



Når skaden er sket

En sammenligning af reparationer af bilskader i Danmark, Sverige, Norge og Tyskland



Når skaden er sket

En sammenligning af
reparationer af bilskader i
Danmark, Sverige, Norge og
Tyskland

Rekvirent

AutoBranchen Danmark

Udarbejdet af

Teknologisk Institut
Kongsvang Allé 29 8000 Aarhus C
Miljøteknologi

Kristian Kriegbaum Jensen
Martin Eggert Hansen
Andreas Bjerre Lunkeit
Tobias Vede Andersen

28. april 2026

Indhold

Indledning	4
Hovedkonklusioner	5
1 Lånebiler og betalingsmodeller	7
2 Intern logistik mellem karrosseri og lak	9
3 Genbrug af reservedele	11
4 Timepriser og prisfastsættelse	14
5 Digitale kalkulations- og tilbudssystemer	18
6 Hvordan er undersøgelsen foretaget?	20

Indledning

Dette notat præsenterer undersøgelsen *"Når skaden er sket – en sammenligning af reparationer af bilskader i Danmark, Sverige, Norge og Tyskland"*, som er udarbejdet for AutoBranchen Danmark i perioden november 2025 til april 2026.

Når en bil får en skade, starter *skadesforløbet*, som er en proces, der involverer bilejeren, forsikringsselskabet og værkstedet. Forløbet omfatter alt fra den første skadesvurdering og beslutninger om reparation til praktiske forhold som lånebil, brug af reservedele og den endelige fakturering.

Undersøgelsens formål er at sammenligne det typiske skadesforløb i Danmark, Sverige, Norge og Tyskland ved at analysere forskelle i håndteringen af lånebiler, logistik, reservedele, timepriser og kalkulationssystemer. Ved at sammenligne skadesforløbet i de fire lande identificerer vi, hvor der er muligheder for at lære af hinanden på tværs af vores nabolande.

Notatets opbygning

Rapporten er opdelt i fem hovedafsnit, som hver især behandler centrale elementer i et skadesforløb:

Afsnit 1: Lånebiler og betalingsmodeller: Hvem betaler for låne bilen – kunden, forsikringen eller værkstedet?

Afsnit 2: Logistik: Hvordan håndteres transport og samarbejde mellem karrosseri- og lakværksteder?

Afsnit 3: Brug af reservedele: Hvem bestemmer, om der skal bruges nye eller brugte dele, og hvordan kompenseres værkstedet for eventuelt merarbejde?

Afsnit 4: Timepriser: Hvordan fastsættes og reguleres værkstedernes timepriser?

Afsnit 5: Kalkulationssystemer: Hvilken rolle spiller digitale systemer som Autotaks for prisdannelsen?

Undersøgelsens metode

Undersøgelsen er baseret på desk research af eksisterende publikationer, branchestatistikker og lovgivning i de fire lande. Dette er suppleret med en række kvalitative interviews med centrale brancheaktører, herunder repræsentanter fra værksteder, brancheorganisationer og forsikringsselskaber i hvert land.



Hovedkonklusioner

Sammenligningen af skadesforløbet i Danmark, Norge, Sverige og Tyskland viser klare forskelle i forretningsmodeller og magtbalance mellem værksteder og forsikringsselskaber. Her er hovedkonklusionerne.

Lånebiler: Fra skjult værkstedsomkostning til forsikringsprodukt

Den danske model, hvor værkstedet bærer den fulde omkostning for en gratis lånebil, er unik i sammenligningen. I Norge og Sverige er lånebil en formaliseret forsikringsydelse, som kunden tilvælger og betaler for via sin forsikringspræmie. Det fjerner den økonomiske byrde fra værkstedet og gør omkostningen transparent. I Tyskland afhænger ansvaret af skadestypen: Ved ansvarsskader betaler modpartens forsikring, ved kaskoskader afhænger det af den individuelle police. I Danmark er låne bilen en skjult udgift, der belaster værkstedernes økonomi uden at være synlig i afregningen med forsikringsselskabet.

Lakværksteder: Underleverandører under pres

I alle fire lande er lakværkstedet underleverandør til karrosseriværkstedet og har ingen direkte forhandlingsrelation med forsikringsselskabet. De bliver underleverandører til karrosseriværkstedet, som selv forhandler med forsikringsselskabet. Samtidig bærer lakværkstederne i alle lande en uforholdsmæssig stor del af de logistiske omkostninger: I Danmark og Tyskland påtager de sig ofte selv transporten for at sikre ordretilgang. I Norge og Sverige har denne dynamik – kombineret med forsikringsselskabernes manglende vilje til at forhandle med lakværksteder – accelereret en konsolidering, hvor karrosseri og lak samles under samme tag. For de tilbageværende selvstændige lakværksteder er konsekvensen den samme på tværs af landene: et stigende økonomisk pres, der tiltagende fører til opkøb eller lukning.

Genbrug af reservedele: Incitamenter er afgørende

Øget genbrug afhænger af tre faktorer: velfungerende digitale platforme, klare økonomiske incitamenter for værkstederne og et organiseret leverandørmarked. Sverige er længst fremme på alle tre punkter og har en skønnet andel af brugte dele på 10-12%. Sverige har en model, hvor værksteder kompenseres med en højere timepris for at nå deres mål for genbrug fastsat i forhandlinger med forsikringsselskabet. Danmark halter bagefter med en skønnet andel på kun 2%, hvilket primært skyldes svage incitamenter, et fragmenteret marked og ukompenseret merarbejde for værkstederne. Konklusionen er, at uden en model, der gør det økonomisk attraktivt for

værkstederne at håndtere brugte dele, vil andelen forblive lav, uanset pres fra forsikringsbranchen.

Timepriser: forhandlingsrammer varierer betydeligt

Værkstederne i alle fire lande oplever vanskeligheder med at opnå et økonomisk overskud, der giver rum til investering og udvikling – forsikringsopgaver udgør typisk over 90 % af omsætningen, og timepriserne er derfor afgørende for værkstedernes levedygtighed. Fastsættelsen sker overalt gennem individuelle forhandlinger, men rammerne varierer markant. I Danmark er forhandlingerne mindst formaliserede – der er ingen fast proces for genforhandling, ingen automatisk indeksregulering, og ifølge brancheorganisationerne har mange værksteder ikke fået reguleret timepriser i 10-15 år. I Sverige og Norge er forhandlingerne mere strukturerede med regelmæssige genforhandlinger og i nogle tilfælde kobling til værkstedets præstation på nøgletal. Tyskland skiller sig ud ved en juridisk ramme, der ved ansvarsskader giver værkstedet ret til selv at fastsætte sin timepris. Et gennemgående træk er dog en informationsasymmetri: Forsikringsselskaberne har overblik over alle værksteders priser, mens det enkelte værksted ikke kender andres vilkår.

Digitale kalkulationssystemer: Ejerskab af data påvirker magtbalancen

Ejerskabet af de digitale kalkulationssystemer er en afgørende faktor for magtbalancen i branchen. I Danmark, Norge og Sverige giver forsikringsbranchens ejerskab af de dominerende systemer (Autotaks, DBS/CABAS) dem en enorm kontrol over data, normtider og prisfastsættelse. I skarp kontrast hertil står den tyske model med konkurrerende systemer (Audatex¹ og DAT²), hvor data er transparente for begge parter. Konklusionen er, at den danske model, med et lukket, forsikringsejet system, skaber informationsasymmetri og magt-ubalance, som ikke findes på det tyske marked, hvor systemerne i højere grad fungerer som et fælles, uafhængigt forhandlingsværktøj.

¹ Audatex er en del af den multinationale virksomhed Solera, som er ejet af Vista Equity Partners.

² Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), der har hjemsted i Tyskland, ejes af tre store tyske brancheforeninger inden for bilindustrien: VDA (Verband der Automobilindustrie – sammenslutningen af den tyske bilindustri), VDIK (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller – sammenslutningen af internationale bilproducenter) og ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe – Centralforbundet for den tyske bilbranche).



1 Lånebiler og betalingsmodeller

En central del af skadesforløbet for kunden er adgangen til en erstatningsbil, mens egen bil er på værksted. Undersøgelsen viser klare forskelle mellem de fire lande med hensyn til, hvordan ansvaret for låne bilen er fordelt mellem kunde, forsikringsselskab og værksted. Disse forskelle har indflydelse på værkstedernes økonomi.

Den mest markante skillelinje går mellem Danmark på den ene side og Norge, Sverige og Tyskland på den anden. I Danmark er gratis låne bil blevet en forventet, men ukompenseret serviceydelse fra værkstedets side. I de øvrige lande er ansvaret i højere grad formaliseret og placeret hos enten kunden eller forsikringsselskabet.

Danmark: Værkstedet bærer omkostningen

I Danmark er det blevet en markedsstandard, at værksteder stiller en gratis låne bil til rådighed for kunden under reparationen. En del forsikringsselskaber tilbyder låne bil gratis eller mod et mindre gebyr, hvis man bruger deres udvalgte værksteder ved en kaskoskade. Omkostningen afholdes dog af værkstedet.

For langt de fleste fordelsværksteder er låne bilen ikke en separat post, som forsikringsselskabet betaler for. I stedet er den en fast del af den samlede aftale, der gør værkstedet til et "fordelsværksted". Kompensationen for låne bilen er således kun indirekte. I stedet er udgiften til at holde en flåde af lånebiler en del af værkstedets driftsomkostninger, som de accepterer at afholde for at få adgang til den store og stabile mængde arbejde, som forsikringsselskabet forventes at levere.

Udgiften til lånebiler er høj for mange karrosseriværksteder. Omkostningerne dækker alt fra service og vedligeholdelse til forsikring og værditab. AutoBranchen Danmarks rentabilitetsanalyse fra 2023 viser, at det i visse tilfælde udgør 38% af de udgifter, som værkstedet ikke bliver direkte kompenseret for, når der afregnes i Autotaks.³

Norge og Sverige: En forsikringsydelse

Både Norge og Sverige har en model, hvor adgang til låne- eller leje bil er en del af kundens forsikringspolice. I **Sverige** er det typisk et aktivt tilvalg for kunden i form af en "hyrbilsförsäkring". Har kunden denne dækning, håndteres leje bilen som en separat forretning via forsikringsselskabet, ofte i samarbejde med store udlejningsfirmaer som

³ AutoBranchen Danmark (2023): Skadesbranchens fremtid. <https://autobranchendanmark.dk/wp-content/uploads/2023/09/skadesbranchens-fremtid.pdf>



Hertz. Værkstedets rolle er primært logistisk, og de bærer ikke den økonomiske byrde for selve bilflåden.

I **Norge** er modellen meget lig den svenske. Hvis kunden har "leiebildekning" i sin police, dækker forsikringsselskabet omkostningerne inden for den aftalte reparationstid. Værkstedet er praktisk koordinator, der booker bilen og håndterer udlevering, mens selve faktureringen sker mellem udlejningsfirmaet og forsikringsselskabet. Værkstedet har dog en økonomisk risiko, hvis reparationstiden overskrides, da de i så fald kan blive pålagt at betale for ekstra lejedøgn. Ansvarsplaceringen afhænger af de individuelle kontrakter og aftalevilkår mellem værksteder og forsikringsselskaber. Det er i undersøgelsen ikke blevet belyst, hvad der sker, hvis det er forsikringsselskabets skyld, at reparationstiden overskrides.

Tyskland: En opdelt model

Tyskland adskiller sig ved at have en model, der afhænger af skadestypen: Ved ansvarsskader, hvor modparten er skyldig, har skadelidte krav på en lånebil, og forsikringen betaler. Ved kaskoskader har kunden i udgangspunktet ikke krav på en lånebil. I praksis tilbyder værkstederne det dog ofte som en service for at fastholde kunden. Denne model bliver mere formaliseret i de såkaldte "værkstedsbindingstariffer", hvor kunden opnår en lavere forsikringspræmie mod at benytte et værksted fra forsikringsselskabets netværk. Her er det en del af aftalen, at netværksværkstedet skal "holde kunden mobil", men det er uklart, hvordan værkstedet præcist kompenseres for denne ydelse. Særligt i forbindelse med disse netværksaftaler minder modellen om den danske praksis, hvor lånebilen er blevet en forventet, men ukompenseret serviceydelse. Ligesom i Danmark bliver lånebilen en "usynlig udgift", som værkstedet påtager sig for at være en del af forsikringsselskabets netværk.



2 Intern logistik mellem karrosseri og lak

Samarbejdet mellem karrosseri- og lakværksteder er afgørende for effektiviteten og økonomien i skadesforløbet. Undersøgelsen viser, at i alle fire lande er lakværkstedet i praksis underleverandør til karrosseriværkstedet og inddrages derfor ikke i prisforhandlinger med forsikringsselskabet. Som konsekvens heraf ser man særligt i Sverige og Norge en udviklingstendens mod større, integrerede enheder.

Danmark og Tyskland: Lakværkstedet som underleverandør

Både i Danmark og Tyskland er den traditionelle model med separate karrosseri- og lakværksteder stadig udbredt. I begge lande betragtes lakværkstedet som en underleverandør til karrosseriværkstedet. I **Danmark** betyder dette, at lakværkstedet ikke er en direkte part i forhandlingen med forsikringsselskabet. Samarbejdet mellem de to værkstedstyper er præget af aftaler, hvor lakværkstedet ofte påtager sig omkostninger, f.eks. til transport, for at sikre en fast ordretilgang.

Regnskabsundersøgelser af autolakererværksteder viser, at fragtomkostninger udgør en betydelig byrde for autolakerere. Der er eksempler på, at fragt i de værste tilfælde udgør 58 procent af de udgifter, som de ikke direkte kompenseres for.⁴

I **Tyskland** er lakværkstedet – som i Danmark – underleverandør til karrosseriværkstedet, og forsikringsselskabet går ikke direkte til lakværkstedet. En vigtig forskel fra Danmark er, at det tyske system har en formel mekanisme til at kompensere for transportomkostninger: Karrosseriværkstedet kan afregne et forvaltningsgebyr over for forsikringsselskabet, der dækker transport og koordinering. Dette tillæg udbetales dog til karrosseriværkstedet – ikke til lakværkstedet. I praksis tilbyder lakværkstederne ofte selv at dække afhentning og levering for at sikre en fast ordretilgang. I de tilfælde kan karrosseriværkstedet reelt modtage compensation fra forsikringen for en transportomkostning, som lakværkstedet bærer.

Norge: Konsolidering med integrerede skadescentre

I Norge forhandler forsikringsselskaberne udelukkende med karrosseriværkstedet, som påtager sig det samlede ansvar for reparationen. Lakværkstedet fungerer som underleverandør og har ingen direkte forhandling med forsikringsselskabet. Forsikringsselskaberne dækker heller ikke transport- og administrationsomkostninger ved ekstern lakering. Disse omkostninger falder i stedet på værkstederne selv, typisk

⁴ AutoBranchen Danmark (2023): Skadesbranchens fremtid. <https://autobranchend danmark.dk/wp-content/uploads/2023/09/skadesbranchens-fremtid.pdf>

fordelt mellem karrosseri- og lakværkstedet afhængigt af den indbyrdes aftale. Derudover kan karrosseriværkstedet risikere at betale ekstra lånebilsdage, hvis reparationstiden overskrides. En norsk brancheaktør vurderer, at ekstern lakering typisk forlænger reparationstiden med mindst to dage i forhold til at have karrosseri og lak under samme tag. Denne omkostningsstruktur – kombineret med det faktum, at lakværkstedet står uden for forsikringsaftalerne – har gjort det økonomisk nødvendigt for værkstederne at samle karrosseri og lak under samme tag, og Norge er i dag måske det land, hvor integrationen er mest udtalt.

Sverige: Lakværkstederne sat uden for forsikringsaftalerne

I Sverige har forsikringsselskaberne tidligere forhandlet priser med både karrosseri- og lakværksteder. I dag er det dog normen blandt de største forsikringsselskaber, at man kun forhandler med én kontraktpart – karrosseriværkstedet – og ikke vil indgå separate aftaler med lakværksteder. En interviewperson vurderer, at det i høj grad handler om, at forsikringsselskaber ønsker at bruge færre ressourcer på forhandlinger. For de selvstændige lakværksteder har det haft mærkbare konsekvenser: De bliver sat uden for de centrale aftaler og er i stedet overladt til at forhandle timepriser direkte med karrosseriværkstedet, som køber lakeringen som en underleverance. Det har ifølge den svenske brancheorganisation MRF ført til, at lakværksteder presses økonomisk, og at mange derfor opkøbes af store forhandlerkæder og skadekæder.



3 Genbrug af reservedele

Genbrug af reservedele er et centralt element i bestræbelserne på at skabe et mere økonomisk og miljømæssigt bæredygtigt skadesforløb. Sammenligningen viser, at en succesfuld integration af brugte dele kræver mere end blot et ønske fra forsikringsbranchen. Det forudsætter et velfungerende og transparent marked, integrerede IT-systemer og en klar økonomisk incitamentsstruktur, der kompenserer værkstederne for merarbejde og lavere avance. Den svenske model, hvor opfyldelse af genbrugsmål kan veksles til en højere timepris, fremstår som den mest vellykkede – men selv her er det uklart, om kompensationen fuldt ud udligner værkstedernes tab.

Det handler dog også om, at forbrugerne skal acceptere, at der anvendes brugte dele, når deres bil repareres. Det er en generel oplevelse i branchen, at forbrugerne helst ser, at der anvendes nye, originale dele. I Danmark er der imidlertid mange forbrugere, der ikke er klar over, at der bruges kopireservedele eller brugte dele i reparationerne, da dette ikke oplyses automatisk.

Sverige: Det mest modne marked

Sverige er klart længst fremme med en skønnet andel af brugte dele på omkring 10-12 %, mens forsikringsselskabernes målsætning er ca. 15 %. En afgørende del af succesen er den strukturerede incitamentsmodel, hvor forsikringsselskaber og værksteder i kontraktforhandlingerne sætter klare mål for værkstedernes brug af genbrugsdele. Hvis et værksted forpligter sig på bestemte mål, kan det forhandle sig til en højere timepris som delvis kompensation for den lavere avance på delene. Det er dog uklart, om den højere timepris fuldt ud kompenserer for indtjeningstab. Til gengæld vil forsikringsselskaberne ofte kræve, at værkstederne lever op til disse mål, før der kan ske en genforhandling af kontrakten og dermed eventuel justering af timepriser.

Sverige er klart længst fremme med en skønnet andel af brugte dele på omkring 10-12% blandt interviewpersonerne. De interviewede personer fra den svenske branche vurderer, at en afgørende del af succesen er den strukturerede incitamentsmodel, hvor forsikringsselskaberne og værkstederne i kontraktforhandlingerne sætter klare mål for værkstedernes brug af genbrugsdele. Hvis et værksted forpligter sig på bestemte mål for anvendelse af brugte dele, kan det forhandle sig til en højere timepris som direkte kompensation for den lavere avance på delene. Til gengæld vil forsikringsselskaberne ofte kræve, at værkstederne lever op til disse mål, før der kan ske en genforhandling af kontrakten og hermed eventuel justering af timepriser.



Processen understøttes af det dominerende kalkulationssystem CABAS, der er koblet til autogenbrugernes egne platforme (bl.a. Bildelsbasen). Søgningen er dog begrænset til det netværk af autogenbrugere, som det enkelte værksted er tilknyttet, hvilket begrænser søgebredden. Sverige har ingen lovmæssige begrænsninger på brug af brugte dele, men der gælder uskrevede regler om, at delen ikke bør være ældre end bilen, og visse bilfabrikanter (bl.a. Tesla og Ford) forbyder det.

Norge: Systemer på plads, men barrierer består

Norge har forsøgt at følge den svenske model ved at etablere et centralt system, DBS Genbrug, til formidling af dele, men trods dette er andelen af brugte dele fortsat relativt lav. Vores undersøgelse peger på, at selvom intentionerne er gode, består der en række barrierer i praksis. Værkstederne oplever, at søgefunktionen i DBS Genbrug er for besværlig og ikke giver tilstrækkeligt brede søgeresultater. Samtidig er der en udbredt utilfredshed med den økonomiske kompensation, der beskrives som "meget dårlig" i forhold til ekstraarbejdet med håndtering, tilpasning og kvalitetssikring.

Den største barriere er dog manglen på brugte dele af tilstrækkelig høj kvalitet. Der er endnu ingen formelle retningslinjer mellem branchen og forsikringsselskaberne, om end der arbejdes på en specifikation for kvalitetsklassificering.

Danmark: Lav andel og svage incitamenter

Med en skønnet andel på kun omkring 2% halter Danmark bagefter i anvendelsen af brugte dele. Forsikringsselskaberne bestemmer formelt, om der skal bruges brugte dele, men for værkstederne udgør det en klar økonomisk ulempe: avancen er lavere end på nye dele, det medfører ikke-kompenseret merarbejde, og forlængede reparationstider øger udgiften til lånebil. Et "incitamentstillæg" til at anvende brugte dele blev indført i Autotaks i 2024, men ifølge brancheorganisationerne anvendes det sjældent i praksis.

AutoFlex er en digital indkøbsplatform etableret af brancheorganisationen Forsikring & Pension for at fremme brugen af genbrugsdele i forbindelse med bilreparationer. Værkstederne anvender systemet til at finde og bestille de dele, som forsikringsselskaberne godkender til en given skade. Systemet skaber transparens for forsikringsselskabet, som kan se alle tilbud og vælge det billigste. Dette begrænser den avance på reservedelen, som værkstedet har mulighed for at opnå, da værkstedet skal vælge den leverandør, som forsikringsselskabet (indirekte eller direkte) peger på. Det

har dog mødt kritik, at Autoflex foruden brugte dele også indeholder nye alternative reservedele, som ofte vil være billigere og derfor vælges af forsikringsselskaberne.⁵

Markedet for brugte dele er desuden fragmenteret og spredt på mange små aktører, hvilket kan medvirke til at gøre anskaffelsen besværlig. Dertil kommer strukturelle barrierer som reparationsgrænsen og eksportgodtgørelsesordningen, der skaber incitament til at eksportere skadede biler frem for at genbruge delene i Danmark.

Tyskland: Et marked på vej

Tyskland er traditionelt et "nydels-marked", og brugen af brugte dele er først nu ved at blive organiseret, primært drevet af store forsikringsselskaber som Allianz. Hele markedet befinder sig stadig i en testfase, hvor centrale spørgsmål endnu er ubesvarede. Den største barriere er den uafklarede økonomi, da det endnu ikke er fastlagt, hvordan værkstederne skal kompenseres for det betydelige ekstraarbejde med afmontering, reparation og kvalitetstjek. Platforme som claimparts.com eksisterer allerede med certificerede genbrugere og faste kategoriseringssystemer, men markedet er endnu umodent.

De centrale barrierer er juridiske og garantimæssige: tysk lovgivning kræver genoprettelse til oprindelig tilstand, og forsikringsselskaberne forventer 6-10 års garanti, hvilket er vanskeligt at give på dele med ukendt historik. Der diskuteres, om forsikringsselskabet bør overtage hæftningsrisikoen, og der er bred konsensus om, at kun ikke-sikkerhedskritiske dele (kofanger, motorhjelme, døre) kan komme i betragtning. Kulturelle barrierer spiller også en rolle – i Tyskland betragtes bilen som det næstvigtigste aktiv efter boligen, og tolerancen for brugte dele er lav.

⁵ Denne problematik diskuteres af DI Bilbranchen i dette indlæg:
https://www.danskindustri.dk/medlemsforeninger/foreningssites/bilbranchen/nyhedsmappe/nyheder-/2026/4/debat-brug-alternative-reservedele-klogt/?newsletter=1280756&utm_campaign=di-foreninger&utm_content=unspecified&utm_medium=email&utm_source=nyhedsbrev

4 Timepriser og prisfastsættelse

På tværs af Danmark, Norge, Sverige og Tyskland er det en udbredt oplevelse i branchen, at mange værksteder har vanskeligt ved at opnå et økonomisk overskud, der giver rum til investeringer i kompetenceudvikling, nyt udstyr og teknologisk omstilling. En svensk interviewperson skønner, at et nettoresultat på omkring 10 % af omsætningen er nødvendigt for at sikre et bæredygtigt økonomisk grundlag, men at værksteder sjældent kommer over 4 %. I Tyskland viser ZKF's brancherapport et EBITDA på 7,7 % i 2023, men efter afskrivninger, renter og skatter svarer det til kun et lille overskud.⁶

En analyse af forbrugerprisindekset for vedligeholdelse og reparation af køretøjer viser markante forskelle i prisstigninger på tværs af Skandinavien og Tyskland i perioden december 2017 til december 2025. Mens Tyskland oplevede en stigning på 50%, var stigningerne lavere i Norge (41%), Danmark (33%) og Sverige (26%). Disse tal afspejler dog udelukkende de priser, som private forbrugere betaler. Grundet manglende transparens er det ikke muligt at verificere, om denne prisudvikling modsvarer af en lignende stigning i de timepriser, som forsikringsselskaberne forhandler med værkstederne.

I mange tilfælde udgør forsikringsopgaver hovedparten af værkstedernes aktivitet – ofte mere end 90 % af omsætningen – hvilket gør samarbejdet med forsikringsselskaberne til en afgørende faktor for værkstedernes økonomiske vilkår. Fastsættelsen af timepriser er derfor et centralt element i værkstedernes økonomi og et vigtigt tema i relationen mellem værksteder og forsikringsselskaber.

Fastsættelsen af timepriser i alle fire lande sker gennem individuelle forhandlinger mellem det enkelte værksted og forsikringsselskaberne. Forskellene mellem landene ligger derfor primært i, hvordan disse forhandlinger er organiseret. Danmark adskiller sig ved, at forhandlingerne i relativt begrænset omfang er formaliseret eller indgår i faste, tilbagevendende processer.

I Norge og Sverige er forhandlingerne i højere grad sat i system gennem mere strukturerede aftalerammer og regelmæssige genforhandlinger. I disse lande kan

⁶ ZKF (2025). ZKF-Branchenbericht. https://www.zkf.de/files/redaktion_oeffentlich/Branchenbericht/ZKF-Branchenbericht_Kennzahlen_2023.pdf



prisudviklingen i nogle tilfælde også være koblet til værkstedets præstationer, f.eks. målt på forskellige drifts- eller kvalitetsindikatorer, samt til værkstedets ambitionsniveau i forhold til samarbejdet med forsikringsselskaberne.

Tyskland adskiller sig ved at have en juridisk ramme, der i visse typer skader giver værkstederne en mere selvstændig rolle i fastsættelsen af timepriser.

Danmark: En dominerende køberposition

I Danmark beskriver brancheorganisationer forhandlingsklimaet som værende præget af ensidig prisfastsættelse fra forsikringsselskaberne. Værkstederne har ofte ikke et stærkt forhandlingsgrundlag, da deres forretning er afhængig af samarbejde med forsikringsselskaberne, og at de i øvrigt, af lovgivningsmæssige årsager, ikke kan opnå indsigt i den øvrige prisdannelse på markedet.

Det bemærkes samtidig, at prisforhandlinger ikke nødvendigvis foregår inden for en fast, systematiseret proces med regelmæssige genforhandlinger mellem parterne. Justering af timepriser sker typisk på initiativ fra den ene af parterne og er derfor i praksis ofte noget, værkstederne selv skal tage op. Aftalerne indeholder som udgangspunkt heller ikke automatisk regulering af priserne i forhold til f.eks. inflationsudviklingen. Det betyder, at nogle værksteder kan opleve længere perioder uden justering af timepriserne.

En nyere tendens, som der peges på i branchen, er, at selvom nogle værksteder opnår højere timepriser, bliver den samlede afregning ikke nødvendigvis bedre, da forsikringsselskaberne samtidig kan kræve højere bundlinjerabatter.

Sverige og Norge: Forhandling med betingelser

Sverige og Norge har mere strukturerede forhandlingsrammer end Danmark, selvom de også bygger på individuelle aftaler. I **Sverige** anvendes ofte flerårige aftaler – typisk toårige – som kan give en vis forudsigelighed i forhold til planlægning og investeringer og i nogle tilfælde også tager højde for inflation. I **Norge** er prisstigninger ofte direkte koblet til værkstedets præstation på nøgletal (KPI'er) som f.eks. genbrugsandele. Fælles for begge lande er dog en grundlæggende magt-ubalance, hvor forsikringsselskaberne har en stærk forhandlingsposition, især over for mindre værksteder. Store værkstedskæder står dog væsentligt stærkere.



Tyskland: En juridisk og markeds-mæssigt opdelt model

Tyskland har en markant anderledes og differentieret model for prisfastsættelse. Ved ansvarsskader kan værkstedet selv fastsætte sin timepris, som forsikringsselskabet som udgangspunkt skal acceptere, hvilket giver en stærk juridisk position. Anderledes er det ved kaskoskader, især inden for værkstedsnetværk, hvor priserne forhandles årligt. Her kan forsikringsselskaber opnå rabatter mod at garantere værkstedet en højere reparationsvolumen.

Det tyske forbrugerprisindeks for vedligeholdelse og reparation af køretøjer viser, at de gennemsnitlige priser er steget 50 procent i perioden fra december 2017 til december 2025.⁷ Stigningerne har været særligt kraftige siden 2022, hvilket ifølge ZKF primært skyldes øgede omkostninger til energi, materialer og lønninger samt behovet for investeringer i nyt udstyr. Udviklingen afspejler værkstedernes mulighed for at lade deres priser følge de reelle omkostninger på det tyske marked.⁸ Det er bemærkelsesværdigt, at prisudviklingen i samme periode for det tilsvarende forbrugerprisindeks i Danmark kun har været 33%.⁹ I Norge og Sverige har det været henholdsvis 41% og 26%.^{10,11}

Teknologisk Institut har i april 2026 gennemført en analyse af alle DEKRA's prisdata.¹² Dette viser, at den gennemsnitlige timepris på tværs af Tyskland er 168 euro for karrosseri og 187 euro for lakering. Autoriserede mærkeværksteder har generelt højere timepriser end frie værksteder og vil derfor ligge over gennemsnittet. I de dyreste områder er timeprisen 234 euro for karrosseri og 243 euro for lakering, mens priserne er henholdsvis 146 euro og 165 euro i de billigste områder.

DEKRA indsamler og offentliggør timepriser på postnummer.¹³ Disse data gør det muligt for det enkelte værksted at få indblik i det generelle prisniveau i deres område. DEKRA-data er et mix af alle værkstedstyper og dækker både privat- og forsikringsopgaver.

⁷ <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/61111/details>

⁸ ZKF-Pressemeddelelse (oktober 2025) [zkf.de]

⁹ <https://www.statistikbanken.dk/PRIS01>

¹⁰ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_PR_PR0101_PR0101A/KPI2020COICOPM/

¹¹ <https://www.ssb.no/en/statbank/table/14700>

¹² Data er indsamlet via web scraping af <https://www.dekra.de/de/stundenverrechnungssaetze/> i april 2026. DEKRA offentliggør ikke direkte et samlet datasæt.

¹³ <https://www.dekra.de/de/stundenverrechnungssaetze/>

Der findes ikke offentligt tilgængelige data, som gør det muligt at lave tilsvarende beregninger i Danmark, Sverige eller Norge. Ifølge den danske autobranche er værkstedernes officielle listepriser – som typisk er markant højere end de forhandlede priser med forsikringsselskaber – væsentligt lavere i Danmark end de tal, som DEKRA oplyser for Tyskland.



5 Digitale kalkulations- og tilbudssystemer

Digitale kalkulationssystemer er ryggraden i det moderne skadesforløb. De standardiserer opgørelsen af reparationer og danner grundlaget for afregningen mellem værksted og forsikringsselskab. Ejerskabet af disse systemer, og den kontrol der følger med, er en afgørende faktor for magtbalancen mellem parterne.

I de nordiske lande, og særligt i Danmark, giver forsikringsbranchens monopol på systemerne kontrol over prisfastsættelsen og en betydelig informationsasymmetri. Den tyske model med konkurrerende systemer og høj transparens skaber derimod et mere jævnbyrdigt forhold.

Danmark, Norge og Sverige: Systemer ejet af forsikringsbranchen

Fælles for Danmark, Norge og Sverige er, at de dominerende kalkulationssystemer for skadesreparationer ejes og kontrolleres af forsikringsbranchen.

I Danmark er Autotaks det eneste system, som forsikringsselskaberne accepterer. Systemet ejes og drives af Forsikring & Pension, og værkstederne har derfor ingen mulighed for at anvende alternative kalkulationssystemer. De normtider, som ligger til grund for beregningen af reparationer, er i høj grad baseret på bilproducenternes egne oplysninger om, hvor lang tid bestemte reparationer forventes at tage. Det betyder, at producenternes estimater i praksis danner grundlag for afregningen mellem værksteder og forsikringsselskaber.

I Norge og Sverige anvendes tilsvarende systemer – DBS i Norge og CABAS i Sverige – som ligeledes er ejet af de største forsikringsselskaber. Her fastsættes normtiderne imidlertid i højere grad på baggrund af egentlige tidsstudier. Disse gennemføres typisk i samarbejde mellem forsikringsselskaberne og uafhængige aktører og baseres på målinger af det faktiske tidsforbrug på værkstederne. Branchen inviteres desuden med i processen, når nye tidsstudier gennemføres.

Denne tilgang kan give et mere retvisende billede af det reelle tidsforbrug ved reparationer. Samtidig reducerer den risikoen for interessekonflikter, da bilproducenter potentielt kan have en interesse i relativt lave normtider, som kan bidrage til lavere reparationsomkostninger og dermed gøre bilerne billigere at forsikre. Flere interviewpersoner peger dog på begrænsninger. I Sverige har branchen ikke fuld



indsigt i, hvordan de målte tider omsættes til normtider i CABAS. I Norge vurderer brancheaktører, at de nuværende normtider ikke er realistiske.

Tyskland: Et marked med konkurrence og transparens

Tyskland adskiller sig fra de nordiske lande ved at have et marked med flere konkurrerende kalkulationssystemer. De to dominerende er Audatex (størst, særligt blandt skøns mænd) og DAT (stærkere hos værksteder). DAT ejes i fællesskab af bilproducenter og værksteder. Derudover findes GT Motive, som ejes af Allianz-gruppen.

Begge hovedsystemer anvender bilproducenternes egne normsatser, og normtiderne betragtes juridisk som vejledende (*Richtwerte*). Værkstederne kan og må afvige, så længe de kan dokumentere, at en specifik skade kræver mere arbejde. I praksis er denne afvigelsesret dog begrænset ifølge tyske interviewpersoner. I Danmark fortæller branchen, at ændringer i reparationstiderne fra værkstedernes side nærmest per automatik afvises af forsikringsselskaberne.

Et centralt kendetegn ved de tyske systemer er, at værkstederne har adgang til de bagvedliggende data, og ingen af parterne kan ændre i data. Denne transparens og uafhængighed står i kontrast til de nordiske lande, hvor systemerne ejes af forsikringsbranchen, og hvor indsigten i de bagvedliggende data og parametre er mere begrænset.



6 Hvordan er undersøgelsen foretaget?

Undersøgelsen bygger på to typer kilder: kvalitative interviews med brancheaktører i Danmark, Norge, Sverige og Tyskland samt skriftlige kilder i form af rapporter, branchedata og offentlige dokumenter. Interviewpersonerne repræsenterer overvejende værkstedssiden.

Der er gennemført interviews med i alt 14 personer med indgående kendskab til skadesmarkedet i de fire lande. Enkelte repræsentanter ønsker anonymitet – de nævnes ikke i det følgende. I Danmark er der interviewet repræsentanter fra SKAD, Autobranchen Danmark og Dansk Bilbrancheråd. I Sverige er der interviewet repræsentanter fra MRF og Fordonsjuristen. I Norge er der interviewet repræsentanter for brancheforeningen NBF. I Tyskland er der interviewet en repræsentant fra forsikringsbrancheforeningen GDV samt repræsentanter fra karrosseribrancheorganisationerne ZKF og IFL.

De skriftlige kilder omfatter bl.a. brancherapporter fra ZKF og BVSK (Tyskland), Konkurrenceverkets rapport om det svenske automarked, høringssvar og pressemeddelelser, Forsikring & Pensions dokumentation af Autotaks, retningslinjerne for forsikringsselskaber og autoværksteder samt norske branchedokumenter fra NBF og Autoretur.