

# Momenter til ny DBS

Ved utvikling av dataapplikasjoner er det viktig å dokumentere hva som er kravspesifisert, og å loggføre utviklingen av kravene.

Man bør derfor føre en egen logg på de ønsker bilbransjen fremmer slik at ting ikke glipper.

Loggen bør deles med faggruppen i NBF for supplerende innspill og ideer

Innholdsfortegnelsen gjenspeiler aktuelle områder i DBS som man fokuserer på

Alle forslag er gitt en prioritetskode; A, B, eller C

## Innhold

1. MODELLVALG.....	2
2. DELEVALG.....	2
3. UTSKRIFTER.....	3
4. KOMMUNIKASJON.....	4
5. BRUKERPROFIL.....	4
6. LAY-OUT.....	4
7. BILDER.....	5
8. FEILMELDINGER.....	6
9. VEILEDNINGER.....	6
10. UTLEVERINGSINFORMASJON OG FAKTURERING.....	6
11. AVTALER OG PRISER.....	7
12. IT-SYSTEM.....	7
13. PROSESS.....	8
14. STATISTIKK.....	9

## 1. MODELLVALG

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
1.1	A	Automatisk modellvalg ut fra reg nr. Her er det mulig å se hva andre aktører har av løsninger, og kanskje samarbeide med dem eller kjøpe deres løsning. F. eks: Norsk Bildekatalog, GS bildeler eller Veng.		
1.2	A	Bildeoppdrag på valgt modell for kvalitetssikring av valget. Ved valg av bilmodell bør det komme frem en link til bilde av side og frontpartiet på bilen, slik at det visuelt kan bekreftes at det er valgt riktig modell.		

## 2. DELEVALG

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
2.1	A	Deler bør kunne plukkes fra deleskisse. Gjerne 3 dimensjonal skisse. Prinsippet bør være at ved å peke på delen på skissen kommer informasjon om delen opp. Videre bør man ved et klikk kunne legge delen til på delelisten på taksten.		
2.2	A	Deleliste bør kunne sorteres etter valg felt. F. eks delenummer, pris eller benevnelse. Dette for å gjøre det lettere å kontrollere delelisten på taksten mot pakksedel fra delerlageret ved gjennomgang av takst etter reparasjon.		
2.3	A	I annet bilde bør man kunne spesifisere/skille v. mat og deler, slik at dette kommer frem på egne linjer på fremsiden av taksten for riktig fakturering og kontering. Dette bør gjøres ved at man får en egen linjekode for verkstedmateriell i annet bilde. (f. eks asfaltmatte ved dørskifte, kjøpt inn som v. mat)		
2.4	C	Engelsk navn på delen bør være med på hvert delenummer i tillegg til norsk benevnelse, da det ofte forekommer dårlige oversettelser. Den engelske teksten bør fremkomme sammen med øvrig informasjon når man peker på den aktuelle delen på deleskissen		
2.5	C	Skiftetider/spesifikasjon, tekst og bilder bør være tilgjengelig i informasjon som kommer frem når man peker på en del i deleskissen. Dette fordi skiftetid kan gi hjelp til å velge riktig del. Hva er for eksempel tiden på å skifte komplett bakskjerm kontra å skjøte den?		
2.6	C	Ved utydelig deleskisse eller flere alternative versjoner av delen, bør det ligge en link til bilde av delen.		
2.7	C	Ved deler som ikke fremkommer automatisk, bør det være mulig å kunne registrere originalt delenummer manuelt i <b>egget felt</b> i annet bildet. Sortering på valgt heading.		

2.8		I delelisten bør det kunne legges inn tilleggsdeler som ikke står i delelisten, direkte, slik at man slipper å gå veien om annet bilde.		
2.9		Kan det være mulig å bygge "strukturer" (deler det er normalt å skifte i samme operasjon) på f. eks dører hvor klips, tape og limte lister inngår.		

### 3. UTSKRIFTER

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
3.1	A	Det bør være 2 forskjellige utskrifter av taksten, en til forsikring og en til private tilbud. På den utskriften som skal brukes til private tilbud, bør bilbransjen få bestemme layouten, slik at man får en takst som er oversiktlig og lett forståelig for våre kunder som skal betale reparasjonen selv.		
3.2	A	Det bør være mulighet til å hente ut data i ettertid i form av rapporter og statistikker. Pr i dag har ikke bilbransjen tilgang til egne data. Man bør få tilgang til rapportgenerator, eller få definere innholdet i et antall rapporter som bilbransjen får tilgang til. F. eks snittpris pr skade og snitt stå tid pr skade pr selskap. <b>Se egen spesifisering i punkt 14.</b>		
3.3	B	Bilbransjen bør få tilgang til takster som er eldre en 2 år. I prinsippet bør alle takster være tilgjengelige for oppslag/utskrift til de i "evig tid". Dette er viktig i forhold til reklamasjoner og lignende.		
3.4	C	Strekkode for elektronisk registrering og dokumentasjon av arbeidstid. (Særlig lakksiden av taksten)		
3.5	C	Ved bruk av eksternt lakkverksted kan det være ønskelig å ha en økonomisk summering av lakkkostnaden på lakkspesifikasjonen. Totalsum for lakk (arbeid + materiell = totalsum)		
3.6	A	Søkene etter gamle takster er tungvint pr i dag hvis det er registrert flere takster på samme bil. Når man slår opp på en av de historiske takstene, slås den valgte taksten opp, mens søkegrunnlaget blir nullt. Har man da valgt feil takst, må man begynne helt på nytt. Valgt takst bør derfor åpnes og lukkes i nytt vindu, og søkeresultatet bør stå oppe i bakgrunnen, slik at ny takst kan velges fra opprinnelig søkeresultat. (Man bør også kunne velge å kun få opp siste versjon av taksten ved et søk)		
3.7	A	Når man i dagens DBS angir kode for fremmedarbeid, kommer linjen med under delespesifikasjoner. Fremmedarbeid bør komme på den takstsiden som spesifiserer arbeidet som skal utføres.		
3.8	B	Den enkelte bruker må selv kunne sette en "default" for hvilke sider som skal skrives ut på taksten. Skal f. eks plast- og detaljspesifikasjon være med som standard		

3.9	B	Verksted bør ha tilgang til også forsikrings- og NAF takster på de bilene de har fått henvist til reparasjon. Eierskapet på en takst bør kunne overføres fra forsikring til verksted. Minimum bør verkstedet ha tilgang til oppslag og utskrift av takst på henviste objekter.		
3.10		En takst bør kunne lastes direkte over i bedriftens eget datasystem som en PDF-fil.		

#### 4. KOMMUNIKASJON

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
4.1	B	Mail av takster bør kobles mot Outlook /andre mail systemer, slik at man har en logg over sendte takster man har mailet til kunder(private)		
4.2	A	Minimum bør det være en logg på hva som er sendt av takster pr mail, og at det opprettes et eget headingfelt i mailen som vises hos mottaker av mailen.		
4.3	A	I kommunikasjonsfeltet i DBS bør det fremgå telefonnr og e-post i tillegg til navn på takstmann avsender. Dette er informasjon som bør bli obligatorisk å registrere og oppdatere egen brukerprofil. (se punkt 5.1)		
4.4	B	Mulighet for å skrive ut kommunikasjonsbildet på mottatt beskjed fra selskap/takstmann.		
4.5	B	Avtalt reparasjonsdato bør ligge i taksten. Denne datoen bør kunne endres. Dette er særlig viktig i forbindelse med forhåndstakster.		
4.6		Opplysninger fra forsikringsselskapene om dekning, godkjenning av takst og lignende må gi rettslige føringer for betalingsgrunnlag.		

#### 5. BRUKERPROFIL

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
5.1	A	Det bør registreres grunndata på hver bruker av systemet med tlf, mailadresse, mulighet til å skifte passord, Kode til foretrukket lakkverksted osv. Hvis det fortsatt blir egen pålogging til bildemodulen, bør brukerens passord kunne lagres i brukerprofilen for automatisk pålogging til bildemodulen fra DBS. Kanskje skulle man kunne legge inn bilde av bruker?		
5.2	A	Det bør være et telleverk på antall takster pr verkstedbruker og pr firma, slik at man kan kontrollere blant annet mot faktura på bruk av DBS.		

#### 6. LAY-OUT

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
6.1	A	Fanebasert navigering bør være grunnprinsippet i systemet. Brukeren bør kunne gå inn og ut av alle bilder uten å måtte fullføre en komplett prosess. Inkluderer mellomlagring i systemet når man avbryter en prosess.		

6.2	C	Auto-sys oppslag bør være tilgjengelig på delevalsbildet og i hovedmeny		
6.3	C	Alle veiledninger bør være tilgjengelig i en overordnet meny		
6.4	A	I oversikten over takster i arbeid, bør man kunne sortere på alle felt. Det bør også være mulighet til kunne velge å kun se "egne" takster. Dette fordi det i firmaer med mange takstmenn for blir veldig mange takster å holde orden på.		
6.5	A	I nytt system bør man unngå at man må bla i flere sider for å få frem hele lister. Alle lister bør komme opp i sin helhet med "rullgardin" hvis de er for lange for en side.		
6.6	A	Generelt bør alle oppslag som henter data i systemet gjøres i bilder som henter hele datautvalget på en side, og hvor vi forflytter oss i listen med rullefelt. Alle slike oppslag bør gi brukeren mulighet til å sortere listen pr kolonne ved at det trykkes i headingen på den kolonnen man vil sortere etter.		
6.7	B	Layouten må være fleksibel og kunne endres i ettertid uten store kostnader, slik at vi kan endre layouten når nye behov oppstår.		
6.8	B	Ved registrering av takst bør alle opplysninger om kunde, bil og selskapets informasjon automatisk registreres når reg. nummer og skadenummer oppgis. Det burde være lik layout på dette for alle selskapene.		
6.9	A	Ved registrering av privat skade bør feltene for navn, adresse og postnummer automatisk hentes fra autosys.		
6.10	B	Når man kalkulerer plastreparasjoner må tiden for klargjøring til ny flate kunne styres til lakkalkylen (lakkereren). Det er som hovedregel bare lakkereren som kan gjøre denne delen av jobben.		
6.11	B	Unødvendige obligatoriske felter bør lukes ut av systemet. Eksempelvis bør det ikke spørres om alarm dersom det ikke er en tyveriskade.		
6.12		Verkstedene bør ha tilgang til et bookingsystem der samtlige forsikringsselskap kan booke time for takster- og skadereparasjoner.		

## 7. BILDER

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
7.1	A	Automatisk pålogging til bildemodulen fra DBS basert på passord i brukerprofilen.		
7.2	B	Antall bilder som er lastes over i bildemodulen bør fremgå i DBS. Det bør for øvrig kunne lastes bilder direkte inn i taksten, uten omveien om bildemodulen. Kan miniatyrbilder vises på skjermen sammen med taksten?		
7.3	B	For alle parter bør det være ønskelig med større oppløselighet på bildene i DBS		

7.4	C	Det bør være link til veiledning for fotografering av skader fra bilderegistreringsmodulen.		
7.5		Det bør være større kommunikasjonsfelt på bildesidene.		
7.6		Det bør være mulig å "dokke" en kameraenhet til systemet, slik at bildene automatisk kan lastes direkte inn i taksten når enheten "dokkes" / startes.		
7.7		Bildesystemet bør også kunne håndtere video og lyd når dette brukes til å dokumentere skadenene/bilene.		

## 8. FEILMELDINGER

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
8.1	B	Det bør tilrettelegges for kommunikasjon av feil som oppdages i programmet eller i tidsgrunnlaget.		
8.2	C	Brukerne burde få mulighet til å legge inn momenter rundt reparasjon av aktuell bilmodell. Hva med en "blogg" hvor man kan skrive inn tips og momenter rundt f. eks skifte av en skjerm på den aktuelle modellen?		

## 9. VEILEDNINGER

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
9.1	A	I den grad det er mulig bør det være oppslag på reparasjonsveiledning på den enkelte modell /del. Alternativt bør det ligge link til produsentens tekniske internettportal. Alternativt bør det ligge link til andre tilbydere av reparasjonsveiledninger på internett		
9.2	C	Det bør lages en veiledning for fotografering av biler og skader med eksempelbilder som er tilgjengelig i bildemodulen		
9.3	A	Alle veiledninger for lakk, retting og målretting må være tilgjengelig i systemet.		
9.4	C	Det bør lages en elektronisk brukermanual for den nye DBS versjonen. Er det mulig å få til en søkefunksjon?		
9.5	B	Klar definisjon på hva som inngår / ikke inngår i antall reparasjonsdager. Må gjelde for alle selskaper.		

## 10. UTLEVERINGSINFORMASJON OG FAKTURERING

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
10.1	A	All informasjon om utlevering, Egenandel, Mva. og avkortning, skademelding bør ligge som standard for alle forsikringsselskapene i DBS og ikke i egne fagsystemer for det enkelte selskap (felles utleveringsportal). Utleveringsinformasjonen må ikke kunne endres, men må suppleres med ny informasjon, og dette må være tilgjengelig info i ettertid.		

10.2	A	Elektronisk fakturering bør ligge i DBS for alle selskaper, og bør bygge på det samme prinsippet for samtlige selskap.		
10.3	B	<p>Verkstedene burde ha tilgang til et poliseoppslag på alle kunder hvor det er registrert skade. Nøkkelen for å komme inn kunne være et aktivt skadenummer. I poliseoppslaget burde det gå frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dekningsgrad</li> <li>• Egenandel</li> <li>• Opptjent Bonus</li> <li>• Eventuelt bonustap</li> <li>• Leiebildekning</li> <li>• Opplysning om kunden er mva pliktig</li> </ul> <p>Dette burde være likt for alle selskapene.</p>		

## 11. AVTALER OG PRISER

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
13.1	A	Ved endring til selskap med andre betingelser bør betingelsene oppdateres fra avtaleregister. I dagens versjon må man manuelt oppdatere det enkelte prisfelt etter at man har endret forsikringselskap.		
13.2	B	Det bør være mulig å ha differensierte timepriser, f. eks basert på bilens alder, ulike kategorier personell/arbeidsoppgaver, type skade osv.		

## 12. IT-SYSTEM

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
12.1	A	Dataløsningene bør basere seg på åpen anerkjent teknologi		
12.2	A	Dataløsningen bør kunne "kommunisere" med de datasystemer som er mest brukt av bilbransjen. Dette bør "kvalitetssikres" av en nøytral IT-person.		
12.3	A	Ved glemt passord eller feilslått passord for mange ganger, bør brukeren kunne bestille nytt passord automatisert pr mail.		
12.4	C	<p>Spørsmålet som naturlig stilles i en slik sammenheng er i hvilken grad man skal begrense prosjektet. Skal man gå så langt å ønske seg et integrert booking- og stempelingssystem for verkstedene?</p> <p>Er det mulig å lage en integrert administrativ modul med kunde og bilregister for registrering av arbeidsordre og enkel fakturering?</p>		
12.5	A	<p>Det bør etableres en permanent brukergruppe med medlemmer fra forsikring og bilbransje som møte med jevne intervaller for å diskutere funksjonaliteten i systemet og vurdere endringer.</p> <p>Denne brukergruppen bør offentligkjøres, og alle brukere oppfordres til å komme med gode ideer rundt DBS til denne gruppen</p>		

12.6		Systemet må være integrert mot CabPlan.		
------	--	---	--	--

### 13. PROSESS

Bilbransjegruppen vil innen 15. juli 2010 overlevere et detaljert flytdiagram til FNO. Dette flytdiagrammet vil danne grunnlaget for den optimale skadeprosessen.

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
13.1		Felles bookingsystem for skadetaksering- og reparasjon der alle nødvendige opplysninger må være gitt.		
13.2		Regnr. bør alene gi opplysninger om forsikringsselskap, forsikringsdekninger, MVA, egenandel, eier og bruker av bilen. Når alle nødvendig opplysninger er tilgjengelig bør det kunne genereres en takst der de oppgitte opplysningene automatisk legges inn.		
13.3		Bilder bør på en enkel måte kunne lastes automatisk direkte inn i taksten. Kalkulasjon av skaden bør gjøres enklere ved hjelp av "rullgardin", 3D-skisser og et mer effektivt data- og IT-program. Touch-teknologi bør kunne nyttiggjøres i et fremtidig system. Det bør være enklere å bla i taksten ved at systemet gjøres fanebasert		
13.4		Et nytt system bør inneholde meget gode kommunikasjonssystemer som sikrer rask og enkel kommunikasjon, samt gir mottaker beskjed straks en ny melding er mottatt. God kommunikasjon er avgjørende i forhold til å redusere antallet underkjente takster. Målet bør være at antallet underkjente takster skal reduseres til et minimum. Kommunikasjonssystemet må være så godt at forsikringsselskapene til en hver tid kan besvare tilbud og meldinger raskt, og senest innen 2 timer.		
13.5		Rutinene tilhørende prosessen må sikre at forsikringsselskapene tar nødvendig ansvar og sørger for at kondemnerte kjøretøy fjernes fra verkstedet "innen rimelig tid" (hva er rimelig tid?). De samme rutinene må gi verkstedet anledning til å fakturere kostnader tilknyttet oppbevaring av "vrak", når disse ikke er fjernet innen rimelig tid. Verkstedene må også kunne fakturere alt arbeid i forbindelse med kontantoppgjør.		
13.6		Reparasjon av forsikringsskader forutsetter at også forsikringstaker/kunden har godkjent og igangsatt reparasjonen. For å lettere innhente kundegodkjenning bør det være mulig å sende godkjent takst inneholdende kommunikasjonen mellom forsikringsselskapet og verkstedet, som SMS, e-post osv. til forsikringstaker/kunde. Denne kommunikasjonen må kunne gå "begge veier" slik at verkstedet kan motta svar.		

13.7		All nødvendig utleveringsinformasjon (egenandel, mva, mm) bør være klar samtidig som tilbudet godkjennes av forsikringsselskapet/takstmann. Disse opplysningene bør være tilgjengelig i felles portal for alle forsikringsselskapene. Portalen bør videre være en del av "Ny-DBS"-systemet. Verkstedet bør kunne varsle forsikringstaker/kunde om at bilen er ferdig reparert og klar for utlevering mot/uten egenandel, ved hjelp av sms, e-post osv. I utleveringsinformasjonen bør det være opplyst hva skadekostnadene må være for at det skal lønne seg å få dekket disse gjennom bilen forsikring.		
13.8		Standardisert e-fakturasystem som benyttes av alle forsikringsselskap bør benyttes til fakturering av skadereparasjonene.		
13.9		I de tilfellene rutinene svikter og verkstedet ikke har skadenummer bør det allikevel være mulig å kunne fortsette den planlagte prosessen, og få sendt tilbud til forsikringsselskapet.		
13.10		I de tilfellene verkstedet har behov for å kontakte forsikringsselskapet via telefon eller e-post, må direkte kontaktinformasjon til takstmenn og saksbehandlere være lett tilgjengelig.		
13.11		Forsikringsselskapenes bruk av frittstående takstmenn må på ingen måte forsinke eller påvirke den etablerte praksisen og prosessen.		

## 14. STATISTIKK

Verkstedene må kunne generere egne rapporter, og hente ut alle nøkkelopplysninger fra systemet. Punktene under gir en stikkordsmessig oversikt over hvilke nøkkelopplysninger dette er, og hvordan de må kunne hentes ut av systemet.

NR	PRI	Beskrivelse	FD	OK Dato
14.1		All statistikk må kunne hentes ut på en enkel måte.		
14.2		Fritt valg av tidsperiode		
14.3		Fritt valg av forsikringsselskap		
14.4		Snittskade fordelt på antallet skader, perioder (skade/lakk), deler og kroner. <b>Systemet må ivareta at kondemnasjoner ikke medregnes i snittskadeopplysningene.</b>		
14.5		Gjennomsnittlig ståtid		
14.5		Bilmerker		
14.6		Antall skadetakster og glasstakster.		
14.7		Statistikk pr. bruker		
14.8		Alle rapporter må kunne genereres ut i Excel		