

auto-i-dat ag

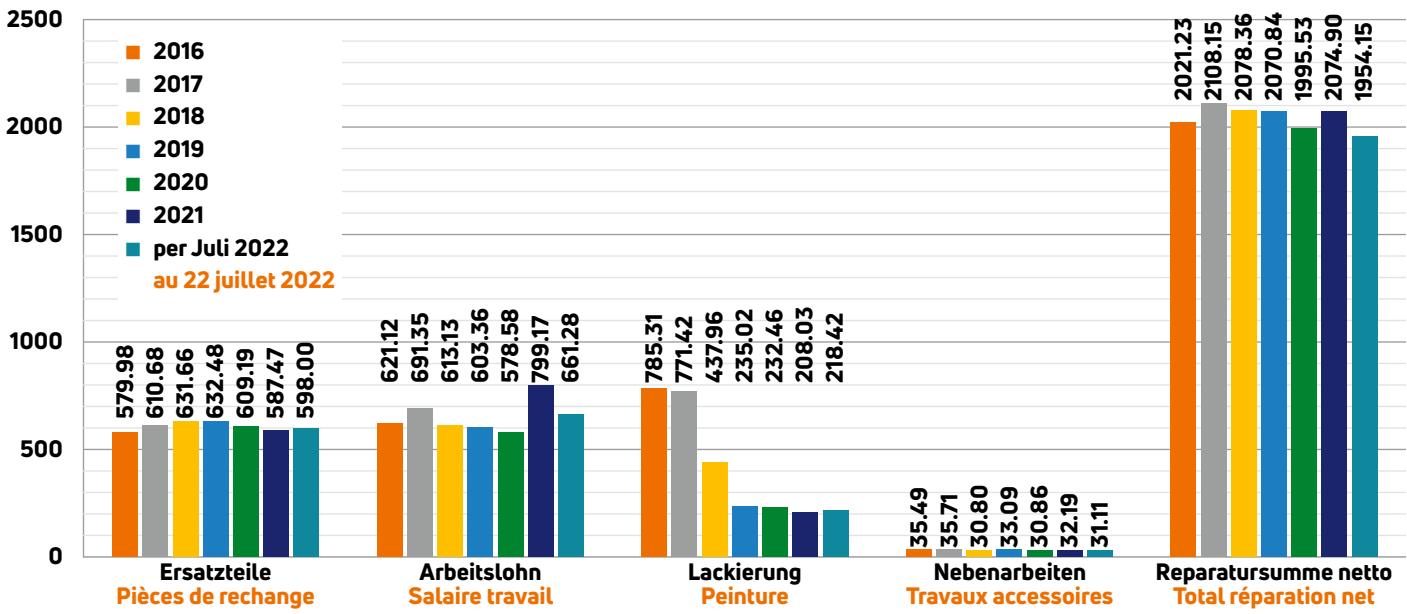
Daten bestätigen Smart-Repair-Trend

Eine statistische Auswertung der über e-Service übermittelten Schäden über fünf Jahre zeigt eine leichte Erhöhung des Arbeitslohns gegenüber gleichbleibenden Ersatzteilkosten. Wir fragten bei auto-i-dat nach den Gründen.

Bekannt in der Branche ist die auto-i-dat ag für ihr Kalkulationssystem SilverDat 3. Gleichfalls von Bedeutung ist der e-Service, eine Kommunikationsplattform zwischen Reparaturgewerbe und Assekuranz mit einem geschätzten Marktanteil von 50 Prozent. Für die hier besprochene statistische Auswertung aus den Schadenmeldungen an Versicherungen verwendete auto-i-dat anonymisierte Daten aus dem e-Service. «Kundendaten speichern wir nicht ab», versichert René Mitteregger, Leiter Produktmanagement auto-i-dat ag.

Viel Hagel drückt auf Lackierquote

Insbesondere von 2017 auf 2019 ist der Lackieranteil drastisch gesunken. Dass aber künftig weniger lackiert wird, wäre ein Trugschluss: «Einerseits führte eine Veränderung in der Bezeichnungsmethode bei der Lackvorbereitung zu einem Rückgang der Lackerkosten, andererseits führte relativ viel Hagel, der über e-Service gemeldet wurde, zu einer starken Zunahme von ABOL – Ausbeulen ohne Lackieren», erklärt Mitteregger. Sehr deutlich zeigen sich die starken Hagelereignisse von 2021 im drastischen Anstieg des Arbeitslohns. «Es ist auch gut möglich, dass Reparateure gemerkt haben, dass Instandsetzen lukrativer ist, als Neuteile zu verkaufen», ergänzt Mitteregger. «Teilemargen sinken immer stärker und die Kosten für eingesetzte Ersatzteile steigen in den letzten Jahren kontinuierlich. Daher wird es umso wichtiger, auf Arbeit zu setzen. Zudem



Auswertung der via e-Service übermittelten Schäden 2016–2021 (Durchschnitt, Quelle: auto-i-dat ag).

Evaluation des réclamations transmises via e-service 2016-2021 (moyenne, source: auto-i-dat ag).

auto-i-dat ag

Smart-Repair confirmé par les données

Une évaluation statistique des dommages signalés via e-Service sur une période de cinq ans montre une légère augmentation des salaires par rapport au coût constant des pièces de rechange. Nous avons demandé à auto-i-dat pourquoi.

La société auto-i-dat ag est connue dans la branche pour son système de calcul SilverDat 3. Aussi important: le service en ligne, plateforme de communication entre le commerce de réparation et les assurances avec une part de marché estimée à 50%. auto-i-dat a utilisé des données anonymisées de l'e-service pour l'évaluation statistique discutée ici à partir des déclarations de sinistres aux compagnies d'assurance. «Nous ne stockons pas les données des clients», assure René Mitteregger, responsable de la gestion des produits auto-i-dat ag.

Beaucoup de grêle fait pression sur le taux de peinture

De 2017 à 2019 surtout, la proportion de peinture a chuté drastiquement. Mais il serait faux de supposer qu'il y aura moins de travaux de peinture à l'avenir: «Un changement dans la méthode de calcul de la préparation de la peinture a conduit à une réduction des coûts de peinture, et relativement beaucoup de grêle, signalée via e-Service, a entraîné une forte augmentation des débosselages sans peinture», explique R. Mitteregger. Les fortes grêles de 2021 ont clairement entraîné la hausse drastique des salaires. «C'est aussi tout à fait possible que les réparateurs aient remarqué que les réparations sont plus lucratives que la vente de pièces neuves», ajoute P. Mitteregger. «Les marges sur les pièces diminuent et les coûts des pièces de rechange n'ont cessé d'augmenter ces dernières années. Il est donc d'autant plus important de miser sur le travail. De plus, il

Reparaturkostenanteil % Part coût réparations en %	<=2000	<=5000	<=7500	<=10 000	>=10 001
2016	52,87	31,72	4,67	1,06	0,75
2017	58,14	32,18	5,27	1,51	0,92
2018	60,89	31,70	4,98	1,48	0,80
2019	60,95	31,94	4,98	1,35	0,78
2020	62,77	30,45	4,69	1,34	0,76
2021	62,30	28,34	5,97	1,98	1,40
per Juli 2022 / au 22 juillet 2022	63,72	28,17	5,39	1,71	1,01

Kleinschäden haben prozentual deutlich zugelegt. Teure Schäden zwar auch etwas, aber sie machen nur einen minimalen Anteil aus.

Les dégâts mineurs ont considérablement augmenté en %. Les dommages coûteux aussi un peu, mais ne représentent qu'une proportion minime.

kommt der ökologische Aspekt hinzu und erstmals waren die globalen Lieferketten gestört, daher musste man zwangsläufig mehr reparieren statt ersetzen.»

Dass der Umweltgedanke sich gerade im Reparaturgewerbe stärker ausprägt, haben wir im «carrossier» schon länger thematisiert. «Versicherungen achten verstärkt darauf, dass möglichst keine Emissionen produziert werden, und versuchen daher, Reparaturwege möglichst umweltfreundlich zu halten. Oftmals wird der Reparateur als Umweltsünder gesehen, denn er arbeitet mit Lack und Kunststoffen. Inzwischen aber wird doch sehr viel repariert. Zudem propagiert auch der Verband «Reparieren statt Ersetzen» und auch in der Ausbildung geht es wieder eher in diese Richtung», bestätigt Mitteregger.

Reparaturkostenanteil steigt, ausser in einem Segment

Laut Statistik nimmt der Reparaturkostenanteil in allen Schadensgrössen zu, nur zwischen 2000 und 5000 Franken nimmt er ab. Was ist an diesem Segment besonders? «Schäden schwappen heute schneller in die Kategorie 5000 plus hinüber durch den Ersatz von Sensoren und deren Kalibrierung, Airbags, die sich öffnen etc. Das sind schnell 1000 bis 1500 Franken mehr. Schuld trägt die Sicherheits- und Komfortelektronik. Schäden unter 2000 sind Bagatellrempler, wo man sich zu sehr aufs Piepsen verlassen hatte. Bei solchen Remplern muss man oft nicht so viel ersetzen, respektive Parksensoren sind nicht so teuer. Autofahrer passen diesbezüglich heute weniger auf. Andererseits werden Teile immer teurer. Hat man einen Frontschaden, ist der Radar immer kaputt, was den Schaden oft verteutert.»

Für den Carrossier sei diese Entwicklung ein Signal, sich im Bereich Smart Repair weiterzubilden. «Das wird vermehrt von den Versicherungen verlangt. Auch rein vom ökonomischen Standpunkt her ist es attraktiv. Kann ich einen Schaden mit Smart Repair günstiger reparieren, bleibt das Fahrzeug länger im Betrieb. Ein Totalschaden hingegen wird verkauft und dann oft im Ausland repariert. Weil der Schweizer Standort extrem teuer ist, muss man schauen, dass man seine Kosten möglichst gewinnbringend einsetzt. Da ist eine smarte Reparatur eine Möglichkeit. Und mit im Drücken ausgebildeten Mitarbeitern ist man auch bei Hagel auf der sicheren Seite.» ●

Text: Henrik Petro

y a l'aspect écologique et pour la première fois les chaînes d'approvisionnement mondiales ont été perturbées, rendant inévitable plus de réparations que de remplacements.

Dans «carrossier», nous avons évoqué les préoccupations environnementales de plus en plus présentes dans le métier de la réparation. «Les compagnies d'assurance veillent à produire le moins d'émissions possible et essaient de maintenir les réparations aussi durables que possible. Le réparateur est souvent considéré comme pollueur, car il travaille avec de la peinture et des plastiques. Entre-temps, cependant, beaucoup de choses ont été réparées. De plus, l'association propage également «Réparer au lieu de remplacer» et la formation évolue également dans cette direction», confirme R. Mitteregger.

**«Diese Auswertung bestätigt ein langjähriges Anliegen
unseres Verbands, nämlich dass Carrossiers vermehrt
reparieren statt ersetzen sollen. Wir sind froh, dass unsere
Mitglieder so im Sinne ihrer Kunden und der Umwelt auf die
steigenden Preise der Ersatzteile reagieren.»**

Sven Kammer, Präsident Reparaturkommission carrosserie suisse
**«Cette évaluation confirme une préoccupation de longue date
de notre association, à savoir réparer davantage au lieu
de remplacer. Nous sommes heureux que nos membres
réagissent à la hausse des prix des pièces de rechange dans
l'intérêt de leurs clients et de l'environnement.»**

Sven Kammer, Président commiss. réparation carrosserie suisse

La part des coûts de réparation augmente, sauf dans un segment

Selon les statistiques, la part des coûts de réparation croît pour toutes les tailles de dommages et ne diminue qu'entre 2'000 et 5'000 frs. Particularité de ce segment? «Aujourd'hui, les dégâts sont plutôt dans la catégorie des plus de 5000 à

cause du remplacement des capteurs et de leur calibrage, des airbags qui s'ouvrent, etc. Vite 1000 à 1500 frs de plus, dus à l'électronique de sécurité et de confort. Les dégâts sous 2000 sont des bosses triviales où l'on s'était trop appuyé sur le bip, où il n'est souvent pas besoin de remplacer autant, les capteurs de stationnement n'étant pas si chers. Les conducteurs y prêtent moins attention. Et les pièces deviennent de plus en plus chères. Si on a des dégâts à l'avant, le radar est toujours cassé, ce qui rend souvent les dégâts plus coûteux.»

Pour le carrossier, cette évolution est un signal pour se former davantage dans le domaine du Smart Repair. «C'est de plus en plus demandé par les assurances et attractif d'un point de vue purement économique. Si je peux réparer les dégâts moins cher avec Smart Repair, le véhicule reste en service plus longtemps. Un dégât total, en revanche, est vendu puis souvent réparé à l'étranger. Parce que l'espace en Suisse est extrêmement cher, on doit s'assurer que l'on investisse ses coûts de la manière la plus rentable possible. Une réparation intelligente est une possibilité. Et avec des collaborateurs formés au débosselage, on est du bon côté même en cas de grêle.» ●

Texte: Henrik Petro