

Korekty wartości

Każdy samochód powinien być wyceniany indywidualnie. Polega to na tym, że do ceny bazowej zawsze dodaje się lub odejmuje odpowiedni procent lub kwotę. – **ROBERT KULCZYK**

Aby dokładnie określić wartość konkretnego samochodu, trzeba ustalić jego parametry identyfikacyjne, stan techniczny, przebieg oraz komplectację i stan wyposażenia. Na podstawie tych danych będziemy mogli określić wartość bazową pojazdu oraz oszacować różnice pomiędzy pojazdem bazowym a naszym wycenianym samochodem w postaci korekt tej wartości. Należy zawsze pamiętać, że wartości pojazdów zamieszczone w bazie danych programu do wyceny lub w katalogach są odniesione do stanu pojazdu bazowego, to znaczy:

- wyposażonego standardowo (bez wyposażenia dodatkowego),
- w dobrym stanie technicznym, odpowiednim do okresu użytkowania, bez uszkodzeń,
- posiadającego aktualne dopuszczenie do ruchu,
- o przebiegu zgodnym z przebiegiem normatywnym,
- wyposażonego w ogumienie zużyte w 50%,
- zarejestrowanego po raz pierwszy w maju roku produkcji.



Robert Kulczyk
jest specjalistą Działu
Analiz Rynku firmy
INFO-EKSPERT.

Każdy samochód powinno wyceniać się indywidualnie. Do ceny bazowej zawsze dodaje się lub odejmuje odpowiedni procent lub kwotę. Najważniejsze z korekt wartości to: korekta dotycząca wyposażenia (opisana w poprzednim artykule), daty pierwszej rejestracji, korekta odnosząca się do przebiegu, korekta dotycząca ogumienia oraz tak zwane korekty różne, uwzględniające dbałość o pojazd, przebieg dotychczasowej eksploatacji samochodu i stan techniczny.

Posługując się programem do wyceny pojazdów, wpisując w odpowiednie pola istotne informacje mające wpływ na wycenę, system dokona automatycznych korekt wartości.

1. Wpływ daty pierwszej rejestracji

Termin pierwszej rejestracji samochodu może mieć istotny wpływ na jego wartość. Wiadomo, że auto z grudnia danego roku, będzie warte więcej niż ze stycznia.

Przyjęto, że w pojeździe pierwszy raz zarejestrowanym przed majem danego roku produkcji korekta ta jest ujemna, a po maju – dodatnia. Związane jest to z czasem rzeczywistej eksploatacji pojazdu.

2. Korekta ze względu na przebieg

W zależności od liczby miesięcy eksploatacji uzyskamy teoretyczny - normatywny przebieg danego pojazdu. Program zawiera informacje o przyjętym (normatywnym) przebiegu pojazdu wycenianego. Jeżeli rzeczywisty przebieg wycenianego pojazdu odbiega od przebiegu normatywnego, należy dokonać odpowiedniej korekty wartości:

- ujemnej, gdy rzeczywisty przebieg jest większy od normatywnego,
- dodatniej, gdy rzeczywisty przebieg jest mniejszy od normatywnego.

Po wpisaniu do odpowiedniej rubryki stwierdzonego przebiegu samochodu, zwykle na podstawie wskazań sprawnie działającego drogomierza, program automatycznie dokona korekty ujemnej lub dodatniej. Mając jakąkolwiek wątpliwość, co do przebiegu pojazdu, należy zrezygnować z tej korekty bądź dokonać korekty na podstawie szacowanego przebiegu. Tu niezbędna jest jednak wiedza i doświadczenie.

Przyjęto, jako dostatecznie odpowiadające stanowi użytkowania samochodów w Polsce, stałe normatywne przebiegi miesięczne pojazdów zależne od wieku, rodzaju silnika i przeznaczenia pojazdu.

Wielkości przyjętych przebiegów normatywnych oraz zalecanych procentowych korekt za każde 10 tys. km różnicy pomiędzy przebiegiem rzeczywistym i normatywnym zamieszczone są w katalogach oraz w programach komputerowych służących do wyceny.

W tabeli pokazany jest przykład wpływu daty pierwszej rejestracji (marzec 2004 r. i październik 2004 r.) i przebiegu (normatywnego – 46 800 oraz bardzo dużego 130 000 km) na cenę

Korekta wartości bazowej pojazdu

The screenshot shows a software interface for vehicle valuation. It includes fields for identification data (year of production, registration number, VIN, license plate, INFO-EKSPERT number), base value (47800), registration date (March 2004), and mileage (46800). A callout box points to the registration date field, stating "Cechy pojazdu mające istotny wpływ na jego wycenę".

Opla Astry II. Wartość samochodu zarejestrowanego w październiku 2004 r., który nie przekroczył zakładanego dla tego modelu przebiegu (40 300 km) wyniesie 28 600 zł. Znacznie mniejszą wartość będzie miał pojazd zarejestrowany w marcu 2004 r. i z bardzo dużym przebiegiem (130 000 km). Cena jego wyniesie 21 300 zł. W naszym przykładzie różnica między wartościami tego samego pojazdu może wynieść nawet 7 300 zł.

3. Korekta dotycząca stanu ogumienia

Ustalane zgodnie z przyjętymi zasadami wartości bazowe samochodów dotyczą pojazdów z ogumieniem o zużyciu 50%. Korektę wprowadza się wówczas, gdy:

- występują większe lub mniejsze od przeciętnego zużycia bieżnika,
- opony posiadają uszkodzenia (np. przecięcia, pęknięcia) dyskwalifikujące ich przydatność do dalszej eksploatacji,
- zamontowane są opony inne od montowanych standardowo przez producenta.

Wielkość korekty jest określana relacją pomiędzy stanem ogumienia o zużyciu od 10 do 100%, w stosunku do zużycia normatywnego, odniesioną do ceny ogumienia, z uwzględnieniem różnic pomiędzy cenami opon standardowych i faktycznie zamontowanych w pojeździe. Zużycie bieżnika ogumienia do dopuszczalnego poziomu (dla opon samochodów osobowych - 1,6 mm wysokości bieżnika) traktujemy jako 100% zużycie opony. Cechy zużycia opony (popękania) powinny również ją kwalifikować jako zużyta w 100%. Wpisując w odpowiednie rubryki programu markę, wysokość bieżnika opony nowej i wysokość zmierzoną

Opel Astra II Comfort 1.4 rok prod. 2004 (wycena na miesiąc maj 2007)				
Cena bazowa	27 350 zł			
I rejestracja	03.2004 r.		10.2004 r.	
Przebieg (km)	46 800	130 000	46 800	130 000
Korekta za rejestr. (zł)	-300	-300	1 232	1 232
Korekta za przebieg (zł)	0	-5 669	0	-6 666
Wartość rynkowa	27 100	21 300	28 600	21 900

w mm, program automatycznie dokona korekty ze względu na stan ogumienia. Należy pamiętać, że koło zapasowe wpływa na zwiększenie wartości pojazdu lub jej zmniejszenie w sposób identyczny, jak pozostałe koła pojazdu.

4. Korekty różne

Tu właśnie występuje pole do sporych interpretacji lub nadinterpretacji. Mimo, że korekty te (każda) mieszczą się w granicach do 5-8% (lub więcej, jak w przypadku korekty za wcześniejsze naprawy), to ich liczba daje spore możliwości „podnoszenia lub obniżania wartości” pojazdu wycenianego. Do korekt różnych można zaliczyć korekty ze względu na dbałość o pojazd, szczególny charakter eksploatacji, liczbę wcześniejszych właścicieli, pochodzenie auta oraz ze względu na wcześniejsze naprawy. Od paru lat na wartość samochodu używanego wpływa jego historia, a przede wszystkim fakt poprawnego serwisowania, co w sposób bezpośredni przekłada się na wartość pojazdu.

Korekta ze względu na dbałość o pojazd uwzględnia ogólny wygląd, kompletność pojazdu. Im starszy pojazd, tym większe znaczenie ma to, czy właściciel dbał o niego. Na przykład, jeśli auto jest skorodowane, wartość pojazdu można znacząco obniżyć. Podobny wpływ może mieć korekta dokonana ze względu na stan osprzętu i wyposażenia. Pleśń w wykładzinach podłogi, porwana tapicerka, popękana i porysowana deska rozdzielcza to tylko niektóre elementy, na które zwraca się uwagę przy szczegółowej wycenie wartości samochodu.

Na cenę samochodu niebagatelny wpływ ma też charakter eksploatacji np.: użytkowanie pojazdu w charakterze taksówki lub nauki jazdy. Taki sposób użytkowania samochodu może obniżyć jego wartość nawet o 10%.

Korekta za wcześniejsze naprawy wypadkowe i eksploatacyjne może mieścić się w granicach od -15% do +5%. Jej wielkość zależy od jakości wykonania naprawy, ale też od wieku pojazdu.

Obecnie istotnym elementem wpływającym na cenę auta, jest jego pochodzenie tzn. czy było sprowadzane z zagranicy, czy od początku jeździ po polskich drogach. Te pierwsze pojazdy mogą być tańsze nawet o 8%. Z punktu widzenia cech użytkowych, w zasadzie nie powinno być różnicy w wartości takich pojazdów. Na rynku obserwujemy jedną tendencję, że pojazdy importowane indywidualnie oferowane są po cenach niższych niż te, które zostały zakupione w polskich salonach.

Uwzględnienie wszystkich omówionych cech daje nam możliwość oszacowania rzeczywistej wartości rynkowej danego samochodu. □

Wprowadzenie korekty dotyczącej ogumienia

OGUMIENIE:	marka, typ ogumienia		cena op. nowej [zł]	bieżn. n. [mm]	bieżnik [mm]	zużycie [%]
Standardowe:	DUNLOP 195/65 R15	91H SP SPORT 200	370			
Przednie lewe:	PIRELLI 195/65 R15	91H P 6	440	7.0	5.0	43
Przednie prawe:	PIRELLI 195/65 R15	91H P 6	440	7.0	5.0	43
Tylne lewe:	PIRELLI 195/65 R15	91H P 6	440	7.0	5.0	43
Tylne prawe:	PIRELLI 195/65 R15	91H P 6	440	7.0	5.0	43
Zapasowe:	DUNLOP 195/65 R15	91H SP SPORT 200	370	8.0	8.0	10

Korekta za ogumienie
Standardowe zużycie [%] 50 Wartość 411