

Skandal ze sprzedażą „bezwypadkowych” używanych aut

6 października 2019

Prowadzone „pod przykrywką” dziennikarskie śledztwo telewizji BBC ujawniło nieuczciwy proceder sprzedaży powypadkowych samochodów „write-offs”, jako samochodów bezwypadkowych.

W Wielkiej Brytanii istnieją cztery kategorie samochodów „write-off”. Dwie pierwsze kategorie – „A” i „B” oznaczają, że pojazd jest zbyt uszkodzony, aby móc go ponownie użytkować (różnica między „A” i „B” polega jedynie na tym, że w przypadku tej drugiej kategorii można odzyskać z samochodu i sprzedać niektóre części). Dwie kolejne kategorie – „S” i „N” oznaczają z kolei, że auta, które uległy wypadkowi, mogą zostać naprawione, pomimo tego, iż ubezpieczyciel uznał, że ich naprawa jest nieopłacalna i wypłacił pełne odszkodowanie dla poprzedniego właściciela. Pojazdy oznaczone kategorią „S” (ang. Structurally Damaged Repairable), w których uszkodzone zostały elementy strukturalne pojazdu oraz pojazdy oznaczone kategorią „N” (ang. Non-Structurally Damaged Repairable), które uległy bardziej kosmetycznym zniszczeniom, można w pełni legalnie przywrócić do użytku na drogach publicznych po dokonaniu odpowiednich napraw.

Na czym zatem polega skandal z samochodami „write-offs” w Wielkiej Brytanii? Otóż niezależne śledztwo przeprowadzone przez BBC i „Auto Express” wykazało, że dealerzy samochodów używanych sprzedawali w Wielkiej Brytanii pojazdy wystawione wcześniej na aukcji pojazdów powypadkowych i oznaczone kategorią „S”, jako auta bezwypadkowe. W historiach wielu takich pojazdów dostarczonych przez HPI i Experian AutoCheck nie było żadnej wzmianki na temat tego, że samochody te zostały uznane przez ubezpieczycieli za „write-offs”.

Firmy HPI i Experian AutoCheck tłumaczą się, że w kwestiach historii pojazdów polegają wyłącznie na rejestrze Motor Insurance Anti Fraud & Theft Register (MIAFTR), czyli na ogólnokrajowej bazie danych prowadzonej przez Motor Insurers' Bureau, do której przystąpiło 97 proc. ubezpieczycieli w Wielkiej Brytanii. Niestety, 97 proc. to nie 100 proc., co oznacza, że z 203 firm ubezpieczeniowych autoryzowanych przez Bank of England aż sześć nie używa rejestru MIAFTR (uczestnictwo w rejestrze jest dobrowolne, a pojazdy „written-off” obowiązkowo należy zgłosić jedynie do DVLA). I to właśnie auta uznane za „write-offs” przez tych sześciu ubezpieczycieli mają szansę pozytywnie przejść test „historii pojazdu”.

„Auto Express” został zaalarmowany o tym problemie przez czytelnika, który odkrył niespójności z firmami sprawdzającymi historię aut, po zakupie używanego samochodu, który wcześniej został sprzedany na aukcji powypadkowej. Oprócz tradycyjnego raportu HPI czytelnik wykorzystał firmę o nazwie Vcheck.uk, która jako jedyna na rynku sprawdza historie aukcji pojazdów powypadkowych i w taki sposób odkrył szokujące fakty o swoim nowym nabytku.

Motor Insurers' Bureau (MIB) poinformowało, że część firm ubezpieczeniowych „ładowa ręcznie lub partiami”, samochody do bazy MIAFTR, co może powodować opóźnienia. Niektóre samochody, które były analizowane, zostały sprzedane na aukcji, jako „write-offs”, ponad rok temu i nadal nie zostały zgłoszone do oficjalnej bazy danych.

Ponadto dane uzyskane za pośrednictwem wniosku „Freedom of Information” wskazują, że DVLA została poinformowana o 7676 samochodach kategorii C i D w roku kalendarzowym 2018 r. – mimo że klasyfikacje kategorii „C” i „D” zostały zastąpione w październiku 2017 r. kategoriami „S” i „N”. Oznacza to, że pojazdy umieszczone w bazie danych DVLA, jako kategorie „C” i „D” w 2018 r. musiały zostać sklasyfikowane, jako „write-offs” w poprzednim roku według starych zasad, ale zostały zgłoszone do systemu z opóźnieniem, co najmniej trzech miesięcy.

Potwierdziło to kolejną lukę w systemie, która umożliwia nieuczciwym handlarzom zakup aut powypadkowych, naprawę ich oraz szybką sprzedaż z czystą historią dla nieświadomych nowych właścicieli.

Jak duża jest skala tego problemu i jakie są jego konsekwencje? Auto Express potwierdził na podstawie danych uzyskanych z DVLA oraz Motor Insurers' Bureau (MIB), że na przełomie lat 2016/17 oraz 2017/18 do oficjalnej bazy danych używanej przez HPI i Experian AutoCheck, nie zostało zgłoszonych ponad 180tys. pojazdów. Oznacza to, że 1 na 10 powypadkowych aut, które zostały sklasyfikowane jako „write-off”, nie będzie miało wzmianki o takiej sytuacji na raporcie historii pojazdu. Dla potencjalnych nowych użytkowników tworzy to dwa poważne problemy. Po pierwsze zakup auta powypadkowego wiąże się z ryzykiem w kwestiach bezpieczeństwa w wyniku jakości napraw jakie zostały dokonane. Jeżeli kupujący nie jest świadom historii wypadkowej nie będzie on weryfikował bądź też zwracał uwagi na żadne naprawy elementów strukturalnych lub sprawdzał sprzętem diagnostycznym czy wszystkie poduszki powietrzne zostały wymienione. Po drugie auto powypadkowe ma dużo niższą wartość, i kupując je nie znając prawdziwej historii po prostu przepłacamy i jesteśmy oszukiwani.

Jak zatem możemy mieć pewność, że nie natrafimy u dealera na samochód „write-off”, uznany za taki przez jednego z ubezpieczycieli, który nie został zgłoszony do rejestru MIAFTR i którego historia jest w związku z tym nie do wyśledzenia przez firmy takie jak HPI i Experian AutoCheck? Jak już wspomnieliśmy sposób na to znalazła firma Vcheck.uk, która porównuje oficjalne zapisy z krajowych baz danych z największymi serwisami aukcyjnym aut powypadkowych. Poza statusem „write-off” firma weryfikuje też ponad 50 innych informacji, wliczając w to nieuregulowany kredyt, zmiany numerów tablic rejestracyjnych, historię właścicieli pojazdu, informacje o kradzieży, odczyty przebiegów, dane techniczne

oraz jako jedna z niewielu firm, czy auto było taksówką.

Na podstawie: AutoExpress.co.uk

Źródło: PolishExpress.co.uk