

Anlage:

Mindestanforderungen für einen Dialog mit der Versicherungswirtschaft im Hinblick auf den Einsatz alternativer Ersatzteile

- 1. Grund für den Einsatz:** Ein gebrauchtes Ersatzteil wird nach der Verwendung in der Reparatur mindestens die doppelte Schichtdicke aufweisen. Bei der Leasingrückgabe oder auch Gebrauchtwagen-Inzahlungnahme erfolgt eine kurze Schichtdickenmessung mit dem Ergebnis der „unsachgemäßen und fachlich nicht einwandfreien Reparatur“. Die ausführende Werkstatt wird anschließend in die Pflicht der Nachbesserung oder in Schadenersatzansprüche des Leasingnehmers oder Eigentümers genommen. Dieser zusätzliche Minderwert stellt neben des merkantilen Minderwerts eines reparierten Fahrzeugs einen weiteren technischen Minderwert wegen der doppelten und dreifachen Lackierung und eines möglicherweise älteren Ersatzteils als das Fahrzeug selbst dar. Fährt der Kunde nach der Reparatur zur Begutachtung in einen der 15.000 Markenbetriebe oder zu einer Prüforganisation, ist die Antwort nicht überraschend und es könnte ein unnötiger Rechtsstreit entstehen. Unbeantwortet bleibt ebenso: Wie ist die Wahrnehmung des „Gebrauchtteils“ für ein Amtsgericht? Stellt diese die Form einer Billigreparatur dar oder wird diese als nachhaltige und gute Entscheidung eingeordnet? Zertifikate können Lösungsansätze darstellen, die technischen Minderwerte am reparierten Fahrzeug decken und die Erklärung übernehmen.
- 2. Alter und Garantieverprechen:** Wie alt ist das zum Einsatz gekommene und gebrauchte Ersatzteil und soll die Werkstatt in ein neu startendes Garantieverprechen eintreten, ohne zu wissen, welchen Weg das Teil bisher genommen hat? Bei geforderten drei bis sechs Jahren auf die Reparatur ist dies unmöglich und muss von dem Prozessbeteiligten übernommen werden, der die Wahl und die Entscheidung traf. Eine schriftliche Erklärung zur Übernahme aller Wertminderungen sowie eine Deklaration des Alters und der Qualität des gewünschten Ersatzteiles ist die Mindestvoraussetzung.
- 3. Herkunft, Zustand und Schadenersatzansprüche:** Ist es für die Werkstatt möglich, bei einem gebrauchten Ersatzteil die Herkunft einwandfrei zu erkennen und bei Aftermarket-Ersatzteilen sicherzustellen, ob das Teil den gleichen Anforderungen wie das Originalersatzteil entspricht? Ist erkennbar, dass bei einem geschraubten Querträger Verspannungen, Stauchungen, Risse oder Verformungen ausgeschlossen werden können? In einem Zertifikat müssen schriftliche Erklärungen mit Begründungen erkennbar sein, dass verwendete gebrauchte oder anderweitig beschaffte Ersatzteile sich in einem absolut einwandfreien Zustand befinden, keine Haarrisse enthalten, nicht verbogen, gestaucht oder gequetscht sind und für den Einsatz nach den Vorgaben des Fahrzeugherstellers geeignet sind. Im Falle eines Versagens des Bauteils, einer Sicherheitseinrichtung (Airbag, Bremsassistent) oder eines technischen Minderwerts hat der jeweilige Befürworter die vollen Schadenersatzansprüche zu übernehmen und dies im Zertifikat deutlich zu machen.
- 4. Ursprungszustand von Ersatzteilen:** Elektronische Bauteile (alle mit einem Steuergerät) sind in vielen Fällen mit den Steuergeräten des Fahrzeuges „verheiratet“. Dies kann bei bereits ausgebauten gebrauchten Ersatzteilen oder bei einigen Marken nicht aufgelöst werden. Gebrauchte elektronische Bauteile müssen auf den Ursprungszustand ohne VIN-Eintragung zurückgestellt werden, bevor sie zum Einsatz in der Werkstatt kommen.



5. **Ausschluss von sicherheitsrelevanten Bauteilen:** Tragende und sicherheitsrelevante Bauteile müssen aus diesem gesamten Verwendungsprozess ausgeschlossen werden.
6. **Definition von Verantwortung bei der Verwendung:** Wer entscheidet über die Verwendung eines gebrauchten Ersatzteiles? Zu definieren ist, welche Verantwortung beide Parteien übernehmen und wer die Rechnung bezahlt. Die auskömmliche Marge für die Werkstatt muss auch für zusätzliche Arbeiten an diesen Teilen gelten.
7. **Kalkulation von zusätzlichen Kosten:** Eine gebrauchte Heckklappe oder Tür ist bestückt mit Anbauteilen, Scheibe, Griff, Verkleidung, Kamera, Wischer, Spoiler u. v. m. Dies führt zu Nachteilen für die Werkstatt und verursacht zusätzliche Zeit und Kosten für Montage und Entsorgung sowie das Handling. Für eine farblichen Übereinstimmung des gebrauchten Teiles und Fahrzeuges wird immer eine Lackierung erforderlich sein. Anbauteile müssen demontiert werden und die im Unfallfahrzeug eingebauten Montageteile kommen immer zum erneuten Einsatz und nicht die des gebrauchten Teiles.
8. **Erhalt der Marge bei Ersatzteilen:** Die wichtige Ersatzteilmarge für gebrauchte und Erstausrüsterersatzteile bei der Rendite muss vergleichbar bleiben, da bei Betrieben ansonsten Gewinnmargen sinken.

Stand 18.12.2024

Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF)

Der ZKF in Friedberg (Hessen) ist der Berufs- und Wirtschaftsverband für die Unternehmen des reparierenden und herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus mit 3.200 Betrieben von denen rund 500 Aufbauhersteller sind, mit rund 40.000 Beschäftigten und ca. 3.500 Auszubildenden. Der ZKF ist ordentliches Mitglied im Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK). Weitere Informationen unter www.zkf.de.

EUROGARANT AutoService AG

Die 1998 gegründete EUROGARANT AutoService AG ist eine starke Einkaufsgemeinschaft, die ihren Gesellschaftern aus den Bereichen der Unfallreparatur und dem Karosserie- und Fahrzeugbau wirtschaftliche Vorteile verschafft. Sie gliedert sich in die Geschäftsbereiche Schadenmanagement, Zentraleinkauf und Fahrzeugservice. Weitere Informationen unter <https://www.eurogarant-ag.de/>