20.01.2021

JETZT HANDELN!

Die Kürzungen bei den Ersatzteil-Margen werden Karosserie- und Lackierbetriebe in diesem Jahr noch sehr lange beschäftigen. Bei jedem Seitenteil, Stoßfänger oder Scheinwerfer – gerade, wenn es sich um Schadenfälle von Marken wie VW, Audi, Skoda, Seat oder Opel, Fiat und Renault handelt.

In der vergangenen Woche berichteten wir über konkrete Auswirkungen der Veränderungen bei den Rabattstaffeln der Teile-Lieferanten, die vor allem auf neue Einkaufsbedingungen bei Volkswagen und der PSA-Group zurückzuführen sind. Vor allem für Partnerwerkstätten in der Schadensteuerung bedeutet diese Entwicklung ein enormes Risiko. Denn zu lange haben zu viele Betriebe ihr Reparaturgeschäft mit der Marge aus den Teilen querfinanziert.

Jetzt ist guter Rat teuer. Denn die Automobilhersteller werden wohl kaum auf ihre Margensteigerung zugunsten des freien Marktes verzichten und das Rad zurückdrehen. Auch dem Teilehandel wie NORA sind offenbar die Hände gebunden. Das zumindest machte Geschäftsführer Maik Pohling in unserem Gespräch in dieser Woche deutlich.

Übereinstimmend schätzen Verbände, Schadensteuerer und Lieferanten den Margen-Verlust für die Betriebe derzeit durchschnittlich auf bis zu drei Prozent. Dieses kräftige Minus ist mit einer realistischen Erhöhung von Stundensätzen kaum auszugleichen. Nun sind Lösungen gefragt, die nur im Unfallschadenmarkt gefunden werden können. Lassen sich Vermittlungsprovisionen im gesteuerten Schadengeschäft reduzieren oder kann man sich auf UPE-Aufschläge einigen?

Jeder Betrieb muss jetzt mit seinen Auftraggebern sprechen, die Verträge prüfen und anhand konkreter Zahlen mit Schadensteuerern, Kfz-Versicherern und Flotten verhandeln. Daran führt kein Weg vorbei. Denn mit jedem Reparaturauftrag, bei dem schlecht rabattierte Ersatzteile bestellt werden müssen, steigt die Gefahr am Ende drauf zu zahlen.

Christian Simmert