

# De impact van corona op de garage- en koetswerksector

**“We zitten op een kruispunt. Op zeer korte termijn moeten duidelijke keuzes gemaakt worden over de toekomst van onze mobiliteit.”**

---

Net zoals zoveel ondernemingen, zijn ook de garage- en koetswerkbedrijven sterk getroffen door de corona-pandemie. Tijdens de lockdown – die bijna twee volle maanden duurde – zijn de activiteiten (verkoop, onderhoud en herstel van wagens) zeer sterk teruggevallen. Enkel dringende depannages en herstellingen konden nog doorgaan. Volgens werkgeversfederatie TRAXIO zal de jaaromzet daardoor maar liefst twintig procent lager uitvallen dan in normale omstandigheden.

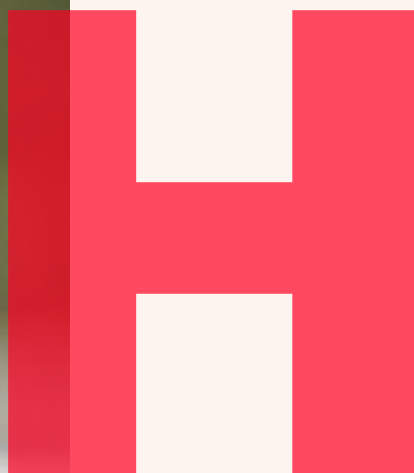
In de loop van mei mochten de sectoren garages (PC 112) en koetswerk (PC 149.2) terug opstarten. En alhoewel

wel de cijfers sindsdien beter zijn, zijn er nog steeds heel wat obstakels en moeilijkheden. De economische crisis wordt steeds duidelijker zichtbaar en zowel het consumenten- als ondernemersvertrouwen kennen historische dieptepunten. In dergelijke omstandigheden kan er van een sterk oplevende autoverkoop natuurlijk geen sprake zijn. Ter illustratie: in mei 2020 werden er 32 procent minder nieuwe wagens ingeschreven in vergelijking met mei vorig jaar.

Bovendien kampen de betrokken sectoren met heel wat andere uitdagingen, die al speelden vóór corona. Zo is er de evolutie naar meer digitali-

sering en elektrificering. Ook de (noodzakelijke) roep om vergroening en het streven naar een andere, meer duurzame visie op mobiliteit zijn belangrijke aandachtspunten. Dit alles speelt zich af in een sector die te maken heeft met krimpende marges en torenhoge investeringsnoden, waardoor schaalvergroting (door overnames) steeds prominenter wordt. De corona-crisis heeft veel van deze uitdagingen versneld en op scherp gesteld.

Over dit alles (en meer) spreken we met **ORTWIN MAGNUS**, ondervoorzitter ABVV-Metaal en verantwoordelijk voor onder andere de garage- en koetswerksector. ▶



**Ortwin Magnus,**  
ondervoorzitter ABVV-Metaal

**Hoe zou je de situatie in de garage- en koetswerkbedrijven omschrijven gedurende de maanden maart, april en mei? Het coronavirus woedde toen nog volop.**

**ORTWIN:** Op 18 maart was er de lockdown van een groot deel van de activiteiten. Die werden pas begin mei of half mei geleidelijk terug opgestart. Volgens de RSZ-aangiftes die we nu zien was er – vanaf half maart tot aan de geleidelijke heropstart in mei – een gebruik van tijdelijke werkloosheid wegens overmacht voor bijna 70 procent van de arbeiders. Dat is ongezien. Zeker omdat sommige sub-sectoren volop aan het werk zijn gebleven, aangezien ze essentiële en dringende activiteiten verrichtten.

Volgens de cijfers van Car-Pass viel de activiteitsgraad in maart terug van 35.000 interventies per dag naar ongeveer 5.000. Het aantal actieve bedrijven viel terug van 4.500 naar een duizendtal. Ook dat is ongezien. Voor veel arbeiders betekende die periode

een stevig verlies aan koopkracht en veel onzekerheid. Ook de heropstart zorgde voor stress, want er waren gezondheidsrisico's en moeilijkheden om arbeid en gezin te combineren. Die onzekerheid en stress waren nog vele malen groter voor de arbeiders die tot de risicogroepen behoren.

**Welke rol heeft ABVV-Metaal gespeeld tijdens die periode?**

**ORTWIN:** Toen duidelijk werd dat corona geen voorjaarsgriepje zou zijn, hebben wij in eerste instantie getracht om zeer duidelijk te communiceren, zowel over de genomen maatregelen als over de mogelijkheden voor de werknemers. In die periode veranderde alles heel snel, dus communicatie was bijna een fulltime dagtaak. Tijdens de lockdown van de niet-essentiële activiteiten hebben we er mee voor gezorgd dat de arbeiders toegang kregen tot een sterker vangnet. We hebben er ook voor gezorgd dat de aanvullende vergoedingen (vanuit de Fondsen voor Bestaanszekerheid) automatisch op het rekeningnummer van de rechtheb-

**“Het gros van de technische functies in de sectoren garages en koetswerk, behoort tot de knelpuntberoepen.”**

benden terecht kwam, zonder fysieke verplaatsingen. Deze werkwijze houden we aan zolang de tijdelijke corona-werkloosheid wordt verlengd.

In overleg met de werkgeversorganisaties zijn we vervolgens zeer snel begonnen met het uitwerken van een veilige exit-strategie door middel van een sectorprotocol. De gezondheid van werknemers en klanten stond daarbij steeds centraal. We hebben daarin vooral het overleg op ondernemingsvlak benadrukt, want elke onderneming heeft zijn eigen dagelijkse werking, arbeidsorganisatie, risico's, enzovoort. En uiteraard hebben we ook de arbeiders die essentiële of dringende taken moesten verrichten (zoals in de tankstations, de takel- en

depannagediensten, ...) steeds ondersteund bij het veilig werken. Met ons opleidingsinstituut Educam hebben we volop ingezet op digitale ondersteuning van werknemers, bedrijven en klanten door het maken van praktijkgerichte filmpjes en de organisatie van diverse webinars.

### **De economische schade van de coronacrisis is groot. Hoe schat jij deze impact in? Wat zijn de vooruitzichten?**

**ORTWIN:** De verkoop is met 35 procent teruggelopen. Dat is een enorme klap. Het is momenteel koffiedik kijken of er een volledig herstel komt en op welke termijn. Veel zal afhangen van het feit of de overheid en de sociale partners gerichte herstelplannen kunnen uitwerken die het juiste en duurzame pad ondersteunen. We zien dat ondernemingen hun plannen op langere termijn vervroegd en verscherpt uitrollen. In kleinere familiale ondernemingen waar geen opvolging is, wordt de afweging gemaakt of het nog winstgevend is om verplichte investeringen te doen. De verkoop van een onderneming of een graduele afbouw wordt soms omgezet in plotse sluitingsplannen. De grotere spelers vervroegen hun plannen tot hervorming, zoals de aangekondigde herstructurering bij D'leteren aantoonde. Sowieso was er in de mobiliteitssectoren al een trend tot clustering van het dealernetwerk door kapitaalcrachtige groepen. Op zich zijn dat veranderingen waarop we ons als ABVV-Metaal al hebben voorbereid.

### **De autosector wordt inderdaad geconfronteerd met enkele belangrijke uitdagingen en evoluties, die al vóór corona speelden.**

**ORTWIN:** We zitten op een kruispunt waar – op zeer korte termijn – duidelijke keuzes moeten gemaakt worden. De elektrificatie zal zorgen dat er (met uitzondering van de bandencentrales) veel minder werk zal zijn in de aftersales. Minder componenten, betekent im-

mers ook minder onderhoud. Gelukkig werken we via Educam al enkele jaren intensief aan het opleiden van de arbeiders om hen voor te bereiden op de shift van mechanica naar elektrificatie en digitalisering. De volgende uitdaging, namelijk aandrijving op waterstof, wordt ook reeds voorbereid.

De verkoop verandert ook. Ze richt zich veel meer op klanten die online keuzes maken en enkel nog voor de administratie naar de showrooms komen. In de koetswerksector zorgen technische evoluties (zoals sensoren) en de klimaatverandering (minder vriesdagen) voor minder aanrijdingen en dus minder herstellingen. Nogmaals: wat heel belangrijk is voor onze mobiliteitssectoren, is hoe de overheid ingrijpt en stuurt, of niet. In de buurlanden zien we heel recent incentives voor de vergroening van het wagenpark en de ondersteuning van de industrie in zijn geheel. In België reageert de politiek niet en lijkt men een afwachtende houding aan te nemen. Klanten zijn onzeker over hun inkomen en zijn dus niet geneigd om grote investeringen in hun mobiliteit te doen.

### **In die context is het belangrijk om de werknemers goed voor te bereiden, zodat ze gewapend zijn om met deze veranderingen om te gaan.**

**ORTWIN:** Het gros van de technische functies in de sectoren garages en koetswerk, behoort tot de knelpuntberoepen. Dat zijn beroepen waarvoor de reguliere instroom via het onderwijs onvoldoende is om de uitstroom op te vangen. Vandaar dat we heel sterk inzetten op kwalitatief

duaal leren en zij-instroom. Tegelijk verandert de technologie heel snel. We moeten zorgen dat iedereen mee is met de veranderingen door permanente opleiding en vorming voor elke arbeider. Een kwalitatief aanbod en de ondersteuning van opleiding op bedrijfsniveau door Educam staat hier centraal. We hebben de voorbije jaren al heel wat werk verzet op sectoraal vlak om tools aan te reiken om het werk werkbaarder te maken. Dit moet zijn uitvoering nog krijgen op bedrijfsvlak in de meeste ondernemingen. Hopelijk draagt het momentum van collectief bewustzijn van veiligheid en gezondheid daaraan bij.

### **Tot slot: wat zijn momenteel de prioriteiten voor ABVV-Metaal?**

**ORTWIN:** Koopkrachtverbetering blijft voor ons centraal staan, ondanks de wettelijke belemmeringen. Maar ook de combinatie van arbeid en gezin is van essentieel belang. Flexibiliteit kan ook op mensenmaat gerealiseerd worden, bijvoorbeeld via collectieve en individuele arbeidsduurvermindering. We willen daar in de praktijk nog harder op inzetten. We zijn fier op de eerste stap die we gezet hebben inzake terugbetaling van kinderopvangkosten, want dat is de praktische combinatie van koopkracht en gezin. Een enorme uitdaging wordt het structureel financieren van onze Fondsen voor Bestaanszekerheid en onze opleidings- en kenniscentra. In tijden van tijdelijke werkloosheid en uitstel van RSZ-bijdragen, stromen er weinig middelen binnen, terwijl er veel middelen uitstromen. En in ons hoofd bereiden we ook al de interprofessionele en sectorale onderhandelingen van 2021 voor.

#### **Garages en koetswerk: enkele kerncijfers**

	Garages (PC 112)	Koetswerk (PC 149.2)
Aantal werknemers	47.826	6.705
• Arbeiders	• 26.607	• 4918
• Bedienden	• 21.220	• 1787
Aantal bedrijven	5.567	895

BRON: [Educam](#) (sectorfoto 2019)

# Economische gevolgen van de coronacrisis voor de sectoren garages en koetswerk

De garage- en koetswerksector is – net als veel andere sectoren – zwaar getroffen door corona en de daaropvolgende lockdownmaatregelen. Op 18 maart 2020 werden alle niet-essentiële handelszaken verplicht om te sluiten. Voor de garage- en carrosseriebedrijven betekende dit een zo goed als volledige stopzetting van de activiteiten. Enkel dringende depannages en herstellingen konden nog doorgaan. Pas in mei konden de activiteiten terug worden hernomen. Dat gebeurde in twee fases: vanaf 4 mei in een B2B-context (van bedrijf tot bedrijf) en vanaf 11 mei ook in een B2C-context (van bedrijf tot consument).

In volle coronacrisis publiceerde werkgeversfederatie TRAXIO enkele schattingen over de economische impact van deze lockdown. Volgens haar zorgt de coronacrisis voor een daling van de jaaromzet met 20 procent (ofwel een daling met 34 miljard euro). Deze omzetsdaling weerspiegelt het gecumuleerde verlies van zowel gemiste verkoop als misgelopen onderhoud/herstellingen van personenwagens en bedrijfsvoertuigen.

Ook uit **cijfers** van FEBIAC (Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie) blijkt de grote impact van de corona-crisis. In de maand mei werden slechts 34.752 nieuwe wagens ingeschreven. Dat is

32 procent minder dan in mei 2019. FEBIAC voorspelt dat het aantal nieuw ingeschreven wagens zal dalen met 35 procent in 2020. Ook het aantal ingeschreven bedrijfsvoertuigen (-28 procent), lichte vrachtwagens (ook -28 procent) en zware vrachtwagens (-46 procent) noteren scherpe dalingen in de eerste vijf maanden van 2020.

Recent maakte FEBIAC ook de **resultaten** bekend van een studie naar de koopintenties van particulieren en gezinnen. Daaruit blijkt dat 31 procent de aankoop van een nieuwe wagen uitstelt, in twijfel trekt of er volledig van afziet. Dat loopt op tot 47 procent bij mensen die de voorbije maanden inkomensverlies hebben geleden (bijv. door tijdelijke werkloosheid).

**FEBIAC** besluit: “Voor de autosector wordt 2020 een moeilijk jaar want het risico bestaat dat een deel van de kopers zal afhaken, terwijl anderen pas vanaf 2021 tot aankoop zouden overgaan. Na de verplichte sluiting tijdens de ‘lockdown’ moeten de dealer- en garagebedrijven dus nog een langere periode van verminderde verkoop overbruggen, terwijl de netto-rentabiliteit van de sector al erg laag is : 1,5 procent voor de verdelers van personenwagens in 2018.”

Filip Rylant – woordvoerder van TRAXIO – verwacht een **rampjaar**:

---

**“Als de omzet dit jaar met 20 procent zakt en de nettomarge bedroeg voor de crisis slechts 1,5 procent, dan kun je verwachten dat er heel wat garages in slechte papieren zullen raken en sneuvelen.”**



# Herstructurering D'leteren: 211 jobs bedreigd

D'leteren – de Belgische invoerder van de Volkswagen-merken – kondigde onlangs aan **211 banen te willen schrappen**. Momenteel werken er nog 1.705 werknemers. ABVV-Metaal-secretaris **CHRISTOPHE LANCKMANS** schetst de situatie: “Deze vermindering van jobs was reeds aangekondigd in het strategisch plan 2025. Onder meer omdat uitgegaan wordt van een dalende wagenverkoop. Het was wel de bedoeling om die afbouw geleidelijk te doen, tot aan 2025. Maar de coronacrisis heeft dat proces versneld.”

De impact van corona op de verkoop en het herstel van auto's werd hierboven reeds geschetst. Ook voor D'leteren speelt dat uiteraard mee. Door de pandemie zal de Belgische automarkt krimpen. In 2019 werden 490.000 wagens verkocht. De komende vijf jaar wordt een verkoop van 450.000 stuks per jaar verwacht. Deze daling

was een vooruitzicht waarop D'leteren reeds anticipeerde, onder meer door de evolutie naar elektrische wagens (die een pak minder onderhoud nodig hebben dan wagens met een verbrandingsmotor). Corona heeft er ook voor gezorgd dat mensen vaker thuis werken (en dus minder vaak een wagen nodig hebben). Al blijft het uiteraard afwachten wat daar op langere termijn van blijft hangen.

De informatie- en consultatiefase (de eerste fase van de wet-Renault) is gestart op donderdag 11 juni. In de woorden van **CHRISTOPHE**: “We hebben ons goed voorbereid en veel vragen gesteld. Nu gaan we bekijken wat we kunnen doen om het aantal ontslagen te beperken. Want meer dan tweehonderd werknemers in één keer, dat is natuurlijk een grote klap ...”



# 211

jobs bedreigd



