



## TEST KWALIFIKACYJNY DO KONKURSU „EKSPERT SAMOCHODOWY 2018”

Obszar VIII: Kalkulacja szkód komunikacyjnych

**Uwaga! Może być kilka odpowiedzi prawidłowych**

---

Imię i nazwisko

telefon kontaktowy

1. Operacja „kompletna” w module kalkulacyjnym służącym do kosztorysowania naprawy pojazdu to:
  - a. Operacja uwzględniająca w swoim czasie wykonania wszystkie potrzebne czynności z wyjątkiem przygotowania stanowiska i narzędzi oraz ustawienia pojazdu
  - b. Operacja uwzględniająca w swoim czasie wykonania wszystkie potrzebne czynności z wyjątkiem przygotowania stanowiska i narzędzi
  - c. Operacja uwzględniająca w swoim czasie wykonania wszystkie potrzebne czynności
  - d. Operacja uwzględniająca w swoim czasie wykonania wszystkie potrzebne czynności i przerwę na odpoczynek.
2. „Automatyka korekt” w module kalkulacyjnym służącym do kosztorysowania naprawy pojazdu to:
  - a. Automatyczne doliczanie korekty na ceny części i roboczogodziny zgodnie ze wskaźnikiem cen towarów i usług ogłaszanych przez GUS
  - b. Automatyczne liczenie korekty na ceny części ze względu na zmiany kursowe PLN-EURO
  - c. Automatycznie eliminowanie pokrywającego się czasu robocizny przy wprowadzaniu do kosztorysu operacji kompletnych
  - d. Automatyczne obniżanie kosztów lakierowania przy kosztorysowaniu jednoczesnego lakierowania kilku sąsiadujących elementów
3. Ilu warstwowe lakiery wierzchnie można rozliczać w kosztorysie naprawy lakierniczej wykonywanej w metodzie AZT?:
  - a. Tylko 1 i 2-warstwowe
  - b. Tylko 1, 2 i 3-warstwowe
  - c. Tylko 1, 2, 3 i 4-warstwowe
  - d. Warstwowość lakieru nie ma znaczenia w tej metodzie kosztorysowania
4. W metodzie kosztorysowania prac lakierniczych AZT pojęcie „lakierowania wstępnego” dotyczy:
  - a. Lakierowania podkładem reaktywnym elementu dostarczanego w stanie surowym,
  - b. Lakierowania niewielkiej powierzchni dla sprawdzenia koloru przygotowanego lakieru
  - c. Lakierowania częściowego wykonywanego przed montażem elementu na pojeździe
  - d. Lakierowania próbnego dla sprawdzenia przygotowania powierzchni



5. Który opis najlepiej definiuje tzw. „urealnienie” stosowane w kosztorysach przez firmy ubezpieczeniowe?
  - a. Obniżka stawki za roboczogodzinę z powodu faktu, że pracownik warsztatu nie jest zajęty daną naprawą w 100%
  - b. Obniżka wartości całego kosztorysu z powodu konkurencji na rynku usług naprawczych
  - c. Obniżka cen części z powodu utraty ich wartości związanej z wiekiem pojazdu
  - d. Obniżka wartości całego kosztorysu o współczynnik korekcyjny związany ze wskaźnikiem cen towarów i usług
6. Tzw. „szkoda całkowita” liczona jest przez ubezpieczyciela:
  - a. Gdy szacowany koszt naprawy przekracza ustalony przez danego ubezpieczyciela limit kwotowy.
  - b. Wyłącznie wtedy, gdy szacowany koszt naprawy przekracza wartość pojazdu według stanu przed uszkodzeniem
  - c. Gdy szacowany koszt naprawy przekracza określony procent wartość pojazdu według stanu przed uszkodzeniem
  - d. Gdy poszkodowany wyrazi takie życzenie.
7. Jaki jest prawidłowy sposób rozliczania operacji mycia?
  - a. Poprzez nakłady robocizny
  - b. Poprzez podanie konkretnej kwoty
  - c. Nie da się rozliczyć
8. W procesie likwidacji szkody komunikacyjnej, nie kradzieżowej, wycena pojazdu według stanu przed uszkodzeniem wykonywana jest:
  - a. Tylko w szkodach z ubezpieczenia AC dla sprawdzenia poprawności sumy ubezpieczenia
  - b. Tylko w szkodach z ubezpieczenia OC w celu przekazania do działu akwizycji firmy ubezpieczeniowej.
  - c. Dla porównania z kosztorysem w celu sprawdzenia opłacalności naprawy
  - d. Ze względu na wymóg formalny UFG (Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny)
9. Moduł optymalizacyjny umożliwia:
  - a. Obniżenie szacowanego kosztu naprawy poprzez zadaną obniżkę procentową cen części
  - b. Obniżenie szacowanego kosztu naprawy poprzez zadaną obniżkę procentową stawki za roboczogodzinę
  - c. Obniżenie szacowanego kosztu naprawy poprzez użycie w kosztorysie cen części pochodzących od dostawców nie autoryzowanych przez producenta pojazdu
  - d. Obniżenie szacowanego kosztu naprawy poprzez optymalizację korekt czasów pracy zadanych w kosztorysie
10. W jaki sposób rozliczane jest oklejanie i osłanianie elementów sąsiadujących?
  - a. W stałej materiałowej i czasie przygotowawczym przy metodzie AZT
  - b. Jest już skalkulowane w robociźnie i materiałach lakierowanego elementu.
  - c. Przy metodzie AZT operator musi okleić wszystko ręcznie i doliczyć koszt tej robocizny i użytego materiału.
11. Jaki jest podstawowy cel przy wymianie fragmentu elementu nadwozia?
  - a. Obniżenie kosztów zakupu wymienianego elementu
  - b. Ograniczenia ingerencji w obszar struktury nadwozia
  - c. Nie ma żadnego celu



12. Co oznaczają operacje oznaczone gwiazdką na wydrukach kosztorysów?
- Wprowadzono błędną operację
  - Operacja nie wynika z technologii naprawy
  - Dokonano ręcznego wprowadzenia lub modyfikacji bazy danych
13. Wykonywana w programach eksperckich tzw. „Analiza kosztorysowa” to:
- Sprawdzenie kosztorysu pod kątem zgodności z opisem zdarzenia podanym przez uszkodzanego.
  - Sprawdzenie kosztorysu pod kątem poprawności zastosowanych parametrów obliczeniowych (np. stawek za roboczogodzinę).
  - Porównanie kosztu naprawy w różnych wariantach z wartością pojazdu.
  - Porównanie kosztu naprawy z innym kosztorysem w celu jego weryfikacji.
14. Operacja wymiany części „netto” w module kalkulacyjnym służącym do kosztorysowania naprawy pojazdu to:
- Operacja wymiany skalkulowana bez podatku VAT.
  - Operacja uwzględniająca w swoim czasie wykonanie wszystkich potrzebnych czynności.
  - Operacja uwzględniająca demontaż i ponowny montaż tylko tej konkretnej części.
  - Operacja obejmująca tylko przygotowanie części (pobranie z magazynu, rozpakowanie itp.)