

Materiały lakiernicze

– klucz do rentowności rozliczeń lakierowania pojazdów

Gdy w roku 1998 pan Krzysztof odbierał z salonu swój nowy, wymarzony samochód, nawet w najczarniejszych snach nie przypuszczał, że bezwypadkowa kariera jego pojazdu będzie trwała tak krótko. Na pierwszym skrzyżowaniu za salonem inny, zamyślony uczestnik ruchu drogowego wjechał w przednie prawe naroże pojazdu pana Krzysztofa. Na szczęście nikomu nic się nie stało – czego niestety nie można było powiedzieć o nowym samochodzie.



Rafał Pogorzelski,
Auto-Elements

Do wymiany ewidentnie były: pokrywa przednia, zderzak, reflektor i błotnik. Pan Krzysztof zgłosił szkodę w zakładzie ubezpieczeń sprawcy szkody i już po kilku dniach otrzymał kosztorys naprawy. Nie wiedział, że kalkulacja sporządzona została za pomocą nowego systemu – w firmach ubezpieczeniowych właśnie wprowadzano rozliczenia oparte na danych producentów pojazdów. Zainteresowanie pana Krzysztofa wzbudziły kwoty zapisane w kosztorysie. Okazało się, że koszt materiałów lakierniczych przewidzianych do naprawy jego pojazdu to niebagatelna wówczas kwota 402 zł netto.

Dane producentów w miejsce katalogów rzemieślniczych

W końcu lat 90. wprowadzono na polskim rynku systemy kalkulacyjne napraw powypadkowych oparte na bazach danych nakładów czasowych i kosztów napraw lakierniczych ustalonych przez producentów pojazdów lub niezależne instytucje.

Przedstawiciele branży blacharsko-lakierniczej w Polsce z dużą rezerwą podchodzili do wprowadzanych zmian metody kosztorysowania. Do tej pory szkody komunikacyjne były najczęściej rozliczane na podstawie katalogów norm czasowych Izb Rzemieślniczych. Obawiano się, że wraz ze zmianą systemu kosztorysowania zmniejszą się kwoty wypłacanych odszkodowań i rentowność napraw powypadkowych. Już pierwsze kosztorysy pokazały ogromne zmiany – normy czasowe w zakresie prac blacharskich i lakierniczych zapisane w katalogach producentów były znacznie niższe, co częściowo kompensowano wyższą stawką za tzw. robociznę, natomiast rozliczenie kosztów materiałów lakierniczych w nowym systemie było korzystne, a wypłaty za materiały lakiernicze mogły znacząco przekraczać faktyczne koszty ich zakupu. Przy wprowadzaniu nowego systemu zdecydowano się – po zasięgnięciu

opinii wybranych ubezpieczycieli i warsztatów w kraju – zastosować na rynku polskim mnożnik dla materiałów lakierniczych, tzw. faktor, wynoszący 1,9.

Przy wprowadzaniu nowych, producentów systemów kosztorysujących, spadły normy czasowe, około dwukrotnie wzrosła stawka za robociznę prac blacharskich i lakierniczych, a dla materiałów lakierniczych zastosowano mnożnik (faktor) 1,9.

Zmiany w rozliczeniach producentów

Mijały lata. W roku 2017 syn pana Krzysztofa osiągnął pełnoletniość – podobnie jak nadal użytkowany przez nich pojazd. Samochód, pomimo swojego wieku i liczby przejechanych kilometrów, wciąż jeszcze dziarsko podążał w kierunku zaplanowanym przez kierowcę. Syn pana Krzysztofa zdał właśnie egzamin i odebrał prawo jazdy. W swą pierwszą podróż za kierownicą wybrał się pojazdem taty. I czy to tradycja rodzinna, czy też pech, również w czasie przejażdżki syna pana Krzysztofa doszło do kolizji z winy innego uczestnika ruchu drogowego. I tak jak przed laty uszkodzone zostały pokrywa, błotnik, reflektor i zderzak pojazdu. Chociaż tym razem pan Krzysztof bardziej interesował się tym, czy otrzyma pojazd zastępczy, czy ma zgłosić szkodę w ramach bezpośredniej likwidacji szkód, czy skorzystać z którejś z otrzymanych ofert kancelarii odszkodowawczych, to jednak z przyzwyczajenia zerknął na kosztorys nadesłany przez ubezpieczyciela. I bardzo się zdziwił, bo na koszt materiałów do lakierowania tych samych elementów przyznano

mu w 2017 r. mniej niż w 1998 r. – tylko 370 złotych netto.

Z czego wynikają różnice w kosztorysach, jakie otrzymał pan Krzysztof w roku 1998 i w roku 2017? Czy rzeczywiście jest tak, że po upływie tylu lat warsztat lakierniczy płaci mniej za zakup materiałów lakierniczych?

Wartości materiałów lakierniczych zapisanych w bazach danych są aktualizowane w oparciu o ceny dostarczane przez producentów materiałów lakierniczych i co do zasady powinny podążać za faktycznymi zmianami cen na rynku. Jak wynika z poniższego zestawienia (tabela 1, patrz wartości bez potrąceń), ceny te na przestrzeni lat znacząco wzrosły. Ale w przypadku napraw pana Krzysztofa wpływ na koszty w roku 1998 i w roku 2017 miał fakt, że po pewnym czasie stosowania nowych norm zmianie uległ „faktor” przeliczeniowy dla polskiego rynku – wartość mnożnika zmieniono z 1,9 na 1,5. Niektórzy analitycy uważają, że obniżenie faktora z 1,9 do 1,5 zbiegło się w czasie z okresem, gdy do tzw. wypłat kosztorysowych w Polsce zaczęto obowiązkowo doliczać VAT.

Komunikat Ogólnopolskiej Rady Technicznej z listopada 2001: „Po przeprowadzonych próbach warsztatowych ORT akceptuje do stosowania w rozliczeniach kosztów lakierowania wg systemu Eurotax/AZT indeks materiałowy (faktor) w wysokości 1,5”.

Reakcja warsztatów na obniżenie „faktora” była oczywiście negatywna, ale po komunikacie Ogólnopolskiej Rady Technicznej niewiele miały do powiedzenia – zakłady ubezpieczeń zaczęły wypłacać mniej. Ale to nie wszystko, w kolejnych latach:

- na kosztorysach zaczęły pojawiać się arbitralne tzw. współczynniki odchylenia w bardzo różnych wysokościach (67%, 50%, 45%, 40%), dotkliwie zmniejszające wartości materiałów lakierniczych wynikające z baz danych,
- coraz bardziej popularne stawało się dokonywanie potrąceń związanych z wcześniejszymi uszkodzeniami na elementach,



Rynek napraw blacharsko-lakierniczych odczuwa od paru lat silną presję zmian w zakresie rozliczeń kosztów lakierowania elementów

- a ponadto w roku 2016 dało się zaobserwować dalszy, około 10-procentowy spadek wartości materiałów lakierniczych uzasadniany tzw. aktualizacją cen i powiązany – zdaniem organizacji branżowych – ze zmianą zawartości „koszyka” lakierów.

W ten sposób dotarliśmy do obecnej sytuacji, gdy w opinii warsztatów wypłaty nie zawsze wystarczają na pełne pokrycie kosztów materiałów lakierniczych, a szkody pana Krzysztofa rozliczone zostały w ten sposób (patrz tabela 1).

W tabeli 1 dla wyliczenia wariantu „z potrąceniami” rozliczono 40-proc. wartość materiałów lakierniczych – co jest wartością spotykaną na kosztorysach dla szkód z OC. Gdyby pojazd pana Krzysztofa posiadał niesunięte uszkodzenia, w kalkulacji dodatkowo dokonano by potrącenia kosztów lakierowania elementów oraz zostałby zmniejszony bądź wyeliminowany koszt przygotowania do lakierowania. Wskazane zestawienie kosztów obrazuje problemy, z jakimi muszą borykać się warsztaty blacharsko-lakiernicze przy rozliczaniu napraw powypadkowych.

Tabela 1. Porównanie wysokości przyznanych odszkodowań na materiały lakiernicze w samochodzie pana Krzysztofa w kolejnych latach

Rok	1998	2009	2016	2017	wariant
Uznany koszt materiałów lakierniczych netto	401,80 zł	595,09 zł	930,98 zł	924,15 zł	bez potrąceń
				369,66 zł	z potrąceniami

Dla potrzeb artykułu wykonano kalkulację lakierowania elementów w hipotetycznym samochodzie pana Krzysztofa w kolejnych latach (rozliczono lakierowanie takich samych elementów, w tych samych stopniach lakierowania, koszt bez przygotowania do lakierowania).

Podkreślenia wymaga fakt, że owe wyliczenia proponowane są przez zakłady ubezpieczeń dla tzw. wypłat kosztorysowych. Tematem na oddzielny artykuł jest sposób ustosunkowywania się zakładów ubezpieczeń do przedkładanych przez warsztaty kosztorysów i faktur, w których wykazują one wyższe koszty zakupu materiałów lakierniczych.

Rafał Pogorzelski od roku 1996 kieruje Działem Kosztorysów firmy Auto-Elements z Katowic. Dział ma ogromne doświadczenie, dysponuje systemami Audatex®, Eurotax® i DAT®, obsługuje wiele warsztatów w kraju – czy to w zakresie kosztorysowania, czy współpracy przy prawidłowym rozliczaniu szkód ubezpieczeniowych. Zapraszamy do współpracy: kosztorysy@element.com.pl tel.: 32 20 00 804 www.auto-elements.pl

Czego oczekują warsztaty

Każde rozliczenie kosztów naprawy powinno odpowiadać kosztowi jej przeprowadzenia z uwzględnieniem rynkowego zysku warsztatów. Na pewno nie jest to normalna sytuacja, gdy wartość odszkodowania przyznanego na zakup materiałów lakierniczych jest niższa od faktycznych kosztów, jakie ponoszą warsztaty. Nie można wykluczyć, że koszty materiałów lakierniczych rozliczanych wcześniej były relatywnie za duże, ale

nie można też nie zauważyć, że podlegają one w ostatnich latach ograniczeniu, które może być już nadmierne. Tak przynajmniej twierdzą wykonawcy napraw.

Pamiętać należy, iż zgodnie z wytycznymi dotyczącymi likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych zakład ubezpieczeń powinien przekazać uprawnionemu, z własnej inicjatywy, kalkulację kosztów naprawy pojazdu, na podstawie której ustalił wartość świadczenia. Kalkulacja kosztów naprawy pojazdu, będąca podstawą ustalenia świadczenia metodą kosztorysową, powinna być dokonana w oparciu o rynkową wartość usług i części zamiennych w dniu ustalenia odszkodowania z zastosowaniem części zamiennych i materiałów, zapewniających przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego.

Można i trzeba zastanawiać się, w jaki sposób – korzystając z dostępnych opcji – rozliczyć koszty naprawy powypadkowej tak, by odpowiadały faktycznym nakładom na jej przeprowadzenie. Na pewno konieczne jest zadbanie o to, by kalkulacja naprawy odpowiadała faktycznemu zakresowi uszkodzeń oraz była zgodna z zasadami sztuki.

Przykładem obszaru, gdzie warto wyryfkować prawidłowość kosztorysu, jest dobór stopni lakierowania poszczególnych elementów z tworzyw sztucznych.

Analizujemy na kosztorysach: K2 czy K3?

W trakcie kolizji bardzo często dochodzi do uszkodzeń zewnętrznych elementów lakierowanych z tworzyw sztucznych. Jak duże różnice tkwią w samym sposobie sporządzenia kalkulacji w tym zakresie, świadczyć może porównanie kosztów lakierowania zderzaka przedniego dla stopnia lakierowania K2 i K3 (patrz tabela 2).

W kosztorysie powinny zostać rozliczone prawidłowe stopnie lakierowania poszczególnych elementów wykonanych z tworzyw sztucznych.

Przyjęcie właściwej metody oszacowania kosztów naprawy i lakierowania niewymienianego elementu z tworzywa sztucznego powinno być oparte na następujących kryteriach:

- gdy brak jest jakichkolwiek uszkodzeń starej powłoki lakierniczej (sytuacja występuje np. przy cieniowaniu) lub gdy występują bardzo niewielkie uszkodzenia warstwy wierzchniej, wtedy prawidłowy jest stopień lakierowania K2,
- jeżeli uszkodzenia są „lekkie” (za lekkie uszkodzenia uznajemy zarysowania elementów z tworzyw sztucznych do

maksymalnej głębokości 1 mm), wtedy prawidłowy jest stopień K3, ■ jeśli uszkodzenia są „średnie” lub „mocne” (czyli przekraczające granicę uszkodzeń „lekkich”), wtedy należy przyjmować stopień K3, a ponadto zastosować dodatkowe czasy i materiały pomocnicze o wartościach wynikających z zasad sztuki i opisów w konkretnych systemach kosztorysujących.

Nasze doświadczenie pokazuje, że stopień lakierowania K2 powinien być przyjmowany znacznie rzadziej, niż się go spotyka na kosztorysach ofertowych zakładów ubezpieczeń.

Te i wiele innych szczególnych rozwiązań zastosowanych w kosztorysach może przesądzić o tym, czy rozliczenie szkody w zakresie lakierowania będzie rentowne, czy nie.

W tak krótkim opracowaniu nie sposób poruszyć wszystkich możliwych kwestii dotyczących kosztorysowania napraw, a w szczególności rozliczania kosztów lakierowania. Przykładowo, do bardzo ważnych kwestii zaliczyć można problem

prawidłowego wyznaczania kosztów lakierowania w zależności od charakteru i kategorii (O, Q, P) zastosowanych do naprawy nowych części zamiennych oraz konkretnego stanu ich przygotowania do lakierowania.

Podsumowanie

Z całą pewnością rynek napraw blacharsko-lakierniczych odczuwa od paru lat silną presję zmian w zakresie rozliczeń kosztów lakierowania elementów – zarówno co do metodologii, jak i parametrów liczbowych. Tylko stała, pilna analiza sytuacji i wylapywanie pojawiających się nowinek pozwala wykonawcom napraw na dostosowanie się do zmieniającego się otoczenia w taki sposób, aby możliwe było zachowanie rentowności przeprowadzanych napraw.

Rafał Pogorzelski, szef Działu Kosztorysów firmy Auto-Elements, wykładowca na szkoleniach fundacji Multi-Expert z zakresu likwidacji szkód komunikacyjnych

Tabela 2. Porównanie kosztów lakierowania przykładowego zderzaka w stopniu K2 i K3

	Zderzak przedni	
	stopień lakierowania: K2	stopień lakierowania: K3
Kwota netto (prace lakiernicze i materiał)	631,60 zł	803,80 zł
Wzrost K2 → K3		+27,3%

Definicje stopnia K2 i K3

Lakierowanie dodatkowe	K2	Lakierowanie dla uszkodzeń warstwy wierzchniej powłoki lakierniczej (bez konieczności szpachlowania elementu)
Lakierowanie po naprawie	K3	Lakierowanie elementu po wcześniejszych naprawach (części szpachlowane)

Rusza loteria Total i Elf

Kup lub wymień olej Total lub Elf i zagraj o ponad 1200 nagród. Nagroda główna – Peugeot 208.

Mechanizm loterii jest najprostszy z możliwych, a informacja o wygranej – natychmiastowa. Wystarczy kupić lub wymienić w warsztacie olej Total lub Elf i wypełnić formularz na stronie www.loteria.teamtotal.pl lub wysłać SMS na numer 70886 (0,62 zł z VAT), w którego treści należy wpisać numer dowodu zakupu. Informacja o wygranej dostępna jest natychmiast, a niezależnie od tego każde zgłoszenie weźmie udział

w losowaniu nagrody głównej – samochodu Peugeot 208, które odbędzie się na początku sierpnia. Tymczasem od 1 maja do 31 lipca można wygrać:

- jeden z 10 bezrękawników teamu wyścigowego Aston Martin Racing (wspieranego przez Total),
- jeden z 200 t-shirtów teamu wyścigowego Aston Martin Racing,
- jeden z 1000 biletów do Cinema City.

Regulamin i lista olejów objętych loterią dostępna jest na <http://loteria.teamtotal.pl/index.php>.

TYRE SCANNER



italcom

Tel. 691 413 408
e-mail: marketing@italcom.com.pl
www.italcom.com.pl

RAPORT WARSZTATOWY

Skrót wydarzeń z życia branży!



Prosto na Twoją skrzynkę e-mailową!

kontakt: redakcja@warsztat.pl

NR 6 (214) CZERWIEC 2017

ISSN 1505-6430

NOWOCZESNY warsztat®

OGÓLNOPOLSKI MIESIĘCZNIK DLA FACHOWCÓW BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

1 MIEJSCE W POLSKICH WARSZTATACH NIEZALEŻNYCH