

Ogólnopolska Rada Techniczna

Poniżej publikujemy komunikat nr 6 Ogólnopolskiej Rady Technicznej.
Wszelkie pytania do **Ogólnopolskiej Rady Technicznej** prosimy kierować na adres:
Eurotax Polska Sp. z o.o.
02-960 Warszawa, ul. Janczarów 4
e-mail: piotrpaczuski@eurotax.pl

Komunikat numer 6 Ogólnopolskiej Rady Technicznej z dnia 07.11.2001 roku

Niniejszy komunikat zastępuje poprzednie uzgodnienia i komunikaty ORT.

Ogólnopolska Rada Techniczna w składzie:

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1) Pan Lech Mrozowski | PZU S.A. |
| 2) Pan M. Zbigniew Krusiewicz | TUiR WARTA S.A. |
| 3) Pani Jolanta Adamiak | Daewoo TU S.A. |
| 4) Pan Antoni Odzimek | Związek Rzemiosła Polskiego |
| 5) Pan Andrzej Lipski | Polska Izba Motoryzacji |
| 6) Pan Marek Kaniewski | Rzeczoznawcy PZM S.A. |
| 7) Pan Mariusz Klimczak | AUDATEX Polska sp. z o.o. |
| 8) Pan Janusz Korniewicz | EUROTAX Polska sp. z o.o. |

przyjęła następujące zalecenia:

1. Regulacje systemowe.

- 1.1. Ogólnopolska Rada Techniczna (w skrócie ORT) przyjmuje licencjonowane przez oficjalnych dystrybutorów systemy kalkulacji szkód samochodowych AUDATEX i EUROTAX jako obowiązujące w rozliczeniach szkód komunikacyjnych.

Wszelkie niezgodności w technologii napraw w wyżej wymienionych programach z technologią producenta samochodów ORT rozstrzyga bezpośrednio w firmach AUDATEX Polska i EUROTAX Polska.

2. Regulacje organizacyjne.

- 2.1. W ocenach technicznych należy dążyć do zamieszczania kodu koloru i rodzaju powłoki lakierniczej, natomiast w kosztorysach obok kodu koloru powinna być podana nazwa producenta lakieru i ilość warstw.

Ilość warstw powłoki lakierniczej uznawana jest zgodnie z technologią producenta lub stanem rzeczywistym.

W przypadkach niejednoznacznych ustalana będzie receptura lakieru.

- 2.2. Ewentualne odstępstwa od technologii naprawy określone przez producenta wymagają indywidualnych uzgodnień.

- 2.3. Do kalkulacji kosztów naprawy sporządzonej w systemie Audatex można dołączyć stronę kontrolną.
W przypadkach rażących różnic pomiędzy kosztami naprawy, a wysokością szkody materialnej w pojeździe, w związku z przedmiotową szkodą, wykonawca kalkulacji umożliwi osobie uprawnionej wgląd do strony kontrolnej.
- 2.4. Weryfikacja kalkulacji sporządzanych w systemach Audatex, Eurotax powinna być dokonana w oparciu o aktualny na dzień ich sporządzenia system komputerowy lub katalog.
- 2.5. Kod N250 w systemie Audatex nie dotyczy kosztów transportu międzyoperacyjnego.
Każdorazowe użycie tego kodu należy uzgadniać z ubezpieczycielem.

3. Części i materiały.

- 3.1. Rachunki za części zamienne powinny zawierać ich aktualny numer katalogowy.
W przypadku niezgodności numeru katalogowego części zawartego w systemach z danymi producenta należy uznawać aktualny numer katalogowy części podawany przez autoryzowanego dealera lub generalnego importera / producenta pojazdu.
- 3.2. Koszt normalii będzie naliczany jako równowartość 2% wartości części zamiennych przyjętych do rozliczenia szkody przez ubezpieczyciela.
Do normalii przykładowo zaliczamy wszystkie elementy nie uwzględnione w formularzu typu takie jak: podkładki, śruby, nakrętki, spinki, nity, szpachlę zgrubną, taśmę dwustronną itp.
Za szpachlę zgrubną w ramach tego zapisu rozumie się materiał służący do wyrównania powierzchni przed przygotowaniem do lakierowania, przed operacją szlifowania papierem P80.
- 3.3. ORT uważa za uzasadnione uwzględnianie w kosztach napraw blacharskich kosztów zabezpieczeń antykorozyjnych, o ile nie są one uwzględniane w czasach wymian elementów podawanych przez producenta.
Zaleca się przyjęcie następujących zryczałtowanych wielkości kosztów:
- a) 0,3 ceny roboczogodziny za jeden element, jako całkowity koszt zabezpieczenia antykorozyjnego dla profili zamkniętych.
Za profil zamknięty uważamy element przewidziany w technologii producenta do zabezpieczenia materiałem na bazie wosku.
 - b) 0,2 ceny roboczogodziny za jeden element, jako całkowity koszt zabezpieczenia antykorozyjnego elementów podwoziowych.
Za element podwoziowy uważamy element przewidziany w technologii producenta do zabezpieczenia materiałem typu UBS (między innymi na bazie chlorokauczuku i PCV).
Dotyczy to zarówno elementów nowych jak i naprawianych.
W tych wartościach 0,1 rbg. stanowi wielkość robocizny, natomiast pozostała wartość (od 0,1 do 0,2 rbg) stanowi wartość materiałów.
 - c) Dla elementów zabezpieczonych dwoma metodami nalicza się łącznie koszty wynikające z obu metod
- 3.4 Po przeprowadzonych próbach warsztatowych ORT akceptuje do stosowania w rozliczeniach kosztów lakierowania wg systemu Eurotax/AZT indeks materiałowy (faktor) w wysokości 1,5.

3.5 Jeśli producent pojazdu nie podaje czasu na usunięcie odłamków szkła rozbitej podczas wypadku szyby, można doliczyć do kosztorysu raz na zlecenie do 0,5 rbg po uzgodnieniu z ubezpieczycielem.

4. Technologia napraw – mechanika, blacharstwo, lakiernictwo.

4.1. Przy lakierach wielowarstwowych dopuszcza się możliwość naliczania kosztów cieniowania:

- a) elementy nowe, płaszczyzny pionowe:
 - cieniowaniu podlegają elementy pionowe leżące w jednej płaszczyźnie,
- b) w innych przypadkach, w tym również przy elementach naprawianych:
 - cieniowanie elementów sąsiednich wymaga wcześniejszego uzgodnienia z ubezpieczycielem.

4.2. W przypadku lakierowania elementów uszkodzonych, sąsiadujących ze sobą, leżących w tej samej płaszczyźnie, jeżeli jakiś element wymaga lakierowania kompletnego na całej powierzchni, po uzgodnieniu z ubezpieczycielem można zastosować stopień IV (L11) i nie zależy to od wielkości powierzchni uszkodzonej.

4.3. Przy lakierach typu uni jednowarstwowych dopuszcza się, w uzasadnionych przypadkach, naliczanie kosztów polerowania elementów sąsiednich po wcześniejszym uzgodnieniu z ubezpieczycielem.

Przyjmuje się, że maksymalna wartość ryczałtu (robocizna plus kpl. materiałów) wynosi 0,2 rbg na element.

5. Technologia napraw – pomiary.

5.1 Urządzenia pomiarowo naprawcze do napraw i pomiarów karoserii pojazdów, jak również urządzenia do pomiaru geometrii zawieszenia winny spełniać łącznie następujące kryteria:

- a) Powinny pochodzić od producentów wytwarzających takie urządzenia seryjnie
- b) Powinny posiadać wzorce pomiarowe
- c) Powinny zapewniać rejestrację pomiarów (ręczne sporządzenie protokołu z pomiarów traktuje się jako rejestrację wyników)
- d) Jeśli chodzi o urządzenia do pomiarów geometrii zawieszenia powinny one zapewniać pomiar wszystkich kół jednocześnie.

5.2. Jeśli deformacji przestrzennej uległy elementy konstrukcyjne nadwozia, podwozia (ramy) – (z wyjątkiem poszyc zewnątrznych), technologia naprawy przewiduje użycie w jej trakcie urządzeń pomiarowo-naprawczych.

5.3. Jeśli w rachunku wystawionym przez wykonującego naprawę, wyspecyfikowano użycie urządzenia pomiarowo-naprawczego, należy do rachunku dołączyć jako jego integralną część, kartę kontrolną z przeprowadzonych pomiarów.

Powinna ona być podpisana przez osobę upoważnioną ze strony wykonującego naprawę.

Kartą kontrolną może być wydruk z elektronicznego urządzenia pomiarowo-naprawczego, karta pomiarów mechanicznych lub oświadczenie o skutecznie przeprowadzonej naprawie.

5.4. Określenie czasu użycia urządzenia naprawczego:

- a) Jeśli producent pojazdu (np. Nissan) podaje normy czasowe dla konkretnych urządzeń kontrolno-naprawczych i przy naprawie zachodzi konieczność użycia takich urządzeń stosuje się normy podane przez producenta samochodu.

- b) W przypadku braku takich danych należy przyjąć czasy użycia stanowisk kontrolno-naprawczych (np. typu Celette z systemem głowic kontrolno naprawczych) podane przez producentów systemów kalkulacyjnych (Audatex, Eurotax), jeśli wykonawca naprawy dysponuje takimi urządzeniami.
- c) W pozostałych przypadkach (urządzenia uniwersalne) nakład pracy związany z użyciem stanowiska pomiarowo naprawczego powinien wynosić:
- 1) za przygotowanie (przebrojenie) stanowiska i zakotwiczenie pojazdu **od 0,5 rbg do 1,5 rbg.**
Przyjęty nakład pracy zależy od stopnia i zakresu uszkodzeń pojazdu.
Nakład pracy 0,5 rbg dotyczy uszkodzeń do II strefy samochodu.
Nakład pracy 1,5 rbg dotyczy uszkodzeń w strefie IV samochodu.
Za strefę II uważa się elementy konstrukcyjne od zewnętrznych wzmocnień do miejsc mocowania zawieszenia (bez tych punktów).
Za strefę III uważa się elementy od punktów mocowania zawieszenia samochodu do ściany działowej.
Za strefę IV uważa się elementy należące do przestrzeni pasażerskiej.
 - 2) Dodatkowo za pomiar geometrii nadwozia należy doliczyć czas **od 0,5 rbg do 2,0 rbg**
Nakład pracy czas 0,5 rbg dotyczy uszkodzeń do strefy II samochodu.
Nakład pracy 2,0 rbg dotyczy uszkodzeń strefy IV samochodu z koniecznością zmierzenia punktów konstrukcyjnych nadwozia i podwozia.
- 5.5. Dla pojazdów dostawczych, typu bus i van (nie dotyczy pojazdów osobowych ze zmienionym przeznaczeniem) minimalny czas przygotowania i przebrojenia stanowiska pomiarowo-naprawczego i zakotwiczenia pojazdu, określony w punkcie 5.4.c. wynosi 0,7 rbg.
- 5.6. Powyższe ustalenia dotyczące urządzeń pomiarowo naprawczych nie dotyczą samochodów ciężarowych i autobusów.