

Polska Izba Ubezpieczeń przedstawia ogólną informację w sprawie rynkowego ubytku wartości handlowej pojazdu po szkodzie. Kryteria te opracowane zostały przez Stowarzyszenie Rzeczników Samochodowych EKSPERTMOT.

Autorytet i profesjonalizm Stowarzyszenia są powszechnie uznawane przez rynek ubezpieczeniowy. Wskazania zawarte w instrukcji są akceptowane i stosowane w codziennej pracy rzeczoznawców samochodowych. Instrukcja nie ma charakteru normatywnego, a jedynie informacyjny. Celem publikacji fragmentów treści instrukcji jest dostarczenie wszystkim poszkodowanym jak najlepszej wiedzy w sprawie zasad uznawania przez ubezpieczycieli roszczeń związanych z ubytkiem wartości handlowej pojazdu.

**Instrukcja Określenia Rynkowego Ubytku Wartości Pojazdów nr 1/2009 z dnia 12 lutego 2009 roku
Zatwierdzona w dniu 12 lutego 2009 uchwałą Zarządu Głównego do stosowania w Stowarzyszeniu
Rzeczników Samochodowych – EKSPERTMOT i w Komputerowym Systemie INFO-
EKSPERT/SRTSiRD (fragmenty)**

1. USTALENIA OGÓLNE

(...) 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. (...) 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 wykonania takich prac.

(...) 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 „ R_u ” nie obejmuje utraty wartości pojazdu spowodowanej nieprzestrzeganiem zalecanej technologii naprawy, wadami wykonawczymi, stosowaniem zastępczych metod naprawy oraz materiałów i części zamiennych nieoryginalnych.

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 przypadku pierwszego uszkodzenia pojazdu o charakterze kolizyjnym, a zasady określone w niniejszej instrukcji dotyczą takiego właśnie przypadku.
- 2.2 Szacowanie rynkowego ubytku wartości 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 rynkowej pojazdu. Z tych to względów ustala się typowe okresy użytkowania pojazdów (poszczególnych ich rodzajów), w których uzasadnione jest szacowanie ubytku wartości prawidłowo (zgodnie z wymogami technologii producenta) naprawionego pojazdu. Występowanie ubytku po przekroczeniu tych okresów może mieć miejsce w wyjątkowych przypadkach eksploatacji pojazdu, charakteryzujących się niewielkim jego przebiegiem i szczególną dbałością o stan techniczny. Intensywna eksploatacja pojazdu może spowodować skrócenie tego okresu.
- 2.5 Rynkowy ubytek zawsze ma charakter przybliżony. Dlatego minimalną jego wartość określa się na kwotę 200 złotych, a niższe wyliczone wielkości (przy zastosowaniu zaokrąglenia) należy traktować na równi z jego brakiem.

Ustalenia (kryteria) dotyczące poszczególnych rodzajów pojazdów

Samochody osobowe i terenowe:

- 2.6 Podstawą występowania rynkowego ubytku wartości mogą być wyłącznie uszkodzenia lakierowanych, metalowych elementów nadwozia, a w przypadku samochodu z ramą – uszkodzenia nadwozia (kabiny kierowcy) i / (lub) ramy. Pojazd, w którym w wyniku kolizji zostały uszkodzone jedynie elementy wyposażenia nadwozia, zespoły mechaniczne lub elektryczne, nie podlega szacowaniu rynkowego ubytku wartości.
- 2.7 Rynkowy ubytek wartości szacujemy dla pojazdów,, utrzymywanych w dobrym stanie technicznym, o okresie eksploatacji do sześciu lat.

Motocykle:

- 2.8 Podstawa szacowania ubytku wartości dla motocykli mogą być wyłącznie uszkodzenia powodujące konieczność wymiany lub prostowania ramy nośnej, naprawy elementów obłachowania, zbiornika paliwa lub lakierowanych osłon. Motocykl w którym uległy uszkodzeniu tylko zespoły mechaniczne, osprzęt elektryczny lub w którym wymagana jest wymiana elementów nadwozia, nie podlega określaniu rynkowego ubytku wartości „R_u”
- 2.9 Drobne uszkodzenia elementów ramy (np. wsporników) lub elementów blacharskich nadwozia nie stanowią podstawy do określania rynkowego ubytku wartości „R_u”
- 2.10 Rynkowy ubytek wartości szacujemy dla pojazdów, utrzymywanych w dobrym stanie technicznym, o okresie eksploatacji do trzech lat.

Samochody ciężarowe :

(...)

- 2.12 Ubytek wartości samochodów ciężarowych może występować wyłącznie w przypadkach uszkodzeń nadwozia lub ramy pojazdów serwisowanych, utrzymywanych w dobrym stanie technicznym, bez uszkodzeń i wcześniejszych napraw nadwozia.
- 2.13 Samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 ton mogą podlegać szacowaniu rynkowego ubytku wartości „ R_u ”, wyłącznie w przypadkach uszkodzeń lakierowanych, metalowych elementów nadwozia samonośnego, a dla samochodów z ramą – uszkodzeń nadwozia, ramy lub zabudowy ładunkowej. Pojazdy, w których w wyniku kolizji uszkodzeniu uległy tylko elementy odejmowalne nadwozia, kabiny lub zabudowy oraz zespoły mechaniczne lub elektryczne, nie podlegają szacowaniu rynkowego ubytku wartości.
- 2.14 Rynkowy ubytek wartości pojazdów wymienionych w punkcie 2.13 szacuje się w okresie ich eksploatacji do czterech lat.
- 2.15 Samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton mogą podlegać szacowaniu rynkowego ubytku wartości, wyłącznie w przypadku koniecznej wymiany lub naprawy ramy albo naprawy lub wymiany elementów nieodejmowalnych kabiny kierowcy lub zabudowy ładunkowej.
- 2.16 Rynkowy ubytek wartości pojazdów wymienionych w punkcie 2.15 szacuje się w okresie ich eksploatacji do trzech lat.

(...)

3. OKREŚLANIE RYNKOWEGO UBYTKU WARTOŚCI POJAZDU „ R_u ”

Podstawy do określenia ubytku wartości pojazdy stanowią:

- ustalenie stanu technicznego pojazdu przed uszkodzeniem ze szczególnym zwróceniem uwagi na to czy pojazd był wcześniej naprawiany i w jakim zakresie
- określenie zakresu uszkodzeń pojazdu, ustalenie możliwości oraz technologii przywrócenia technicznego i estetycznego stanu sprzed kolizji

(...)

4. UWAGI KOŃCOWE

Niniejsza instrukcja, włącznie ze wszystkimi jej częściami, jest chroniona prawem autorskim. Użycie jej poza wykonywaniem opinii w Stowarzyszeniu rzeczoznawców Samochodowych – EKSPERTMOT lub za pomocą Komputerowego Systemu INFO-EKSPERT, wymaga uprzedniej zgody Stowarzyszenia. Dotyczy to przede wszystkim przedruków opracowania, tłumaczeń lub przetwarzania w systemach elektronicznych (Ustawa z dnia 4.02.1994 o Prawie autorskim i prawach pokrewnych Dz. U. Nr 24, poz. 83 wraz z późniejszymi zmianami).