

XIII Dyskusyjne Forum Ubezpieczeń Komunikacyjnych

11-12 grudnia 2018
Warsaw Plaza Hotel
Łączyńy 5, Warszawa

Optymalizacja i zwiększenie efektywności pracy warsztatów

11.12.2018 Andrzej Walewski PIM



POLSKI RYNEK MOTORYZACYJNY²

REJESTRACJE NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W LATACH 2008 – 2018 TREND (Okresy 12-miesięczne)



REJESTRACJE UŻYWANYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH* POCHODZĄCYCH Z IMPORTU W LATACH 2016 - 2018

Rok	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paz	Lis	Gru	Sty-Sie	Razem
2016	71 063	76 849	85 572	86 991	83 512	86 959	85 289	88 286	88 876	85 743	88 213	101 811	839 140	1 029 164
2017	65 474	68 032	85 881	75 954	82 853	81 960	83 756	83 733	81 438	88 800	73 862	65 184	797 881	936 927
2018	77 557	73 937	89 343	85 764	86 584	84 597	89 405	88 166	82 273	96 729			854 355	854 355
m-m	19,0%	-4,7%	20,8%	-4,0%	1,0%	-2,3%	5,7%	-1,4%	-6,7%	17,6%				
2017 2016	-7,9%	-11,5%	0,4%	-12,7%	-0,8%	-5,7%	-1,0%	-5,2%	-8,4%	3,6%	-16,3%	-36,0%	-4,9%	19,4%
2018 2017	18,5%	8,7%	4,0%	12,9%	4,5%	3,2%	6,7%	5,3%	1,0%	8,9%			7,1%	

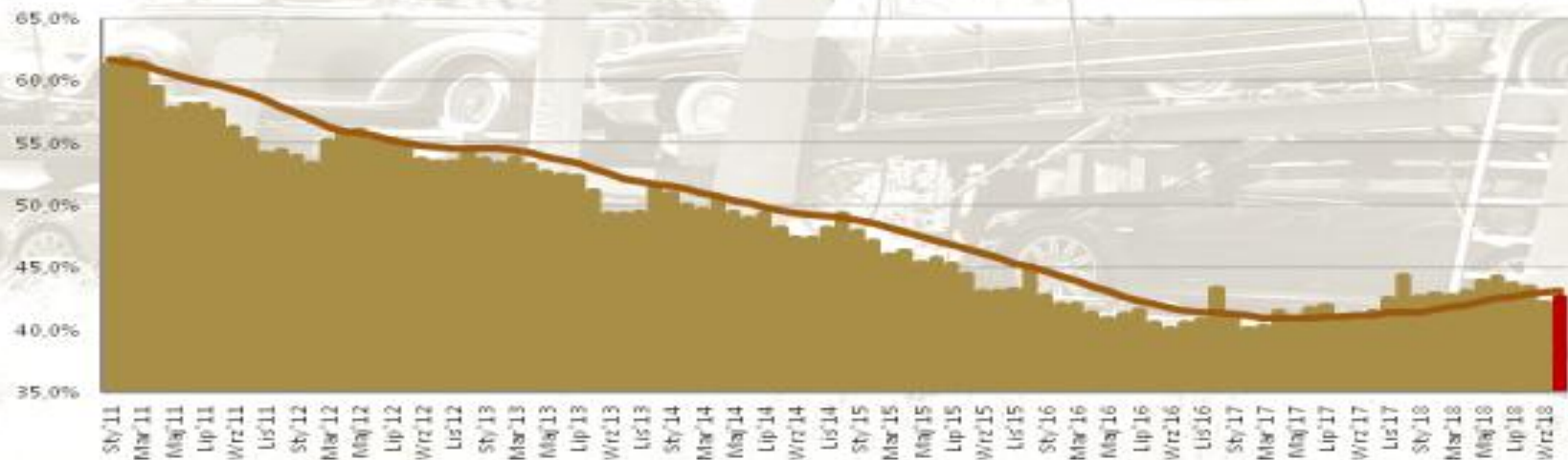
* DMC do 3,5 tony

ŚREDNI WIEK UŻYWANYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH* POCHODZĄCYCH Z IMPORTU W LATACH 2000 - 2018



* DMC do 3,5 tony

UDZIAŁ DIESLA W REJESTRACJACH UŻYWANYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH* POCHODZĄCYCH Z IMPORTU W LATACH 2011 - 2018



* dane nie obejmują minibusów

■ Udział Diesla

— Udział Diesla - trend 12-miesięczny

„WIEMY JAK POWINNO BYĆ, ALE ...
AKCEPTUJEMY STAN JAK JEST”

- Dostrzeżenie zagrożeń wynikających z danych statystycznych i trendów rynkowych;
- Jak będzie to wpływało na pracę serwisów?

- ▶ zmiany przepisów w zakresie przeglądów na SKP – czy wpłynie na poprawę stanu technicznego pojazdów?
- ▶ informacje o historii pojazdu w CEPiK;
- ▶ czy dostęp do informacji wpłynie na jakość napraw?

- ▶ Wymagania firm flotowych :
 - cena i czas usługi;
 - pierwszeństwo obsługi;
 - serwis autoryzowany – serwis niezależny;

- ▶ Czy „wraki” bez dopuszczenia do ruchu znikną z polskich dróg?
- ▶ Jaki będzie koszt ich utylizacji?
- ▶ Dostęp do informacji o historii pojazdu: „samochód powypadkowy – nie dziękuję”?
- ▶ Czy warto będzie się godzić na naprawę prowizoryczną? - co w przypadku nieopłacalności naprawy?

Odpowiednie procedury naprawcze gwarantem bezpieczeństwa?

10



Niemiecki Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) postanowił sprawdzić czy nieprzestrzeganie standardów technologicznych przy naprawie może narazić nas na niebezpieczeństwo przy powtórnej kolizji.

Odpowiednie procedury naprawcze gwarantem bezpieczeństwa?

Dwa podobne samochody VW Passat zostały poddane dwóm testom zderzeniowym - przeprowadzonych według standardów Euro NCAP.

Uderzenie boczne - główna siła skierowana była na słupek B.

Testy zderzeniowe zostały przeprowadzone jednakowo, różna była jednak technologia naprawy samochodów po pierwszym zderzeniu. Srebrny Passat był naprawiany dokładnie według aktualnych standardów producenta dla tego modelu, niebieski pojazd według starszej technologii.

Różnice po naprawie obu samochodów nie były widoczne na pierwszy rzut oka, wyszły na jaw dopiero po przeprowadzeniu drugiego testu zderzeniowego.

Odpowiednie procedury naprawcze gwarantem bezpieczeństwa?

12

Passat naprawiany zgodnie z aktualnymi standardami (srebrny), także po drugim zderzeniu, chronił pasażerów tak jak podczas pierwszego testu zderzeniowego, między innymi dzięki kompletnie wymienionemu słupkowi B. W przypadku drugiego samochodu (niebieskiego) było inaczej – nieaktualna technologia łączenia elementów słupka B i zastosowanie starych procedur naprawy spowodowało znacznie większą deformację bocznego słupka i płyty podłogowej, nieprawidłowe działanie bocznej poduszki powietrznej oraz brak wyzwolenia kurtyny powietrznej. W obrębie słupka B bok nadwozia przesunął się o ponad 60 milimetrów głębiej w kierunku środka samochodu, a więc w kierunku pasażerów, niż w samochodzie naprawionym zgodnie z aktualnymi normami producenta.

Po źle przeprowadzonej naprawie istnieje duże prawdopodobieństwo nieprawidłowego zadziałania systemów bezpieczeństwa biernego, co może prowadzić do dodatkowych, poważnych urazów pasażerów.

„Tylko przeszkolona kadra autoryzowanego serwisu, użycie specjalistycznych narzędzi oraz zastosowanie oryginalnych części zamiennych i aktualnych technologii naprawy zapewnia prawidłowe funkcjonowanie wszystkich elementów pojazdu po naprawie powypadkowej” – powiedział Wojciech Merło, kierownik programu zarządzania naprawami powypadkowymi w Volkswagen Group Polska.

Odpowiednie procedury naprawcze gwarantem bezpieczeństwa?

13

Wnioski wynikające z testów zderzeniowych :

Niefachowo przeprowadzona naprawa ma negatywny wpływ na elementy:

- bezpieczeństwo pasażerów
- sztywność nadwozia i jego odkształcenie
- działanie biernych systemów bezpieczeństwa
- koszty kolejnej naprawy samochodu po niefachowo wykonanej pierwszej naprawie powypadkowej

Możliwości i potencjał serwisowy warsztatów

- personel, szkolenia, dostęp do technologii, narzędzia;
- efektywność pracy warsztatu;
- katalog napraw smart / handlowy ubytek wartości

Naprawy lakiernicze — kolejność stosowania

Miejscowe



Całoelementowe



KORZYŚCI DLA UŻYTKOWNIKA AUTA:

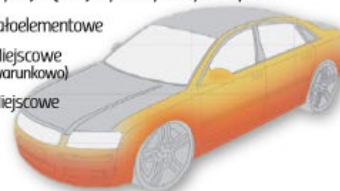
- ✓ Lakierujemy tylko uszkodzone miejsce – pozostaje oryginalny lakier.
- ✓ Bez zmiany grubości lakieru – auto nie traci wartości (np. przy sprzedaży).
- ✓ Bez demontażu elementu – pozostaje oryginalne mocowanie.

Obszary najczęściej wykonywanych napraw

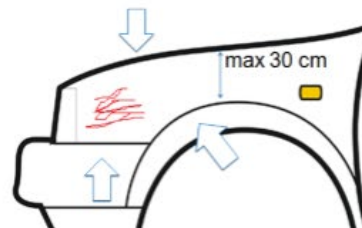
□ Całoelementowe

■ Miejscowe (warunkowo)

■ Miejscowe



Ocena możliwości wykonania naprawy miejscowej.



Bez uszkodzonego lakieru



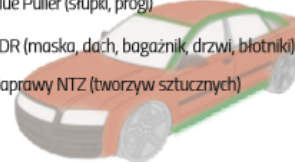
Z uszkodzonym lakierem



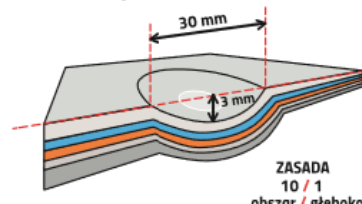
KORZYŚCI DLA UŻYTKOWNIKA AUTA:

- ✓ Małe wgniecenia usuwamy bezinwazyjnie – bez potrzeby lakierowania – pozostają oryginalne i fabrycznie dopasowane części karoserii, a auto nie traci na wartości.
- ✓ Duże wgniecenia usuwamy bez konieczności wycinania elementu – nie naruszamy zabezpieczenia antykorozyjnego.
- ✓ Wymieniamy elementy gdy nie da się naprawić uszkodzenia.

- Obszary najczęściej wykonywanych napraw
- Glue Puller (słupki, prog)
- PDR (maska, dach, bagażnik, drzwi, błotniki)
- Naprawy NTZ (tworzyw sztucznych)



Ocena możliwości wykonania naprawy bez uszkodzonego lakieru.



Naprawa tworzyw sztucznych — kolejność stosowania

Lakierowanych



Nielakierowanych



KORZYŚCI DLA UŻYTKOWNIKA AUTA:

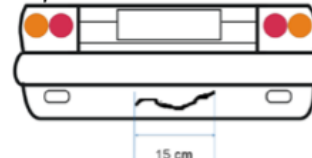
- ✓ Naprawiamy pęknięcia tworzywa sztucznego do 15 cm – przy większych wymieniamy.
- ✓ Uzupełniamy ubytki tworzywa sztucznego nawet do 15 cm.
- ✓ Naprawiamy przetarcia na elementach nielakierowanych z tworzywa sztucznego – odtwarzamy strukturę i kolor.

Obszary najczęściej wykonywanych napraw

■ Obszar wykonywanych napraw NTZ (elementów z tworzyw sztucznych)



Ocena możliwości wykonania naprawy tworzyw sztucznych.



NAPRAWA TROZYM
SZTUCZNYCH

- katalog napraw smart / handlowy ubytek wartości;
- jakość usług – sposoby kontroli jakości naprawy;

ROLA NIEZALEŻNEGO RZECZOZNAWCY SAMOCHODOWEGO !

- GWARANT RÓWNOWAGI PROCESU LIKWIDACJI SZKÓD



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ.