

# INSTRUKCJA OKREŚLANIA RYNKOWEGO UBYTKU WARTOŚCI POJAZDÓW Nr 1/2009 z dnia 12 lutego 2009 roku

Zatwierdzona w dniu 12 lutego 2009 roku uchwałą Zarządu Głównego do stosowania w Stowarzyszeniu Rzecznawców Samochodowych – EKSPERTMOT i w Komputerowym Systemie INFO-EKSPERT/SRTSiRD

©SRTSiRD

## SPIS TREŚCI

### 1 USTALENIA OGÓLNE

### 2 KRYTERIA ZASADNOŚCI WYSTĘPOWANIA RYNKOWEGO UBYTKU WARTOŚCI „ $R_U$ ”

### 3 OKREŚLANIE RYNKOWEGO UBYTKU WARTOŚCI POJAZDU „ $R_U$ ”

#### 3.1 Określanie „ $R_U$ ” metodą oceny zakresu uszkodzeń nadwozia i ramy

3.1.1 Samochody osobowe i terenowe

3.1.2 Motocykle

3.1.3 Samochody ciężarowe do 3,5 ton – dostawcze

3.1.4 Samochody ciężarowe powyżej 3,5 ton

3.1.5 Autobusy

3.1.5.1 Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 5 ton.

3.1.5.2 Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 5 ton.

3.1.6 Inne pojazdy

#### 3.2 Określanie „ $R_U$ ” metodą kosztu naprawy

#### 3.3 Określanie „ $R_U$ ” metodą stopnia uszkodzeń nadwozia i ramy

#### 3.4 Podsumowanie wyników uzyskanych zastosowanymi metodami

#### 3.5 Korekty końcowe szacowania rynkowego ubytku wartości

3.5.1 Atrakcyjność rynkowa wycenianego pojazdu

3.5.2 Gwarancja na nadwoziu pojazdu

#### 3.6 Określanie rynkowego ubytku wartości pojazdu „ $R_U$ ” w sytuacjach szczególnych

### 4 UWAGI KOŃCOWE

# 1 USTALENIA OGÓLNE

Rzeczoznawcy samochodowi często stają przed problemem oszacowania rynkowego ubytku wartości pojazdów samochodowych, będącego skutkiem zaistniałej kolizji drogowej.

Od wydania poprzedniej instrukcji, omawiającej ten problem, upłynęło ponad siedem lat. W tym czasie wiele zjawisk dotyczących rynku motoryzacyjnego uległo zmianie. Przede wszystkim, w okresie eksploatacji, pojazdy znacznie szybciej tracą na wartości, zwłaszcza w początkowych latach ich użytkowania. Również okres gwarancji na pojazdy i nadwozia został znacznie wydłużony. Zmieniły się także wymagania ekologiczne związane z naprawami. Stosowane obecnie technologie napraw blacharskich, mechanicznych i lakierniczych oraz wysokiej jakości materiały i części zamienne, umożliwiają techniczne przywrócenie pojazdu do poziomu sprawności i funkcjonalności, jaką ten pojazd posiadał przed uszkodzeniem. Pomimo to zachowania rynkowe nabywców pojazdów, szczególnie nabywców samochodów osobowych, wskazują że kupujący mając do wyboru zakup porównywalnego pojazdu, bezwypadkowego lub powypadkowego, wybierają pojazd bezwypadkowy. Sprzedaż samochodu powypadkowego w takich okolicznościach wymaga najczęściej obniżenia jego ceny. Podstawą takiego zachowania jest sam fakt, że pojazd uczestniczył w kolizji, ale także obawa o możliwość wystąpienia ukrytych wad powypadkowych i naprawczych, których weryfikacja w momencie zakupu nie jest w pełni możliwa. Stan taki może prowadzić do konieczności obniżenia ceny sprzedaży prawidłowo naprawionego pojazdu powypadkowego, czyli do utraty jego wartości rynkowej. W takich przypadkach koniecznym zadaniem rzeczoznawcy staje się oszacowanie wielkości zmniejszenia wartości pojazdu naprawionego po kolizji przy założeniu, że naprawa jest lub będzie wykonana starannie, z zachowaniem ustalonej przez producenta pojazdu technologii naprawy oraz przy zastosowaniu części zamiennych oryginalnych (oznakowanych w rozumieniu przepisów GVO symbolami jakości „O” i „Q”).

Występujące w w/w okolicznościach zmniejszenie wartości pojazdu definiujemy następująco:

**Rynkowy ubytek wartości pojazdu „ $R_u$ ”** jest to utrata wartości pojazdu z tytułu wystąpienia uszkodzenia o charakterze kolizyjnym. Określa go różnica pomiędzy wartością rynkową pojazdu przed uszkodzeniem, a jego wartością ustaloną w tym samym stanie warunków rynkowych z uwzględnieniem naprawy powypadkowej wykonanej prawidłowo, zgodnie z technologią zalecaną przez producenta, w stacji napraw spełniającej wymagania techniczne i kadrowe do wykonywania takich prac.

Właściwe oszacowanie rynkowego ubytku wartości pojazdu po dobrze wykonanej naprawie, nie jest proste i oczywiste. Ubytek wartości zależy między innymi od: zakresu uszkodzeń kolizyjnych pojazdu, stanu technicznego pojazdu przed kolizją, okresu jego eksploatacji, popytu na dany typ, model pojazdu itp.

Pojęcie rynkowego ubytku wartości pojazdu „ $R_u$ ” nie obejmuje utraty wartości pojazdu spowodowanej nieprzestrzeganiem zalecanej technologii naprawy, wadami wykonaw-

czymi, stosowaniem zastępczych metod naprawy oraz materiałów i części zamiennych nieoryginalnych. Utrata wartości pojazdu z tych powodów nie wchodzi w zakres pojęcia rynkowego ubytku wartości „ $R_u$ ”.

Zasady określania rynkowego ubytku wartości „ $R_u$ ” objęte niniejszą Instrukcją dotyczą pojazdów, które w trakcie eksploatacji uległy uszkodzeniom kolizyjnym. Drobne uszkodzenia eksploatacyjne (zarysowania, odpryski itp.) nie powinny być traktowane jako uszkodzenia kolizyjne.

Z powyższego wynika, że zawsze należy indywidualnie rozpatrywać każdy przypadek wystąpienia ubytku wartości pojazdu po kolizji. W pierwszej kolejności należy zdecydować czy mamy do czynienia z występowaniem ubytku wartości, a w drugiej kolejności możemy oszacować jego wartość. Podstawą działania rzeczoznawcy powinna być dokładna ocena stanu technicznego pojazdu przed kolizją, oraz dokładne ustalenie zakresu jego uszkodzeń, które mogą spowodować konieczność wyznaczenia rynkowego ubytku wartości „ $R_u$ ”.

Niniejsza instrukcja potwierdzona doświadczeniem wieloletniego stosowania poprzednich wytycznych służy stworzeniu jednolitych zasad i podstaw postępowania rzeczoznawców przy określaniu rynkowego ubytku wartości.

## 2 KRYTERIA ZASADNOŚCI WYSTĘPOWANIA RYNKOWEGO UBYTKU WARTOŚCI „ $R_u$ ”

Ustala się następujące kryteria zasadności szacowania rynkowego ubytku wartości:

### Ustalenia (kryteria) ogólne

- 2.1 Rynkowy ubytek wartości z reguły występuje w przypadkach pierwszego uszkodzenia pojazdu o charakterze kolizyjnym, a zasady określone w niniejszej instrukcji dotyczą takiego właśnie przypadku.
- 2.2 Szacowanie rynkowego ubytku wartości pojazdu jest zasadne wyłącznie w przypadku uszkodzeń, których naprawa jest technicznie i ekonomicznie uzasadniona,
- 2.3 Rynkowy ubytek wartości jest zróżnicowany dla poszczególnych rodzajów pojazdów. Najwyższa, określona procentowo, utrata wartości ma miejsce w przypadkach uszkodzeń samochodów osobowych i terenowych. Pojazdy użytkowe i motocykle z racji odmiennego przeznaczenia i charakteru użytkowania mniej tracą na wartości po kolizji.
- 2.4 Rynkowy ubytek wartości systematycznie maleje wraz z okresem użytkowania pojazdu. Bieżąca eksploatacja pojazdu powoduje, bowiem jego zużycie, co sprawia, że w przypadku kilkuletnich samochodów o znacznym stopniu wyeksploatowania, naprawa powypadkowa może doprowadzić do przyrostu wartości rynko-

