



**OPINIA Nr: Ł/289/516/2021**

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 notowań 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: [D] XI-2021

Marka: MERCEDES-BENZ

Rok produkcji: 1999

Model: 108 Vito Diesel 2.7t

Wersja: CDI

Nr rejestracyjny: EL131AW

Rodzaj pojazdu: Samochód ciężarowy do 3.5t

VIN: VSA63809413222854

Nr INFO-EKSPERT

022-01138

Data pierwszej rejestracji

1999/07/02

Wskazanie drogomierza	271831 km
Okres eksploatacji pojazdu (99/07/02-21/11/15)	268 mies.
Opis rodzaju pojazdu	samochód ci arowy
Charakter wykorzystania	zabudowa furgon
Kolor powłoki lakierowej, (rodzaj lakieru)	niebieski 1-warstwowy typu uni
Dop. masa całkow. / Ładowno	2700 kg / 1060 kg
Rodzaj nadwozia	furgon 4 drzwiowy 2 osobowy
Liczba osi / Rodzaj nap du / Skrzynia biegów	2 / przedni (4x2) / manualna
Rozstaw osi	3000 mm
Oznaczenie silnika / Numer silnika	OM611A / NIE BADANO
Jednostka nap dowa	z zapłonem samoczynnym
Pojemno / Moc silnika	2151 ccm / 60kW (82KM)
Doładowanie	Turbosp. z chłodn. powietrza
Liczba cylindrów / Układ cylindrów	4 / rz dowy
Długo / Szeroko / Wysoko	4660 mm / 1880 mm / 1889 mm

**WYPOSA ENIE STANDARDOWE (1999.09-2000.09)**

<b>L.p.</b>	<b>Nazwa elementu wyposażenia</b>	<b>L.p.</b>	<b>Nazwa elementu wyposażenia</b>
1	Drzwi boczne prawe przesuwne	7	Przygotowanie do montażu w radiu
2	Fotel kierowcy regulowany	8	Wiatła z regulacją kąta pochylenia
3	Fotel pasażera podwójny	9	Uchwyty do mocowania ładunków
4	Pasy bezpieczeństwa bezwładnościowe przednie	10	Wspomaganie układu kierowniczego
5	Podłoga drewniana cz. ciemna owczej skóry	11	Zagłówki foteli przednich
6	Przegroda cz. ciemna owczej skóry		

**OPIS ZAMONTOWANEGO W POJE DZIE OGUMIENIA**

Koło	Marka, typ	Wielkość	Wzrostnik [mm]	Zużycie [%]
Przednie lewe:	SAVA 195/70 R15C	104/102Q	TRENTA M&S TL	65
Przednie prawe:	SAVA 195/70 R15C	104/102Q	TRENTA M&S TL	65
Tyłne lewe:	SAVA 195/70 R15C	104/102Q	TRENTA M&S TL	65
Tyłne prawe:	SAVA 195/70 R15C	104/102Q	TRENTA M&S TL	65

**KOREKTY**

<b>WARTO BAZOWA NETTO (270 mies.) *</b>	<b>4 700 PLN</b>
<b>KOREKTA ZA PRZEBIEG</b>	<b>743 PLN</b>

*Korekta uwzględnia wpływ przebiegu pojazdu na jego wartość. Wartość bazowa została określona dla przebiegu normatywnego 435 600 km. Zweryfikowany przebieg wycenianego pojazdu jest mniejszy od normatywnego o - 163 769 km. Powoduje to zastosowanie korekty wartości w wysokości -15,82%.*

<b>KOREKTA ZA OGUMIENIE</b>	<b>- 250 PLN</b>
-----------------------------	------------------

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

<b>KOREKTY RÓŻNE</b>	<b>- 4 287 PLN</b>
----------------------	--------------------

**W tym:** [%] Wart. [PLN]

Stan utrzymania i dbałość o pojazd -5,0 - 272

*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 świadczący o wyjątkowej dbałości o pojazd może stanowić podstawę korekty dodatniej wartości, stan gorszy od typowego dobrego - podstawą do korekty ujemnej.*

Korekta ze względu na serwisowanie pojazdu -4,0 - 217

*Zdecydowanie chętniej kupowane są pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym, potwierdzonym księzką serwisową, przeglądów technicznych i napraw. W praktyce u 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.*

Szczególne warunki eksploatacji -3,0 - 163

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

Korekta ze wzgl du na sytuacja rynkow	-8,0	- 435
<i>Korekta ze wzgl du na sytuacja rynkow - Zuwagi 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%.</i>		
Korekta ze względu na konieczne naprawy	-58,8	-3 200
<i>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 wliczy przyjmuj c pełen koszt robocizny i materiałów pomocniczych oraz koszt cz ci skorygowany o wska nik amortyzacji, okre lany stosunkiem warto ci pojazdu b d tego 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</i>		
<i>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.</i>		
<i>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</i>		
<i>3,20 tys. PLN,/ opis braków i elementów do naprawy / wymiany m.in.</i>		
<i>1.naprawa lakiernicza zderzaka P/T, szacunkowy koszt 0,60 tys zł</i>		
<i>2.naprawa blacharsko lakiernicza błotnik PL/TL/TP; szacunkowy koszt 0,90 tys. Zł</i>		
<i>3.naprawa blacharsko lakiernicza progu L/P; szacunkowy koszt 0,60 tys. Zł</i>		
<i>4.naprawa blacharsko lakiernicza progu drzwi L/P/bocznych przesuwnych; szacunkowy koszt 0,90 tys. Zł</i>		
<i>5.wymiana atrapa grilla; szacunkowy koszt 0,20 tys zł</i>		

## KOMENTARZ

### Zastosowano nast puj ce korekty:

Dokładna ocena stanu technicznego i przebiegu dotychczasowej eksploatacji pozwala na uwzgl dnienie w wycenie pojazdu szeregu innych czynników (korekt ró nych) wpływaj cych na warto , takich jak:

**Korekta ze wzgl du na stan utrzymania i dbało o pojazd** - ocena ogólnego stanu technicznego pojazdu i jego estetyki w stosunku do stanu przeci tnego w uj ciu procentowym.

Stan techniczny i stan utrzymania pojazdu jest wa nym czynnikiem przy szacowaniu. Na obni enie warto ci pojazdu b d miały wpływ na pewno uszkodzenia powłoki lakierowej, wgniecenia blacharki, stopie i rodzaj korozji. Wewn trz samochodu kompletno wyposa enia, czysto tapicerki, siedze , podsufitki, obi tapicerskich drzwi. Pojazd zadbane, dobrze utrzymany zrobi na pewno lepsze wra enie na szacuj cym rzeczoznawcy.

Pojazd eksploatowany w trudnych warunkach, zmiennych warunkach samochodu słu bowego, ze ladami zatar i zarysowa wymagaj cy zabiegów naprawczych lakierowych i konserwacyjno - kosmetycznych w zakresie wynikaj cych z tre ci oceny technicznej w celu przywrócenia pełnych walorów techniczno - handlowych.

W badanym poje dzie stwierdzono m.in.: Zły stan utrzymania pojazdu, zabrudzenie tapicerki siedze , podsufitki, zarysowania powłoki lakierowanej itp. Zastosowano korekt ujemn 5%.

**Korekta ze wzgl du na serwisowanie pojazdu** - okre lenie wpływu obsługi technicznej na ustalan warto ko cow pojazdu, w okresie jego dotychczasowego u ytkowania. Zdecydowanie ch tniej kupowane s pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym potwierdzonym ksi k serwisow przegl dów technicznych i napraw. Nieprawidłowe serwisowanie samochodu to brak bie cych przegl dów i wymian eksploatacyjnych olejów w silniku, skrzyni biegów czy w mo cie, filtrów paliwa czy powietrza, klocków hamulcowych czy tarcz hamulcowych. To równie naprawy przeprowadzane w sposób niezgodny z zaleceniami producenta odno nie technologii naprawy czy stosowanych materiałów. Rozumie si przez to naprawy mechaniczne oraz blacharskie i lakiernicze. Nie przedstawiono ksi ki serwisowej pojazdu. Brak dokumentacji serwisowej mo e by 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 pasa erów 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 lany 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 niezbd nych 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 niezbd nych 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

3,20 tys. PLN,/ opis braków i elementów do naprawy / wymiany m.in.

1. naprawa lakiernicza zderzaka P/T, szacunkowy koszt 0,60 tys zł
2. naprawa blacharsko lakiernicza błotnik PL/TL/TP; szacunkowy koszt 0,90 tys. zł
3. naprawa blacharsko lakiernicza progu L/P; szacunkowy koszt 0,60 tys. zł
4. naprawa blacharsko lakiernicza progu drzwi L/P/bocznych przesuwnych; szacunkowy koszt 0,90 tys. zł
5. wymiana atrapa grilla; szacunkowy koszt 0,20 tys zł

**Korekta ze wzgl du na sytuacja rynekow** - 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%.

---

**Warto rynekowa netto wy ej zidentyfikowanego pojazdu, okre lona na miesi c listopad 2021 roku wynosi:**

**900 PLN**

(słownie: dziewi set złotych)

**Warto okre lono na podstawie:**

- notowa warto ci rynekowych z katalogu 'Pojazdy Samochodowe - Warto ci Rynekowe XI-2021 ' zweryfikowanych/zaakceptowanych przez wykonawc opinii,
- korekt maj cych wpływ na warto pojazdu
- notowa rynekowych wydawnictwa „Giełda Samochodowa”
- analiz notowa przedmiotu wyceny na rynku europejskim,
- ogłosze z portali internetowych,
- własnych obserwacji wato ci pojazdu na rynku krajowym,
- korekt maj cych wpływ na szacowan docelowo warto pojazdu,
- kosztu naprawy pojazdu ustalonego na podstawie ogl dzin m.in.:
  - metod oszacowania stopnia uszkodzenia pojazdu/,
  - metod zredukowanego kosztu naprawy pojazdu,
- szacukowej ceny złomu.

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

# DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

do opinii nr: Ł/289/516/2021

z dnia: 2021/11/05

## DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

Dane: [D] XI-2021

Marka: MERCEDES-BENZ

Rok produkcji: 1999

Model: 108 Vito Diesel 2.7t

Wersja: CDI

Nr rejestracyjny: EL131AW

Rodzaj pojazdu: Samochód ciężarowy do 3.5t



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



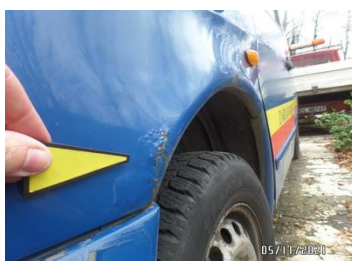
Fot. 10 foto 10



Fot. 11 foto 11



Fot. 12 foto 12



Fot. 13 foto 13



Fot. 14 foto 14



Fot. 15 foto 15



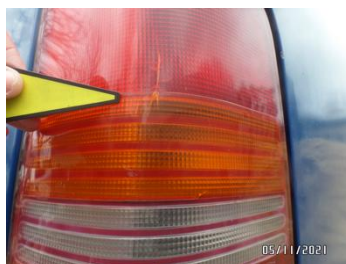
Fot. 16 foto 16



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



Fot. 41 foto 41



Fot. 42 foto 42



Fot. 43 foto 43



Fot. 44 foto 44



Fot. 45 foto 45



Fot. 46 foto 46



Fot. 47 foto 47



Fot. 48 foto 48



Fot. 49 foto 49



Fot. 50 foto 50



Fot. 51 foto 51



Fot. 52 foto 52



Fot. 53 foto 53



Fot. 54 foto 54



Fot. 55 foto 55



Fot. 56 foto 56



Fot. 57 foto 57



Fot. 58 foto 58



Fot. 59 foto 59



Fot. 60 foto 60



Fot. 61 foto 61



Fot. 62 foto 62



Fot. 63 foto 63



Fot. 64 foto 64



Fot. 65 foto 65



Fot. 66 foto 66



Fot. 67 foto 67



Fot. 68 foto 68

**ARKUSZ USTALENIA WARTO CI POJAZDU**do opinii nr: **Ł/289/516/2021**

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: [D] XI-2021

Marka: MERCEDES-BENZ

Rok produkcji: 1999

Model: 108 Vito Diesel 2.7t

Wersja: CDI

Nr rejestracyjny: EL131AW

Rodzaj pojazdu: Samochód ci arowy do 3.5t

Nr IE: 022-01138

**USTALENIE WARTO CI POJAZDU**

Ostatnia cena nowego pojazdu: 57 642 PLN netto na 08/2003

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

rok	mies.	wart. z katal. [PLN]	wart. zadana [PLN]	
2003	05	5550	5550	
2002	05	5200	5200	
1999	05		4700	
<b>WARTO BAZOWA NETTO (270 mies.) *</b>				<b>4 700 PLN</b>

Normatywny okres eksploatacji	270 mies.
DATA PIERWSZEJ REJESTRACJI (rok/mies/dn)	1999/07/02
Rzeczywisty okres eksploatacji	268 mies.

**LISTA WYPOSA ENIA:**

Lista wyposa enia na podstawie informacji z bazy danych na okres: 1999.09-2000.09

Przebieg normatywny	435 600 km
Przebieg rzeczywisty odczytany	271 831 km
<b>KOREKTA ZA PRZEBIEG</b>	<b>743 PLN po korekcje: 5 443 PLN</b>

**ZASTOSOWANE KOREKTY RÓ NE:**

Opis korekty	[%]	Wart. [PLN]
Stan utrzymania i dbałość o pojazd	-5,0	- 272
Korekta ze wzgl du na serwisowanie pojazdu	-4,0	- 217
Szczególny charakter eksploatacji	-3,0	- 163
Korekta ze wzgl du na sytuacja rynkow	-8,0	- 435
Korekta ze wzgledu na konieczne naprawy	-58,8	-3 200
<b>KOREKTY RÓ NE</b>		<b>- 4 287 PLN po korekcje: 1 156 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:	416	65*		Prawe:	416	65*					
Tylna	Lewe:	416	65*		Prawe:	416	65*					
<b>KOREKTA ZA OGUMIENIE</b>												<b>- 250 PLN po korekcje: 906 PLN</b>



**UWAGI****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 komplectacji wyposażenia standardowego zgodnie z ofertami nowych pojazdów sprzedawanych w Polsce,
- określenie komplectacji 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. Komplectacja 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 wyliczenie wielu wartości porównawczych, które w metodzie manualnej muszbyby ustalane w sposób uproszczony, a zatem z mniejszą dokładnością.

Podstawą wyjściową 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
- kosztu naprawy pojazdu ustalonego na podstawie oględzin: metod oszacowania stopnia uszkodzenia pojazdu

Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym określamy w tej metodzie według zależności

$$WPU = R * a * b * u$$

gdzie:

- WPU* - wartość rynkowa pojazdu uszkodzonego
- R* - wartość rynkowa głównych zespołów
- a* - współczynnik stopnia uszkodzenia
- b* - współczynnik zbywalności pojazdu uszkodzonego
- u* - współczynnik uszkodzeń ukrytych wycenianego pojazdu

- kosztu naprawy pojazdu ustalonego na podstawie oględzin: metod zredukowanego kosztu naprawy

Wartość pojazdu w stanie uszkodzonym określamy w tej metodzie według zależności

$$WPU = WR - Znr - Un$$

gdzie:

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

Zredukowany koszt naprawy pojazdu ustalamy przyjmując:

- koszt nowych części zamiennych oryginalnych producenta, potrzebnych do naprawy, obliczony 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, obniżone 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 z możliwym do zrealizowania przybliżeniem wszystkie składniki kosztu analogicznie jak w systemie AUDATEX.

Źródłem kalkulacji szacunkowej mogą być dostępne cenniki części i materiałów, katalogi norm pracochłonności oraz do wiadomości wyceniaczego. 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 tańszych materiałów lakierniczych i pomocniczych oraz części spoza sieci producenta, które mogą być 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 przedstawiciela/ właściciela/ dysponenta/ użytkownika. Jeżeli w momencie uzyskania tych informacji brak było uzasadnionych podstaw do kwestionowania złożonych rzeczoznawcy 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. Rok produkcji określono na podstawie rozkodowania nr VIN.
2. Numer silnika nie odczytałem z natury ze względu na utrudniony dostęp do pola numerowego oraz zanieczyszczenie i korozję pola numerowego silnika.
3. Numer silnika przyjęłem zgodnie z okazanymi dokumentami pojazdu, jeżeli był on w tych dokumentach wykazany. W przeciwnym wypadku numer silnika nie wykazałem w wycenie.
4. Stan pojazdu zweryfikowałem w trakcie przeprowadzenia jego oględzin. W stanie statycznym pojazdu. Jazdy próbnej NIE wykonałem
5. Zastosowałem korekty zgodnie z weryfikacją stanu technicznego, jakie dokonałem w trakcie oględzin pojazdu na podstawie własnego doświadczenia zawodowego i wiedzy specjalistycznej.
6. Nie badano poprawności i/lub budowy numerów identyfikacyjnych /seryjnych obiektu oraz nie zweryfikowano prawdziwości danych obiektu, w tym roku produkcji.
7. Nie zweryfikowano roku produkcji pojazdu. Przyjęto w oparciu o dane przekazane przez Zleceniodawcę.
8. Numer identyfikacyjny pojazdu odczytano z natury i potwierdzono jego zgodność z zapisem w okazanych dokumentach.
9. Silnik pojazdu NIE uruchomiłem z powodów podanych w opinii.
12. Pojazd zaparkowany na parkingu „pod chmurką” - bez zabezpieczeń przed warunkami pogodowymi.

#### UWAGA

Zastosowałem korektę wartości (procentów) pojazdu, ze względu na występujące różnice między notowaniami wartości wycenianego typu pojazdu w bazie danych programu Info-Expert, 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 dodatni (+) jak i ujemną (-), co jest odpowiednio zaznaczone przy korekcie. Jeżeli tej korekty nie ma, to oznacza, że wynosi ona 0%, a różnica w wartościach nie ma.

!!! Stanu pojazdu NIE zweryfikowałem w ruchu !!! Silnik pojazdu NIE uruchomiłem !!!

Stan pojazdu zweryfikowałem w trakcie ogl. dzin, w badaniu organoleptycznym, bez bada. stanowiskowych, warsztatowych oraz bez bada. z u. yciem specjalistycznego sprz. tu warsztatowego - dla pojazdu unieruchomionego - bez wykonania jazdy próbnej.

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

Po koniecznej naprawie nale. y bezwzgl. dnia dokona. pomiarów geometrii zawieszenia kół jezdnych osi przedniej / tylnej. Działania powy. sze warunkuj. dalsz. bezpieczn. eksploatacj. pojazdu.

Pojazd z szacowanym okresem eksploatacyjnym w obecnym stanie nie na. daje si. do u. ytkowania z powodu braku aktualnego przegl. du technicznego. Ponadto pojazd posiada rozległe ogniska korozji, miejscami w podwoziu ubytki materiału poszycia oraz wyeksploatowanego osprz. tu, podzespołów i cz. ci oraz za niedzenia urz. dze elektrycznych.

Pojazd wymaga z powodu długiego okresu nieu. ytkowania usuni. cia usterek, niesprawno. ci w układach kierowania, hamulcowym, zawieszenia i elektrycznym.

Pojazd wymaga naprawy uszkodzonych elementów nadwozia i osprz. tu oraz uszkodzonego zawieszenia, uzupełnienia brakuj. cych elementów wyposa. enia oraz doprowadzenia do pełnej sprawno. ci technicznej.

Pojazd w obecnym stanie technicznym nie nadaje si. do u. ytkowania.

Pojazd posiada uszkodzenia i korozj. elementów zewn. trznych poszy. nadwozia. Elementy cierne i wykonawcze ukł. du hamulcowego s. skorodowane. Koszty naprawy z przywróceniem stanu technicznego do eksploatacji nie s. uzasadnione.

Stan techniczny układów elektronicznych pojazdu /o ile były zamontowane fabrycznie w przedmiotowym poje. dzie/ w tym m.in.: poduszki powietrznych, ABS, ASR, ESP, napinaczy pirotechnicznych itp., itd. zweryfikowałem tylko i wył. cznie na podstawie stanu wska. za fabrycznie zamontowanych w poje. dzie wska. ników kontrolnych zamieszczonych na desce rozdzielczej samochodu. Oznacza to, e badania tych podzespołów, ich fizycznej obecno. ci w poje. dzie oraz ustalenia sprawno. ci technicznej dokonałem tylko i wył. cznie na podstawie informacji o ich stanie, uzyskanej z systemów kontrolnych pojazdu, takich jak: lampki kontrolne, wy. wietlacz centralny, komputer pokładowy. St. d nie badałem czy dany podzespół, ABS, ASR, ESP, poduszki bezpiecze. stwa, napinacze pasów itp. itd. fizycznie jest zamontowany w poje. dzie, czy tylko jego obecno. jest elektrycznie symulowana tak, aby defekt nie był wy. wietlany przez system pojazdu. Dla pełnej weryfikacji powy. szego koniecznym byłoby podł. czenie pojazdu do komputerowego testera elektronicznego w ASO pojazdu oraz cz. ciowy demonta. cz. ci i podzespołów, pozwalaj. cy stwierdzi. fizyczn. obecno. danego podzespołu lub cz. ci wyposa. enia w poje. dzie. Nie dysponuj. c takimi mo. liwo. ciami w warunkach parkingowych, przyj. łem, e brak wy. wietlania bł. dów, usterek i braków kompletacji pojazdu, stanowi o tym, e pojazd jest sprawny i kompletny w tym zakresie.

Szacunkowe koszty niezb. dnych 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 wyliczony za pomoc. programu kosztorysowania napraw pojazdów: AUDATEX/ EUROTAXGLASS.

Opinia okre. la szacunkow. warto. c pojazdu przy przyj. ciu kosztu koniecznych napraw pojazdu na warunki krajowe, dla cen cz. ci oryginalnych, pochodz. cych z ASO pojazdu.

Opinia okre. la szacunkow. warto. c pojazdu na warunki krajowe - polskie przy zał. eniu, e auto jest ju. wprowadzony na obszar celny Rzeczypospolitej Polskiej i wszystkie konieczne opłaty administracyjne zostały uiszczone - samochód jest zarejestrowany i ma dowód rejestracyjny.

Je. eli pojazd nie jest zarejestrowany w kraju - podana warto. c jest warto. ci hipotetyczn. przy zał. eniu uiszczenia wszelkich opłat i podatków nale. nych przy wprowadzeniu pojazdu na polski obszar celny.

Ocenia si. , i po prawidłowo przeprowadzonej naprawie pojazdu, przywrócenie do sprawno. ci technicznej, umo. liwiaj. cej uzyskanie przez pojazd dopuszczenia do ruchu na terytorium Polski, jest technicznie mo. liwe. Przy prawidłowo przeprowadzonej utylizacji uszkodzonych podzespołów, naprawa nie przyniesie szkodliwych odpadów dla rodowiska.

Pojazd nie odpowiada warunkom technicznym dopuszczaj. cym do ruchu po drogach publicznych zgodnie z Rozporz. dzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezb. dnego wyposa. enia z pó. niejszymi zmianami ze wzgl. du na uszkodzenia mechaniczne i korozj. .

Stopie. zu. ycia i uszkodze. c pojazdu nie kwalifikuj. go do naprawy i dalszej eksploatacji u obecnego wła. ciciela ze wzgl. dów technicznych i ekonomicznych.

Brak mo. liwo. ci przeprowadzenia ekonomicznie uzasadnionej naprawy blacharskiej gwarantuj. cej mo. liwo. bezpiecznego u. ytkowania przedmiotowego pojazdu.

Maj. c na uwadze okres wył. czenia z eksploatacji, konieczno. wymiany wszystkich płynów eksploatacyjnych oraz podzespołów maj. cych bezpo. redni wpływ na bezpiecze. stwo jazdy stwierdzi. nale. y e przywrócenie

pojazdu do stanu w którym mógłby on być bezpiecznie użytkowany jest ekonomicznie nieuzasadnione.

### KLAUZULE I ZASTRZEŻENIA OGRANICZAJĄCE OPINIĘ

Rzeczoznawca 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 wyłącznie wycenę szacunkową wartości rynkowej pojazdu i może być wykorzystana tylko przez Zlecającego.

Wartość określono w oparciu o notowania cen samochodów występujących 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.

- Rzeczoznawca 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.

Rzeczoznawca 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 za 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.

Oględziny pojazdu wykonane na posesji / parkingu itp. bez możliwości rozbrojenia pojazdu. Po rozbrojeniu pojazdu mogą zostać ujawnione dodatkowe uszkodzenia bryły nadwozia, układu napędowego czy zawieszenia nieujęte w wycenie kosztów naprawy czy te nieopisane w wycenie wartości rynkowej. Wykonując rzeczoznawca nie bierze za to odpowiedzialności.

Opinię sporządzono bezstronnie zgodnie z najlepszą wiedzą i sumieniem rzeczoznawcy.

Opinia przeznaczona jest dla potrzeb Zleceniodawcy i może być wykorzystana tylko przez Zlecającego.

W przypadku ujawnienia dodatkowych informacji o opiniowanym pojeździe niedostępnych rzeczoznawcy w czasie wykonywania niniejszej opinii, stanowisko rzeczoznawcy przyjęte i zaprezentowane w niniejszej opinii może ulegć zweryfikowaniu.

W wartości pojazdu uwzględnione są wszystkie składniki cenotwórcze łącznie z marżą handlową.

Opinia wraz z niniejszymi załącznikami stanowi integralną całość z załącznikami, ani sama opinia nie mogą być interpretowane oddzielnie.

Wycena wala jest tylko w oryginale.

Aktualność wyceny: okres jednego miesiąca od daty wykonania opinii.

Niniejsze opracowanie nie jest ekspertyzą stanu technicznego pojazdu i za taką nie może być uznawane.

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

Niniejsza opinia nie może być publikowana w całości lub części w jakimkolwiek dokumencie bez zgody autora oraz bez uzgodnienia z nim formy i treści 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 późniejszymi zmianami) oraz ochronie z ustawy z dnia 8 czerwca 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej

konkurencji (Dz. U. Nr 47 poz. 211 z późniejszymi zmianami) zastąpione zapisami RODO Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) wszelkie prawa są zastrzeżone.

Prawa autorskie do niniejszej wyceny należą do Jakóbiec Macieja.

Cała treść jak i cała opinia nie może być powielana i rozpowszechniana lub dalej rozpowszechniana w jakiegokolwiek formie i w jakikolwiek sposób (w tym także elektroniczny lub mechaniczny lub inny albo na wszelkich polach eksploatacji) włącznie z kopiowaniem, szeroko pojętą digitalizacją, fotokopiowaniem lub kopiowaniem, w tym także zamieszczaniem w Internecie -bez pisemnej zgody ww. opinii autora.

Jakiegokolwiek użycie lub wykorzystanie powyższej opinii w całości lub w części bez zgody autora lub autorów z naruszeniem prawa jest zabronione pod groźbą kary i może być ścigane prawnie.

Wycena w wersji elektronicznej ważna jest bez podpisu i pieczętek wykonawcy.

Dokument wystawiony elektronicznie, ważny bez podpisu.

---

WARTO RYNKOWA NETTO PO ZAOKRĄGLENIU ..... **900 PLN**