

OGÓLNOPOLSKIE STOWARZYSZENIE RZECZOZNAWCÓW TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ I RUCHU DROGOWEGO  
**AUTO CONSULTING**



**JAKÓBIEC**

**RZECZOZNAWCA SAMOCHODOWY MACIEJ JAKÓBIEC**  
wyceny, opinie  
ubezpieczenia, ekspertyzy  
techniczno - ekonomiczne pojazdów samochodowych

www.jakobiec.friko.pl  
e-mail: rzeczoznawca.jakobiec@wp.pl  
tel. (042) 7 191 232 mobile: 0-509-121-156

**OPINIA Nr: Ł/285/516/2021**

z dnia: 2021/11/05

Rzeczoznawca : Rzeczoznawca Maciej Jakóbiec upr.516

Zleceniodawca: Centrum Usług Wspólnych

Adres: ul. Piotrkowska 171/173, 90-447 Łódź

Zlec. pismo, znak: zlecenie klienta

z dnia: 2021/10/29

Sygnatura akt: CUW-WAO.264.3.39.2021

Zadanie: Określenie wartości rynkowej pojazdu

### PODSTAWA OPINII

Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu według cen i stanu na dzień jak okazano.

#### PODSTAWA OPINII

1. Zlecenie jak wyżej
2. Kodeks Etyki Zawodowej Rzeczoznawcy Samochodowego /European code of ethics of the European Motor Vehicle Expert F.I.E.A. licensed/ opracowany na podstawie Kodeksu Międzynarodowej Federacji Ekspertów Samochodowych /International Federation of Automobile Experts/ („F.I.E.A”) i Zasad przyjętych przez Europejski Rad Wolnych Zawodów (CEPLIS). Krajowe Porozumienie Stowarzysze Rzeczoznawców Samochodowych.
3. Ocena techniczna pojazdu i techniki obliczeniowe wynikające ze standardów rzeczoznawczych.
4. Dokumentacja techniczna pojazdu.
5. Komputerowy system wyceny pojazdów „INFO-EKSPERT”.
6. Katalogi notowa wartości rynkowych pojazdów „INFO-EKSPERT” i „EUROTAX”.
7. Własna baza danych utworzona na podstawie własnych badań rynku.
8. Analiza rynku i zasoby danych dotyczące obrotu pojazdami na rynku krajowym i zagranicznym
9. Informacje uzyskane od producentów i generalnych dystrybutorów.
10. Oględziny pojazdu na terenie posesji /parkingu Zleceniodawcy/ Użytkownika/ Właściciela/ Dysponenta w warunkach występujących w miejscu jego udostępnienia.
11. Okazane mi w trakcie oględzin dokumenty pojazdu /oryginały i / lub kserokopie/
12. Weryfikacja stanu technicznego i kompletności wyposażenia (standardowe i dodatkowe), kwalifikacja uszkodzeń, braków i wad pojazdu
13. Doświadczenie zawodowe i wiedza specjalistyczna rzeczoznawcy
14. Informacje o maszynie / urządzeniu / rodzaju technicznego uzyskane od właściciela/ użytkownika/ dysponenta maszyny / urządzenia / rodzaju technicznego.
15. Informacje o rodzajach technicznych na rynku wtórnym - komisje, przetargi, prasa specjalistyczna, informacje internetowe
16. Informacje o cenach nowych, porównywalnych rodzajów technicznych - informacje internetowe.
17. Podstawowe charakterystyki techniczno-funkcjonalne wycenianego rodzaju technicznego - literatura specjalistyczna, instrukcje obsługi, katalogi maszyn, informacje internetowe

### DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

Dane: [O] XI-2021

Marka: CHEVROLET

Rok produkcji: 2008

Model: Spark 0.8 MR`08 E4

Wersja: Direct

Nr rejestracyjny: EL455EU

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

VIN: KL1KF484J8C498629

Nr INFO-EKSPERT

259-00134

Data pierwszej rejestracji

2008/08/05

Wskazanie drogomierza	101943 km
Okres eksploatacji pojazdu (08/08/05-21/11/15)	159 mies.
Kolor powłoki lakierowej, (rodzaj lakieru)	seledynowy 1-warstwowy z efektem metalicznym
Oznaczenie typu	KL1K
Dop. masa całkow.	1250 kg
Rodzaj nadwozia	hatchback 5 drzwiowy
Numer silnika	NIE BADANO
Jednostka napędowa	z zapłonem iskrowym (wtrysk)
Pojemność / Moc silnika	796 ccm / 38kW (52KM)
Liczba cylindrów / Układ cylindrów / Liczba zaworów	3 / rzędowy / 6
Rodzaj skrzyni biegów	manualna
Rodzaj napędu	przedni (4x2)

**WYPOSAŻENIE STANDARDOWE (2008.05-2008.08)**

<b>L.p.</b>	<b>Nazwa elementu wyposażenia</b>	<b>L.p.</b>	<b>Nazwa elementu wyposażenia</b>
1	ABS - system zapobiegający blokowaniu kół	9	Obrotomierz
2	Antena radiowa	10	Opony 155/65 R13
3	Głośniki 2 szt.	11	Poduszka powietrzna kierowcy
4	Immobilizator	12	Siedzenia tylne dzielone asymetrycznie
5	Koło zapasowe dojazdowe	13	Szyba tylna ogrzewana
6	*Lakier metalizowany	14	Szyby przyciemniane
7	Listwy boczne	15	Tapicerka tekstylna
8	Napinacze pasów bezpieczeństwa	16	Tarcze kół stalowe 13"
<b>L.p.</b>	<b>Nazwa pakietu / elementu pakietu wyposażenia standardowego</b>		
1	Wycieraczka i spryskiwacz tylnej szyby Spryskiwacz szyby tylnej Wycieraczka szyby tylnej		

**OPIS ZAMONTOWANEGO W POJEŻDŻENIU OGUMIENIA**

Koło	Marka, typ	Bieżnik [mm]	Zużycie [%]
Przednie lewe:	D BICA 155/65 R13 73T FRIGO 2 TL		65
Przednie prawe:	D BICA 155/65 R13 73T FRIGO 2 TL		65
Tylne lewe:	D BICA 155/65 R13 73T FRIGO 2 TL		65
Tylne prawe:	D BICA 155/65 R13 73T FRIGO 2 TL		65

**KOREKTY**

<b>WARTOŚĆ BAZOWA BRUTTO (162 mies.)</b>	<b>4 500 PLN</b>
<b>KOREKTA ZA PIERWSZĄ REJESTRACJĘ</b>	<b>85 PLN</b>

Korekta uwzględnia wpływ daty pierwszej rejestracji pojazdu (pierwszego dopuszczenia do ruchu po zakupieniu pojazdu nowego) na jego wartość. Przyjmuje się, że pojazd bazowy został zarejestrowany po raz pierwszy 2008/05/15. Pojazd wyceniany został zarejestrowany 3 miesiące później, zatem jego okres eksploatacji jest krótszy od okresu eksploatacji pojazdu bazowego i stąd wynika dodatnia korekta wartości.

<b>KOREKTA ZA PRZEBIEG</b>	<b>494 PLN</b>
----------------------------	----------------

Korekta uwzględnia wpływ przebiegu pojazdu na jego wartość. Wartość bazowa (skorygowana o wpływ pierwszej rejestracji) została określona dla przebiegu normalnego 151 200 km. Zweryfikowany przebieg wycenianego pojazdu jest mniejszy od normalnego o - 49 257 km. Powoduje to zastosowanie korekty wartości w wysokości 9,36%.

<b>KOREKTA ZA OGUMIENIE</b>	<b>- 129 PLN</b>
-----------------------------	------------------

Korekta uwzględnia wpływ stanu ogumienia na wartość pojazdu. Punktem odniesienia jest ogumienie o zużyciu 50%.

<b>KOREKTY RÓŻNE</b>	<b>- 2 054 PLN</b>
----------------------	--------------------

<b>W tym:</b>	<b>[%]</b>	<b>Wart. [PLN]</b>
Stan utrzymania i dbałość o pojazd	-5,0	- 288
Stan utrzymania i dbałość o pojazd mogą mieć wpływ na wartość rynkową pojazdu w przypadku, gdy stan wycenianego pojazdu istotnie odbiega od dobrego, odpowiedniego dla danego okresu eksploatacji i przebiegu. Stwierdzony ponadprzeciętnie dobry stan wiadomości o wyjątkowej dbałości o pojazd może stanowić podstawą korekty dodatniej wartości, stan gorszy od typowego dobrego - podstawą do korekty ujemnej.		
Korekta ze względu na serwisowanie pojazdu	-4,0	- 231

Zdecydowanie chętniej kupowane są pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym, potwierdzonym księzką serwisową przeglądów technicznych i napraw. W praktyce użytkownika samochodów w Polsce wykonywanie przeglądów okresowych w sieci serwisowej producenta jest stosowane w początkowym okresie, zwykle nie przekraczającym 5 lat. Brak dokumentacji serwisowej szczególnie w pierwszych latach użytkowania pojazdu może być powodem stosowania korekty ujemnej a regularne wykonywanie przeglądów starszych pojazdów udokumentowane w księce serwisowej lub rachunkami i potwierdzone dobrym stanem technicznym pojazdu korekty dodatniej.

Szczególny charakter eksploatacji -3,0 - 173

Negatywny wpływ na wartość rynkową może mieć użytkowanie pojazdu w nietypowych warunkach, jak też w nietypowy sposób, np.: do nauki jazdy, do jazd sportowych i testowych, samochodu osobowego do celów zarobkowych, czy stała jazda z przyczepą przez samochód osobowy lub terenowy, itp. Wielkość tej korekty szacuje się w zależności od intensywności i okresu eksploatacji pojazdu w szczególny sposób.

Korekta ze względu na sytuację rynkową -8,0 - 462

Korekta ze względu na sytuację rynkową - Uwagi na dużej nadpodaży tego typu pojazdów na rynku i co za tym idzie ewentualnie trudno ci z odsprzedaż pojazdu w dobie globalnego kryzysu makroekonomicznego, zastosowano korektę ujemną 8%.

Korekta ze względu na konieczne naprawy -15,6 - 900

Korekta ze względu na konieczne naprawy pojazdu / Naprawy blacharsko-lakiernicze: określony kwotowo koszt usunięcia stwierdzonych uszkodzeń i niesprawności pojazdu. Ujęte w tej pozycji koszty naprawy nie mogą stanowić kryterium dla innych zastosowanych korekt np. korekty stanu technicznego i dbałości o pojazd. Koszt naprawy może być określony drogą sporządzenia szacunkowego kosztorysu naprawy. Konieczność wykonania naprawy pojazdu jest podstawą do obniżenia wartości w stosunku do pojazdu sprawnego. Do napraw tych zaliczamy np. naprawy elementów obłachowania i powłok lakierniczych, naprawy niesprawnych mechanizmów i zespołów. Koszt naprawy takich uszkodzeń należy wyliczyć przyjmując pełen koszt robocizny i materiałów pomocniczych oraz koszt części skorygowany o wskaźnik amortyzacji, określony stosunkiem wartości pojazdu przedmiotem wyceny w stanie nieuszkodzonego do ceny pojazdu nowego tego samego typu i modelu. Koszty robocizny ustalamy na podstawie pracochłonności jednostkowej poszczególnych czynności naprawczych zgodnej lub zbliżonej do norm producenta oraz stosowanych stawek roboczogodziny

Szacunkowe koszty niezbędnych napraw pojazdu jak np. naprawa zidentyfikowanych uszkodzeń, uzupełnienie braków, ewentualna naprawa blacharska - lakiernicza oraz inne konieczne naprawy zostały ujęte w korektach wartości pojazdu, a zakres naprawy koniecznej został oszacowany metodą zredukowanego kosztu naprawy na podstawie informacji o wadach uzyskanych od Zleceniodawcy opisaną w dalszej części ww. opinii.

Szacunkowe koszty niezbędnych napraw nadwozia pojazdu jak np. naprawa zidentyfikowanych uszkodzeń, naprawa blacharska - lakiernicza oraz inne konieczne naprawy zostały ujęte w korektach wartości pojazdu, a zakres naprawy został oszacowany na poziomie

0,90 tys. PLN, / opis braków i elementów do naprawy / wymiany m.in.

1.naprawa blacharsko - lakiernicza błotnik TL; szacunkowy koszt 0,50 tys. Zł

2.naprawa blacharsko - lakiernicza zderzaka T; szacunkowy koszt 0,40 tys. Zł

## KOMENTARZ

### Zastosowano następujące korekty:

Dokładna ocena stanu technicznego i przebiegu dotychczasowej eksploatacji pozwala na uwzględnienie w wycenie pojazdu szeregu innych czynników (korekty różnych) wpływających na wartość, takich jak:

**Korekta ze względu na stan utrzymania i dbałość o pojazd** - ocena ogólnego stanu technicznego pojazdu i jego estetyki w stosunku do stanu przeciwnego w ujęciu procentowym.

Stan techniczny i stan utrzymania pojazdu jest ważnym czynnikiem przy szacowaniu. Na obniżenie wartości pojazdu miały wpływ na pewno uszkodzenia powłoki lakierowej, wgniecenia blacharki, stopień i rodzaj korozji. Wewnątrz samochodu kompletnie wyposażenie, czystość tapicerki, siedzenia, podsufitki, obicia tapicerskich drzwi. Pojazd zadbane, dobrze utrzymany zrobi na pewno lepsze wrażenie na szacującym rzeczoznawcy.

Pojazd eksploatowany w trudnych warunkach, zmiennych warunkach samochodu słurowego, ze śladami zatarcia i zarysowania wymagający zabiegów naprawczych lakierowych i konserwacyjno - kosmetycznych w zakresie wynikających z treści oceny technicznej w celu przywrócenia pełnych walorów techniczno - handlowych.

W badanym pojeździe stwierdzono m.in.: Zły stan utrzymania pojazdu, zabrudzenie tapicerki siedzenia, podsufitki, zarysowania powłoki lakierowanej itp. Zastosowano korektę ujemną 5%.

**Korekta ze względu na serwisowanie pojazdu** - określenie wpływu obsługi technicznej na ustaloną wartość pojazdu, w okresie jego dotychczasowego użytkowania. Zdecydowanie chętniej kupowane są pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym potwierdzonym księką serwisową przeglądów technicznych i napraw. Nieprawidłowe serwisowanie samochodu to brak bieżących przeglądów i wymian eksploatacyjnych olejów w silniku, skrzyni biegów czy w mocie, filtrów paliwa czy powietrza, klocków hamulcowych czy tarcz hamulcowych. To również naprawy przeprowadzane w sposób niezgodny z zaleceniami producenta odnośnie technologii naprawy czy stosowanych materiałów. Rozumie się przez to naprawy mechaniczne oraz blacharskie i lakiernicze. Nie przedstawiono księki serwisowej pojazdu. Brak dokumentacji serwisowej może być powodem stosowania korekty

minus 4%.

**Korekta ze wzgl du na szczególny charakter eksploatacji** - okre lenie wpływu przebiegu dotychczasowej eksploatacji pojazdu na jego warto . Korekta ta dotyczy przypadków szczególnych, takich jak: stała praca pojazdu na krótkich odcinkach, u ytkowanie na dalekich trasach, u ytkowanie pojazdu w charakterze taksówki itp. Rozpatruj c szczególny charakter eksploatacji nale y mie na uwadze czy pojazd był wykorzystywany zgodnie ze swoim przeznaczeniem. Inaczej bowiem zu ywaj si jego elementy je d c autostradami, czy dobrymi zagranicznymi drogami, a inaczej pokonuj c polne drogi, nawierzchnie szutrowe, czy wyboje wspomnianego wy ej placu budowy. Samochód ci arowy mo e by permanentnie przeci any lub obci any w sposób nieprawidłowy. Innego rodzaju eksploatacji do wiadcza autobus miejski, pekaesu czy luksusowy do przewozu pasażerów na wycieczki po Europie. Zastosowano korekt ujemn 3%.

**Korekta ze wzgl du na konieczne naprawy pojazdu / Naprawy blacharsko-lakiernicze:** okre lony kwotowo koszt usuni cia stwierdzonych uszkodze i niesprawno ci pojazdu. Uj te w tej pozycji koszty naprawy nie mog stanowi kryterium dla innych zastosowanych korekt np. korekty stanu technicznego i dbało ci o pojazd. Koszt naprawy mo e by okre lony drog sporz dzenia szacunkowego kosztorysu naprawy. Konieczno potrzeby wykonania naprawy pojazdu jest podstaw do obni enia warto ci w stosunku do pojazdu sprawnego. Do napraw tych zaliczmy np. naprawy elementów oblachowania i powłok lakierniczych, naprawy niesprawnych mechanizmów i zespołów. Koszt naprawy takich uszkodze nale y wyliczy przyjmuj c pełen koszt robocizny i materiałów pomocniczych oraz koszt cz ci skorygowany o wska nik amortyzacji, okre lony stosunkiem warto ci pojazdu b d cego przedmiotem wyceny w stanie nieuszkodzonym do ceny pojazdu nowego tego samego typu i modelu. Koszty robocizny ustalamy na podstawie pracochłonno ci jednostkowej poszczególnych czynno ci naprawczych zgodnej lub zbli onej do norm producenta oraz stosowanych stawek roboczogodziny

Szacunkowe koszty niezbdnych napraw pojazdu jak np. naprawa zidentyfikowanych uszkodze , uzupełnienie braków, ewentualna naprawa blacharska - lakiernicza oraz inne konieczne naprawy zostały uj te w korektach warto ci pojazdu, a zakres naprawy koniecznej został oszacowany metod zredukowanego kosztu naprawy na podstawie informacji i o wiadcze uzyskanych od Zleceniodawcy opisan w dalszej cz. ww. opinii.

Szacunkowe koszty niezbdnych napraw nadwozia pojazdu jak np. naprawa zidentyfikowanych uszkodze , naprawa blacharska - lakiernicza oraz inne konieczne naprawy zostały uj te w korektach warto ci pojazdu, a zakres naprawy został oszacowany na poziomie

- 0,90 tys. PLN,/ opis braków i elementów do naprawy / wymiany m.in.
1. naprawa blacharsko - lakiernicza błotnik TL; szacunkowy koszt 0,50 tys. zł
  2. naprawa blacharsko - lakiernicza zderzaka T; szacunkowy koszt 0,40 tys. zł

**Korekta ze wzgl du na sytuacja rynkow** - Z uwagi na du nadpoda tego typu pojazdów na rynku i co za tym idzie ewentualnie trudno ci z odsprzeda pojazdu w dobie globalnego kryzysu makroekonomicznego, zastosowano korekt ujemn 8%.

Wartość rynkowa brutto wyżej zidentyfikowanego pojazdu, określona na miesiąc listopad 2021 roku wynosi:

**3600 PLN**

(słownie: trzy tysiące sześćset złotych)

w tym VAT (23,0%) 673,17 PLN

Wartość określono na podstawie:

- notowa wartości rynkowych z katalogu 'Pojazdy Samochodowe - Wartości Rynkowe XI-2021' zweryfikowanych/zaakceptowanych przez wykonawcę opinii,
- korekty mających wpływ na wartość pojazdu
- notowa rynkowych wydawnictwa „Giełda Samochodowa”
- analizę notowa przedmiotu wyceny na rynku europejskim,
- ogłoszenia z portali internetowych,
- własnych obserwacji wartości pojazdu na rynku krajowym,
- korekty mających wpływ na szacowaną docelowo wartość pojazdu,
- kosztu naprawy pojazdu ustalonego na podstawie ogólnych m.in.:
  - metod oszacowania stopnia uszkodzenia pojazdu/
  - metod zredukowanego kosztu naprawy pojazdu.

Wycena w wersji elektronicznej wana jest bez podpisu i pieczęci wykonawcy.



# DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

do opinii nr: Ł/285/516/2021

z dnia: 2021/11/05

## DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

Dane: [O] XI-2021

Marka: CHEVROLET

Rok produkcji: 2008

Model: Spark 0.8 MR`08 E4

Wersja: Direct

Nr rejestracyjny: EL455EU

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy



Fot. 1 foto 1



Fot. 2 foto 2



Fot. 3 foto 3



Fot. 4 foto 4



Fot. 5 foto 5



Fot. 6 foto 6



Fot. 7 foto 7



Fot. 8 foto 8



Fot. 9 foto 9



Fot. 10 foto 10



Fot. 11 foto 11



Fot. 12 foto 12



Fot. 13 foto 13



Fot. 14 foto 14



Fot. 15 foto 15



Fot. 16 foto 16



Fot. 17 foto 17



Fot. 18 foto 18



Fot. 19 foto 19



Fot. 20 foto 20





Fot. 21 foto 21



Fot. 22 foto 22



Fot. 23 foto 23



Fot. 24 foto 24



Fot. 25 foto 25



Fot. 26 foto 26



Fot. 27 foto 27



Fot. 28 foto 28



Fot. 29 foto 29



Fot. 30 foto 30



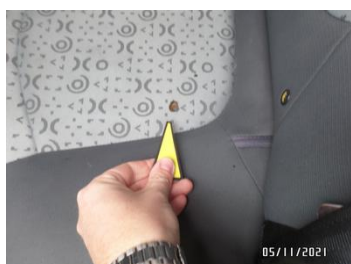
Fot. 31 foto 31



Fot. 32 foto 32



Fot. 33 foto 33



Fot. 34 foto 34



Fot. 35 foto 35



Fot. 36 foto 36



Fot. 37 foto 37



Fot. 38 foto 38



Fot. 39 foto 39



Fot. 40 foto 40

**ARKUSZ USTALENIA WARTO CI POJAZDU**do opinii nr: **Ł/285/516/2021**

z dnia: 2021/11/05

Rzeczoznawca : Rzeczoznawca Maciej Jakóbiec upr.516

Zleceniodawca: Centrum Usług Wspólnych

Adres: ul. Piotrkowska 171/173, 90-447 Łódź

Zlec. pismo, znak: zlecenie klienta

z dnia: 2021/10/29

Sygnatura akt: CUW-WAO.264.3.39.2021

Zadanie: Okre lenie warto ci rynkowej pojazdu

**DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU**

Dane: [O] XI-2021

Marka: CHEVROLET

Rok produkcji: 2008

Model: Spark 0.8 MR`08 E4

Wersja: Direct

Nr rejestracyjny: EL455EU

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

Nr IE: 259-00134

**USTALENIE WARTO CI POJAZDU**

Ostatnia cena nowego pojazdu: 28 700 PLN brutto na 12/2009

**KATALOG WARTO CI BAZOWYCH (BRUTTO):**

rok	mies.	wart. z katal. [PLN]	wart. zadana [PLN]	
2009	05	5650	5650	
2008	05	5200	5200	
2007	05	4750	4750	
<b>WARTO</b>	<b>BAZOWA BRUTTO (162 mies.)</b>			<b>5 200 PLN</b>

Normatywny okres eksploatacji	162 mies.
DATA PIERWSZEJ REJESTRACJI (rok/mies/dn)	2008/08/05
Rzeczywisty okres eksploatacji	159 mies.
KOREKTA ZA PIERWSZ REJESTRACJ	85 PLN po korekcie: 5 285 PLN

**LISTA WYPOSA ENIA:**

Lista wyposa enia na podstawie informacji z bazy danych na okres: 2008.05-2008.08

Przebieg normatywny	151 200 km
Przebieg rzeczywisty odczytany	101 943 km
KOREKTA ZA PRZEBIEG	494 PLN po korekcie: 5 779 PLN

**ZASTOSOWANE KOREKTY RÓ NE:**

Opis korekty	[%]	Wart. [PLN]
Stan utrzymania i dbało o pojazd	-5,0	- 288
Korekta ze wzgl du na serwisowanie pojazdu	-4,0	- 231
Szczególny charakter eksploatacji	-3,0	- 173
Korekta ze wzgl du na sytuacja rynkow	-8,0	- 462
Korekta ze względu na konieczne naprawy	-15,6	- 900
<b>KOREKTY RÓ NE</b>		<b>- 2 054 PLN po korekcie: 3 725 PLN</b>

**STAN OGUMIENIA:**

O	Koło	Cena	Zu .	Bie n	Koło	Cena	Zu .	Bie n	Koło	Cena	Zu .	Bie n
		[PLN]	[%]	[mm]		[PLN]	[%]	[mm]		[PLN]	[%]	[mm]
Przednia	Lewe:	215	65*		Prawe:	215	65*					
Tylna	Lewe:	215	65*		Prawe:	215	65*					
<b>KOREKTA ZA OGUMIENIE</b>										<b>- 129 PLN po korekcie:</b>		<b>3 596 PLN</b>



<b>UWAGI</b>
--------------

### UWAGA

Stan techniczny opisany w niniejszej opinii jest stanem pojazdu dla wyposażenia i stanu technicznego, jaki zidentyfikowałem w dniu oględzin w warunkach występujących w miejscu jego udostępnienia. Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu jest niezależną opinią rzeczoznawcy, posiadającego wymagane uprawnienia.

Oszacowania wartości pojazdu dokonano przy pomocy programu „Info-Ekspert”, w oparciu o bazy wartości pojazdów jakie ten program zawiera. Wartość bazowa pojazdu to ustalona na określony miesiąc i rok wartość rynkowa pojazdu bazowego przedmiotem marki, roku, modelu i roku produkcji, wprowadzonego do eksploatacji (zarejestrowanego po raz pierwszy po zakupie w stanie nowym). Gdy wycena dotyczy pojazdu wyprodukowanego w roku wyceny, wartość bazowa jest wartością takiego samego modelu pojazdu fabrycznie nowego z wyposażeniem standardowym. Dane w Systemie Info - Ekspert aktualizowane są w cyklu miesięcznym.

Bazy danych obejmują informacje techniczne i cenowe o wartościach pojazdów samochodowych, przyczep i naczepek użytkowanych w Polsce. Zakres tej informacji obejmuje:

- podstawowe dane techniczne (marka, typ, model, rodzaj nadwozia, liczba drzwi, masy, wymiary oraz pojemności, rodzaje i moce silników, itp. Dla poszczególnych grup pojazdów, w sposób zróżnicowany, określone są najbardziej charakterystyczne parametry techniczne.
- określenie komplekacji wyposażenia standardowego zgodnie z ofertami nowych pojazdów sprzedawanych w Polsce,
- określenie komplekacji oraz ustalonej wskaźnikowo wartości wyposażenia dodatkowego (ponad standardowego) zgodnie z rzeczywistym poziomem cen i asortymentów fabrycznego wyposażenia, oferowanego przy sprzedaży nowych pojazdów w krajowej sieci sprzedaży. Komplekacja wyposażenia jest systematycznie gromadzona w bazie danych począwszy od 1996 roku.
- średnie wartości rynkowe notowanych pojazdów, które odniesione do lat ich produkcji oraz przyjętych modelowych parametrów - tworzą średnie wartości rynkowe pojazdów bazowych, spełniających następujące kryteria:
  - wyposażonych standardowo,
  - w dobrym stanie technicznym,
  - posiadających aktualne dopuszczenie do ruchu,
  - o przebiegu zgodnym z przebiegiem normatywnym, ustalonym w oparciu o normatywne przebiegi roczne,
  - o średnim zużyciu ogumienia,
  - wprowadzonych do eksploatacji (zarejestrowanych po raz pierwszy) w maju roku zgodnego z rokiem produkcji.

**WARTOŚĆ RYNKOWA POJAZDU** jest cechem produktu (pojazdu) przeznaczonego do wymiany towarowej, wyrażony w kwocie pieniężnej, jak należy w określonych warunkach zapłacić za pojazd. Wartości rynkowe pojazdów są wynikiem ustaleń cenowych podejmowanych przez kupujących i sprzedających pojazdy na rynku pojazdów użytkowanych.

W programie komputerowym analogicznie jak w książkowych wydaniach "Pojazdy Samochodowe Wartości Rynkowe" notowane są średnie wartości bazowe pojazdów.

**WARTOŚĆ BAZOWA POJAZDU** to uśredniona wartość rynkowa pojazdu określonej marki, typu, modelu i roku produkcji, ustalona na określony miesiąc i odniesiona do pojazdu bazowego, czyli:

- w dobrym stanie technicznym, odpowiednim do okresu użytkowania,
- oferowanego na rynku polskim,
- sprawnego technicznie bez uszkodzeń,
- posiadającego ważne dopuszczenie do ruchu,
- posiadającego wyłącznie wyposażenie standardowe,
- eksploatowanego w okresie od miesiąca maja roku produkcji do miesiąca i roku bazy danych.
- o średnim, normatywnym przebiegu odpowiednim do okresu użytkowania,
- o zużyciu ogumienia nie większym niż 50 procent.

Ustalenie wartości rynkowej pojazdu rozpoczyna się od określenia wartości bazowej.

Wyceniany pojazd z reguły różni się od pojazdu bazowego. Odpowiednio do różnic, pomiędzy pojazdem bazowym, a pojazdem wycenianym, przeprowadza się korekty przyjętej wartości bazowej.

Przebieg wyceny konkretnego pojazdu, czyli określenia jego wartości rynkowej, możemy opisać następującym wzorem matematycznym:

$$WR = (WB + Kr) * kw * kp * kx + Kg - Kn$$

gdzie:

- WR* - wartość rynkowa
- WB* - wartość bazowa pojazdu
- Kr* - wartość korekty dotyczącej daty pierwszej rejestracji
- kw* - współczynnik korekty dotyczącej wyposażenia
- kp* - współczynnik korekty dotyczącej przebiegu
- kx* - współczynnik korekt różnic
- Kg* - wartość korekty dotyczącej stanu ogumienia
- Kn* - wartość korekty z tytułu koniecznej naprawy

Określenie wartości rynkowej wymaga wykonania wielu operacji obliczeniowych. Zleca się określenie wartości rynkowej pojazdu przy pomocy Komputerowego Systemu INFO-EKSPERT, który realizuje w pełni ww. wytyczne. Ponadto program komputerowy pozwala także na precyzyjne wyliczanie wielu wartości porównawczych, które w metodzie manualnej muszbyby ustalane w sposób uproszczony, a zatem z mniejszą dokładnością.

Podstawowymi do wyceny określonego pojazdu stanowią indywidualne cechy pojazdu, określone na podstawie jego oględzin i analizy dokumentów oraz ustaleniu jego wartości bazowej. Wartości dotyczą pojazdów bezwypadkowych, zakupionych w Polsce i uytkowanych zgodnie z zaleceniami ich producenta. Zasada pierwszego zakupu w Polsce dotyczy modeli pojazdów, które nie występowały w ofercie importerów i dealerów samochodów w kraju (np. w większości samochodów amerykańskich, w części japońskich, niemieckich itp.)

**Wartość określono na podstawie:**

- notowa rynkowych z katalogu „Pojazdy Samochodowe - Wartości Rynkowe” zweryfikowanych przez wykonawcę opinii;
- notowa rynkowych wydawnictwa „Giełda Samochodowa”
- analiz notowa przedmiotu wyceny na rynku europejskim,
- ogłoszenia z portali internetowych
- własnych obserwacji wartości pojazdu na rynku krajowym
- korekt mających wpływ na szacowaną docelowo wartość pojazdu
- kosztu naprawy pojazdu ustalonego na podstawie oględzin: metodą zredukowanego kosztu naprawy

**Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym określamy w tej metodzie według zależności**

$$WPU = WR - Zn - Un$$

gdzie:

- WPU* - wartość rynkowa pojazdu uszkodzonego
- WR* - wartość rynkowa pojazdu (przed powstaniem uszkodzenia)
- Zn* - zredukowany koszt naprawy pojazdu
- Un* - ubytek wartości naprawionego pojazdu

Zredukowany koszt naprawy pojazdu ustalamy przyjmując:

- koszt nowych części zamiennych oryginalnych producenta, potrzebnych do naprawy, obniżony proporcjonalnie do amortyzacji pojazdu, lecz nie więcej niż:
  - dla samochodów osobowych do 30% cen w sieci producenta,
  - dla pozostałych pojazdów do 40% cen w sieci producenta.
- koszty robocizny naprawy i lakierowania określone przy założeniu stawek godzinowych robocizny stosowanych przez warsztaty specjalistyczne, obniżony proporcjonalnie do połowy przyjętej amortyzacji części,
- koszty materiałów lakierniczych określone z uwzględnieniem możliwości ich redukcji poprzez zastosowanie materiałów tańszych przy naprawach starszych pojazdów proporcjonalnie do połowy przyjętej amortyzacji części

W praktyce wycen pojazdów mogą występować przypadki braku możliwości dokładnej wyceny kosztów naprawy pojazdu (np. w systemie AUDATEX). W takich przypadkach należy sporządzić szacunkowy kosztorys naprawy określający koszt do zrealizowania przybliżeniem wszystkie składniki kosztu analogicznie jak w systemie AUDATEX.

Różnym kalkulekacji szacunkowej mogą być dostępne cenniki części i materiałów, katalogi norm pracochłonności oraz do wiadomości wyceniaczy. W przypadku szacunkowego określenia kosztów

naprawy pojazdu dalsze postępowanie w zakresie redukcji kosztu naprawy pozostaje identyczne jak dla dokładnego kosztorysu naprawy.

Gdy istnieją wiarygodne dane na temat cen tanich materiałów lakierniczych i pomocniczych oraz części spoza sieci producenta, które mogłyby zastosowane do prawidłowego wykonania naprawy, wyliczony, zredukowany koszt naprawy powinien być skorygowany do poziomu wynikającego z tych danych. Tak oszacowany zredukowany koszt naprawy stanowi wtedy podstawę do określenia wartości pojazdu uszkodzonego w ramach metody kosztu naprawy.

Opracowywanie dokładnego lub szacunkowego kosztorysu naprawy i wyliczanie wartości pojazdu metodą kosztu naprawy jest konieczne dla wszystkich wycen, gdy stopień uszkodzenia pojazdu nie przekracza 30 procent ( $x < 0,30$ ).

Wykonawca opinii nie ponosi odpowiedzialności za wady wyceny powstałe na skutek przyjęcia w dobrej wierze informacji o opiniowanym obiekcie, jakie uzyskał od jego właściciela / dysponent lub użytkownika. Jeżeli w momencie uzyskania tych informacji brak było uzasadnionych podstaw do kwestionowania złożonych przez rzeczoznawcę powyższych oświadczeń.

### KOMENTARZ

Dane o pojeździe uzyskałem na podstawie jego oględzin oraz informacji o pojeździe zwartych w okazanych mi dokumentach pojazdu /lub kserokopii/ i informacji uzyskanych z rozkodowania numeru identyfikacyjnego VIN pojazdu.

1. Numer silnika nie odczytałem z natury ze względu na utrudniony dostęp do pola numerowego oraz zanieczyszczenie i korozję pola numerowego silnika.
2. Numer silnika przyjęłem zgodnie z okazanymi dokumentami pojazdu, jeżeli był on w tych dokumentach wykazany. W przeciwnym wypadku numer silnika nie wykazałem w wycenie.
3. Stan pojazdu zweryfikowałem w trakcie przeprowadzenia jego oględzin. W stanie statycznym pojazdu. Pełnej jazdy próbnej NIE wykonałem
4. Zastosowałem korekty zgodnie z weryfikacją stanu technicznego, jakie dokonałem w trakcie oględzin pojazdu na podstawie własnego doświadczenia zawodowego i wiedzy specjalistycznej.
5. Nie badano poprawności i/lub budowy numerów identyfikacyjnych /seryjnych obiektu oraz nie zweryfikowano prawdziwości danych obiektu, w tym roku produkcji.
6. Nie zweryfikowano roku produkcji pojazdu. Przyjęto w oparciu o dane przekazane przez Zleceniodawcę.

### UWAGA

Zastosowałem korektę wartości (procentów) pojazdu, ze względu na występujące różnice między notowaniami wartości wycenianego typu pojazdu w bazie danych programu Info-Ekspert, a średnimi notowaniami z rynku pojazdów wtórnych (Internet, ogłoszenia prasowe), baza wartości pojazdów firmy EURO TAX). Zastosowana przeze mnie korekta z tytułu „notowań rynkowych”, aktualizuje bazę wartości pojazdu do wartości obserwowanych na rynku wtórnym, dla pojazdów analogicznych do wycenianego. Może mieć zarówno wartość dodatnią (+) jak i ujemną (-), co jest odpowiednio zaznaczone przy korekcie. Jeżeli tej korekty nie ma, to oznacza, że wynosi ona 0%, a różnic w wartościach nie ma.

!!! Stanu pojazdu zweryfikowałem w próbach ruchowych !!! Silnik pojazdu warunkowo uruchomiłem !!!

Stan pojazdu zweryfikowałem w trakcie oględzin, w badaniu organoleptycznym, bez badań stanowiskowych, warsztatowych oraz bez badań z udziałem specjalistycznego sprzętu warsztatowego - dla pojazdu unieruchomionego - bez wykonania pełnej jazdy próbnej.

Pomiar grubości warstwy lakierniczej nadwozia wykonałem miernikiem SaluTron D4M.

W trakcie oględzin pojazdu nie wykonałem pomiarów geometrii zawieszenia kół jezdnych osi przedniej i tylnej.

Po koniecznej naprawie należy bezwzględnie dokonać pomiarów geometrii zawieszenia kół jezdnych osi przedniej / tylnej. Działania powyższe warunkują dalsze bezpieczne eksploatację pojazdu.

Stan techniczny układów elektronicznych pojazdu /o ile były zamontowane fabrycznie w przedmiotowym pojeździe/ w tym m.in.: poduszki powietrzne, ABS, ASR, ESP, napinacze pirotechniczne itp., itd. zweryfikowałem tylko i wyłącznie na podstawie stanu wskazań fabrycznie zamontowanych w pojeździe wskaźników kontrolnych zamieszczonych na desce rozdzielczej samochodu. Oznacza to, że badania tych podzespołów, ich fizycznej obecności w pojeździe oraz ustalenia sprawności technicznej dokonałem tylko i wyłącznie na podstawie informacji o ich stanie, uzyskanej z systemów kontrolnych pojazdu, takich jak: lampki kontrolne, wyświetlacz centralny, komputer pokładowy. Stąd nie badałem czy dany podzespół, ABS, ASR, ESP, poduszki bezpieczeństwa, napinacze pasów itp. itd. fizycznie jest zamontowany w pojeździe, czy tylko jego obecność jest elektrycznie symulowana tak, aby defekt nie był wyświetlany przez system pojazdu. Dla pełnej weryfikacji powyższego koniecznym byłoby podłączenie pojazdu do komputerowego testera elektronicznego w

ASO pojazdu oraz częściowy demontaż części i podzespołów, pozwalający stwierdzić fizyczną obecność danego podzespołu lub części wyposażenia w pojeździe. Nie dysponując takimi pomiarami w warunkach parkingowych, przyjmując brak wywietlania błędów, usterek i braków kompletacji pojazdu, stanowi o tym, że pojazd jest sprawny i kompletny w tym zakresie.

Szacunkowe koszty niezbędnych napraw pojazdu jak np. naprawa zidentyfikowanych uszkodzeń, uzupełnienie braków, ewentualna naprawa blacharska - lakiernicza oraz inne konieczne naprawy zostały ujęte w korektach wartości pojazdu, a zakres naprawy koniecznej został wyliczony za pomocą programu kosztorysowania napraw pojazdów: AUDATEX/ EUROTAXGLASS.

Opinia określa szacunkową wartość pojazdu przy przyjęciu kosztu koniecznych napraw pojazdu na warunki krajowe, dla części oryginalnych, pochodzących z ASO pojazdu.

Opinia określa szacunkową wartość pojazdu na warunki krajowe - polskie przy założeniu, że auto jest już wprowadzone na obszar celny Rzeczypospolitej Polskiej i wszystkie konieczne opłaty administracyjne zostały uiszczone - samochód jest zarejestrowany i ma dowód rejestracyjny.

Ocenia się, iż po prawidłowo przeprowadzonej naprawie pojazdu, przywrócenie do sprawności technicznej, umożliwiającej uzyskanie przez pojazd dopuszczenia do ruchu na terytorium Polski, jest technicznie możliwe.

Przy prawidłowo przeprowadzonej utylizacji uszkodzonych podzespołów, naprawa nie przyniesie szkodliwych odpadów dla środowiska.

Pojazd nie jest odpadem:

- Zgodnie z treścią art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku o odpadach (j.t. Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243 ze zmianami, dalej zwanej „ustawą o odpadach”).

Samochód uznany za odpad w rozumieniu przepisów o odpadach jest automatycznie pojazdem wycofanym z eksploatacji w rozumieniu art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 roku o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005 r. Nr 25, poz. 202 ze zmianami, dalej zwanej „ustawą o recyklingu”).

#### KLAUZULE I ZASTRZEŻENIA OGRANICZAJĄCE OPINIĘ

Rzecznik wyraża niniejszą opinię nie odpowiada za:

1. Ukryte wady i uszkodzenia części, wady materiałowe oraz wady montażu pojazdu.
2. Uszkodzenia i braki zespołów, podzespołów i części powstałe po przeprowadzeniu oględzin opiniowanego pojazdu samochodowego.
3. Treść opinii opartą na informacjach co do, których został wprowadzony w błąd przez zleceniodawcę lub które zostały oparte na dowodach zakwestionowanych przez uprawnione organy.
4. Wady prawne udostępnionej dokumentacji badanego obiektu.

- Wartość przedmiotu wyceny oszacowano na datę jak podano w opinii. Opinia określa wyliczenie szacunkowej wartości rynkowej pojazdu i może być wykorzystana tylko przez Zleceniodawcę.

Wartość określono w oparciu o notowania cen samochodów używanych na rynku polskim z uwzględnieniem parametrów technicznych i rynkowych mających wpływ na wartość pojazdu. Wycenę przeprowadzono w oparciu o dostarczoną dokumentację oraz badania organoleptyczne wycenianego obiektu. Nie prowadzono badań diagnostycznych oraz weryfikacji warsztatowej przedmiotu wyceny.

Specyfikacja wg programu operacyjnego w zakresie wyposażenia standardowego i dodatkowego nie gwarantuje zgodności ze stanem faktycznym w zakresie niemożliwym do ustalenia przez rzeczoznawcę podczas oględzin.

- Opinia nie jest ekspertyzą stanu technicznego ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów pojazdu.  
- Powyższe oszacowanie wartości, nie może być traktowane jako gwarancja sprzedaży przedmiotu za oszacowaną wartość.

- W trakcie oględzin nie badano oryginalności numeru identyfikacyjnego VIN pojazdu, naniesionego trwale na nadwoziu pojazdu, gdy nie było to przedmiotem niniejszej opinii.

- Przedmiotowa wycena wartości pojazdu nie może być traktowana jako ustalenie dokładnego stanu technicznego opiniowanego obiektu.

- Rzecznik nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej, a w szczególności odpowiedzialności za wady ukryte i wady nie dające się wykryć bez użycia specjalistycznych metod badawczych (np. mechanoskopia) oraz ewentualnie skutki wynikające z dalszego użytkowania przedmiotu wyceny, a także braki i stan techniczny powstały po przeprowadzeniu oględzin.

Rzecznik nie bierze na siebie odpowiedzialności za wady ukryte prawne/fizyczne i nieprawdziwe dane/informacje podane przez zleceniodawcę oraz ewentualne skutki wynikające z dalszego użytkowania przedmiotu wyceny, w tym także z skutki wykorzystania samej wyceny.

Przedmiotowa opinia nie jest szczegółową ekspertyzą stanu technicznego ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów pojazdu, a jedynie jest opisem stanu i została sporządzona wyłącznie na podstawie oględzin w warunkach istniejących w miejscu badania, bez badań specjalistycznych i stanowiskowych w warunkach warsztatowych.

Powyższa wycena nie jest ekspertyzą stanu technicznego przedmiotu wyceny i za taką nie może być uznawana, a w szczególności nie może być traktowana jako gwarancja sprzedaży przedmiotu wyceny za oszacowaną wartość.



Ogl dziny pojazdu wykonane na posesji / parkingu itp. bez mo liwo ci rozbroyenia pojazdu. Po rozbroyeniu pojazdu mog zosta ujawnione dodatkowe uszkodzenia bryty nadwozia, układu nap dowego czy zawieszenia nieuj te w wycenie kosztów naprawy czy te nieopisane w wycenie warto ci rynkowej. Wykonuj cy rzeczoznawca nie bierze za to odpowiedzialno ci.

Opini sporz dzono bezstronnie zgodnie z najlepsz wiedz i sumieniem rzeczoznawcy.

Opinia przeznaczona jest dla potrzeb Zleceniodawcy i mo e by wykorzystana tylko przez Zlecaj cego.

W przypadku ujawnienia dodatkowych informacji o opiniowanym poje dzie niedost pnych rzeczoznawcy w czasie wykonywania niniejszej opinii, stanowisko rzeczoznawcy przyj te i zaprezentowane w niniejszej opinii mo e ulec zweryfikowaniu.

W warto ci pojazdu uwzgl dnione s wszystkie składniki cenotwórcze ł cznie z mar handlow .

Opinia wraz z niniejszymi zał cznikami stanowi integraln cało .  
aden z zał czników, ani sama opinia nie mog by interpretowane oddzielnie.

Wycena wa na jest tylko w oryginale.

Aktualno wyceny: okres jednego miesi ca od daty wykonania opinii.

Niniejsze opracowanie nie jest ekspertyza stanu technicznego pojazdu i za taka nie mo e by uznawane.

Nie badano tytułu i praw własno ci Zleceniodawcy do pojazdu, w tym ewentualnego istnienia ograniczonych prawa rzeczowych.

Niniejsza opinia nie mo e by publikowana w cało ci lub cz ci w jakimkolwiek dokumencie bez zgody autora oraz bez uzgodnienia z nim formy i tre ci takiej publikacji.

Na podstawie art. 1 i nast. Ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych z dnia 4 lutego 1994 roku (Dz. U. Nr 24/94 z pó niejszymi zmianami) oraz ochronie z ustawy z dnia 8 czerwca 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. Nr 47 poz. 211 z pó niejszymi zmianami) zast pione zapisami RODO Rozporz dzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zwi zku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporz dzenie o ochronie danych) wszelkie prawa s zastrze one.

adna cz jak i cało opinii nie mo e by powielana i rozpowszechniana lub dalej rozpowszechniana w jakiegokolwiek formie i w jakikolwiek sposób (w tym tak e elektroniczny lub mechaniczny lub inny albo na wszelkich polach eksploatacji) wł cznie z kopiowaniem, szeroko poj t digitalizacj , fotokopiowaniem lub kopiowaniem, w tym tak e zamieszczaniem w Internecie -bez pisemnej zgody ww. opinii autora.

Jakiegokolwiek u ycie lub wykorzystanie powy szej opinii w cało ci lub w cz ci bez zgody autora lub autorów z naruszeniem prawa jest zabronione pod gro b kary i mo e by cigane prawnie.

Wycena w wersji elektronicznej wa na jest bez podpisu i piecz tek wykonawcy.

---

WARTO RYNKOWA BRUTTO PO ZAOKR GLENIU ..... 3 600 PLN