

**KOMUNIKAT NR 1**  
**OGÓLNOPOLSKIEJ MOTORYZACYJNEJ RADY TECHNICZNEJ**

**z dnia 12 czerwca 2018 roku**

Ogólnopolska Motoryzacyjna Rada Techniczna (OMRT) w składzie:

1. Polska Izba Motoryzacji
2. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
3. Związek Dealerów Samochodów
4. Związek Rzemiosła Polskiego

na posiedzeniu w dniu 12 czerwca 2018 roku przyjęła poniższe rekomendacje:

**REKOMENDACJA NR 1**

**Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej z dnia 12 czerwca 2018 w sprawie:**

**GEOMETRIA ZAWIESZENIA KÓŁ**

**Zasady wykonywania i rozliczania pomiarów geometrii zawieszenia kół:**

1. Każde uszkodzenie lub ryzyko uszkodzenia elementów układu kierowniczego lub zawieszenia kół wymaga przeprowadzenia pomiarów geometrii zawieszenia z potwierdzeniem wyników pomiaru wydrukiem, chyba że uszkodzenia są na tyle wyraźne, że bez dokonywania pomiarów uszkodzone elementy kwalifikują się do wymiany.
2. Każdorazowo po wymianie części układu kierowniczego lub zawieszenia kół (obręcz koła, wahacz, drążek, przekładnia kierownicza lub inne) wymagane jest przeprowadzenie pomiarów oraz geometrii zawieszenia z regulacją. Każdorazowa taka operacja winna być uwzględniona w kalkulacji naprawy (dotyczy przede wszystkim stopniowych i postępujących napraw).

**Instrukcja techniczna wdrożenia rekomendacji:**

W przypadku wykonania więcej niż jednego pomiaru z regulacją geometrii zawieszenia kół, wynikającego z rekomendacji OMRT, kolejne pomiary opisane w rekomendacji należy naliczyć:

1. W systemie Audatex poprzez wprowadzenie odpowiednich kodów operacji lub wartości w tzw. niestandardowych pozycjach (NSP kod 1000). W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
2. W systemie DAT należy odnaleźć przedmiotową pozycję do jej skosztorysowania. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
3. W systemie Eurotax dodatkową geometrię zawieszenia kół wprowadzić należy jako jedną pozycję występującą w pracach dodatkowych, ze zmienionym ręcznie czasem operacji oraz komentarzem informującym, że dotyczy dwukrotnego ustawienia. Można ją również wprowadzić jako pozycję niekatalogową, pamiętając jednak o tym,

że dla pozycji niekatalogowych nie działa automatyka korekt czasowych. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.

## **REKOMENDACJA NR 2**

**Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej z dnia 12 czerwca 2018 w sprawie:**

### **CIENIOWANIE ELEMENTÓW**

W oryginalnych powłokach lakierniczych występują minimalne różnice w odcieniu kolorów pomiędzy pojazdem a deklarowanym przez producenta wzorcem. Jest to spowodowane m.in. grubością powłoki przy kolorach transparentowych czy techniką nakładania. Naprawa uszkodzonego pojazdu przeprowadzana zgodnie z technologią producenta powinna doprowadzić do przywrócenia optycznego stanu pojazdu sprzed uszkodzenia.

**OMRT, zgodnie z zaleceniami producentów lakierów renowacyjnych, rekomenduje:**

1. Cieniowanie elementów na sąsiednie elementy niezależnie od ich podłoża (metale, niemetale, tworzywa sztuczne). Przez sąsiednie elementy należy rozumieć wszystkie poziome lub pionowe elementy stykające się z elementem naprawianym (np. błotnik-drzwi, naroże- błotnik-pokrywa komory silnika) lub elementy montowane w elemencie lakierowanym (np. zaślepki spryskiwaczy reflektorów, listwy zderzaka, klapka wlewu paliwa).
2. Cieniowanie koloru na tym samym elemencie jest dopuszczalne jeżeli spełnione są łącznie poniższe warunki:
  - a) wielkość uszkodzenia jest mniejsza niż 1/4 elementu
  - b) uszkodzenie jest umiejscowione w środkowej części lub części skrajnej do której nie przylega żaden element lakierowany
  - c) odległość od krawędzi uszkodzonego elementu do końcowej warstwy nałożonej podczas naprawy podkładu wyniesie nie mniej niż 40 cm dla lakierów 2-warstwowych. Dla lakierów o większej ilości warstw odległość potrzebną na wycieniowanie należy zwiększać o 15 cm na każdą warstwę.
3. Cieniowanie kolorów należy wykonać przy wszystkich naprawach lakierniczych, zarówno jednowarstwowych jak i wielowarstwowych.
4. Cieniowanie kolorów należy wykonywać we wszystkich kolorach lakieru: niemetalicznych (np. UNI), metalicznych lub perłowych

**Instrukcja techniczna wdrożenia rekomendacji:**

1. W systemie Audatex poprzez standardowy wybór odpowiednich kodów operacji właściwych dla cieniowania i ewentualnego rozbrojenia ich osprzętu. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
2. W systemie DAT należy odnaleźć przedmiotową pozycję do jej skosztorysowania. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
3. W systemie Eurotax pozycje obejmujące cieniowanie wybranych elementów wraz z ewentualnym rozbrojeniem ich osprzętu należy wprowadzać w sposób standardowy. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.

**W uzupełnieniu dokumentacji technicznej naprawy OMRT zaleca wykonywanie dokumentacji fotograficznej pojazdu, aby udokumentować wykonane operacje cieniowania.**

### **REKOMENDACJA NR 3**

**Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej z dnia 12 czerwca 2018 w sprawie:**

## **MYCIE I PRZYGOTOWANIE DO WYDANIA**

Odpowiednie przygotowanie pojazdu do procesu naprawy poprzez umycie jego karoserii jest bardzo istotną czynnością, która nie jest automatycznie uwzględniana w systemach eksperckich do kalkulowania napraw. Operacja ta pozwala na ocenę stanu nadwozia pod kątem bezspornego określenia obszaru uszkodzenia jaki będzie podlegał naprawie, pozwalając także na właściwe zakwalifikowanie elementów do naprawy bądź wymiany oraz weryfikację pozostałych elementów nadwozia w kontekście ewentualnych uszkodzeń, które nie podlegają naprawie.

Prowadzenie naprawy pojazdu podczas kiedy jego karoseria jest brudna, powoduje powstawanie zanieczyszczeń na stanowisku pracy i w przestrzeni serwisu, co bezpośrednio ma negatywny wpływ na jakość naprawy i standardy jej prowadzenia oraz koszty eksploatacji urządzeń. Wytyczne eksperckich firm certyfikujących jakość i standard napraw jednoznacznie nakazują, że samochód przed rozpoczęciem naprawy musi być czysty.

Zgodnie z zaleceniami Kodeksu Pracy, prowadzenie prac w przypadkach kiedy nadwozie pojazdu jest brudne ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo i higienę pracy. Szczególnie w przypadkach gdy np. nieusunięte przed naprawą błoto pośniegowe może zagrażać bezpieczeństwu i zdrowiu pracowników hali naprawczej.

Po przeprowadzonej naprawie zachodzi konieczność usunięcia odkurzy, pyłów, zabrudzeń, śladów past polerskich powstałych podczas lakierowania, śladów zbrojenia i środków antykorozyjnych. Pełna ocena jakości wykonanej naprawy przez serwis i Klienta możliwa jest wyłącznie po umyciu pojazdu.

Zgodnie z wytycznymi firm certyfikujących jakość naprawy oraz zgodnie z zaleceniami prowadzenia napraw jakie są wydawane przez producentów samochodów, oczekiwanym standardem jest wydanie do Klienta samochodu w stanie czystym.

**OMRT uważa za zasadne uwzględnianie kosztów związanych z myciem naprawianych samochodów w kosztorysach naprawy:**

1. Każdorazowo przed rozpoczęciem naprawy powypadkowej należy poddać samochód procesowi mycia zewnętrznego – w czasie 0,3 rbg;
2. Każdorazowo przed zakończeniem naprawy samochodu konieczne jest umycie karoserii i odkurzenie wnętrza pojazdu – w czasie 0,5 rbg.

**Instrukcja techniczna wdrożenia rekomendacji:**

1. W systemie Audatex poprzez wprowadzenie wartości w tzw. niestandardowych pozycjach (NSP kod 1000). OMRT rekomenduje uwzględnić czas potrzebny na mycie pojazdu przed naprawą 0,3 rbg oraz czas na mycie oraz sprzątanie pojazdu po naprawie w ilości 0,5 rbg. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.

2. W systemie DAT należy odnaleźć przedmiotową pozycję do jej skosztorysowania. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
3. W systemie Eurotax pozycje należy wprowadzić jako pozycje niekatalogowe, pamiętając jednak o tym, że dla pozycji niekatalogowych nie działa automatyka korekt czasowych. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.

#### **REKOMENDACJA NR 4**

**Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej z dnia 12 czerwca 2018 w sprawie:**

### **PROCES PRZYJĘCIA I LIKWIDACJI SZKODY**

Przeniesienie procesu przyjęcia i likwidacji szkód komunikacyjnych z towarzystw ubezpieczeniowych do serwisów samochodowych spowodowało konieczność realizacji procedur z tym związanych przez pracowników serwisów. W związku z tym serwisy ponoszą koszty dodatkowej infrastruktury informatycznej oraz dodatkowego personelu, bez uwzględnienia tych kosztów w kalkulacji szkód.

**OMRT uważa za uzasadnione uwzględnianie kosztów powstałych w ten sposób w serwisach samochodowych w kosztorysach naprawy.**

OMRT na podstawie danych rynkowych dotyczących średniego czasu pracy pracownika serwisu wykonującego procedury formalne i merytoryczne w procesie przyjęcia i likwidacji szkód komunikacyjnych, przyjęła iż każdorazowo, gdy serwis wykonuje czynności związane z przyjęciem szkody oraz jej procedowaniem **należy naliczyć koszty tych czynności rozliczane ryczałtem w wysokości 2 rbh**, doliczane do kosztorysu naprawy.

#### **Instrukcja techniczna wdrożenia rekomendacji:**

Zryczałtowane koszty związane z przyjęciem szkody oraz jej procedowaniem powinny zostać naliczone:

1. W systemie Audatex poprzez wartości w tzw. niestandardowych pozycjach (NSP kod 1000). W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
2. W systemie DAT należy odnaleźć przedmiotową pozycję do jej skosztorysowania. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.
3. W systemie Eurotax pozycje należy wprowadzić jako pozycje niekatalogowe, pamiętając jednak o tym, że dla pozycji niekatalogowych nie działa automatyka korekt czasowych. W razie wątpliwości należy kontaktować się z infolinią dostawcy systemu.