

Wartość po szkodzie

Podczas szacowania wartości rynkowej pojazdu w stanie uszkodzonym, musimy pamiętać o dokładnych i rzetelnych oględzinach, ponieważ od nich tak naprawdę zależy wysokość wyznaczonej wartości pojazdu przed i po szkodzie. — **ROBERT KULCZYK**

Niejednokrotnie osoby wyceniające pojazdy mają do czynienia z określaniem wartości samochodów w stanie uszkodzonym na skutek kolizji drogowej lub innego zdarzenia. Potrzeba taka występuje, gdy z analizy ekonomicznej i technicznej wynika, że naprawa jest nieuzasadniona.



Rzeczoznawca wyceniający pojazd ma do dyspozycji w takim przypadku trzy metody określania wartości:

- metodę stopnia uszkodzenia pojazdu,
- metodę kosztu naprawy,
- metodę odzysku części.

Podstawą ustalenia wartości pojazdu uszkodzonego są oględziny i indywidualna ocena techniczna. Metody stopnia uszkodzenia i kosztu naprawy wymagają określenia wartości rynkowej wycenianego pojazdu w stanie sprzed powstania uszkodzeń, która stanowi podstawę do wyznaczenia jego wartości w stanie uszkodzonym. Podczas wykonywania wycen pojazdów uszkodzonych musimy kierować się następującymi zasadami:

- szacowanie wartości rynkowej pojazdu uszkodzonego wykonujemy według co najmniej dwóch metod wyceny,
- podstawową metodą określenia wartości pojazdu uszkodzonego jest metoda stopnia uszkodzeń pojazdu (stosujemy ją przy każdej wycenie),
- wyniki otrzymane z określania wartości metodą kosztu naprawy należy brać pod uwagę we wszystkich przypadkach



Robert Kulczyk

jest specjalistą Działu Analiz Rynku firmy INFO-EKSPERT.

ewentualnej odbudowy pojazdu, natomiast wyniki uzyskane z metody odzysku części w przypadkach likwidacji pojazdu (złomowania),

- w ocenie wartości otrzymanych różnymi metodami powinno się wybierać wartości wyższe.

METODA STOPNIA USZKODZENIA POJAZDU

Podstawą do szacowania wartości pojazdu uszkodzonego jest określenie stopnia uszkodzenia pojazdu oraz realnej wartości jego nieuszkodzonej części. Źródłowym elementem określania stopnia uszkodzenia jest podział kompletnego samochodu na główne jego zespoły i określenie procentowego udziału głównych zespołów w wartości pojazdu. Udziały poszczególnych zespołów w wartości pojazdu są uzależnione od rozwiązań konstrukcyjnych pojazdu, poszczególnych jego zespołów oraz od wersji wyposażeniowej pojazdu.

W programie komputerowym do wycen wybór modelu i rocznika pojazdu oraz

określenie jego komplectacji umożliwia zbudowanie tabeli procentowych udziałów zespołów, optymalnie odpowiadającej danemu pojazdowi.

Gdy przedmiotem określania wartości jest pojazd specjalny, nietypowy, niepublikowany w bazie danych programu lub gdy wycena jest wykonywana bez użycia programu, wyceniający powinien uwzględnić specyfikę wycenianego pojazdu. Po zbudowaniu lub wyborze tabeli udziałów głównych zespołów, określamy stopień uszkodzenia każdego zespołu, wstępną wartość głównych zespołów oraz stopień uszkodzenia pojazdu.

Wstępna wartość głównych zespołów, po uwzględnieniu korekt (współczynników) wynikających ze stopnia uszkodzenia całego pojazdu, poziomu zbywalności pojazdu oraz uszkodzeń ukrytych, daje nam odpowiedź, jaka jest wartość uszkodzonego pojazdu.

Zbywalność uszkodzonego pojazdu zależy głównie od:

- popularności rynkowej danego modelu pojazdu, mierzonej łatwością zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub po jego naprawie;
- możliwości pozyskania tanich nowych części zamiennych;
- wieku pojazdu;

Główne zespoły w pojeździe

(odpowiadają samochodowi osobowemu klasy średniej niższej o wartości rynkowej 30 000 złotych)

Zespół pojazdu	Wartościowy udział zespołu w pojeździe	Stopień uszkodzenia zespołu	Wstępna wartość zespołu pojazdu
Nadwozie lakierowane	26%	25%	5 850 zł
Wyposażenie nadwozia	30%	35%	5 850 zł
Silnik z osprzętem i sprzęgłem	17%	1%	4 590 zł
Układ napędowy kompletny	9%	5%	2 565 zł
Zawieszenie przednie z układem kierowniczym	8%	16%	2 016 zł
Zawieszenie tylne – oś tylna	5%	0%	1 500 zł
Reszta pojazdu	5%	10%	1 350 zł
Wstępna wartość głównych zespołów			23 721 zł

- rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych.

Podczas oględzin pojazdu uszkodzonego bez demontażu, część uszkodzeń ukrytych nie zostanie ujawniona. Udział uszkodzeń ukrytych, trudnych do ujawnienia podczas weryfikacji uszkodzeń po kolizji drogowej pojazdu, jest określany w zależności od stopnia uszkodzenia pojazdu.

METODA KOSZTU NAPRAWY

Wartość pojazdu uszkodzonego określana tą metodą jest różnicą pomiędzy wartością pojazdu przed powstaniem uszkodzeń i kosztem jego naprawy określonej w oparciu o koszt części i materiałów oraz koszt robocizny. Wyjściowym kosztem naprawy pojazdu jest koszt naprawy wykonywanej w autoryzowanej stacji napraw. Podlega on redukcji według przyjętej procedury uzależnionej od stopnia amortyzacji pojazdu. Gdy istnieją uzasadnione przesłanki, wyceniający może sam oszacować zredukowany koszt naprawy, tworząc kosztorys zwany ofertowym. Kiedy pojazd wykazuje zużycie eksploatacyjne, konieczne jest uwzględnienie w wycenie dodatkowych czynników, takich jak możliwość zamontowania tańszych od oryginalnych części zamiennych oraz możliwości obniżenia kosztorysowych kosztów naprawy. **Wartość rynkowa pojazdu po naprawie, w przypadku pojazdów w pierwszych latach eksploatacji, może być niższa od wartości takiego samego pojazdu nieuszkodzonego lub tego samego pojazdu przed powstaniem uszkodzeń.** Różnica pomiędzy tymi wartościami to rynkowy ubytek wartości pojazdu. Wyceniając pojazd, którego okres eksploatacji jest krótki, nie możemy zapominać o ubytku jego wartości po naprawie.

Kosztorys naprawy pojazdu uszkodzonego

L.p.	Kod części	Nazwa części / opis	Prace mech. / Mechanika		Lakierowanie		Ilość	Wartość [zł]
			cz.	rob.	cz.	rob.		
5	Wa01L	Drzwi boczne L	260	74	25	15		663,74
10	Wa01B	Szyba drzwi bocznych L	251	50			5	301,50
15	Pa01	Podłokciska szyby drzwi bocznych L	52	40				57,40
20	Zd	Zamek drzwi	14	58				14,51
25	St	Szyba boczna L	173	44			5	273,44
30	Lsu	Listwa osłonna drzwi bocznych L	24	20				24,20
35	Udb	Uszczelka drzwi bocznych L	142	30				142,30
40	Lub	Listwa szyby bocznej L	21	80				21,80
45	Pa01	Podłokciska szyby bocznej TL	62	80			5	113,00
50	Ud	Uszczelka ramy czołowej	40	20				40,20
55	Wa01L	Szyba przednia L	327	90	40	10		827,90
60	Os	Osłona szybki przedniej L	130	35				130,35
65	Wa01L	Szyba przednia (tylno) z węgłą aktywnym	582	50	25	25		1502,50
70	Lsu	Listwa osłonna szyby bocznej TL	78	28				78,28
75	Wa01L	Wy. Wzmocnienie przodu L	80	20	58	18		208,20
80	Os	Osłona szybki bocznej L					20	208,00
85	D	Dach okalający					30	308,00
90	Wa01L	Szyba przednia R			28	5		258,00

Podstawą wiarygodnego wyniku tej metody jest poprawna kalkulacja naprawy pojazdu wykonana według wskazań technologii producenta (np. w systemie AUDATEX). Nasz program daje możliwość importu kalkulacji naprawy wykonanej w systemie AUDATEX do wyceny pojazdu uszkodzonego. Jeżeli nie posiadamy takiej kalkulacji, możemy sporządzić szacunkowy kosztorys naprawy bezpośrednio w programie.

METODA ODZYSKU CZĘŚCI

Koszty naprawy pojazdu, oszacowane za pomocą kosztorysu, przy znacznych uszkodzeniach często osiągają bądź przewyższają wartość samochodu przed wystąpieniem uszkodzeń. **W okolicznościach uszkodzenia pojazdu, które wyklucza celowość jego naprawy, poprawna staje się metoda oszacowania**

wartości pozostałości, polegająca na ustaleniu listy elementów pojazdu, które mogą posiadać wartość handlową oraz ich indywidualna wycena. Suma wartości tych części i zespołów wyznacza wartość pozostałości pojazdu.

Określenie wartości elementów odzyskiwanych z pojazdu powinno uwzględniać:

- możliwości odsprzedaży odzyskanych elementów,
- znajomość cen części nowych,
- znajomość cen podobnych części na rynku wtórnym,
- czas eksploatacji i stan techniczny wycenianych elementów,
- koszty pozyskania części z uszkodzonego pojazdu.

Wyznaczanie wartości pozostałości pojazdu metodą odzysku części można przeprowadzić w sposób uproszczony, posługując się zestawieniem cen nowych części z uwzględnieniem amortyzacji pojazdu.

PODSUMOWANIE

Sporządzając wyceny samochodów w stanie uszkodzonym, najczęściej szacujemy wartość pojazdu metodą zredukowanego kosztu naprawy i stopnia uszkodzenia pojazdu. Uwidocznione jest to w zamieszczonym oknie podsumowującym wycenę wykonywaną w naszym programie.

Podczas szacowania wartości rynkowej pojazdu w stanie uszkodzonym musimy pamiętać o dokładnych i rzetelnych oględzinach takiego samochodu, od tego tak naprawdę zależy wysokość wyznaczonej wartości pojazdu przed i po szkodzi. □

Wycena po uszkodzeniach - podsumowanie

Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym - podsumowanie

Zadanie: Określenie wartości pojazdu uszkodzonego, Określenie różnicy wartości pojazdu przed i po szkodzi, Tryb szkody składanej

zależny wiek pojazdu uszkodz., jak w dniu wyceny, jak w dniu szkody

Wartość pojazdu nieuszkodzonego, dla zależnego wieku, będąca podstawą do wyliczenia WPU wynosi 5000 zł

Dane podstawowe: Koszt naprawy w ASO [zł] (BRUTTO) 8192

Zredukowany koszt naprawy [zł] 4396

Stożek uszkodzenia 0,0513 współczynnik amortyzacji 0,30

Zływalność p. nowego 0,25 współczynnik zływalności 0,14

Wartość netto części nieuszkodzonych w stanie nowym

Koszty naprawy: pełne 1,50 zredukowane 0,81

Metody wycen. wartości pojazdu w stanie uszkodzonym

1) Metoda zredukowanego kosztu naprawy 1014

2) Metoda stopnia uszkodzenia pojazdu 577

3) Metoda odzysku części

Podsumowanie: Współczynnik ekspozycji 1,00

Wynik oblicz: WPU [zł] []

Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym [zł] 1000

Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzi: Różnica [zł] 4000