
Instrukcja wyceny wg Eurotax



Wersja 1.17 Data ostatniej aktualizacji: 05.06.2023

Copyright © 2005-2023

Spis treści

1. Firma Autovista	4
2. Wycena pojazdów – informacje podstawowe	5
2.1 Ceny pojazdów nowych	5
2.2 Źródła danych	5
2.3 Obserwacja rynku	6
2.4 Aktualizacja danych	6
2.5 Pojazd modelowy	6
2.6 Rodzaje notowań	7
2.7 Notowania brutto / netto	7
3. System wyceny Eurotax	8
3.1. Identyfikacja pojazdu, kod EC	8
3.1.1. Identyfikacja samochodów osobowych i terenowych	8
3.1.2. Identyfikacja samochodów dostawczych	9
3.1.3. Typy samochodów dostawczych	9
3.1.4. Identyfikacja samochodów ciężarowych	11
3.1.5. Typy samochodów ciężarowych	13
3.1.6. Identyfikacja autobusów	14
3.1.7. Identyfikacja motocykli	14
3.1.8. Typy jednośladów	15
3.2. Data pierwszej rejestracji	18
3.3. Rok produkcji pojazdu	18
3.4. Przebieg standardowy i rzeczywisty	19
3.4.1. Korekta na przebieg – wzór i tabele współczynników	19
3.4.2. Korekta dla samochodów osobowych [10] i terenowych [20]	20
3.4.3. Korekta dla samochodów dostawczych [30]	21
3.4.4. Korekta dla samochodów ciężarowych [40]	21
3.4.5. Korekta dla motocykli [60]	22
3.4.6. Korekta dla autobusów [80]	22
3.5. Wycena szczegółowa – wyposażenie	23
3.5.1. Wyposażenie standardowe	23
3.5.2. Wyposażenie dodatkowe	23
3.6. Wycena szczegółowa – pojazd nie spełnia definicji modelowego	24
3.6.1. Czynniki obniżające wartość	24
3.6.2. Czynniki podwyższające wartość	24
3.7. Dodatkowe korekty	24
3.7.1. Sytuacja regionalna	24
3.7.2. Sytuacja lokalna	25
3.7.3. Ilość właścicieli	25

3.7.4.	Pochodzenie pojazdu	25
3.7.5.	Historia serwisowa.....	26
3.7.6.	Korekta ze względu na kierownicę po prawej stronie	26
3.7.7.	Korekta ze względu na brak badań technicznych.....	26
3.7.8.	Korekta ze względu na szczególny sposób eksploatacji.....	26
3.8.	Zabudowy dla samochodów dostawczych i ciężarowych.....	27
4.	Elementy dodatkowe.....	27
4.1.	Zabudowy specjalne	27
4.1.1.	Podstawowe informacje.....	27
4.1.2.	Agregaty chłodnicze	28
4.1.3.	Hydrauliczne windy załadownicze	28
4.1.4.	Żurawie hydrauliczne.....	28
4.1.5.	Betonomieszarki	29
4.2.	Instalacje gazowe	29
4.3.	Opony	30

1. Firma Autovista



Firma Autovista jest reprezentowana w 21 krajach pod markami handlowymi: Eurotax, Schwacke, Glass's i Autovista. Od ponad 70 lat zajmuje się dostarczaniem danych do wyceny pojazdów dla przemysłu motoryzacyjnego. Produkty Eurotax są od dziesiętków lat standardem w Europie i Australii.

Szeroka oferta Autovista obejmuje rozwiązania przeznaczone dla sektora ubezpieczeniowego, organizacji rzeczoznawczych, urzędów i instytucji finansowych, handlu samochodowego oraz warsztatów blacharsko – lakierniczych.

Gama produktów obejmuje narzędzia do wyceny wartości pojazdów, kalkulacji szkód powypadkowych, rozkodowywania numerów nadwozia, słowniki pojazdów i bazy danych. Dodatkowo firma Autovista jako ekspert na rynku motoryzacyjnym przeprowadza szkolenia i prezentacje dla swoich klientów i pozostałych uczestników rynku.

Oprócz produktów krajowych Autovista dostarcza rozwiązań międzynarodowych, pan - europejskich. Są to narzędzia do wyliczania wartości rezydualnej samochodów osobowych i dostawczych, nowych i używanych czy aplikacje służące do wyliczania TCO.

2. Wycena pojazdów – informacje podstawowe

Firma Autovista Polska (dalej zwana Eurotax) dostarcza produkty do wyceny samochodów osobowych, terenowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów oraz motocykli. Są one publikowane w formie baz danych oraz programów komputerowych.

2.1 Ceny pojazdów nowych

Ceny nowych pojazdów zawarte w produktach powstają w oparciu o ścisłą i stałą współpracę z importerami. Otrzymane od importerów cenniki służą do uaktualniania informacji znajdujących się w produktach Eurotax.

Informacją również katalogowaną są promocje na nowe pojazdy. Dotyczy to rabatu kwotowego lub bezpłatnych opcji wyposażenia. Wszelkie promocje są odnotowywane, a następnie uwzględniane przy wycenie pojazdów używanych.

2.2. Źródła danych

Notowania publikowane w produktach Eurotax powstają w oparciu o informacje z rynku pojazdów używanych w Polsce. Źródłami informacji o cenach pojazdów używanych są:

- największe portale internetowe zamieszczające ogłoszenia o kupnie – sprzedaży pojazdów używanych. Każdego dnia przekazywane są do Eurotax zestawienia pojazdów ogłaszanych na tych portalach. Przesłane dane są analizowane przy użyciu narzędzia Market Observation, które porównuje notowania z portali (sprowadzone do wartości transakcyjnych) z notowaniami z bazy danych Eurotax;
- sieci sprzedaży pojazdów używanych działające przy importerach. Co miesiąc sieci te przesyłają raporty zawierające dane o każdej dokonanej transakcji zakupu i sprzedaży samochodu używanego;
- firmy leasingowe sprzedające samochody po zakończeniu kontraktu. Ponieważ jest to bardzo dynamicznie rozwijająca się część rynku i coraz większa część rynku to pojazdy flotowe, Eurotax zdecydował się na ścisłą współpracę z firmami tego typu;
- cykliczne spotkania z przedstawicielami handlu samochodowego jako jeden z etapów weryfikacji notowań. Na spotkaniu omawiane są trendy na rynku pojazdów

używanych.

2.3. Obserwacja rynku

Kilkudziesięcioletnie doświadczenie, posiadany know – how oraz wielość źródeł informacji pozwala na natychmiastową reakcję w przypadku zmian notowań pojazdów używanych na rynku polskim. Pozwala również na wychwycenie wszelkiego rodzaju trendów występujących na rynku wtórnym np. w związku ze zmieniającymi się regulacjami prawnymi dotyczącymi aut używanych.

Bardzo istotnym elementem w obserwacji rynku są ogłoszenia na auta używane z portali internetowych. Ogromna ilość danych (kilkaset tysięcy ofert każdego dnia) pozwala na wychwycenie zmian i trendów zachodzących na rynku pojazdów używanych.

2.4. Aktualizacja danych

Dane dla pojazdów znajdujące się w produktach Eurotax są aktualizowane następująco:

- samochody osobowe i terenowe – 12 razy w roku (baza danych i program);
- samochody dostawcze – 12 razy w roku (baza danych i program);
- samochody ciężarowe – 4 razy w roku (baza danych i program);
- autobusy – 2 razy w roku (baza danych i program);
- motocykle – 2 razy w roku (baza danych i program).

2.5. Pojazd modelowy

Wycena wartości pojazdu oparta jest o tzw. *pojazd modelowy*. Jest to punkt wyjścia do dalszej wyceny wartości pojazdów. Eurotax zdefiniował pojazd modelowy w następujący sposób:

- poprawny stan techniczny – nie wymagający napraw i będący w ruchu;
- po raz pierwszy został zarejestrowany w maju danego roku;
- jest wyposażony standardowo;

- ma przebieg standardowy dla pojazdów swojej klasy;
- opony wykazują max. 50% stopień zużycia.

Notowania publikowane w produktach Eurotax są ustalane dla pojazdów spełniających powyższe warunki. Ponieważ w rzeczywistości trudno jest spotkać pojazd dokładnie taki jak modelowy, sugeruje się dokonanie jednej lub więcej korekt od wartości bazowej pojazdu np. korekty ze względu na przebieg czy datę pierwszej rejestracji. Sposób dokonywania korekt zostanie omówiony w dalszej części dokumentu.

2.6. Rodzaje notowań

Notowania sprzedaży to wartości po jakich samochód używany jest zakupiony przez następnego użytkownika.

Notowania zakupu są to wartości po jakich handel samochodowy (dealerzy i auto-komisy) odkupują pojazdy używane w celu ponownego ich odsprzedaży. Notowanie zakupu to notowanie sprzedaży pomniejszone o szacowane koszty jakie ponosi się od momentu odkupu do dalszej odsprzedaży:

- spadek wartość pojazdu w czasie gdy nie jest użytkowany
- koszt finansowania
- koszt przygotowania samochodu do sprzedaży
- marża sprzedającego
- przewidywany czas sprzedaży
- inne koszty

2.7. Notowania brutto / netto

Dla następujących rodzajów pojazdów publikowane są określone notowania:

- samochody osobowe i terenowe – notowania brutto;
- samochody dostawcze – notowania brutto;
- samochody ciężarowe – notowania netto;
- autobusy – notowania netto;

- motocykle – notowania brutto.

3. System wyceny Eurotax

3.1. Identyfikacja pojazdu, kod EC

Prawidłowa identyfikacja pojazdu jest niezbędna do dokonania prawidłowej wyceny wartości. Ważne jest, aby wiedzieć dokładnie z jakim pojazdem ma się do czynienia zanim przystąpi się ustalania jego wartości.

Każdy pojazd ma w bazie danych Eurotax nadany kod typu EC (Eurotax Code). Jest to indywidualny numer typu ułatwiający identyfikację lub pozwalający wyszukiwać pojazd w programie elektronicznym.

3.1.1. Identyfikacja samochodów osobowych i terenowych

Prawidłowa identyfikacja samochodu osobowego lub terenowego powinna uwzględniać następujące elementy:

- marka np. Ford;
- model np. Focus;
- typ np. Focus 1.6;
- wersja wyposażenia np. Focus 1.6 Ambiente;
- pojemność silnika, rodzaj i moc;
- rodzaj skrzyni biegów;
- rodzaj nadwozia:
 - sedan (sed)
 - hatchback (htb)
 - liftback (lif)
 - kombi (kom)
 - coupe (cpe)
 - cabrio (cab)
 - convertible (con)
 - roadster (roa)

- van (van)
- soft top (S.T.)
- hard top (H.T.)

3.1.2. Identyfikacja samochodów dostawczych

Prawidłowa identyfikacja samochodu osobowego lub terenowego powinna uwzględniać następujące elementy:

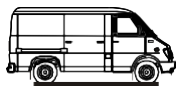
- marka;
- model;
- typ;
- pojemność oraz moc silnika;
- dopuszczalna masa całkowita (DMC), rozstaw osi i liczba miejsc;
- rodzaj pojazdu:

• podwozie pod zabudowę; • podwozie pod zabudowę z podwójną kabiną <u>Rodzaj zabudowy:</u> • skrzyniowa • skrzyniowa z opończę • kontenerowa • izotermiczna • chłodnicza (bez agregatu) • samowyładowcza (wywrotka) <u>Zabudowa specjalna:</u> • winda załadownicza • agregat chłodniczy	• furgon • furgon z wysokim dachem • furgon z dwa razy podniesionym dachem • kombi • kombi z podniesionym dachem • kombi z dwa razy podniesionym dachem • bus
---	---

3.1.3. Typy samochodów dostawczych



BUS – bus, samochód przystosowany do transportu osób



FUR - furgon



FDA - furgon z podniesionym dachem



FPO - furgon z dwukrotnie podniesionym dachem



KOM - kombi



KDA - kombi z podniesionym dachem



KPO - kombi z dwukrotnie podniesionym dachem



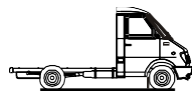
TOS - towos (furgon z dodatkowymi miejscami w ładowni)



PIC - pick-up



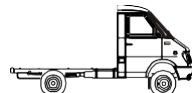
H.T - pick-up z za- budową typu hardtop



POD - podwozie pod zabudowę



PDD - podwozie pod zabudowę z podwójną kabiną



POW - podwozie pod zabudowę z napędem na wszystkie osie



SKR - podwozie z zabudową skrzyniową



SGŁ - podwozie z zabudową skrzyniową o wysokości burt min.800 mm



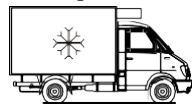
SPK - podwozie z podwójną kabiną i zabudową skrzyniową



KON - podwozie z zabudową kontenerową



IZO - podwozie z zabudową izotermiczną



CHŁ - podwozie z zabudową chłodniczą



WYW - podwozie z zabudową samowyładowczą

3.1.4. Identyfikacja samochodów ciężarowych

Prawidłowa identyfikacja samochodu osobowego lub terenowego powinna uwzględniać następujące elementy:

- marka;
- model;
- typ;
- pojemność oraz moc silnika;
- ilość oraz konfiguracja osi;
- dopuszczalna masa całkowita (DMC);
- typ kabiny: krótka dzienna, długa sypialna (długa), wielkopojemna sypialna (długa wysoka);
- rodzaj pojazdu:

- podwozie pod zabudowę

ciągnik siodłowy

Rodzaj zabudowy:

- skrzyniowa
- skrzyniowa z opończę (plandeką)
- kontenerowa
- izotermiczna
- chłodnicza (bez agregatu)
- samowyładowcza (wywrotka)

Zabudowa specjalna:

- winda załadownicza
- agregat chłodniczy
- żuraw hydrauliczny
- betonomieszarka

Konfigurację osi można sprawdzić posługując się poniższym schematem:

4x2		Pojazd dwuosiowy z napędzaną tylną osią	6x2/4		Pojazd trzyosiowy z napędzaną jedną osią i dwoma skrętnymi
4x4		Pojazd dwuosiowy z napędzanymi oboma osiami	6x2		Pojazd trzyosiowy z napędzaną jedną osią, środkowa oś najazdowa
6x2		Pojazd trzyosiowy z napędzaną jedną osią	6x2/4		Pojazd trzyosiowy z napędzaną jedną osią i dwoma skrętnymi
6x4		Pojazd trzyosiowy z napędzanymi dwoma osiami	8x4/4		Pojazd czteroosiowy z napędzanymi dwoma osiami i dwoma skrętnymi
6x6		Pojazd trzyosiowy z napędzanymi trzema osiami	8x6/4		Pojazd czteroosiowy z napędzanymi trzema osiami i dwoma skrętnymi
6x2		Pojazd trzyosiowy z napędzaną jedną osią, ostatnia oś wleczona	8x8/4		Pojazd czteroosiowy z napędzanymi czterema osiami i dwoma skrętnymi

Podstawowe typy kabin samochodów ciężarowych:



krótka
(dzienna)



długa
(sypialna niska)



wielkopojemna
(sypialna z wysokim dachem)

Procentowe korekty pozwalające ustalić różnicę w wartości między pojazdami z różnymi kabinami:

Kategoria	kabina długa (korekta do POD, SIO)	kabina wielkopojemna* (korekta do POK, SIK)
5 - 8	5 - 10%	-
9	1 - 3%	4 - 9%

* dot. największych oferowanych kabin (Super Space Cab - DAF, Globetrotter XL - Volvo itd.)

3.1.5. Typy samochodów ciężarowych



SIO - ciągnik siodłowy z kabiną krótką



POD - podwozie pod zabudowę z kabiną krótką



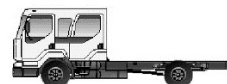
SIK - ciągnik siodłowy z kabiną długą lub wielkopojemną



POK - podwozie pod zabudowę z kabiną długą lub wielkopojemną



SIW - ciągnik siodłowy z napędem na wszystkie osie i kabiną krótką



PDD - podwozie pod zabudowę z kabiną podwójną



SKW - ciągnik siodłowy z napędem na wszystkie osie i kabiną długą



POW - podwozie pod zabudowę z napędem na wszystkie osie



WYW - podwozie z zabudową samowyładowczą



SKR - podwozie z zabudową skrzyniową i kabiną krótką



WWW - podwozie z zabudową samowyładowczą i napędem na wszystkie osie



SKD - podwozie z zabudową skrzyniową i kabiną długą lub wielkopojemną



WYD - podwozie z mechanizmem zdejmowania zabudowy (zabierakiem)



SPK - podwozie z zabudową skrzyniową i kabiną podwójną

3.1.6. Identyfikacja autobusów

Podział autobusów

Zgodnie z dyrektywą 2001/85/EC autobusy dzielą się na klasy:

- klasa I – miejskie
- klasa II – międzymiastowe
- klasa III – turystyczne (autokary)

Dzielą się również na kategorie:

- M1 – pojazdy o liczbie miejsc do dziewięciu (w tym kierowca)
- M2 – pojazdy o liczbie miejsc powyżej dziewięciu o DMC do 5 ton
- M3 – pojazdy o liczbie miejsc powyżej dziewięciu o DMC powyżej 5 ton

Uwaga, w bazie danych Eurotax znajdują się wyłącznie autobusy klasy II i III wycenione do 12 lat wstecz. Nie ma w niej tzw. busów (autobusów zbudowanych na bazie samochodów dostawczy i lekkich ciężarówek) oraz autobusów miejskich!

Najważniejsze parametry identyfikacyjne autobusów

- marka, model, typ (producenta nadwozia)
- ilość osi
- długość (ilość miejsc) i wysokość
- pojemność i moc silnika, norma Euro
- przebieg (autokary liniowe i turystyczne)

3.1.7. Identyfikacja motocykli

Do prawidłowego zidentyfikowania motocykla niezbędne są następujące informacje:

- marka;
- nazwa handlowa;

- rodzaj motocykla:
 - motorower
 - skuter
 - motocykl szosowy z silnikiem do 250 ccm
 - motocykl szosowy z silnikiem od 250 ccm
 - cross / enduro
 - chopper / cruiserer

3.1.8. Typy jednośladów



Motorower – przeznaczony głównie do jazdy miejskiej o niewielkich gabarytach, małej masie i pojemności silnika.



Skuter – Typowy miejsko-szosowy jednoślad zapewniający komfort w podróżowaniu, spotykane pojemności silników od 49 - 638ccm.



Cross – lekkie i wytrzymałe motocykle terenowe, zawieszenie przystosowane do pokonywania trudnych tras błotnistych, piaszczystych i żwirowych.



Enduro - wytrzymałe motocykle terenowo-szosowe przeznaczone do pokonywania różnych typów nawierzchni.



Funduro – zatarte różnice między enduro a motocyklem szosowym; sportowo-szosowy, wykorzystywany do dalszych podróży jak również w terenie.



Nakedbike – połączenie motocykla sportowego z szosowym miejskim, charakteryzuje się zwinnością, dobrą sterownością, dużą mocą i pojemnością silnika.



Funbike – kategoria motocykli przeznaczona ogólnie mówiąc do rekreacji. Umiarkowana masa, zawieszenie o dużym skoku i spory prześwit pozwalają na jazdę po bezdrożach. Jednak opony o szosowej rzeźbie bieżnika i takie przełożenia skrzyni biegów pozwalają na sprawne poruszanie się w normalnym ruchu drogowym.



Sportowy – motocykle przeznaczone do wyścigów, często spotykane w ruchu ulicznym, charakteryzują się opływowym kształtem, niewielkim prześwitem, zwartą budową, rozwijają prędkości przekraczające 300km/h.



Sportowo-turystyczny – uniwersalny motocykl doskonale spisujący się w codziennej eksploatacji, zaletami są stosunkowo wysoki komfort jazdy i duża wszechstronność:

turystyka, jazda sportowa, czy miejska są mu równie bliskie, konstrukcja może być wzbogacona o turystyczny osprzęt.



Turystyczny – Motocykl stworzony do pokonywania długich tras, gdzie ważniejszy jest komfort niż szybkość, charakteryzuje się bogatym wyposażeniem standardowym, stosunkowo dużą masą i pojemnością silnika, bezpieczeństwo jazdy na wysokim poziomie.



Chopper – kategoria motocykli użytkowych biorąca swoje początki z USA z końca lat trzydziestych. Charakteryzuje się m.in. wysoko podniesioną kierownicą, dużym wyprzedzeniem wąskiego przedniego koła i szeroką oponą tylną.



Cruiser – motocykl ciężki, charakteryzuje się grubym „widelcem“ przednim, rozmiar obu opon nie odbiega od siebie.

Dodatkowymi elementami ułatwiającymi identyfikację motocykla są:

- pojemność i moc silnika;
- rodzaj zasilania (gaźnik, wtrysk);
- rodzaj pracy silnika (dwusuw, czterosuw);
- ilość i układ cylindrów;
- rodzaj skrzyni biegów i ilość biegów;
- katalizator (jeżeli występuje).

3.2. Data pierwszej rejestracji

Parametrem decydującym o wieku pojazdów osobowych, terenowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów i motocykli jest data pierwszej rejestracji – miesiąc i rok. Standardowo przyjętym miesiącem pierwszej rejestracji przez Eurotax jest maj danego roku.

Korekta ze względu na datę pierwszej rejestracji powinna być zastosowana w przypadku, gdy miesiąc pierwszej rejestracji jest różny od maja. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany przed majem danego roku, wartość korekty będzie ujemna i pomniejszy wartość bazowa pojazdu. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany po maju danego roku, wartość korekty będzie dodatnia i powiększy wartość bazową pojazdu.
Sposób wyliczania korekty na datę pierwszej rejestracji:

$$N+1 > N > N-1$$

$$\text{Jeśli } M_{PR} = 5 \text{ wtedy } K_{MP} = 0$$

$$\text{Jeśli } M_{PR} > 5 \text{ wtedy } K_{MP} = k_{ZM} \cdot (M_{PR} - 5) \cdot \frac{N_{-1} - N}{12},$$

$$\text{jeśli } M_{PR} < 5 \text{ wtedy } K_{MP} = k_{ZM} \cdot (M_{PR} - 5) \cdot \frac{N - N_{+1}}{12},$$

gdzie:

N = notowanie pojazdu używanego na dany rok

k_{ZM} = współczynnik zmniejszenia wpływu korekty na wartość pojazdu

M_{PR} = miesiąc pierwszej rejestracji pojazdu

K_{MP} = korekta na miesiąc pierwszej rejestracji

3.3. Rok produkcji pojazdu

Parametrem decydującym o wieku pojazdów osobowych, terenowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów i motocykli jest data pierwszej rejestracji – miesiąc i rok. Rok produkcji wcześniejszy niż rok rejestracji wpływa ujemnie na wartość pojazdu, dlatego korekta ta przyjmuje zawsze wartość ujemną.

3.4. Przebieg standardowy i rzeczywisty

Notowania bazowe dla pojazdów osobowych, terenowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów i motocykli zostały ustalone przy przebiegu standardowym miesięcznym i rocznym.

Przebiegi standardowe zostały ustalone w oparciu o analizę rynku pojazdów używanych, analizę bazy danych ogłoszeń z portali internetowych oraz ścisłą współpracę z punktami dealerskimi sprzedającymi pojazdy używane oraz posiadającymi serwisy. Na podstawie tych informacji, pojazdy zostały podzielone na kategorie dla których ustalono miesięczne oraz roczne przebiegi standardowe. Przebiegi te odzwierciedlają standardowe, przeciętne zachowanie się pojazdów określonych typów na rynku polskim.

Metodologia przebiegów uwzględnia takie czynniki jak segment do którego przynależy auto oraz rodzaj silnika (benzyna czy diesel). Przebiegi standardowe są różne dla silników diesla i benzynowego. Również korekty z tytułu przebiegu różnego od standardowego są zróżnicowane w zależności od rodzaju silnika.

W przypadku samochodów ciężarowych i dostawczych kategorie przebiegowe przypisywane są w zależności od rodzaju pojazdu i jego przeznaczenia: np. ciągnik siodłowy, wywrotka, samochód dostawczy pochodzenia osobowego czy duży samochód dostawczy.

Korekta ze względu na przebieg powinna być zastosowana w przypadku, gdy przebieg rzeczywisty jest różny od standardowego. W przypadku, gdy przebieg rzeczywisty jest mniejszy od standardowego korekta będzie dodatnia. Gdy przebieg rzeczywisty jest większy od standardowego korekta będzie ujemna.

Korekta ze względu na przebieg nie jest stosowana w przyczepach i naczepach.

3.4.1. Korekta na przebieg – wzór i tabele współczynników

Korekta ze względu na przebieg ma za zadanie skorygować notowanie pojazdu w sytuacji, kiedy jego przebieg rzeczywisty jest różny od standardowego.

Korekta dodatnia jest opisana następującym wzorem: $Kp = N_K \cdot \frac{W_P \cdot (P_{ST} - P_{RZ})}{100000}$

Korekta ujemna jest opisana następującym wzorem: $Kp = N_K \cdot \frac{W_P \cdot (P_{RZ} - P_{ST})}{100000}$, gdzie

N_K – notowanie po korekcie ze względu na miesiąc pierwszej rejestracji,

W_P – współczynnik przebiegowy,

P_{RZ} – przebieg rzeczywisty,

P_{ST} – przebieg standardowy.

Współczynnik przebiegowy W_P powinien być dobierany według poniższych tabel.

Korekta nie powinna przekroczyć wartości maksymalnej (powyżej wartości granicznej pozostaje stała i równa maksymalnej).

3.4.2. Korekta dla samochodów osobowych [10] i terenowych [20]

Przy przebiegu rzeczywistym mniejszym od standardowego ($P_{RZ} < P_{ST}$) – korekta dodatnia:

Kategoria przebiegowa	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
W_P	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,08	0,05	0,08	0,1	0,08	0,12	0,1	0,1
Korekta maksymalna	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
$P_{RZ} < \text{oraz } P_{ST} > [\text{tys. km}]$	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
W_P	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,13	0,1	0,13	0,15	0,13	0,17	0,15	0,15
Korekta maksymalna	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%

Przy przebiegu rzeczywistym większym od standardowego ($P_{RZ} > P_{ST}$) – korekta ujemna:

Kategoria przebiegowa	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
W_P	0,15	0,18	0,19	0,17	0,17	0,15	0,18	0,15	0,08	0,07	0,06	0,07	0,12	0,07	0,13	0,09	0,15
Korekta maksymalna	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%
$P_{RZ} > \text{oraz } P_{ST} < [\text{tys. km}]$	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
W_P	0,2	0,23	0,24	0,22	0,2	0,18	0,2	0,18	0,13	0,13	0,1	0,11	0,17	0,11	0,18	0,14	0,2
Korekta maksymalna	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%
$P_{RZ} > \text{oraz } P_{ST} < [\text{tys. km}]$	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
W_P	0,23	0,25	0,25	0,22	0,23	0,19	0,23	0,19	0,14	0,13	0,1	0,11	0,17	0,11	0,18	0,14	0,2
Korekta maksymalna	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%	28%

3.4.3. Korekta dla samochodów dostawczych [30]

Przy przebiegu rzeczywistym mniejszym od standardowego ($P_{RZ} < P_{ST}$) – korekta dodatnia:

Kategoria przebiegowa	1	2	3
W_P	0,08	0,08	0,05
Korekta maksymalna	10%	10%	10%
Jeśli $P_{RZ} <$ oraz $P_{ST} >$	200 tys. km	250 tys. km	250 tys. km
W_P	0,15	0,15	0,1
Korekta maksymalna	10%	10%	10%

Przy przebiegu rzeczywistym większym od standardowego ($P_{RZ} > P_{ST}$) – korekta ujemna:

Kategoria przebiegowa	1	2	3
W_P	0,15	0,15	0,1
Korekta maksymalna	20%	20%	20%
Jeśli $P_{RZ} >$ oraz $P_{ST} <$	200 tys. km	250 tys. km	250 tys. km
W_P	0,25	0,25	0,2
Korekta maksymalna	20%	20%	20%

3.4.4. Korekta dla samochodów ciężarowych [40]

Przy przebiegu rzeczywistym mniejszym od standardowego ($P_{RZ} < P_{ST}$) – korekta dodatnia:

Kategoria przebiegowa	4	5	6	7	8	9	10	11	12
W_P	0,075	0,05	0,03	0,03	0,025	0,025	0,02	0,02	0,02
Korekta maksymalna	10%	8%	8%	8%	7%	7%	5%	5%	5%
Jeśli $P_{RZ} <$ oraz $P_{ST} >$	400 tys. km	250 tys. km	600 tys. km	600 tys. km	1 mln km	1 mln km	-	-	-
W_P	0,125	0,1	0,05	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Korekta maksymalna	10%	8%	8%	8%	7%	7%	-	-	-

Przy przebiegu rzeczywistym większym od standardowego ($P_{RZ} > P_{ST}$) – korekta ujemna:

Kategoria przebiegowa	4	5	6	7	8	9	10	11	12
W_P	0,15	0,1	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04
Korekta maksymalna	20%	15%	15%	15%	15%	15%	10%	10%	10%
Jeśli $P_{RZ} >$ oraz $P_{ST} <$	400 tys. km	250 tys. km	600 tys. km	600 tys. km	1 mln km	1 mln km	-	-	-
W_P	0,25	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-
Korekta maksymalna	20%	15%	15%	15%	15%	15%	-	-	-

3.4.5. Korekta dla motocykli [60]

Przy przebiegu rzeczywistym mniejszym od standardowego ($P_{RZ} < P_{ST}$) – korekta dodatnia:

Kategoria przebiegowa	1	2	3	4
W_P	1	1	0,35	0,25
Korekta maksymalna	15%	15%	15%	15%

Przy przebiegu rzeczywistym większym od standardowego ($P_{RZ} > P_{ST}$) – korekta ujemna:

Kategoria przebiegowa	1	2	3	4
W_P	2	1,5	0,7	0,5
Korekta maksymalna	20%	17%	15%	13%

3.4.6. Korekta dla autobusów [80]

Przy przebiegu rzeczywistym mniejszym od standardowego ($P_{RZ} < P_{ST}$) – korekta dodatnia:

Kategoria przebiegowa	1	2	3
W_P	0,015	0,015	0,025
Korekta maksymalna	15%	10%	8%
Jeśli $P_{RZ} <$ oraz $P_{ST} >$	1 mln km	1 mln km	500 tys. km
W_P	0,025	0,025	0,035
Korekta maksymalna	15%	10%	8%

Przy przebiegu rzeczywistym większym od standardowego ($P_{RZ} > P_{ST}$) – korekta ujemna:

Kategoria przebiegowa	1	2	3
W_P	0,03	0,03	0,05
Korekta maksymalna	30%	20%	15%
Jeśli $P_{RZ} >$ oraz $P_{ST} <$	1 mln km	1 mln km	500 tys. km
W_P	0,04	0,04	0,06
Korekta maksymalna	30%	20%	15%

3.5. Wycena szczegółowa – wyposażenie

Dla pojazdów osobowych, terenowych, dostawczych i ciężarowych w bazie danych wyszczególnione jest wyposażenie standardowe oraz opcjonalne dla każdego typu pojazdu.

Notowania dla motocykli uwzględniają tylko elementy wyposażenia standardowego.

Notowania publikowane dla przyczep i naczep uwzględniają założenia dotyczące parametrów technicznych oraz wyposażenia standardowego dla danego typu pojazdu. Wyszczególnione są również listy czynników wpływających dodatnio lub ujemnie na wartość bazową pojazdu. Wpływ tych czynników określony jest procentowo – sugeruje się, aby zsumować wszystkie dodatnio lub ujemnie wpływające elementy i ostateczną wartość procentową dodać lub odjąć do wartości bazowej.

3.5.1. Wyposażenie standardowe

Wyposażenie standardowe to fabryczna kompletacja pojazdu przy cenie cennikowej, jest ono publikowane zgodnie ze specyfikacją importerów danej marki. Jeżeli w wycenianym pojeździe brakuje któregoś z elementów wyposażenia, powinno się zastosować ujemną korektę wartości.

3.5.2. Wyposażenie dodatkowe

Wyposażenie dodatkowe to wszystkie elementy nie znajdujące się liście wyposażenia seryjnego, publikowane na liście opcji z ceną. Wyposażenie dodatkowe w programie Carwert znajduje się na dwóch listach:

Lista „konfiguracja pojazdu”: obejmuje elementy wyposażenia dodatkowego możliwe do dokupienia podczas zamawiania pojazdu. Są to elementy znajdujące się na liście importera z ceną. Jest to indywidualna lista wyposażzeń dodatkowych dla każdego typu pojazdu w danym modelu.

Lista „wyposażenie dodatkowe”: obejmuje najczęściej spotykane elementy wyposażenia dodatkowego, które mogą wystąpić w wycenianym pojeździe. Znajdują się tu również elementy, które nie występowały na liście dealerskiej a mogły być zainstalowane w pojeździe już podczas jego eksploatacji.

3.6. Wycena szczegółowa – pojazd nie spełnia definicji modelowego

3.6.1. Czynniki obniżające wartość

Gdy pojazd nie spełnia definicji modelowego, powinno się zastosować ujemną korektę jego wartości (po korekcie na miesiąc rejestracji i przebieg). Czynnikiem wpływającym na obniżenie wartości mogą być np. naprawy dokonane w pojeździe niezgodnie z technologią producenta, widoczne uszkodzenia wymagające naprawy itd.

Wartość czynnika obniżającego wartość może zostać określona procentowo lub kwotowo.

3.6.2. Czynniki podwyższające wartość

Elementy zamontowane dodatkowo w pojeździe a nie będące wyposażeniem dodatkowym wpływają dodatnio na wartość pojazdu. Powinno się je wszystkie wymienić w polu „czynniki podwyższające wartość”.

Czynniki podwyższające wartość mogą zostać zamortyzowane na dwa sposoby: przez wpisanie wartości używanego elementu przez użytkownika lub przez podanie nowej ceny elementu i wstawienie daty (miesiąc i rok) instalacji. Amortyzacja w drugim przypadku zależy od wartości notowania pojazdu oraz daty montażu. Amortyzacja jest szybsza niż pojazdu w którym element został zamontowany co odpowiada tendencjom rynkowym.

3.7. Dodatkowe korekty

3.7.1. Sytuacja regionalna

„Sytuacja regionalna” umożliwia skorygowanie wartości pojazdu o +/- 10% od jego wartości bazowej po korektach na miesiąc pierwszej rejestracji i przebieg.

Korekta ta służy odzwierciedleniu sytuacji panującej przy sprzedaży pojazdu w różnych regionach kraju. Ten sam pojazd może zostać sprzedany za inną kwotę w zależności od tego, w której części Polski będzie sprzedawany.

3.7.2. Sytuacja lokalna

„Sytuacja lokalna” umożliwia skorygowanie wartości pojazdu o +/- 5% od jego wartości bazowej po korektach na miesiąc pierwszej rejestracji i przebieg.

Korekta ta służy odzwierciedleniu sytuacji panującej na rynku samochodów używanych w regionie gdzie pojazd jest sprzedawany lub w punkcie sprzedaży. Np. posiadanie na placu sprzedaży 10 identycznych samochodów wpłynie ujemnie na cenę jednostkową każdego z nich.

3.7.3. Ilość właścicieli

Korekta ze względu na ilość właścicieli umożliwia skorygowanie wartości pojazdu od 0 do -9% od jego wartości bazowej po korektach na miesiąc pierwszej rejestracji i przebieg.

Można również skorzystać z funkcji „Auto” – oblicza ona automatycznie wartość korekty, uzależniając ilość właścicieli od wieku pojazdu. Algorytm uwzględnia średni czas posiadania samochodu przez jednego właściciela 3 lata (pojazd do 12 lat) oraz 4 lata (pojazd powyżej 12 lat). Automatyczna korekta na ilość właścicieli może przyjmować wartości ujemne, neutralne (zero) lub dodatnie (w odróżnieniu od korekty ręcznej).

3.7.4. Pochodzenie pojazdu

Korekta ta umożliwia skorygowanie wartości pojazdu o +/- 10% od jego wartości bazowej po korektach na miesiąc pierwszej rejestracji i przebieg.

Można również skorzystać z funkcji „Auto”, która oblicza automatycznie wartość korekty, uzależniając ją od następujących parametrów:

- data pierwszej rejestracji pojazdu sprowadzonego w Polsce
- region pochodzenia
- dokumentacja (dotycząca historii pojazdu sprzed sprowadzenia)
- podmiot sprowadzający

Korekta na pochodzenie pojazdu w trybie „Auto” przyjmuje wartości w zakresie od 0% do -20%.

3.7.5. Historia serwisowa

Korekta uwzględnia fakt posiadania lub brak udokumentowanej historii serwisowej wycenianego pojazdu. Korekta może przyjąć wartość dodatnią lub ujemną i jest dostępna zawsze. W trybie „Auto” dla pojazdów w wieku do 3 lat udokumentowana historia serwisowa jest uznawana za stan domyślny i korekta wynosi 0. Jej brak oznacza korektę ujemną zależną od wieku. Dla samochodów starszych, niż 3 lata dokumentowana historia serwisowa jest traktowana jako atut i korekta przyjmuje wartości dodatnie (maksymalnie +5%). Jej brak oznacza korektę równą 0. W trybie manualnym korekta przyjmuje wartości z zakresu -5% do +5% wartości pojazdu.

3.7.6. Korekta ze względu na kierownicę po prawej stronie

Korekta pozwala uwzględnić fakt przystosowania wycenianego pojazdu do ruchu lewostronnego. Korekta przyjmuje wartość wyłącznie ujemną, jest dostępna zawsze i działa zamiennie z korektą ze względu na pochodzenie pojazdu (wykluczają się wzajemnie). W trybie „Auto” wielkość korekty zależy od wieku wycenianego pojazdu i zwiększa się wraz z nim. W trybie manualnym korekta może przyjmować wartości od -35% do -60% wartości pojazdu.

3.7.7. Korekta ze względu na brak badań technicznych

Korekta umożliwia uwzględnienie braku aktualnych badań technicznych wycenianego pojazdu. Korekta ta może przyjmować wyłącznie wartości ujemne, jej zakres w trybie manualnym wynosi od -200 zł do -15% wartości wycenianego pojazdu. W trybie „Auto” jej wartość rośnie wraz z długością okresu, w którym wyceniany pojazd pozostaje bez badań i rośnie ryzyko ich przejścia.

3.7.8. Korekta ze względu na szczególny sposób eksploatacji

Korekta uwzględnia fakt eksploatacji wycenianego pojazdu w sposób szczególny: jako taksówki, samochodu nauki jazdy, w wypożyczalni lub carsharingu. Korekta przyjmuje wartość wyłącznie ujemną. Korekta jest dostępna zawsze. W trybie „Auto” wartość korekty zależy od wieku i zwiększa się wraz z nim (maksymalnie -10%). W trybie manualnym przyjmuje wartości z zakresu od 0 do -10% wartości pojazdu.

3.8. Zabudowy dla samochodów dostawczych i ciężarowych

Oferty dealerów obejmują prawie wyłącznie ciągniki siodłowe i podwozia pod zabudowę, oferując zabudowy (nadwozia) jako wyposażenie dodatkowe. Ze względu na dużą różnorodność i rozpiętość cen nadwozi przy wycenie należy w indywidualny sposób podejść do każdego pojazdu.

Na podstawie analizy cen zabudów oraz używanych samochodów ciężarowych i dostawczych ustalono przedziały wartości nadwozi najczęściej występujących na rynku. Zamieszczone są w tabeli na zewnętrznej stronie tylnej okładki z podziałem na grupy analogiczne do kategorii służących do wyliczania korekt z tytułu przebiegu.

Tabela ta zawiera procentowy udział wartości zabudowy od notowania podwozia, jaki należy doliczyć do notowania podwozia (po korekcie na miesiąc pierwszej rejestracji i przebieg) w celu wyliczenia przedziału wartości całego zestawu.

4. Elementy dodatkowe

4.1. Zabudowy specjalne

4.1.1. Podstawowe informacje

Niektóre pojazdy mogą być wyposażone w zabudowy specjalne, czyli takie, których wartość nie zależy od wartości podwozia, na którym zostały zamontowane. Są to:

- agregaty chłodnicze (napędzane silnikiem własnym lub pojazdu);
- hydrauliczne windy załadownicze;
- żurawie hydrauliczne;
- betonomieszarki.

W bazie danych zabudów specjalnych uśredniono wartości używanych zabudów, uniezależniając proces wyceny od ich marki. Notowania zostały opracowane w oparciu o informacje przekazane przez wyspecjalizowane punkty sprzedaży. Należy pamiętać, że wycenie podlegają wyłącznie zabudowy w dobrym stanie technicznym i regularnie serwisowane. Tabele kończą się na wieku, w którym zazwyczaj poddawane są naprawie głównej. Wartość starszych urządzeń zależy wyłącznie od zakresu i jakości przeprowadzonych napraw i jest sprawą indywidualną.

Uwaga, zabudowy specjalne zostały wycenione jako element samochodu ciężarowego i nie dotyczą urządzeń zdemontowanych z podwozia.

4.1.2. Agregaty chłodnicze

Agregaty chłodnicze stanowią wyposażenie pojazdów z zabudowami chłodniczymi. W celu ich wyceny powinno się ustalić następujące informacje:

- temperaturę panującą w chłodni (ok. +6, 0 lub -20°C);
- kubaturę (objętość) chłodzonego nadwozia;
- rodzaj agregatu (napędzany silnikiem własnym lub silnikiem pojazdu);
- typ agregatu (jedno- lub wieloparownikowy, stosowany w chłodniach wielokomorowych);
- wyposażenie w rejestrator temperatury;
- wyposażenie w zasilanie elektryczne (dot. tylko agregatów napędzanych silnikiem pojazdu);
- wiek agregatu (1 do 10 lat).

4.1.3. Hydrauliczne windy załadownicze

W windy załadownicze najczęściej wyposażane są pojazdy z zabudowami zamkniętymi (furgony, izotermy), chociaż występują również w innych typach nadwozi. Aby wycenić windę powinno się zebrać następujące informacje:

- typ windy (zwykła – najpopularniejsza, połówkowa lub składana i chowana pod podwozie);
- udźwig windy wyrażony w kilogramach;
- typ windy (aluminiowa lub stalowa);
- wiek windy (1 do 6 lat);
- sprawdzić aktualny przegląd UDT (warunek konieczny wyceny).

4.1.4. Żurawie hydrauliczne

Pojazdy budowlane i specjalistyczne często wyposażane są w żurawie hydrauliczne (tzw. HDSy) umożliwiające ich rozładunek. Aby je wycenić, powinno się ustalić:

- moment udźwigu wyrażony w tm (tonometrach) lub kNm (1 tm = 10 kNm);

- wiek żurawia (1 do 12 lat);
- wyposażenie w 5., 6-funkcję (wyprowadzenie hydrauliczne);
- wyposażenie w sterowanie radiowe;
- wyposażenie w dodatkowe ramię hydrauliczne (tzw. JIB);
- sprawdzić aktualny przegląd UDT (warunek konieczny wyceny).

Uwaga, wycena dotyczy wyłącznie żurawi ze standardowymi, hakowymi zawieszami (nie dotyczy np. żurawi leśnych).

4.1.5. Betonomieszarki

Betonomieszarki to typowe zabudowy pojazdów budowlanych. W celu wyceny powinno się zebrać następujące informacje:

- producenta – pochodzący z Europy Zachodniej (np. Putzmeister, Stetter, Liebherr) lub polski (FM Leżajsk);
- wiek betonomieszarki (1 do 12 lat);
- pojemność mieszalnika (5 do 9 m³);
- typ napędu – od silnika pojazdu (najpopularniejszy) lub własnym silnikiem;
- wyposażenie w zbiornik na plastyfikatory.

4.2. Instalacje gazowe

Wiele wycenianych pojazdów z silnikiem benzynowym jest wyposażonych w instalacje gazowe. W większości przypadków instalacje są montowane kilka lat później niż data pierwszej rejestracji auta. Jest to powód dla którego instalacje gazowe są wyceniane niezależnie od wartości pojazdu, a ich ustaloną wartość dodaje się do wyliczonej wartości samochodu.

Wiedzą niezbędną przy ustalaniu wartości używanej instalacji jest:

- wiek instalacji (data montażu);
- rodzaj instalacji gazowej (generacja).

4.3. Opony

Każda opona oceniana jest przez rzeczywistą wysokość bieżnika mierzoną z dokładnością do 1 milimetra, która następnie jest porównywana z nominalną głębokością bieżnika. Obniżka na zniszczenia pozwala dodać korektę ze względu na ogólny stan opony, niezależny od bieżnika. Głębokość nominalna jest średnią dla najpopularniejszego rozmiaru opon przeznaczonych dla danego typu pojazdów. Użytkownik może ją zmienić, zgodnie ze stanem faktycznym, lub użyć wartości domyślnych. Po uwzględnieniu faktu, że oponę z bieżnikiem o wysokości 2 milimetrów uznaje się za zużytą w 100 procentach, wyliczane jest aktualne zużycie i odpowiednia korekta. Z praktyki rynkowej wynika, że w zdecydowanej większości przypadków nie uwzględnia się korekt dodatnich dla zużycia z przedziału 0-50% (stan ten uznaje się za normalny i nie wymagający dopłaty). W związku z tym korekta ze względu na stan opon działa wyłącznie w zakresie zużycia 50-100% i przyjmuje zawsze wartość ujemną. Jeśli pojazd posiada opony zupełnie nowe, ich wartość można wpisać w czynnikach podnoszących wartość.