme på eventuelle udfald mod ... ja, mod skrotpræmien.



**Her har ministeren lyttet, og dette formål er taget ud af lovforslagets bemærkninger.**

## LOVGIVNING

# Det gamle træ – oh, lad det stå!

## Nye batteriregler

### LOVGIVNING

I august trådte den nye batteribekendtgørelse i kraft. Bekendtgørelsen indfører EU's batteriforordning i dansk lov.

Bekendtgørelsen omfatter samtlige typer batterier – lige fra lommelygtebatterier til elbilbatterier.

Nyt er det, at er man indsamler af batterier skal man enten have indgået aftale med en kollektiv ordning eller have indgået direkte aftaler med en eller flere "producenter" – det vil sige virksomheder, der er omfattet af pro-

ducentansvar for batterier, og som bringer batterier på markedet for første gang.

DAG har siden maj 2025

forsøgt at formå Miljøstyrelsen til at besvare en række brændende spørgsmål, herunder om, hvornår der indtræder producentansvar ved forberedelse til genbrug og videresalg.

Dansk Producentansvar op-



lyser, at udtjente batterier fortsat kan leveres til eksempelvis shreddervirksomhederne i det omfang, de har en kontrakt med en kollektiv ordning.

FORSIKRING

# Samtale fremmer forståelsen



Ditlev Terkildsen, Rødding, introducerede taksatorerne til kvalitetskodning af reservedele.

Der blev gået til stålet, da 60 taksatorer fra Taksatorringen blev udsat for at skulle finde de rigtige kvalitetskoder til et udvalgt antal dele.

Gensidig indsigt i hinandens arbejdsbetingelser og rammevilkår hjælper nu en gang på det daglige samspil mellem forsikringselskaber, værksteder og autogenbrugere.

Det har gjort, at vi jævnligt mødes med et udvalg af forsikringselskaberne på "tomandshånd".

Yderligere lagde vores formand virksomhed til, da 60 taksatorer fra Taksator-

ringen kom på virksomhedsbesøg i maj. Det blev en gensidigt inspirerende dag – blandt andet med konkurrencer om, hvem der kunne komme nærmest den rigtige kvalitetskode og med en omvisning.

Der står en stående indbydelse til de øvrige af de selskaber, vi har en tilbagevendende dialog med, om også at komme på besøg.

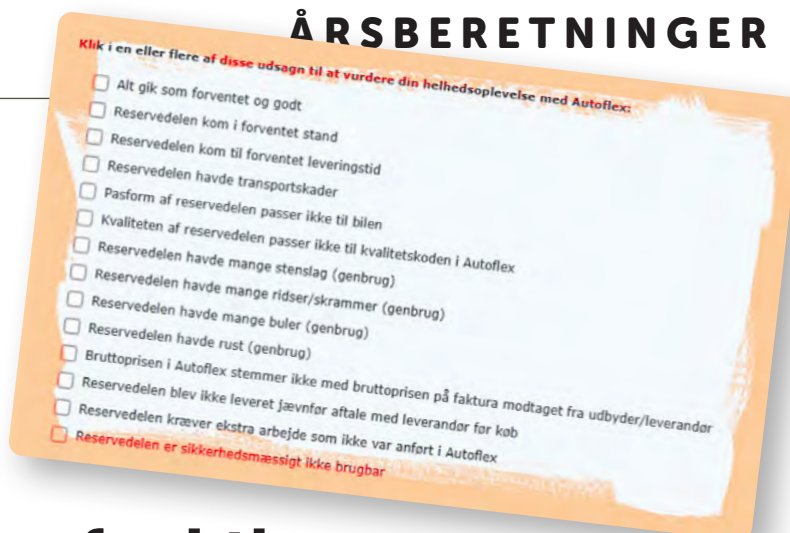


## Vidste du?

- At den samlede bestand af personbiler er vokset med **37.040 personbiler til 2.864.904 i løbet af 2025**

## Vidste du?

- At mængden af dieslbiler er faldet fra **708.176 i 2024 til 645.131 i 2025**



## FORSIKRING

# Ny vurderingsfunktion scorer ikke så højt

Sidst på beretningsåret lancerede F&P en såkaldt vurderingsfunktion i Autoflex. Den skal gøre det muligt for værkstederne at bedømme en vareleverance fra aktørerne på Autoflex – det være sig genbrugere eller leverandører af alternative nye dele mv.

I DAG har funktionen ikke fået mange stjerner.

Den tager simpelthen ikke højde for, hvordan samhandelen fungerer ude i den virkelige verden, herunder at dele kan bestilles hos andre end noteret i taksatorrapporten eller leveret via en kollega.

Under et møde med F&P i februar fik DAG lovning på at blive involveret, hvis og når vurderingsfunktionen tages op til revision, ligesom et enkelt afkrydsningspunkt fik en mere retvisende formulering.

Det må være en trøst, at der – i modsætning til eksempelvis Ankenævn for Biler – ikke er tale om noget udhængsskab. Kun parterne i den konkrete skadesreparation har adgang til vurderingerne.

## SIKKERHEDSSTILLELSE

# Miljøsag i København blev løst



**Episoden har sat fokus på, om den kollektive aftale om sikkerhedsstillelsen er tidssvarende.**

Da vi afholdt generalforsamling i fjor, pågik en miljøsag vedrørende en medlemsvirksomhed i København. Virksomheden viste sig at være solgt videre under samme CVR-nummer, og hverken DAG eller Københavns Kommune var vidende herom.

Virksomheden gik konkurs, og der opstod en disput om, hvem der havde forpligtelsen til at rydde op efter den. Ansvarret måtte DAG påtage sig under bestemmelserne om den kollektive sikkerhedsstillelsesordning, som virksomheden var tilsluttet. Det blev til et påbud fra Københavns Kommune.

Takket være en snarrådig bestyrelse og et medlem af DAG blev sagen løst til ejendomsselskabets og kommunens tilfredshed.

Episoden har imidlertid sat fokus på, om den kollektive aftale om sikkerhedsstillelsen – der hører til blandt meget få i Danmark, og som blev aftalt helt tilbage i 1998 – er tidssvarende.



UDDANNELSE

## Ny generation af kvalitetskurser

Tørring Autolager og Hammershøj Autoophug dannede rammerne om en ny serie kvalitetskurser i marts og april, hvor knap 40 medarbejdere fra mere end 10 virksomheder var med.

For gennemførelsen stod medlem af DAG's ERFA-gruppe, Ditlev Staal Terkildsen, Rødding Autogenbrug.

»En genbrugsdel skal have samme egenskaber uanset, om du køber den på Sjælland eller i Jylland. Det var det, vi var sammen for at øve os i,« fastslog Ditlev Staal Terkildsen efterfølgende.

Deltagerne gennemgik eksempler på kvalitetskodning af en frontklap, en forlygte, en kofanger, et sidespejl og en dør og gik i dybden med, hvad hver enkelt kvalitetskode betyder. Blandt de mange opmærksomhedspunkter var, at der ikke er nogen grund til at vrage en blik-



del kodet med en stand C, hvis der alene er tale om zinkopkog. Det indgik også, at B1 generelt ikke er særlig sandsynlig på en pladedel – så skal den da nærmest være som ny.

Kvalitetskurserne er genoptaget på baggrund af gentagen kritik fra dele af autobranchen over vores kvalitet.

**Ditlev Staal Terkildsen – i midten – byder velkommen til dagens kvalitetskursus.**

UDDANNELSE

## Faldende interesse for uddannelse

Der var ikke opbakning blandt medlemmerne til andet udbud af DAG og Tradiums Miljøbehandleruddannelse, der skulle have været indledt i oktober.

Det er lidt en skam, for uddannelsen giver medarbejdere, der har ansvar for miljøbehandling, en teoretisk og praktisk indsigt i regler, love og foranstaltninger, der sikrer en yderligere faglighed, og som giver medarbejderne papir på deres kompetencer.

Yderligere er det et stærkt kort over for myndigheder, certifice-

ringsorgan – og over for den repræsentant fra Dansk Bil-retur, der skal foretage audit – at kunne vise, at ens medarbejdere har styr på emner som affald, brandsikring, kemi, håndtering af elbiler mv. Det kunne også være et godt kort over for forsikringselskaber, der vægrer sig ved at forsikre vores virksomheder.

Med andet udbud udviklede vi uddannelsen yderligere, så et enkelt AMU-kursus blev virksomhedsforlagt, ligesom uddannelsen blev indledt med en bredere

perspektivering af vores branches betydning.

I Norge går udviklingen modsat. Her har det norske uddannelsesministerium istemt at udvikle en hel lærlingeuddannelse i autodemontering – med andre ord gøre vores branche til et anerkendt håndværksfag.



SKAD og DAG valgte at tage en åben snak om kvalitet – men også om de forhindringer, der lægges os i vejen for det lydfri samarbejde. Stående: Thomas Krebs, SKAD.

## Bestyrelse og administration i året

### BESTYRELSE

Søren Lundfold, Tørring  
(Formand)

Lars Holst, Nørresundby  
(Næstformand)

Frederik Spandet, Næstved

Søren Damsgaard, Hammershøj

Kim Andersen, Sindal

### ADMINISTRATION

Adam Pade

## MARKEDET

# Kritik af branchens kvalitet

Medlemmerne af Dansk Autogenbrug har i beretningsåret lagt øre til kritik, når det gælder den oplevede kvalitet af genbrugsdele. Blandt andet er fremkommet beskyldninger om, at der lægges varer op på Autoflex, der "burde have været skrottet", ligesom dele får lige lovligt positive standkoder.

Det er en kritik, som Dansk Autogenbrug helt overordnet affejer – med respekt for, at der naturligvis sker fejl iblandt de mere end 100.000 transaktioner, der finder sted hvert år.

Snarere er der tale om, at værkstederne enten ikke tjener eller tjener for lidt på at anvende brugtdele, og med forsikringsselskabernes stigende pres for at bruge brugt, bliver man forståeligt nok lidt mere hys.

Det incitamentsstillæg, som F&P har udviklet i Autotaks – som tillader værksteder og forsikringsselskaber at aftale særlige tillæg ved brugtdele – har ikke vundet voldsom udbredelse.

Blandt branchens kritikere har været Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark (SKAD), som repræsentanter for Nemdele og brugere af AD Data mødtes med i beretningsåret. I februar afholdt SKAD og DAG et fælles møde for DAG's medlemmer både om kvalitet, udfordringerne i Autotaks og forsikringsselskabernes rolle på markedet. Mødet gav appetit på et tættere samarbejde mellem organisationerne – måske ved direkte møder mellem medlemmer af SKAD og DAG.

## Vidste du?

- At samtidig som danskernes biler bliver ældre, så når vi ifølge Bilimportørerne 1 mio. elbiler i 2027 – tre år før målsætningen om 1 mio. elbiler i 2030.

## LOVGIVNING

# Kan vi NU vente ændrede reparationsregler?

Som bekendt besluttede Folketinget at forlænge afgiftslempelserne for elbiler i 2026. Det skete på baggrund af bilafgiftsaftalen fra 2020, der forudsatte et "pitstop" i 2025 med mulighed for at ændre i aftalen.

Samtidig nedsattes en ekspertgruppe, der frem til efteråret 2026 skal se på en komplet omlægning

af bilafgifterne i Danmark. SMVdanmarks Autoudvalg, hvor DAG sidder med ved bordet, har bidraget med en række synspunkter, herunder behovet for en revision af de danske reparationsregler. Vi bør kunne forvente, at der denne gang sker noget, herunder især når det handler om elbiler. Dels fordi registreringsafgiften er lempet,

dels fordi de hurtigere ryger over reparationsgrænsen, fordi de er dyrere at reparere på.

Men bare fordi man finder frem til en ny afgiftsmodel, kan der gå en rum tid, inden modellen kan realiseres, idet det er en kendt sag, at Motorstyrelsens IT-systemer er forældede og vanskelige at foretage ændringer i.

## Her er vi med!

Dansk Autogenbrug er repræsenteret dér, hvor vores eller den samlede autobranches dagsorden sættes:

### SMVdanmarks Autoudvalg

Her forbereder og gennemfører vi politiske udspil og varetager politikerkontakt sammen med mekanikerne, pladesmedene, brugtbilforhandlerne og grossisterne.

### Dansk Producent Ansvars Advisory Board

DPA har ansvaret for producentansvaret for biler, batterier og den digitale skrotningsattest. DAG er repræsenteret sammen med blandt andre F&P, Stena Recycling, Genvindingsindustrien, bilimportørerne og DI.

### EU-Miljøspecialudvalget

– Er nedsat af Miljøministeriet og er et høringsforum, hvor organisationerne kan komme med input til regeringens holdning til EU-forslag, der vedrører miljøspørgsmål, herunder autogenbrug.

## Ser du vores nyhedsbreve?

Modtager du DAG's nyhedsbrev, "DAG Orientering", og "DAG OBS!?" Sekretariatet udsender nyhedsbreve 8-10 gange om året samt særligt vigtige meddelelser i form af "DAG OBS!".

Husk, at alle i virksomheden kan have glæde af at læse DAG Orientering og DAG OBS! Kontakt sekretariatet eller brug den tilmeldingsformular, du finder under Medlemslogin.

## Brug dine medlemsfordele!

Nok er Dansk Autogenbrug en lille forening. Men vi har medlemstilbud, der ikke står tilbage for de store. Det skyldes selvfølgelig vores medlemskab af SMVdanmark, hvor vi er hele 18.000 virksomheder.

Af særligt relevante tilbud skal nævnes:

- **Skattehotline**  
Få svar på spørgsmål om selskabs- og skatteret
- **Juridisk hotline**  
Få svar på spørgsmål om betalingstvister, personalejura og meget mere – eller søg på smvdanmark.dk's hjemmeside
- **Find formularer vedr. persondata, personalepolitik og diverse standard-aftaledokumenter**
- **Rabatter på brændstof hos Circle K, Shell og Q8**

### Du skal være logget ind

Du skal være logget ind for at se medlemstilbuddene. Det kræver, du har oprettet en profil. Åbn siden [www.smvdanmark.dk](http://www.smvdanmark.dk) og klik på "Log ind" øverst i højre hjørne. Klik på "Opret profil", og du vil blive ledt igennem oprettelsen.

