



Wersja 1.0

Instrukcja wyceny używanych naczep

Ostatnia aktualizacja: 2023-01

SPIS TREŚCI

1.	O Expertdata	3
3.	Katalog do wyceny używanych przyczep, naczep i cystern	3
4.	Identyfikacja	4
4.1	Identyfikacja po rodzaju pojazdu i grupie popularności	4
4.2	Identyfikacja po nazwie typu	5
4.3	Kod Expertdata	5
5.	Notowania	5
6.	Korekty	5
6.1	Korekta ze względu na inny rok produkcji, niż pierwszej rejestracji	6
6.2	Korekta ze względu na wyposażenie	6
6.3	Korekta ze względu na stan techniczny	6
6.4	Korekta ze względu na stan ogumienia	6

1. O Expertdata

Firma Expertdata Sp. z o.o. to firma analityczna specjalizująca się w monitorowaniu rynku pojazdów użytkowych ze szczególnym uwzględnieniem samochodów ciężarowych i naczep. Oprócz analiz zajmuje się wyceną wartości, prognozowaniem wartości rezydualnych oraz wsparciem analitycznym dla firm. Expertdata Sp. z o.o. działa na rynku od kilku lat, ale jej analitycy posiadają kilkudziesięcioletnie doświadczenie w obserwacji i analizie rynku pojazdów ciężarowych oraz ich wycenie.

Dane są zbierane w Polsce i przeznaczone dla rynku polskiego. Podobieństwo innych rynków Unii Europejskiej powoduje, że dane można potraktować uniwersalnie i zastosować w innych krajach jako dobre przybliżenie wartości. Trzeba jednak pamiętać, że lokalne zagraniczne trendy mogą pozostać niezauważone i nieuwzględnione.

Podstawowym źródłem danych rynkowych są ogłoszenia internetowe oraz raporty sprzedażowe firm specjalizujących się w handlu używanymi przyczepami, naczepami i cysternami, co zapewnia dostęp do ostatecznych cen sprzedaży wymienionych pojazdów. Bezpośredni kontakt z danymi sprzedażowymi powoduje także, że trendy rynkowe są znacznie szybciej identyfikowane i uwzględniane w notowaniach Expertdata. Ogłoszenia internetowe zawsze posiadają mniejsze lub większe opóźnienie ze względu na czas niezbędny na zauważenie zmian koniunktury i aktualizację ofert.

2. Podejście do danych

Expertdata nie bierze odpowiedzialności za skutki korzystania z notowań, które stanowią niezależny pogląd. Dokłada wszelkich starań, żeby notowania były maksymalnie zbliżone do rzeczywistych wartości transakcyjnych. Należy je traktować jako średnie wartości rynkowe netto, które mogą być podstawą do wyceny indywidualnej, opartej na identyfikacji wyposażenia i ocenie rzeczywistego stanu technicznego.

Handel używanymi naczepami jest powszechny i międzynarodowy. W wielu przypadkach transakcje odbywają się w walucie Euro i dlatego bieżący kurs wpływa na ich wartość. Każda edycja katalogu zawiera zdefiniowany kurs Euro, według którego przeliczono dane od niego zależne, m.in. ceny nowych pojazdów.

Opisany poniżej algorytm wyceny wartości wynika z wieloletniego doświadczenia i analizy rynku przyczep, naczep i cystern. Jest on znacznie uproszczony względem samochodów, ale należy zwrócić uwagę, że pojazdy holowane nie posiadają silników i wiele parametrów ich eksploatacji nie ma wpływu na ostateczną wartość rynkową. Również metody identyfikacji są odmienne, co jest powiązane ze specyfiką ich konstrukcji. W przypadku popularnych rodzajów przyczep i naczep wyznaczone notowania są bardzo zbliżone do cen transakcyjnych. W przypadku naczep specjalistycznych (niskopodwoziowych, kłonicowych, z ruchomą podłogą) oraz cystern, ze względu na specyficzne zastosowania, wyposażenie i możliwości konfiguracji, notowania należy traktować jako rząd wielkości, który przybliży ich wartości rynkowe.

3. Katalog do wyceny używanych przyczep, naczep i cystern

Podstawowym narzędziem do wyceny używanych przyczep, naczep i cystern jest katalog Expertdata. Baza danych zawiera aktualne notowania wszystkich rodzajów pojazdów, dla których możliwe jest przetworzenie dostępnych informacji statystycznych i stworzenie obiektywnych reguł wyceny. Wszystkie pojazdy posiadają notowania do 15 lat wstecz. Katalog zawiera notowania sprzedaży, czyli rynkowe wartości transakcyjne. Wszystkie notowania są kwotami netto.

Katalog jest aktualizowany co cztery miesiące (1. marca, 1. lipca, 1. listopada).

Katalog jest akceptowanym źródłem wyceny wartości używanych przyczep, naczep i cystern przez największe firmy ubezpieczeniowe i rzeczoznawcze w Polsce.

4. Identyfikacja

Prawidłowa identyfikacja jest podstawą każdej wyceny. Katalog do wyceny używanych przyczep, naczep i cystern zapewnia kilka możliwości identyfikacji, co związane jest ze specyfiką wyceny tego rodzaju pojazdów.

4.1 Identyfikacja po rodzaju pojazdu i grupie popularności

Konstrukcja przyczep, naczep i cystern o zunifikowanych i wyznaczonych przepisami wymiarach oraz pozbawiona układu napędowego powoduje, że osiągi i ekonomia eksploatacji przestaje mieć podstawowe znaczenie i w większości przypadków nie różnicuje między sobą poszczególnych marek i modeli pod względem ich wartości. Decydującą rolę podczas wyceny odgrywa przeznaczenie i rodzaj naczepy, a jej marka, poza nielicznymi wyjątkami, nie ma znaczenia. Dlatego w katalogu dokonano podziału na niżej wymienione rodzaje:

- Przyczepy skrzyniowe i kurtynowe (z zabudową skrzyniową i kurtynową)
- Przyczepy BDF (do transportu zestandaryzowanych nadwozi wymiennych)
- Przyczepy do kontenerów rolkowych (przeznaczone do współpracy z hakowcami)
- Przyczepy kłonicowe (służące do transportu drewna stosowego)
- Naczepy skrzyniowe (tracące na popularności naczepy plandekowe wyposażone w burty)
- Naczepy kurtynowe (wyposażone w przesuwane plandeki i podnoszony dach)
- Naczepy furgony i izotermi (przeznaczone do transportu towarów wrażliwych na warunki atmosferyczne)
- Naczepy chłodnie (służące do transportu towarów wymagających kontrolowanej temperatury za pomocą agregatów chłodniczych)
- Naczepy samowyładowcze (przeznaczone do transportu i wyładunku materiałów budowlanych lub drobnicowych)
- Naczepy z ruchomą podłogą (służące do przewozu ładunków drobnicowych i rozładunku za pomocą napędzanego hydraulicznie mechanizmu ruchomej podłogi)
- Naczepy podkontenerowe (przeznaczone do transportu zestandaryzowanych kontenerów morskich)
- Naczepy niskopodwoziowe (służące do transportu maszyn i pojazdów oraz ładunków ponadnormatywnych)
- Naczepy kłonicowe (naczepy służące do transportu drewna stosowego)
- Cysterny do paliwa (przeznaczone do transportu materiałów niebezpiecznych klasy 3 według ADR)
- Cysterny do gazu LPG (służące do transportu materiałów niebezpiecznych klasy 2 według ADR)
- Cysterny do produktów chemicznych (przeznaczone do transportu materiałów niebezpiecznych klas 3, 5.1, 6.1, 8 i 9 według ADR oraz bitumu)
- Cysterny do produktów spożywczych (służące do transportu substancji spożywczych w kontrolowanej temperaturze lub ciśnieniu)
- Silosy ze zbiornikiem leżącym (przeznaczone do transportu materiałów sypkich z opróżnianiem pneumatycznym oddolnym)
- Silosy ze zbiornikiem podnoszonym (służące do transportu materiałów sypkich z opróżnianiem grawitacyjnym poprzez wychylenie zbiornika)

Wymienione rodzaje stanowią zdecydowaną większość przyczep, naczep i cystern funkcjonujących na rynku transportowym. Pozostałe rodzaje są bardzo specjalistyczne, mało popularne lub podlegające daleko idącym modyfikacjom na życzenie użytkownika, w związku z czym niemożliwe jest stworzenie dla nich notowań statystycznych.

W ramach każdego z rodzajów w katalogu dokonano podziału na grupy popularności, które różnią się od siebie wartością. Grupy zostały zdefiniowane opisowo lub poprzez podanie konkretnej marki. Oprócz tego w poszczególnych rodzajach dokonano podziału na podstawowe warianty lub odmiany różniące się konstrukcyjnie między sobą.

Podstawowa ścieżka identyfikacji sprowadza się więc do zidentyfikowania rodzaju (przeznaczenia) oraz wariantu przyczepy, naczepy lub cysterny. Bardzo często jest to możliwe wizualnie na podstawie zdjęć lub opisów. Marka i typ w tym przypadku nie jest informacją wymaganą i traktowana jako drugorzędna.

4.2 Identyfikacja po nazwie typu

W sytuacji braku dostępu do zdjęć lub opisów identyfikacja przyczepy, naczepy lub cysterny może okazać się niemożliwa. W takim przypadku katalog zapewnia dostęp do opisów rodzajów naczep na podstawie marki oraz oznaczenia typu dla wybranych producentów. Porównując markę i opis typu z listą można łatwo zidentyfikować rodzaj pojazdu, a następnie go wycenić. Niestety, duża część producentów nie tworzy systemu kodowania lub oznaczania typów lub informacje te są niedostępne i wtedy pozostaje ścieżka identyfikacji po rodzaju jako jedyna możliwa do zastosowania.

4.3 Kod Expertdata

Każda grupa popularności oraz wariant w ramach rodzaju przyczepy, naczepy lub cysterny zostały dodatkowo opisane unikalnym i niezmiennym w czasie kodem Expertdata. Umożliwia on szybkie wyszukiwanie informacji w katalogu, jeśli pojazd został zidentyfikowany w przeszłości. Gwarantuje to właściwą wycenę i umożliwia pominięcie kroków identyfikacyjnych, co znacznie skraca proces określenia wartości.

5. Notowania

Wycena wartości używanej przyczepy, naczepy lub cysterny rozpoczyna się od wyboru notowania. Katalog zawiera notowania sprzedaży, czyli rynkowe wartości transakcyjne dla poszczególnych lat. Oznacza to, że dla konkretnego rocznika zostało wyznaczone notowanie zbliżone jak najbardziej do rzeczywistych cen sprzedaży danego rodzaju przyczepy, naczepy lub cysterny. Notowanie dotyczy przyczepy, naczepy lub cysterny charakteryzującej się stanem technicznym umożliwiającym prawidłową i bezpieczną eksploatację oraz dopuszczenie do ruchu i posiadającej wszelkie niezbędne przeglądy, kompletnym wyposażeniem wymaganym przepisami ruchu drogowego i wymogami bezpieczeństwa oraz maksymalnie 50-procentowym zużyciem ogumienia.

6. Korekty

Właściwa wycena wartości wymaga zastosowania odpowiednich korekt do notowań, jeśli wyceniany pojazd odbiega od standardowego pod względem roku produkcji, wyposażenia lub stanu technicznego.

Przyczepy i naczepy są specyficznym rodzajem pojazdów rejestrowanych, które nie są wyposażone w silnik. Oznacza to, że nie posiadają obiektywnych wskaźników zużycia technicznego w postaci drogomierza, który wskazywałby ich przebieg. Dostęp do tej informacji posiada tylko serwis, który jest w stanie odczytać przebieg z innych elektronicznych urządzeń rejestracyjnych. W tej sytuacji przebieg nie jest uznawany za daną eksploatacyjną i nie da się statystycznie wyznaczyć jego wpływu na wartość.

Brak wpływu przebiegu na wartość powoduje, że również korekta na miesiąc pierwszej rejestracji traci sens. Miesiąc ten nie jest powszechnie podawany w ofertach sprzedaży naczep i ostatecznie nie ma on również wpływu na wartość przyczep i naczep.

Pozostałe korekty, które mają wpływ na wartość rynkową przyczep, naczep i cystern, należy uwzględniać w procesie wyceny. Ich algorytm został opisany poniżej.

6.1 Korekta ze względu na inny rok produkcji, niż pierwszej rejestracji

Jeśli rok produkcji jest wcześniejszy, niż rok pierwszej rejestracji, do wyznaczenia notowania należy przyjąć rok produkcji.

6.2 Korekta ze względu na wyposażenie

Wiele przyczep, naczep i cystern zawiera dodatkowe wyposażenie. Jeśli wpływa ono na rynkową wartość to zostało wymienione na liście korekt procentowych pod tabelą notowań i należy je dodać w procesie wyceny. Część wyposażenia lub cech może również negatywnie wpływać na wartość rynkową i jeśli zostało opisane w katalogu, należy je odjąć od notowania. Wartości procentowe korekt wymienione w katalogu należy najpierw zsumować, a dopiero potem dodać lub odjąć od notowania.

6.3 Korekta ze względu na stan techniczny

Korekta ta jest niemożliwa do zdefiniowania statystycznie, ponieważ zależy od stopnia zużycia lub zakresu ewentualnych napraw, które należy przeprowadzić, aby doprowadzić naczepę do stanu wzorcowego. W przypadku konieczności uwzględnienia stanu technicznego w wycenie wartości należy indywidualnie skalkulować koszty i odjąć je od wyznaczonej na podstawie katalogu wartości rynkowej.

6.4 Korekta ze względu na stan ogumienia

Każda opona powinna być oceniana indywidualnie. Jeśli opona wykazuje zużycie bieżnika na całej szerokości poniżej 50-procent wysokości w stanie nowym, korekta nie jest wymagana. Praktyka rynkowa wykazuje, że taki stan jest traktowany jako normalny i uwzględniony w notowaniu rynkowym. Wyjątek stanowi opona o zerowym zużyciu bieżnika, czyli całkiem nowa. W takim przypadku najczęściej stosuje się korektę w wysokości ceny nowej opony.

Jeśli opona wykazuje zużycie powyżej 50 procent wysokości bieżnika w stanie nowym, należy zastosować korektę ujemną według poniższego wzoru:

$0,5 * C * (100\% - Z)$, gdzie

C - cena netto nowej opony, Z - zużycie procentowe bieżnika opony.