

Ekspertforeningen i autoskadebranchen

Opdatering 2026 – inkl. Færdselsstyrelsens krav.

Beskrivelse af forskelle, vurderingsværktøjer, forsikringsselskaber og ansvarsbeskrivelse.

Brancheguide

Sammenligning og visuel vurdering af kopi skadesdele

Denne Brancheguide er ophavsretligt beskyttet © Copyright.

SKAD
Roholmsvej 8, 1 – 2620 Albertslund
Tlf. 70111300 – autoskadebranchen.dk

Guide til sammenligning og visuel vurdering af kopi skadesdele

SKAD201805/TK/V2
Juli 2026

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har forår 2026 udsendt en vejledning om styrelsens forståelse af gældende lovgivning, hvad angår reparation af trafikskadede biler. I denne forbindelse har styrelsen klarlagt, at anvendelse af kopidele ikke må ændre på konstruktive eller funktionelle forhold på bilen, da bilen ellers må anses for værende i en stand, hvor kørsel på offentlig vej ikke kan tillades, med mindre at bilen er blevet kontrolleret ved en prøvningsinstans og herefter fremstillet til syn og godkendt.

Vejledningen findes på vores hjemmeside via dette link:
https://www.skad.dk/presseinformation/nyheder/1811-faerdselsstyrelsen-tager-stilling-til-reparation-af-trafikskadede-biler

2. Bilejerens rettigheder og pligter

En bilejer har ret til fuld adgang til alle dokumenter, rapporter mv., som omhandler reparation af skaden på bilen. Værkstedet har pligt til at udlevere materialet, uanset hvad et forsikringsselskab mener herom.

Bilejeren har i henhold til Færdselslovens § 67 det fulde ansvar for, at bilen er i en trafiksikker stand. Da bilejeren ikke har kompetence og viden til at vurdere dette, så kan bilejeren bede om hjælp hos en anerkendt teknisk person eller organisation.

SKAD står her til rådighed ved undersøgelser og i tvister som syns- og skønsaktør.

3. Værkstedets pligter og rettigheder

Værkstedet har pligt til at gøre en bilejer opmærksom på, når der fra forsikringsselskabets side er sket ændringer i forhold til OE-dele og den måde bilen skal repareres på, der kan afvige fra bilfabrikantens vejledning.

Værkstedet kan ikke af et forsikringsselskab nægtes at udlevere disse dokumenter til deres forsikringskunde!

Værkstedet skal udlevere Autotaks tilbud, Autotaks taksatorrapport og Autoflex rapport om anvendte dele, samt klarlægge, hvordan reparationen er foregået, herunder ved fremvisning af reparationsvejledningen.

4. Et værktøj til vurdering

Denne brancheguide tager udgangspunkt i den af FORCE Technology Institut gennemførte test (https://www.skad.dk/data/images/bilteknik/test_af_autodele_force09022018_endeligrapport_medforside.pdf), der bygger på RCAR's regelsæt. RCAR er den internationale organisation af forsikringsselskabsejede test institutter (https://www.rcar.org/).

Denne guide skal give et værksted mulighed for at vurdere sikkerheden og funktionen af en kopi skadesdel, og det er til en hver tid værkstedets ansvar at træffe afgørelser om benyttelse af dele ved skadesreparation.

SKAD kan ikke gøres ansvarlig for værkstedsafgørelser. SKAD vejleder udelukkende med fokus på trafiksikkerheden og korrekt reparation. Guiden skal ene og alene anses som et hjælpeværktøj. I sidste ende kan et værksted står til at få en bøde, såfremt en bil ikke bringes tilbage i den stand, som bilen har været i, før skaden er sket.

I guiden benævnes originale karrosseridele (OE) og kopidele. Kopidele er dele, der er fremstillet af tredjepart, altså en producent, der ikke har forbindelse til bilproducenten.

Er der tale om OEM dele, så er der oftest tale om samme producent, der også fremstiller dele uden bilfabrikantens logo, ud over de dele, der leveres til bilproducenten. Der kan dog være kvalitetsforskelle, som producenten har pligt til at oplyse.

5. Ansvar for konkret vurdering af kopidele

I dialog med nogle forsikringsselskaber, er der opstået opfattelsen af, at man forventer at det er værkstedets ansvar at sikre at kopidele der monteres på bilen, også er sikkerheds- og kvalitetsmæssigt i orden.

Et værksted har ikke mulighed for at afprøve og teste dele, men må stole på at de af forsikringsselskabet udvalgte kopidele i Autoflex svarer til OE, hvad angår sikkerheds- og kvalitetsforhold. Producenten/importøren af disse kopidele har ansvar for at dokumentere påstande om OE-konformitet (tilsvarende kvalitet som OE). Værkstedet har udelukkende ansvar for det udførte arbejde. Såfremt et værksted via uopfordrede rettelser i forsi taksatorrapporten, samarbejdskontrakter og Autoflex bliver presset til at anvende bestemte dele, så er det nærliggende at have den juridiske holdning om, at forsikringsselskabet påtager sig et medansvar for den samlede reparation, siden det ene og alene er forsikringsselskabet, der kræver påsætning af en kopidel.

SKAD har undersøgt de såkaldte "godkendelser", som oftest er givet af producenten selv. Påståede godkendelser fra eksterne parter, så som Thatcham, TÜV Rheinland, Centro Zaragoza mv., er oftest kun en "*fit test*" og en "*annual production surveillance*", altså ikke de i RCAR angivne afprøvninger som kræves, for at kunne vurdere en del som OE-konform.

Der påstås også, at kopidele er OE-dele eller godkendte dele. Dette omfatter ikke trafiksikkerhed eller funktionalitet. De anvendte produktbetegnelser har intet med en kvalitetscertificering at gøre og må anses for værende opfundet som markedsføringsbegreb.

6. Dokumentation – uvildig og gennemsigtig

At tage ansvar for at dele er sikre og af en tilsvarende kvalitet, er udelukkende deleproducentens ansvar iht. produktansvarsloven. Som dokumentation skal der fremlægges fyldestgørende testrapporter, der dokumenterer ikke kun pasform (Fit test), men også andre relevante forhold, der er blevet undersøgt og afprøvet, som oplyst i RCAR standarden. Her kan der f.eks. nævnes begreb på engelsk, så som:

"Material, Part thickness, Frame thickness, Fastener thickness, Weight, Hardness, Ball punch deformation test, Impact resistance, Colour resistance, Heat resistance, Fuel resistance, Assembly time, Assembly process, Adaptability of accessories, Gaps, Parallelism, Alignment, Functional feature, Corrosion resistance, Adhesion properties, High pressure resistance, Solvent resistance etc."

For at give værksteder mulighed for som minimum at kunne visuelt sammenligne dele, for at træffe en afgørelse om anvendelse, så har SKAD udarbejdet denne guide. Guiden kan anvendes som støtte i at tage beslutning om hvor vidt en kopidel skal monteres eller ej.

7. Afprøvning af dele

Når man taler om en del, der har trafiksikkerhedsmæssig indflydelse, herunder dele der bl.a. er del af crashboksen for og bag, har indflydelse på ADAS radarsensorer og kameraer, samt har indflydelse på den generelle sikkerhed iht. NCAP, skal være forsynet med en grundlæggende godkendelsesrapport, der angiver, hvor vidt delens egenskaber er OE-konform, altså tilsvarende OE.

Sådanne rapporter findes der ikke i dag, på trods af, at vi har forsøgt at forespørge om sådanne.

8. Deleoprindelse ved skadestidspunkt

Før man kan sammenligne dele, så skal man sikre sig, at den skadede del er en OE del. Dette vil oftest kunne gøres ved at søge efter bilproducentens logo. Såfremt der er tale om en skadet kopidel, så kan der ikke foretages visuel sammenligning.

Er der tale om en kopidel, så kan man i nogle tilfælde se det ved at undersøge delen for mærkning fra en producent/leverandør.

9. Rust og korrosion

Det påhviler værkstedet til en hver tid at sikre at konstruktive karrosseridele ikke er tæret, så tæringen i sig selv repræsenterer et sikkerhedsproblem. Tal med bilejeren herom hvis nødvendigt.

10. Anmeldelse af farligt vurderede kopidele

skadwhistleblower.dk

Via SKAD's Whistleblowerordningen er det muligt for alle værksteder i Danmark at anmelde

anonymt kopidele, som værkstedet vurderer ikke at overholde de sikkerheds- og funktionsmæssige krav, som en tilbageførelse af bilens stand kræver.

Anmeldelsen af dele vil herefter undersøges grundigt, hvorefter relevante myndigheder informeres herom, så delen bliver taget af markedet.

11. Reklamation overfor forsikringsselskabet og leverandør

Opleves at en kopidel ikke vurderes tilstrækkeligt af værkstedet, så skal der reklameres overfor forsikringsselskabet og leverandøren. Det er altså ikke importøren/producenten, men den leverandør der leverer delen, som reklamationen skal stiles til, typisk en grossist. I denne forbindelse skal der også overvejes, om værkstedet er blevet påført omkostninger, som skal erstattes.

Værkstedet har det juridiske produktansvar for den udførte reparation, men ikke for kopidelen.

Det kan dog være svært at differentiere mellem reparationens og delens betydning, såfremt der måtte ske reklamation i forbindelse med et nyt uheld eller inspektion. Derfor vil det i sidste ende altid være værkstedet som professionel reparatør, der har ret og pligt til at afgøre om bestemte dele kan anvendes i reparationen.

12. Autoflex – det digitale forsikringsdelemarked

Da Autoflex er forsikringsselskabernes digitale markedsplads, hvoraf taksatorer og AI-robottere trækker kopidele, så må det også anses for at være forsikringsselskabernes ansvar at sikre, at de kopidele lagt på Autoflex, også lever op til kravene at være dokumenterbar OE-konform, for at kunne blive anvendt i forhold til gældende lovgivning og i henhold til Færdselsstyrelsens vejledning. Forsikringsselskabernes brancheorganisation har her et samfundsmæssigt ansvar, da udokumenterede kopidele kan være livsfarlige.

Forsikringsselskabernes retningslinjer angiver, at en bil, når denne skal repareres, SKAL tilbagebringes i den stand som bilen har været i før skaden er sket. Her taler man også om værditab ud over sikkerhed, hvis dette ikke sker.

13. Denne guide giver oplysning om, hvordan et værksted kan foretage en visuel kontrol

Det anbefales at foretage visuel kontrol på følgende dele. Det står værkstedet frit også at foretage sammenligningskontrol på andre dele.

Skadesdele (sikkerhedsrelevante skruedele):	Områder som kan kontrolleres:
1. Kofangerstiver foran	1. Egenvægt
2. Kofangerstiver bagved	2. Materialetype
3. Motorhjelm	3. Svejsekvalitet og svejsningsplacering
4. Kofanger foran	4. Pladestyrke (bøjeevne)
5. Kofanger bagved	5. Limning
6. Skærm foran	6. Pasform, montering og overfladegenskaber
7. Forlygte	7. Klemmer/placering for radarsensorer og parkeringssensorer
8. Forrude	8. Materialebeskaffenhed på plastkofanger ift. OE for at bedømme radar gennemtrængning
	9. Lysstyrke og lysspredning
	10. Justeringsmuligheder
	11. Diffusionsgrad/lysafbøjning (brug lommelygte)

14. Kontrolområder

a) Egenvægt

Ved brug af en almindelig gulvvægt vejes den skadede OE del og den nye kopidel. OE delen skal naturligvis være hel, altså må der ikke mangle noget ift. kopidelen.

Vægtforskel skal tages alvorlig, da det typisk er et tegn på at kopidelens materiale ikke er det samme som OE.

b) Materialetype

Er en sikkerhedsrelateret OE del fremstillet af f.eks. aluminium, så bør en sikkerhedsrelateret kopidel af andet materiale ikke monteres, med mindre at det er dokumenteret at materialetypen ikke påvirker sikkerheden i bilen. Forskellige materialer har forskellig kemisk sammensætning og egenskaber og reagerer forskelligt ved uheld.

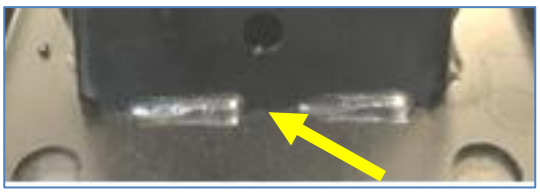
Dette kan både ændre optagelse af G-kraft og ændre dermed crashegenskaber ved sammenstød. En forsinkelse eller nedsættelse af G-kraft påvirkningen i fronten af bilen kan resultere i en for sen udløsning af airbag og selestrammere, eller føre til at airbags slet ikke udløser, da G-sensoren ikke opfanger energien. Ydermere kan indtrængningsdybden være større og dermed øge mulighed for personskader.

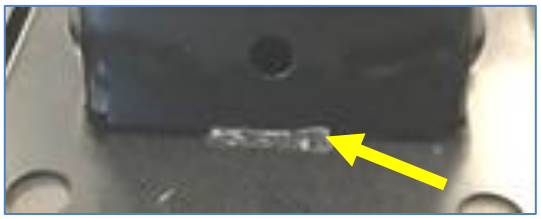
c) Svejsekvalitet og svejsplacering

Ved svejsninger er kvaliteten og længden udslagsgivende for hvor godt samlingen holder. Derfor skal både kvaliteten og længden på svejsningen sammenlignes.
En hver kompetent karrosserismed kan vurdere, om en svejsning er god eller dårlig.

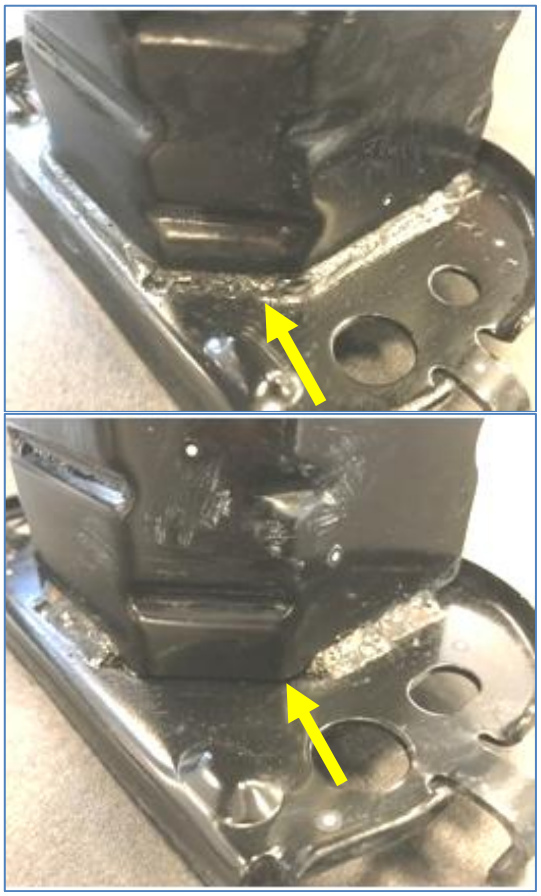


Her ses svejsning på OE tværstiver øverst og den viste kopidel tværstiver nederst. Der er tydelig forskel mellem de to svejsninger.

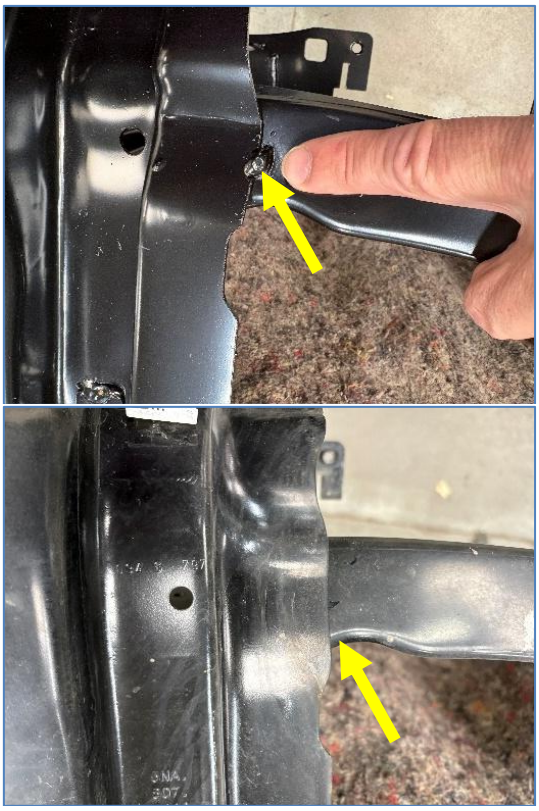




Her ses bundflangesvejsninger på OE tværstiver øverst, og den viste kopi tværstiver nederst. Man skal også tælle antal svejsninger eller måle den samlede længde, for at sikre sig at den kopidele del svarer til OE.



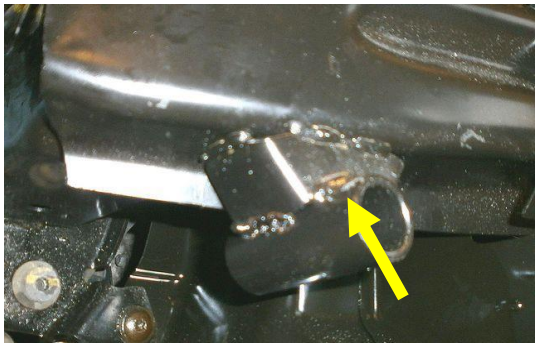
Der er tydelig forskel. OE delen er svejst hele vejen (for oven), hvor den viste kopidele del er kun svejst på fire sidekanter.



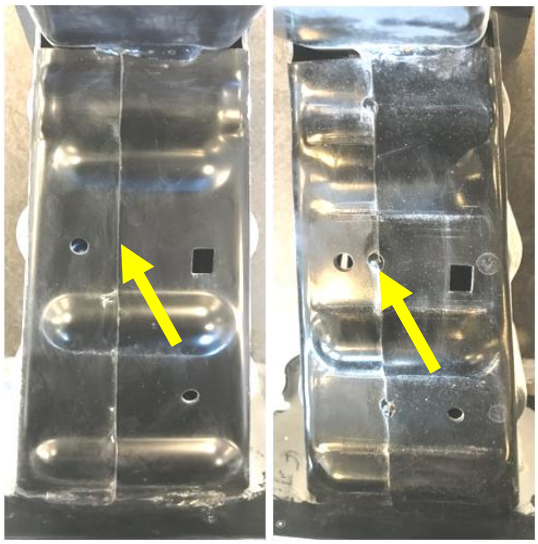
Der kan tydeligt ses forskel på fastgørelse af beslaget, hvor den øvre er kopidelen. Her er der ikke fuldsvejst, men ”bare” lavet en enkel punktsvejsning.



Her kan man se den betydelig forskel i samlingen (svejsningen) af den bærende monteringsfod på tværstiverdelen. Den nedre er kopidelen, den øvre er OE med lidt rustangreb. Bøjningerne i kopidelen viser helt klart en væsentlig tyndere og mindre modstandsdygtig plade.



Ved trækkrogbøsninger er det væsentligt, at man sikrer sig at disse er korrekt monteret og også forsvarligt forankret. Ved træk af bilen kan der ved ryk opstår store kræfter der ligger på flere tons, hvorved en svag tværstiver eller ringe trækøjemontering kan trækkes fra hinanden.



Her ses samlinger af kanter. OE delen til venstre er induktionssvejst og den viste kopidele del til højre er hæftet med få MAG svejsepunkter. Det må af karrosserismeden vurderes hvor vidt man kan forvente at de til højre viste svejsninger holder lige så godt som dem til venstre. FORCE testen har vist, at samlinger går fra hinanden ved belastning på kopidelen.

OBS: der skal også undersøges om der direkte mangler svejsninger ift. OE. I dette tilfælde bør man reklamere til leverandøren og forsikringsselskabet, da der kan opstå både sikkerhedsmæssige såvel som kvalitetsmæssige problemer.

d) Pladestyrke

Foretag en sammenligning af pladetykkelse mellem OE delen og kopidelen. Dette gøres bedst ved måling med en skydelære. Kombination af tyndere plade og lavere vægt i visse tilfælde anses for en væsentlig forskel i styrke og kvalitet. Man kan også prøve at bøje pladen, for at se hvor meget fjedervirkning der er i materialet. Jo mere fjedervirkning jo mere styrke. Sammenlign fjedervirkningen.

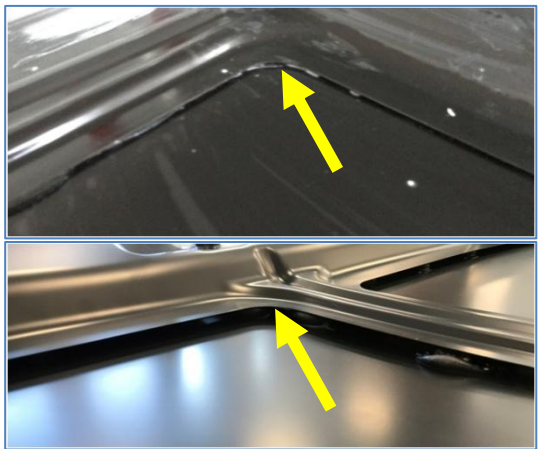


e) Magnetprøven

Ved brug af en magnet på pladedelen, kan man sammenligne fastholdelse af magneten på OE-delen og kopidelen. En legering af forskellige materialer påvirker magnetismen i pladen og dermed afsløre ændring af materialesammensætningen.

f) Limninger

Ved limning er det vigtigt at der anvendes den korrekte lim, og at der limes på samme måde som på OE del. Lim erstatter i mange tilfælde svejsning, og skal derfor være tilsvarende udført, for at få de samme egenskaber. Oplever man at limninger er brudte eller direkte dårlige, bør man reklamere til leverandøren og forsikringsselskabet, da der kan opstå både sikkerhedsmæssige såvel som kvalitetsmæssige problemer.



Her ses OE delen øverst, hvor limningen er sket i længere stykker uden større mellemrum mellem pladerne. Den viste kopidele del nederst er limet med få korte limninger med væsentlig afstand, og limninger som delvist allerede er gået fra.

Disse forskelle påvirker både delens modstandsdygtighed, men kan også føre til udfordringer ved lakering. Man skal ikke gå i gang med at lime selv, for at reparere en ny del, da man så pådrager sig et medansvar ifm. produktansvaret.

g) Pasform, montering og overfladeegenskaber

Den største praktiske udfordring sker typisk ved montering af kopidele, der ikke passer eller lakken ikke binder. For at sikre at dele passer, bør der altid prøvemonteres før lakering.

I tilfælde af pasformproblemer bør der reklameres overfor leverandøren og forsikringsselskabet. Såfremt leverandøren giver garantier for pasform, og delen alligevel ikke passer, så kan man gøre krav på de givne garantier.

For at sikre at lakken holder, så bør der foretages en vurdering, om delens overflade egner sig til direkte lakering (LE1). Kopidele har ofte dårlig hæfter/grunder, og derfor kan en basislak løsne sig med tiden. Oplyser leverandøren at delen kan lakeres direkte uden forbehandling (LE1), og dette ikke er tilfælde, så skal der reklameres. Da lakken typisk først løsner sig efter nogle måneder (klimatiske forhold), så vil bilejerne først komme senere på værkstedet. I

mange tilfælde så kræver plastkopidele min. LE2.

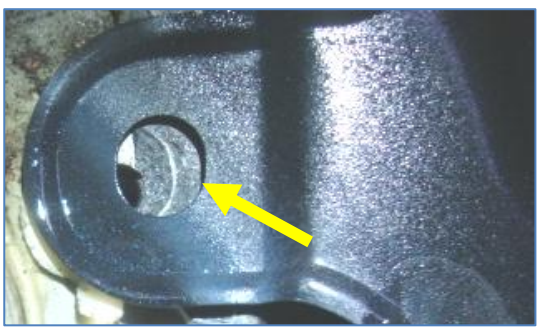
<u>Ved pasformproblemer er der typisk tale om følgende:</u>

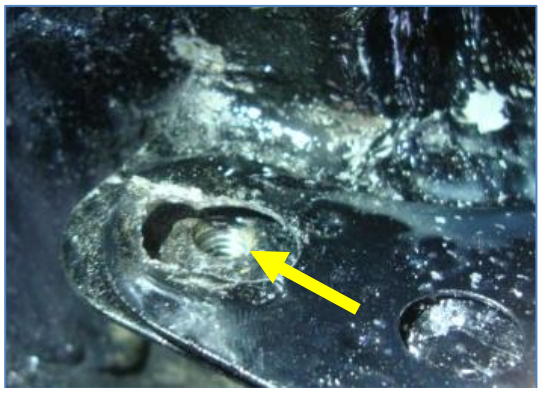
- <u>Parallelisme og afstand af kanter, samt størrelsesforhold af dele</u>
  Parallelisme af kanter er en udfordring, da det straks kan ses. Typisk er afstanden for stor eller for lille og kanter løber ikke parallelle. Også størrelsesforhold kan være forskellige.



Forskærmene på billederne har tydelige pasformproblemer.

- <u>Placering og størrelse af monteringslasker og huller</u>
  Man skal være opmærksom på at når man foretager ændringer på nye dele, så pådrager man sig et medproduktansvar.





Her ses tydelige tegn på placeringsproblemer. Uden at bore i delen kan denne del ikke monteres.

- **Overfladen**
  Overfladebeskaffenheden er afgørende for om der skal behandles før farvelakering eller ej (LE2/LE3).

  Forsikringsselskaber afviser ofte at betale LE2 eller LE3, hvilket dog kan være nødvendigt.

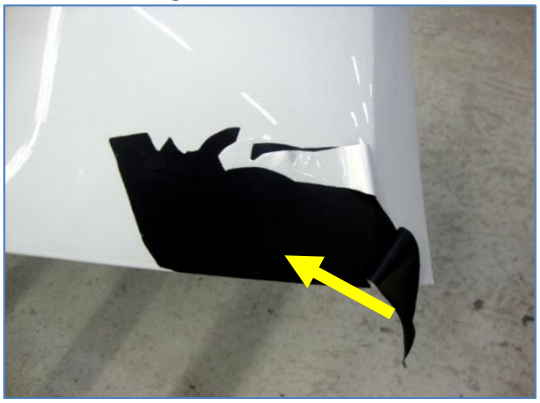
  Nogle dele kommer ikke primet, og her er det vigtigt at få klar besked om delen kan lakeres (LE2) direkte uden at opvarme plastdele (afdampning- LE3).

  Taler man om ikke forbehandlede kopi kofangere, så kan plasten indeholder stoffer, der afstøder grunderen med tiden og dermed hele lakeringen.



Er der tale om forkerte oplysninger fra producenten/importøren, så skal der omgående reklameres overfor leverandøren, der herefter skal tage fat i deres leverandør (producenten/importøren).

Værkstedet bør altid gøre krav på omkostninger forbundet med reklamationen, for at få erstatning for det tabte.

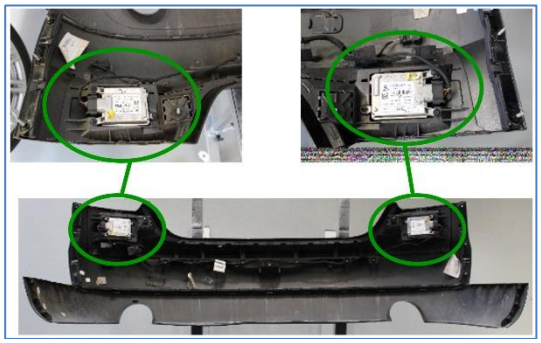




Her ses en kofanger, som er leveret primet og opgjort med LE2. Lakken kunne trækkes af som "slangehud".

h) Radarsensorer og kofangere

Kopikofangere kan påvirke funktionen af radarsystemet (LIDAR sensorer). Her kan der både være tale om gennemtrængningsevnen af radarstråler, såvel som fastgørelsesbeslag (støbt) til radarsensorer i både kofangeren for og bag.





Små ændringer af sensorens montering kan have store konsekvenser i forhold til trafikken. KTI – det tyske køretøjsteknologiske institut har foretaget adskillelige tests og har fundet betydelige fejl, på trods af gennemført kalibrering.

Det er væsentligt, at et værksted har fokus på disse problemstillinger, for at kunne sikre sig, at man ikke monterer en kopikofanger, der kan påvirke ADAS.

Se også SKAD's guide om lakering af kofanger med ADAS på SKAD's hjemmeside.

15. Afsluttende bemærkninger og kilder

Indholdet i denne guide baseres på beretninger, indmeldte sager, samt selvsyn gennem over 17 år. En yderligere faktor er den af Færdselsstyrelsen i forår 2026 udsendte vejledning om reparation af trafikskadede biler, hvor styrelsen så sig nødsaget til at udsende denne pga. tilstedeværende forhold i reparationsbranchen.

Grundlaget for den i 2018 udførte FORCE Technology Test er RCAR standarden, der beskriver krav til afprøvning af kopi skadesdele "Technical Criteria Replacement Parts", udgivet i 2015.

Redegørelse for omtale af leverandør godkendelser baseres på markedsføringsmateriale udsendt af leverandør, samt indhentning af information omkring mærkning og kontakt til de omtalte tekniske tjenester.

Det må konstateres, at man fra forsikringsselskabernes side i årevis har presset værksteder til at montere billige, ikke dokumenterede skadesdele på forsikringskundernes biler, der i værste fald ændrer konstruktive og funktionelle egenskaber i sådan en grad, at det direkte kan være livsfarligt i forbindelse med et fornyet uheld, hvilket FORCE Technology Institut også har gjort opmærksom på i deres konklusion i rapporten.

Baggrund for denne konstatering baseres ydermere på de almene forhold der er gældende ved konstruktion af karrosserisikkerhed i henhold til NCAP, bilproducenternes reparationsvejledninger og AZT – Allianz Zentrum für Technik.

Der skal ydermere nævnes, at introduktion af elbiler øger problematikken, da der oveni kendte udfordringer også lægges faren for thermal runaway og elektriske kortslutninger oveni.

Der tages forbehold for ændring af lovmæssige bestemmelser, bilfabrikanternes retningslinjer og generelle trafiksikkerhedsmæssige forhold.

Ansvarshavende: Thomas Krebs, ingeniør, sagkyndig motorområdet, direktør SKAD

Vil du vide mere, så kan du som SKAD medlem modtage råd og vejledning.



SKAD
Roholmsvej 8, 1. sal
2620 Albertslund
Tlf. 70 11 13 00
Autoskadebranchen.dk
skad@skad.dk