

Rzeczoznawca : certyfikowany mgr inż. Mariusz Miszczyszyn RS0828

Zlecniodawca: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75A, 51-130 WROCLAW

Zlec. pismo, znak: Telefoniczne

z dnia: 2025/11/24

Właściciel: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 WROCLAW

Dokument: Dowód rejestracyjny seria: DR/BAV numer: 0206572

Sygnatura akt: Aktualna wartość samochodu

Zadanie: Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu na podstawie jego oględzin w stanie jak mi okazano, według cen katalogowych na miesiąc oględzin

PODSTAWA OPINII

1. Zlecenie o sygnaturze jak wyżej.
2. Własne oględziny pojazdu.
3. Informacje i oświadczenia o pojeździe uzyskane na podstawie okazanych mi dokumentów pojazdu i moich oględzin pojazdu.
4. Informacje i oświadczenia o zdarzeniach podczas eksploatacji samochodu od właściciela samochodu i/lub użytkownika pojazdu i/lub aktualnego dysponenta samochodu.
5. Doświadczenie zawodowe i wiedza specjalistyczna biegłego/rzeczoznawcy.

Dane o opiniowanym pojeździe, jakie wykorzystałem w niniejszej opinii, a wprowadzone do systemów /programów/ Info-Ekspert i AUDATEX, przyjąłem na podstawie własnych oględzin samochodu, na podstawie dokumentów z akt sprawy/szkody jak wyżej oraz na podstawie informacji uzyskanych w wyniku rozkodowania numeru identyfikacyjnego nadwozia pojazdu (VIN) w programie AutoVIN i/lub AudaVin, o ile takie rozkodowanie było możliwe i dało rezultat.

Sporządzający niniejszą opinię nie ponosi odpowiedzialności za wady opinii powstałe na skutek przyjęcia w dobrej wierze informacji i oświadczeń o opiniowanym obiekcie jakie uzyskał na podstawie okazanych akta sprawy oraz informacji uzyskanych od jego właściciela/dysponenta lub użytkownika. Jeśli w momencie uzyskania tych informacji brak było uzasadnionych podstaw do kwestionowania złożonych rzeczoznawcy powyższych oświadczeń.

- Pojazd posiadał na dzień moich oględzin braki, wady i uszkodzenia opisane w niniejszej opinii,
- Pojazd wymagał usunięcia uszkodzeń, niesprawności i usterek wykazanych w niniejszej opinii, poprzez wykonanie naprawy mechanicznej w zakresie podanym w moim kosztorysie Audatex, stanowiącym załącznik d niniejszej opinii,
- Niniejsza opinia nie jest ekspertyzą stanu technicznego, ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów pojazdu, a jedynie jest opisem tegoż stanu i została sporządzona na podstawie moich oględzin auta uszkodzonego w kolizji oraz na podstawie okazanych mi dokumentów samochodu,

- Opinia może być wykorzystana tylko przez Zlecającego, dla celów kreślonych w temacie opinii,
- Opinia określa szacunkową wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym, jak przed szkodą, na warunki polskie (na terytorium RP) oraz szacunkowy koszt naprawy samochodu, określony w kalkulacji naprawy AUDATEX.

INFO-EKSPERT publikuje w Komputerowym Systemie INFO EKSPERT (KSIE) podstawowe informacje techniczne i cenowe samochodów osobowych, kempingowych, dostawczych, ciężarowych, motocykli, autobusów, przyczep i naczep oraz ciągników rolniczych użytkowanych w Polsce. Zakres tych informacji obejmuje:

- **Uśrednione, ogólnopolskie bazowe wartości rynkowe pojazdów używanych** - ustalone na rok i miesiąc publikacji KSIE. Publikowana wartość bazowa pojazdu to wartość rynkowa (sprzedaży lub zakupu) pojazdu bazowego określonej marki, modelu, wersji i roku produkcji, wprowadzonego do eksploatacji (zarejestrowanego po raz pierwszy po zakupieniu w stanie nowym) 15 maja roku produkcji.
- **Ceny fabrycznie nowych pojazdów z wyposażeniem standardowym**, w miarę możliwości aktualne na rok i miesiąc publikacji danych, przyjęte na podstawie katalogowych cenników producentów i importerów.
- **Podstawowe dane identyfikacyjne i techniczne każdego pojazdu:** marka, model, wersja, rodzaj nadwozia lub zabudowy, liczba drzwi, parametry silnika (silników), masy, wymiary itp. oraz kod identyfikacyjny INFO-EKSPERT.
- **Kompletację wyposażenia standardowego** według specyfikacji ofertowej nowych pojazdów sprzedawanych w Polsce. Dla pojazdów oferowanych wyłącznie w zindywidualizowanych konfiguracjach wyposażenia (np. samochody ciężarowe, autobusy, przyczepy, naczepy) standard wyposażenia jest ustalany przez INFO-EKSPERT na podstawie typowych kompletacji producenta. Dla pojazdów sprowadzonych do Polski wyłącznie w ramach importu indywidualnego kompletacja wyposażenia jest ustalana na podstawie innych dostępnych źródeł.
- **Dostępne opcjonalne elementy i pakiety wyposażenia dodatkowego**, oferowane przez producenta lub importera przy sprzedaży nowych pojazdów w Polsce, **wraz z ich wartościami**. Dla pojazdów w trakcie eksploatacji wartości te są odpowiednio amortyzowane. Dla pojazdów nie oferowanych w Polsce w stanie nowym, publikowana jest lista ogólna elementów typowego wyposażenia dodatkowego pojazdów z wartościami wynikającymi z uśrednienia wartości zbliżonego wyposażenia, oferowanego w pojazdach tej samej klasy na rynku polskim.

Aktualizacja danych w Komputerowym Systemie INFO-EKSPERT dokonywana jest w cyklu miesięcznym.

Pojazdem bazowym nazywamy pojazd, który:

- Jest sprawny w dobrym stanie technicznym, odpowiednim do okresu użytkowania, bez uszkodzeń i wad po naprawczych,
- Jest zarejestrowany w Polsce i posiada ważne dopuszczenie do ruchu oraz został wprowadzony do eksploatacji (zarejestrowany po raz pierwszy po zakupieniu w stanie nowym) 15 maja roku produkcji.
- Jest wyposażony standardowo (bez wyposażenia dodatkowego, w tym nadwozie z powłoką lakierową nie wymagającą dopłat),
- Ma przebieg zgodny z przebiegiem normatywnym, ustalonym w oparciu o badanie średnich przebiegów rocznych dla poszczególnych grup pojazdów,
- Jest wyposażony w ogumienie zużyte w 50%, lub mniej, proporcjonalnie do przebiegu, gdy dotyczy pojazdu w początkowym okresie eksploatacji, o niewielkim przebiegu.

Szczególnym rodzajem pojazdu bazowego jest pojazd fabrycznie nowy, oferowany do sprzedaży, spełniający następujące kryteria:

- Wyposażony standardowo,
- Wyprodukowany w roku sprzedaży,
- Bez usterek, wad produkcyjnych, transportowych itp., przygotowany do sprzedaży,
- Z wartością zgodną z ceną cennikową producenta lub importera aktualną na miesiąc publikacji.

Pojazdy odbiegające parametrami od wyżej zdefiniowanych pojazdów bazowych, podlegają w procesie wyceny odpowiednim korektom wartości.

Uśrednione, ogólnopolskie bazowe wartości rynkowe pojazdów używanych -publikowane w Komputerowym Systemie INFO-EKSPERT są rezultatem badań i analiz prowadzonych przez doświadczony zespół analityków firmy INFO-EKSPERT przy wykorzystaniu specjalistycznego oprogramowania informatycznego

Podstawą analiz są systematycznie zbierane notowania ofertowe i transakcyjne cen pojazdów używanych oferowanych do sprzedaży na polskim rynku motoryzacyjnym. Źródłami danych są dostępne informacje z sieci sprzedaży producentów i importerów. pojazdów, z ogólnodostępnych ogłoszeń portali internetowych i prasowych oraz pochodzących z ofert komisów, firm leasingowych i wynajmujących pojazdy, a także od innych podmiotów handlujących pojazdami.

Analiza dużej populacji danych pozwala na bieżące śledzenie zależności rynkowych pomiędzy pojazdami zbliżonych klas, modeli, rozwiązań technicznych, jakościowych i lat produkcji oraz monitorowanie zmieniających się trendów i upodobań rynkowych.

Połączenie danych wejściowych z różnych niezależnych źródeł oraz naszej wiedzy pozwala nam na publikowanie wartości, które cechują się trafnością oraz odzwierciedlają realia polskiego rynku motoryzacyjnego.

Firma INFO-EKSPERT przekazuje Państwu w programie informacje o wartościach bazowych pojazdów na rynku polskim. Wartości bazowe stanowią niezależną ocenę firmy INFO-EKSPERT, publikowaną, jako wartości średnie pojazdów, na podstawie zgromadzonych danych o cenach rynkowych oraz profesjonalnej analizy uzyskanych informacji prowadzonej przez zespół specjalistów wydawnictwa - popartej ponad dwudziestopięcioletnim doświadczeniem w badaniach rynku.

Potraktowanie opublikowanej wartości bazowej, jako wartości rzeczywistej dla konkretnego pojazdu może być dotknięte wadami ze względu na występujące znaczne rozbieżności cen rynkowych, indywidualne cechy wycenianego pojazdu, jak i trudności określenia wartości bazowej pojazdów w przypadku pojazdów nietypowych i pojazdów jednostkowo oferowanych w Polsce na rynku wtórnym. Wobec powyższego, INFO-EKSPERT nie ponosi odpowiedzialności za sposób i skutki wykorzystania przez wyceniającego publikowanych wartości bazowych.

W bazie danych Komputerowego Systemu INFO-EKSPERT brak jest publikacji wartości pojazdów 20 letnich i starszych, typowo sportowych, poddanych „tuningowi”, niektórych luksusowych i pojazdów pochodzących z importu indywidualnego, śladowo występujących na polskim rynku, dla których nie jest możliwe przeprowadzenie reprezentatywnych badań rynkowych. Udostępnienie w programie danych technicznych tych pojazdów, umożliwia ich wycenę, ale tylko na podstawie wartości bazowych zaproponowanych i wprowadzonych do wyceny przez wyceniającego.

Informuję uprzejmie, iż wartość pojazdu podana na stronie 3 mojej opinii, opisana, jako - cytat: „wartość brutto pojazdu określona na miesiąc” stanowi szacunkową wartość samochodu w stanie jak dzień moich oględzin, a szacowana na miesiąc, w którym dokonałem oględzin. Jest to wartość pojazdu określona na warunki polskie, przed jego formalną rejestracją, a po wszystkich opłatach celnych i administracyjnych - cło,

akcyza, podatki. Stąd powinna ona być przyjęta, jako podstawa do ustalenia w/w opłat celno skarbowych. Niedopuszczalnym jest indywidualna interpretacja mojej opinii polegająca na wybiórczym stosowaniu wartości pośrednich samochodu uwidocznionych w tej wycenie, a tym bardziej zmianie współczynników w niej. Według mojej oceny, powyższa opinia powinna być albo zaakceptowana w całości, lub też odrzucona z podaniem merytorycznego uzasadnienia.

Proszę też zważyć, iż program Info-Ekspert, w którym została sporządzona moja opinia jest chroniony prawem autorskim. Zatem nie jest możliwe wybiórcze przyjmowanie wartości samochodu, podanych w procesie szacowania jego wartości e w tym programie. Stąd też moja opinia jest objęta prawem, autorskim. Można z nią fachowo polemizować, ale nie należy po niej kreślić zmieniając dowolnie współczynniki. Firma Info-Ekspert jest wydawcą katalogów i programów komputerowych, służących do profesjonalnej wyceny pojazdów samochodowych. Spółka jest ściśle związana ze środowiskiem rzeczoznawców samochodowych, z którymi współpracuje w badaniach rynku. Wynika to również z faktu, że założycielami i właścicielami Spółki są największe organizacje rzeczoznawcze w Polsce

Proszę zwrócić uwagę, iż powyższe działanie Urzędu Celnego stanowi:

- Złamanie art. 6 i 8 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) oraz art. 139 Ordynacji podatkowej;
- Wadliwą ocenę dowodów, bez odpowiednich kwalifikacji rzeczoznawcy motoryzacyjnego urzędnika oceniającego opinię certyfikowanego rzeczoznawcy motoryzacyjnego;
- Bezprawne działanie polegające na "swobodnej ocenie dowodów", która nie ma podstawy prawnej w polskim prawie i pogwałcenie art. 32 Konstytucji RP.

Należy też podkreślić, iż urzędnicy celni nie mają wymaganych prawem kwalifikacji w zakresie techniki samochodowej. Podnieść też należy, iż. tzw. "swobodna ocena dowodów", stosowana szeroko i wszechstronnie przez urząd celny, a pozwalająca na absolutnie wszystko urzędnikom, nie ma żadnej podstawy prawnej. Brak jest też podstawy prawnej takiego działania Urzędu Celnego. Stąd takie "swobodne ocenianie dowodów" jest korupcyjogenne, ponieważ to od kaprysu urzędnika zależy, czy dany towar będzie wart 50.000 czy tylko 5.000 zł. Ponadto jest to sprzeczne z art. 32 Konstytucji RP, który stanowi, że wszyscy są równi wobec prawa i mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. W mojej opinii złamanie tej zasady polega na tym, że urzędnik nie mając stosownych, wymaganych prawem kwalifikacji może naliczyć za ten sam towar "swobodnie" dla dwóch równych podatników różne opłaty, bo taki ma kaprys.

W mojej ocenie takie postępowanie organów celnych narusza przepisy postępowania w stopniu mogącym mieć wpływ na wynik sprawy poprzez uchybienie zasadzie prowadzenia postępowania w sposób budzący zaufanie do organów podatkowych (art. 121 § 1 Ordynacji podatkowej) i zasadzie prawdy obiektywnej, nakazującej organom podejmowanie wszelkich niezbędnych działań w celu dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego (art. 122 Ordynacji podatkowej). Uchybienie powyższym zasadom wynika z dowolnego zakwestionowania wyliczenia wartości przedmiotowego samochodu oszacowanego przez rzeczoznawcę samochodowego powołanego przez właściciela samochodu.

W wyroku z dnia 12 stycznia 2011 r. sygn. akt I GSK 700/09 (niepubl.) NSA stwierdził, że powoływanie się przez organy celne na opinie biegłego, przy jednoczesnym wybiórczym jej potraktowaniu, stanowi przykład jaskrawej nierzetelności.

Jednocześnie, jeśli Państwo nie zgadzają się z treścią mojej opinii Państwa prawem i obowiązkiem jest powołanie biegłego rzeczoznawcy certyfikowanego, aby on sporządził swoją opinię na podstawie zgromadzonych przeze mnie opisów i zdjęć przedmiotowego samochodu.

To organ podatkowy musi ustalić czy zadeklarowana przez podatnika kwota znacznie odbiega od średniej wartości rynkowej oraz czy różnica ta ma uzasadnione przyczyny. Zgodnie z art. 104 ust. 8 ustawy o podatku akcyzowym, ocena ta nie może mieć charakteru automatycznego.

Jedną z przyczyn, która może uzasadniać znaczne odstępstwo ceny nabycia od średniej wartości rynkowej w kraju, mogą być uwarunkowania rynku, na którym samochód został nabyty. Okoliczność ta nie została jednak zbadana w tym przypadku i uwzględniona przez organ podatkowy.

W mojej ocenie "nabycie pojazdu na rynku wspólnotowym za cenę niższą niż średnia cena w kraju nie jest naganne i nie uprawnia urzędników do każdorazowej i automatycznej zmiany podstawy opodatkowania podatkiem akcyzowym i wyrównania jej do podstawy, jaką jest średnia wartość na rynku krajowym. **Zmiana podstawy opodatkowania jest uprawniona tylko wtedy, kiedy różnica w podstawie opodatkowania jest znaczna i nie ma uzasadnionej przyczyny.**" W przypadku, gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne, organ podatkowy może powołać na biegłego osobę dysponującą takimi wiadomościami, w celu wydania opinii. Powołanie na biegłego następuje z urzędu, jeżeli opinii biegłego wymagają przepisy prawa podatkowego. Słowo "może" oznacza pozostawienie organowi swobody w korzystaniu z opinii biegłego. Granice korzystania z tej swobody wyznacza zasada prawdy obiektywnej, gdyż z niej wypływa obowiązek organu podjęcia wszelkich czynności mających na celu ustalenie rzeczywistego stanu faktycznego sprawy podatkowej. Organ podatkowy obowiązany jest wykorzystać ten środek dowodowy w sprawie o zawiłym stanie faktycznym, który można wyjaśnić dopiero wtedy, gdy dysponuje się specjalnymi wiadomościami. Rozstrzygnięcie sprawy wymaga wiadomości specjalnych wtedy, gdy przy jej rozpoznaniu wyłoni się zagadnienie mające znaczenie, którego wyjaśnienie przekracza zakres wiadomości i doświadczenia życiowego osób mających wykształcenie ogólne i nie jest możliwe bez posiadania wiadomości specjalnych w określonej dziedzinie nauki, sztuki, rzemiosła, techniki, stosunków gospodarczych, itp., z którą wiąże się rozpatrywane zagadnienie.

Zadaniem biegłego nie jest tymczasem ustalenie stanu faktycznego, lecz naświetlenie i wyjaśnienie okoliczności z punktu widzenia posiadanych przez niego wiadomości specjalnych przy uwzględnieniu zebranego i udostępnionego mu materiału dowodowego. Jego rolą nie jest również dokonywanie wykładni przepisów prawa lub subsumcji stanu faktycznego sprawy. Jest to wyłączna kompetencja, a zatem nie tylko uprawnienie, ale również obowiązek, organu podatkowego. Nie może być przedmiotem dowodu ustalenie stanu prawnego ani też interpretacja przepisów prawa. Biegły ma obowiązek dostarczenia organowi podatkowemu wiadomości specjalnych potrzebnych do dokonania ustaleń faktycznych w sprawie.

Za zdecydowanie niedopuszczalne uznać należy powołanie w charakterze biegłego pracownika zatrudnionego w organie podatkowym, choćby nawet pracownik ten dysponował wiadomościami specjalnymi z określonej dziedziny wiedzy. **Osoba biegłego nie powinna pozostawać w jakimkolwiek związku, nie tylko ze stroną, ale również z organem administracyjnym, który to związek mógłby wskazywać na brak bezstronności, czy niezależności biegłego.**

Zatem, jeśli uważacie Państwo, iż oszacowana w mojej opinii wartość samochodu uszkodzonego jest niewłaściwa, to proszę z Urzędu powołać biegłego, który wykona kontropinię do mojej. Jeśli nie, to proszę przyjąć wynik mojej opinii, jako wartość przedmiotowego samochodu w stanie uszkodzonym. Proszę też zważyć, iż zarówno program Info-Ekspert, jak i moja opinia są chronione prawem autorskim. Zatem jakakolwiek ingerencja w program, czy też moją opinię, Np. skreślenie, zmiany wartości współczynników czy też ich pomijanie, stanowi złamanie prawa w świetle obowiązujących przepisów prawa.

Proszę też o nie manipulowanie jakimikolwiek współczynnikami w mojej wycenie, bowiem jest to też niezgodne z obowiązującym prawem i stanowi naruszenie moich i firmy Info Ekspert praw autorskich. Albowiem zmiana jakiegokolwiek współczynnika, bez stosownego do przedmiotowego pojazdu **UZASADNIENIA MERYTORYCZNEGO**, w celu spowodowanie, aby wartość uszkodzonego samochodu wzrosła, co równa się wyższymi opłatami celno-skarbowymi jest wprost naruszeniem obowiązującego prawa.

Jednocześnie wyjaśniam, iż kalkulacja naprawy sporządzona przeze mnie w autoryzowanym systemie Audatex oraz oszacowanie wartości pojazdu uszkodzonego w systemie Info Ekspert zostało wykonane zgodnie z Instrukcją Określania Wartości pojazdów Stowarzyszenia Rzecznawców Techniki

Samochodowej i Ruchu drogowego w Warszawie nr 1/24.

DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU (*)

Dane: [O] XII-2025

Marka: FIAT

Rok produkcji: 2020

Model: Tipo 1.4 16V MR`16 E6d

Wersja: Tipo

Nr rejestracyjny: DW 9JN79

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

VIN: ZFA35600006R54625



Data pierwszej rejestracji	2020/10/15
Data ważności badania technicznego	2026/03/07
Data oględzin	2025/11/28
Miejsce oględzin	ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 Wrocław dolnośląskie
Wskazanie drogomierza	119680 km
Okres eksploatacji pojazdu (20/10/15-25/12/15)	62 mies.
Kolor powłoki lakierowej, (rodzaj lakieru)	Stalowy / Szary 2-warstwowy z efektem metalicznym
Dop. masa całkow.	1650 kg
Rodzaj nadwozia	sedan 4 drzwiowy
Numer silnika	NIE USTALIŁEM
Jednostka napędowa	z zapłonem iskrowym (wtrysk)
Pojemność / Moc silnika	1368 ccm / 70kW (95KM)
Liczba cylindrów / Układ cylindrów / Liczba zaworów	4 / rzędowy / 16
Rodzaj skrzyni biegów	manualna
Rodzaj napędu	przedni (4x2)

Wartość rynkowa brutto wyżej zidentyfikowanego pojazdu, określona na miesiąc grudzień 2025 roku wynosi:

25500 PLN w tym VAT (23,0%) 4768,29 PLN

ZAŁĄCZNIKI

- 1 Wycena wartości - druk podstawowy
- 2 Wycena wartości - arkusz kontrolny
- 3 Opis powłoki lakierowej
- 4 Dokumentacja fotograficzna

KLAUZULE I ZASTRZEŻENIA OGRANICZAJĄCE OPINII

Rzeczoznawca/biegły wydając niniejszą opinię nie odpowiada za:

- Ukryte wady i uszkodzenia części, wady materiałowe oraz wady montażu pojazdu,
- Opinia nie jest dokładną ekspertyzą stanu technicznego, ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów przedmiotowego pojazdu,
- Wady opinii powstałe w oparciu o identyfikację stanu przedmiotu wyceny wynikające z przedstawionych rzeczoznawcy informacji i oświadczeń, jeśli brak było podstaw do kwestionowania ich zgodności z rzeczywistym stanem pojazdu lub też ustalenie tegoż stanu przez wykonawcę opinii było niemożliwe lub znacznie utrudnione,
- Wady ukryte pojazdu, bowiem zakres oraz metodyka mojego badania stanu technicznego pojazdu nie wykluczają wystąpienia wad ukrytych w samochodzie, podczas dalszej eksploatacji,
- Uszkodzenia i braki zespołów, podzespołów i części powstałe po przeprowadzeniu oględzin opiniowanego pojazdu samochodowego,
- Opinia nie jest potwierdzeniem prawdziwości danych pojazdu, w tym roku produkcji i innych, które zostały przyjęte według okazanych dokumentów pojazdu i treści numeru identyfikacyjnego VIN pojazdu,
- Nie weryfikowałem autentyczności, poprawności, budowy i wyglądu numeru identyfikacyjnego VIN pojazdu, gdyż nie było to przedmiotem niniejszej opinii,
- Nie weryfikowałem prawdziwości pozostałych danych pojazdu, w tym roku produkcji i innych, które zostały przyjęte wprost z dokumentów i wskazanych w opinii źródeł,
- Treść opinii opartą na informacjach, co do których został wprowadzony w błąd przez Zleceniodawcę, lub które zostały oparte na dowodach zakwestionowanych przez uprawnione organa,
- Wartości przedmiotu wyceny oszacowano na datę jak podano w opinii. Opinia określa szacunkową wartość rynkową pojazdu i/lub koszt naprawy pojazdu uszkodzonego i/lub wartość pojazdu w stanie uszkodzonym /wartość wraku/
- Opinia może być wykorzystana tylko przez Zlecającego, dla celów jak podano w tytule opinii,
- Powyższe oszacowanie wartości, nie może być traktowane jako gwarancja sprzedaży przedmiotu za oszacowaną wartość,
- Wady prawne udostępnionej dokumentacji badanego obiektu,
- Wycena traci ważność, jeżeli po badaniach diagnostycznych stanu technicznego pojazdu zostaną ujawnione wady i niesprawności techniczne skutkujące koniecznością wymiany podzespołów i części przedmiotowego pojazdu lub koniecznością ich naprawy w dowolnym zakresie i czasie,

UWAGA

W trakcie oględzin nie badałem oryginalności numeru identyfikacyjnego VIN pojazdu, naniesionego trwale na nadwoziu pojazdu, gdyż nie było to przedmiotem niniejszej opinii. Przyjąłem go według odczytania z natury. Również przebieg pojazdu przyjąłem według odczytu stanu drogomierza, bez weryfikowania jego autentyczności.

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

Opinię sporządziłem bezstronnie, zgodnie z moją najlepszą wiedzą i sumieniem.

MiM

Wrocław 2025

(Tel: 601-55-47-55, Mail: biuro@autorzeczoznawca.com.pl)

Rzeczoznawca : certyfikowany mgr inż. Mariusz Miszczyszyn RS0828

Zlecniodawca: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75A, 51-130 WROCŁAW

Zlec. pismo, znak: Telefoniczne

z dnia: 2025/11/24

Właściciel: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 WROCŁAW

Dokument: Dowód rejestracyjny seria: DR/BAV numer: 0206572

Sygnatura akt: Aktualna wartość samochodu

Zadanie: Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu na podstawie jego oględzin w stanie jak mi okazano, według cen katalogowych na miesiąc oględzin

PODSTAWA OPINII

1. Zlecenie o sygnaturze jak wyżej.
2. Własne oględziny pojazdu.
3. Informacje i oświadczenia o pojeździe uzyskane na podstawie okazanych mi dokumentów pojazdu i moich oględzin pojazdu.
4. Informacje i oświadczenia o zdarzeniach podczas eksploatacji samochodu od właściciela samochodu i/lub użytkownika pojazdu i/lub aktualnego dysponenta samochodu.
5. Doświadczenie zawodowe i wiedza specjalistyczna biegłego/rzeczoznawcy.

Dane o opiniowanym pojeździe, jakie wykorzystałem w niniejszej opinii, a wprowadzone do systemów /programów/ Info-Ekspert i AUDATEX, przyjąłem na podstawie własnych oględzin samochodu, na podstawie dokumentów z akt sprawy/szkody jak wyżej oraz na podstawie informacji uzyskanych w wyniku rozkodowania numeru identyfikacyjnego nadwozia pojazdu (VIN) w programie AutoVIN i/lub AudaVin, o ile takie rozkodowanie było możliwe i dało rezultat.

Sporządzający niniejszą opinię nie ponosi odpowiedzialności za wady opinii powstałe na skutek przyjęcia w dobrej wierze informacji i oświadczeń o opiniowanym obiekcie jakie uzyskał na podstawie okazanych akta sprawy oraz informacji uzyskanych od jego właściciela/dysponenta lub użytkownika. Jeśli w momencie uzyskania tych informacji brak było uzasadnionych podstaw do kwestionowania złożonych rzeczoznawcy powyższych oświadczeń.

- Pojazd posiadał na dzień moich oględzin braki, wady i uszkodzenia opisane w niniejszej opinii,
- Pojazd wymagał usunięcia uszkodzeń, niesprawności i usterek wykazanych w niniejszej opinii, poprzez wykonanie naprawy mechanicznej w zakresie podanym w moim kosztorysie Audatex, stanowiącym załącznik do niniejszej opinii,
- Niniejsza opinia nie jest ekspertyzą stanu technicznego, ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów pojazdu, a jedynie jest opisem tegoż stanu i została sporządzona na podstawie moich oględzin auta uszkodzonego w kolizji oraz na podstawie okazanych mi dokumentów samochodu,
- Opinia może być wykorzystana tylko przez Zlecającego, dla celów kreślonych w temacie opinii,
- Opinia określa szacunkową wartość pojazdu w stanie nieuszkodzonym, jak przed szkodą, na warunki polskie (na terytorium RP) oraz szacunkowy koszt naprawy samochodu, określony w kalkulacji naprawy AUDATEX.

INFO-EKSPERT publikuje w Komputerowym Systemie INFO EKSPERT (KSIE) podstawowe informacje techniczne i cenowe samochodów osobowych, kempingowych, dostawczych, ciężarowych, motocykli, autobusów, przyczep i naczep oraz ciągników rolniczych użytkowanych w Polsce. Zakres tych informacji obejmuje:

- **Uśrednione, ogólnopolskie bazowe wartości rynkowe pojazdów używanych** - ustalone na rok i miesiąc publikacji KSIE. Publikowana wartość bazowa pojazdu to wartość rynkowa (sprzedaży lub zakupu) pojazdu bazowego określonej marki, modelu, wersji i roku produkcji, wprowadzonego do eksploatacji (zarejestrowanego po raz pierwszy po zakupieniu w stanie nowym) 15 maja roku produkcji.
- **Ceny fabrycznie nowych pojazdów z wyposażeniem standardowym**, w miarę możliwości aktualne na rok i miesiąc publikacji danych, przyjęte na podstawie katalogowych cenników producentów i importerów.
- **Podstawowe dane identyfikacyjne i techniczne każdego pojazdu:** marka, model, wersja, rodzaj nadwozia lub zabudowy, liczba drzwi, parametry silnika (silników), masy, wymiary itp. oraz kod identyfikacyjny INFO-EKSPERT.
- **Kompletację wyposażenia standardowego** według specyfikacji ofertowej nowych pojazdów sprzedawanych w Polsce. Dla pojazdów oferowanych wyłącznie w zindywidualizowanych konfiguracjach wyposażenia (np. samochody ciężarowe, autobusy, przyczepy, naczepy) standard wyposażenia jest ustalany przez INFO-EKSPERT na podstawie typowych kompletacji producenta. Dla pojazdów sprowadzonych do Polski wyłącznie w ramach importu indywidualnego kompletacja wyposażenia jest ustalana na podstawie innych dostępnych źródeł.
- **Dostępne opcjonalne elementy i pakiety wyposażenia dodatkowego**, oferowane przez producenta lub importera przy sprzedaży nowych pojazdów w Polsce, **wraz z ich wartościami**. Dla pojazdów w trakcie eksploatacji wartości te są odpowiednio amortyzowane. Dla pojazdów nie oferowanych w Polsce w stanie nowym, publikowana jest lista ogólna elementów typowego wyposażenia dodatkowego pojazdów z wartościami wynikającymi z uśrednienia wartości zbliżonego wyposażenia, oferowanego w pojazdach tej samej klasy na rynku polskim.

Aktualizacja danych w Komputerowym Systemie INFO-EKSPERT dokonywana jest w cyklu miesięcznym.

Pojazdem bazowym nazywamy pojazd, który:

- Jest sprawny w dobrym stanie technicznym, odpowiednim do okresu użytkowania, bez uszkodzeń i wad po naprawczych,
- Jest zarejestrowany w Polsce i posiada ważne dopuszczenie do ruchu oraz został wprowadzony do eksploatacji (zarejestrowany po raz pierwszy po zakupieniu w stanie nowym) 15 maja roku produkcji.
- Jest wyposażony standardowo (bez wyposażenia dodatkowego, w tym nadwozie z powłoką lakierowaną nie wymagającą dopłat),
- Ma przebieg zgodny z przebiegiem normatywnym, ustalonym w oparciu o badanie średnich przebiegów rocznych dla poszczególnych grup pojazdów,
- Jest wyposażony w ogumienie zużyte w 50%, lub mniej, proporcjonalnie do przebiegu, gdy dotyczy pojazdu w początkowym okresie eksploatacji, o niewielkim przebiegu.

Szczególnym rodzajem pojazdu bazowego jest pojazd fabrycznie nowy, oferowany do sprzedaży, spełniający następujące kryteria:

- Wyposażony standardowo,
- Wyprodukowany w roku sprzedaży,
- Bez usterek, wad produkcyjnych, transportowych itp., przygotowany do sprzedaży,
- Z wartością zgodną z ceną cennikową producenta lub importera aktualną na miesiąc publikacji.

Pojazdy odbiegające parametrami od wyżej zdefiniowanych pojazdów bazowych, podlegają w procesie wyceny odpowiednim korektom wartości.

Uśrednione, ogólnopolskie bazowe wartości rynkowe pojazdów używanych -publikowane w Komputerowym Systemie INFO-EKSPERT są rezultatem badań i analiz prowadzonych przez doświadczony zespół analityków firmy INFO-EKSPERT przy wykorzystaniu specjalistycznego oprogramowania informatycznego

Podstawą analiz są systematycznie zbierane notowania ofertowe i transakcyjne cen pojazdów używanych oferowanych do sprzedaży na polskim rynku motoryzacyjnym. Źródłami danych są dostępne informacje z sieci sprzedaży producentów i importerów. pojazdów, z ogólnodostępnych ogłoszeń portali internetowych i prasowych oraz pochodzących z ofert komisów, firm leasingowych i wynajmujących pojazdy, a także od innych podmiotów handlujących pojazdami.

Analiza dużej populacji danych pozwala na bieżące śledzenie zależności rynkowych pomiędzy pojazdami zbliżonych klas, modeli, rozwiązań technicznych, jakościowych i lat produkcji oraz monitorowanie zmieniających się trendów i upodobań rynkowych.

Połączenie danych wejściowych z różnych niezależnych źródeł oraz naszej wiedzy pozwala nam na publikowanie wartości, które cechują się trafnością oraz odzwierciedlają realia polskiego rynku motoryzacyjnego.

Firma INFO-EKSPERT przekazuje Państwu w programie informacje o wartościach bazowych pojazdów na rynku polskim. Wartości bazowe stanowią niezależną ocenę firmy INFO-EKSPERT, publikowaną, jako wartości średnie pojazdów, na podstawie zgromadzonych danych o cenach rynkowych oraz profesjonalnej analizy uzyskanych informacji prowadzonej przez zespół specjalistów wydawnictwa - popartej ponad dwudziestopięcioletnim doświadczeniem w badaniach rynku.

Potraktowanie opublikowanej wartości bazowej, jako wartości rzeczywistej dla konkretnego pojazdu może być dotknięte wadami ze względu na występujące znaczne rozbieżności cen rynkowych, indywidualne cechy wycenianego pojazdu, jak i trudności określenia wartości bazowej pojazdów w przypadku pojazdów nietypowych i pojazdów jednostkowo oferowanych w Polsce na rynku wtórnym. Wobec powyższego, INFO-EKSPERT nie ponosi odpowiedzialności za sposób i skutki wykorzystania przez wyceniającego publikowanych wartości bazowych.

W bazie danych Komputerowego Systemu INFO-EKSPERT brak jest publikacji wartości pojazdów 20 letnich i starszych, typowo sportowych, poddanych „tuningowi”, niektórych luksusowych i pojazdów pochodzących z importu indywidualnego, śladowo występujących na polskim rynku, dla których nie jest możliwe przeprowadzenie reprezentatywnych badań rynkowych. Udostępnienie w programie danych technicznych tych pojazdów, umożliwia ich wycenę, ale tylko na podstawie wartości bazowych zaproponowanych i wprowadzonych do wyceny przez wyceniającego.

Informuję uprzejmie, iż wartość pojazdu podana na stronie 3 mojej opinii, opisana, jako - cytat: „wartość brutto pojazdu określona na miesiąc” stanowi szacunkową wartość samochodu w stanie jak dzień moich oględzin, a szacowana na miesiąc, w którym dokonałem oględzin. Jest to wartość pojazdu określona na warunki polskie, przed jego formalną rejestracją, a po wszystkich opłatach celnych i administracyjnych - cło, akcyza, podatki. Stąd powinna ona być przyjęta, jako podstawa do ustalenia w/w opłat celno skarbowych. Niedopuszczalnym jest indywidualna interpretacja mojej opinii polegająca na wybiórczym stosowaniu wartości pośrednich samochodu uwidocznionych w tej wycenie, a tym bardziej zmianie współczynników w niej. Według mojej oceny, powyższa opinia powinna być albo zaakceptowana w całości, lub też odrzucona z podaniem merytorycznego uzasadnienia.

Proszę też zważyć, iż program Info-Ekspert, w którym została sporządzona moja opinia jest chroniony prawem autorskim. Zatem nie jest możliwe wybiórcze przyjmowanie wartości samochodu, podanych w procesie szacowania jego wartości e w tym programie. Stąd też moja opinia jest objęta prawem, autorskim. Można z nią fachowo polemizować, ale nie należy po niej kreślić zmieniając dowolnie współczynniki. Firma Info-Ekspert jest wydawcą katalogów i programów komputerowych, służących do profesjonalnej wyceny pojazdów samochodowych. Spółka jest ściśle związana ze środowiskiem rzeczoznawców samochodowych, z którymi współpracuje w badaniach rynku. Wynika to również z faktu, że założycielami i właścicielami Spółki są największe organizacje rzeczoznawcze w Polsce

Proszę zwrócić uwagę, iż powyższe działanie Urzędu Celnego stanowi:

- Złamanie art. 6 i 8 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) oraz art. 139 Ordynacji podatkowej;
- Wadliwą ocenę dowodów, bez odpowiednich kwalifikacji rzeczoznawcy motoryzacyjnego urzędnika oceniającego opinię certyfikowanego rzeczoznawcy motoryzacyjnego;
- Bezprawne działanie polegające na "swobodnej ocenie dowodów", która nie ma podstawy prawnej w polskim prawie i pogwałcenie art. 32 Konstytucji RP.

Należy też podkreślić, iż urzędnicy celni nie mają wymaganych prawem kwalifikacji w zakresie techniki samochodowej. Podnieść też należy, iż. tzw. "swobodna ocena dowodów", stosowana szeroko i wszechstronnie przez urząd celny, a pozwalająca na absolutnie wszystko urzędnikom, nie ma żadnej podstawy prawnej. Brak jest też podstawy prawnej takiego działania Urzędu Celnego. Stąd takie "swobodne ocenianie dowodów" jest korupcyjogenne, ponieważ to od kaprysu urzędnika zależy, czy dany towar będzie wart 50.000 czy tylko 5.000 zł. Ponadto jest to sprzeczne z art. 32 Konstytucji RP, który stanowi, że wszyscy są równi wobec prawa i mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. W mojej opinii złamanie tej zasady polega na tym, że urzędnik nie mając stosownych, wymaganych prawem kwalifikacji może naliczyć za ten sam towar "swobodnie" dla dwóch równych podatników różne opłaty, bo taki ma kaprys.

W mojej ocenie takie postępowanie organów celnych narusza przepisy postępowania w stopniu mogącym mieć wpływ na wynik sprawy poprzez uchybienie zasadzie prowadzenia postępowania w sposób budzący zaufanie do organów podatkowych (art. 121 § 1 Ordynacji podatkowej) i zasadzie prawdy obiektywnej, nakazującej organom podejmowanie wszelkich niezbędnych działań w celu dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego (art. 122 Ordynacji podatkowej). Uchybienie powyższym zasadom wynika z dowolnego zakwestionowania wyliczenia wartości przedmiotowego samochodu oszacowanego przez rzeczoznawcę samochodowego powołanego przez właściciela samochodu.

W wyroku z dnia 12 stycznia 2011 r. sygn. akt I GSK 700/09 (niepubl.) NSA stwierdził, że powoływanie się przez organy celne na opinię biegłego, przy jednoczesnym wybiórczym jej potraktowaniu, stanowi przykład jaskrawej nierzetelności.

Jednocześnie, jeśli Państwo nie zgadzają się z treścią mojej opinii Państwa prawem i obowiązkiem jest powołanie biegłego rzeczoznawcy certyfikowanego, aby on sporządził swoją opinię na podstawie zgromadzonych przeze mnie opisów i zdjęć przedmiotowego samochodu.

To organ podatkowy musi ustalić czy zadeklarowana przez podatnika kwota znacznie odbiega od średniej wartości rynkowej oraz czy różnica ta ma uzasadnione przyczyny. Zgodnie z art. 104 ust. 8 ustawy o podatku akcyzowym, ocena ta nie może mieć charakteru automatycznego.

Jedną z przyczyn, która może uzasadniać znaczne odstępstwo ceny nabycia od średniej wartości rynkowej w kraju, mogą być uwarunkowania rynku, na którym samochód został nabyty. Okoliczność ta nie została jednak zbadana w tym przypadku i uwzględniona przez organ podatkowy.

W mojej ocenie "nabycie pojazdu na rynku wspólnotowym za cenę niższą niż średnia cena w kraju nie jest naganne i nie uprawnia urzędników do każdorazowej i automatycznej zmiany podstawy opodatkowania podatkiem akcyzowym i wyrównania jej do podstawy, jaką jest średnia wartość na rynku krajowym. **Zmiana**

podstawy opodatkowania jest uprawniona tylko wtedy, kiedy różnica w podstawie opodatkowania jest znaczna i nie ma uzasadnionej przyczyny. W przypadku, gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne, organ podatkowy może powołać na biegłego osobę dysponującą takimi wiadomościami, w celu wydania opinii. Powołanie na biegłego następuje z urzędu, jeżeli opinii biegłego wymagają przepisy prawa podatkowego. Słowo "może" oznacza pozostawienie organowi swobody w korzystaniu z opinii biegłego.

Granice korzystania z tej swobody wyznacza zasada prawdy obiektywnej, gdyż z niej wypływa obowiązek organu podjęcia wszelkich czynności mających na celu ustalenie rzeczywistego stanu faktycznego sprawy podatkowej. Organ podatkowy obowiązany jest wykorzystać ten środek dowodowy w sprawie o zawiłym stanie faktycznym, który można wyjaśnić dopiero wtedy, gdy dysponuje się specjalnymi wiadomościami. Rozstrzygnięcie sprawy wymaga wiadomości specjalnych wtedy, gdy przy jej rozpoznaniu wyłoni się zagadnienie mające znaczenie, którego wyjaśnienie przekracza zakres wiadomości i doświadczenia życiowego osób mających wykształcenie ogólne i nie jest możliwe bez posiadania wiadomości specjalnych w określonej dziedzinie nauki, sztuki, rzemiosła, techniki, stosunków gospodarczych, itp., z którą wiąże się rozpatrywane zagadnienie.

Zadaniem biegłego nie jest tymczasem ustalenie stanu faktycznego, lecz naświetlenie i wyjaśnienie okoliczności z punktu widzenia posiadanych przez niego wiadomości specjalnych przy uwzględnieniu zebranego i udostępnionego mu materiału dowodowego. Jego rolą nie jest również dokonywanie wykładni przepisów prawa lub subsumcji stanu faktycznego sprawy. Jest to wyłączna kompetencja, a zatem nie tylko uprawnienie, ale również obowiązek, organu podatkowego. Nie może być przedmiotem dowodu ustalenie stanu prawnego ani też interpretacja przepisów prawa. Biegły ma obowiązek dostarczenia organowi podatkowemu wiadomości specjalnych potrzebnych do dokonania ustaleń faktycznych w sprawie.

Za zdecydowanie niedopuszczalne uznać należy powołanie w charakterze biegłego pracownika zatrudnionego w organie podatkowym, choćby nawet pracownik ten dysponował wiadomościami specjalnymi z określonej dziedziny wiedzy. **Osoba biegłego nie powinna pozostawać w jakimkolwiek związku, nie tylko ze stroną, ale również z organem administracyjnym, który to związek mógłby wskazywać na brak bezstronności, czy niezależności biegłego.**

Zatem, jeśli uważacie Państwo, iż oszacowana w mojej opinii wartość samochodu uszkodzonego jest niewłaściwa, to proszę z Urzędu powołać biegłego, który wykona kontropinię do mojej. Jeśli nie, to proszę przyjąć wynik mojej opinii, jako wartość przedmiotowego samochodu w stanie uszkodzonym. Proszę też zważyć, iż zarówno program Info-Ekspert, jak i moja opinia są chronione prawem autorskim. Zatem jakakolwiek ingerencja w program, czy też moją opinię, Np. skreślenie, zmiany wartości współczynników czy też ich pomijanie, stanowi złamanie prawa w świetle obowiązujących przepisów prawa.

Proszę też o nie manipulowanie jakimikolwiek współczynnikami w mojej wycenie, bowiem jest to też niezgodne z obowiązującym prawem i stanowi naruszenie moich i firmy Info Ekspert praw autorskich. Albowiem zmiana jakiegokolwiek współczynnika, bez stosownego do przedmiotowego pojazdu UZASADNIENIA MERYTORYCZNEGO, w celu spowodowanie, aby wartość uszkodzonego samochodu wzrosła, co równa się wyższymi opłatami celno-skarbowymi jest wprost naruszeniem obowiązujących prawa.

Jednocześnie wyjaśniam, iż kalkulacja naprawy sporządzona przeze mnie w autoryzowanym systemie Audatex oraz oszacowanie wartości pojazdu uszkodzonego w systemie Info Ekspert zostało wykonane zgodnie z Instrukcją Określania Wartości pojazdów Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu drogowego w Warszawie nr 1/24.

DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU (*)

Dane: [O] XII-2025

Marka: FIAT

Rok produkcji: 2020

Model: Tipo 1.4 16V MR`16 E6d

Wersja: Tipo

Nr rejestracyjny: DW 9JN79

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

VIN: ZFA35600006R54625

Data pierwszej rejestracji	2020/10/15
Data ważności badania technicznego	2026/03/07
Data oględzin	2025/11/28
Miejsce oględzin	ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 Wrocław dolnośląskie
Wskazanie drogomierza	119680 km
Okres eksploatacji pojazdu (20/10/15-25/12/15)	62 mies.
Kolor powłoki lakierowej, (rodzaj lakieru)	Stalowy / Szary 2-warstwowy z efektem metalicznym
Dop. masa całkow.	1650 kg
Rodzaj nadwozia	sedan 4 drzwiowy
Numer silnika	NIE USTALIŁEM
Jednostka napędowa	z zapłonem iskrowym (wtrysk)
Pojemność / Moc silnika	1368 ccm / 70kW (95KM)
Liczba cylindrów / Układ cylindrów / Liczba zaworów	4 / rzędowy / 16
Rodzaj skrzyni biegów	manualna
Rodzaj napędu	przedni (4x2)

WYPOSAŻENIE STANDARDOWE

L.p.	Nazwa elementu wyposażenia	L.p.	Nazwa elementu wyposażenia
1	ABS - system zapobiegający blokowaniu kół	16	System kontroli trakcji ESC
2	Czujnik temperatury zewnętrznej	17	System kontroli trakcji TCS
3	Czujniki napięcia pasów pasażerów z przodu i z tyłu	18	System Panic Brake Assist
4	Gniazdo 12V	19	System Start/Stop
5	Klimatyzacja	20	Szyba tylna ogrzewana
6	Kolumna kierownicy regulowana	21	Szyby przednie regulowane elektrycznie
7	Korektor ustawienia świateł	22	Światła do jazdy dziennej
8	Kurtyny powietrzne boczne	23	Wspomaganie układu kierowniczego "Dual Drive"
9	Poduszka powietrzna kierowcy	24	Wyświetlacz monochromatyczny TFT 3,5"
10	Poduszka powietrzna pasażera	25	Zagłówki siedzeń tylnych 2 szt.
11	Siedzenia tylne dzielone asymetrycznie	26	Zamek centralny zdalnie sterowany
12	System ERM	27	Zderzaki w kolorze nadwozia
13	System Hill Hold	28	Zestaw naprawczy opon
14	System kontroli ciśnienia w oponach	29	Złącze "USB"
15	System kontroli trakcji dynamiczny DTC		

L.p. Nazwa pakietu / elementu pakietu wyposażenia standardowego

- Poduszki powietrzne boczne
Napinacze pasów bezpieczeństwa pirotechniczne
Poduszki powietrzne boczne
- Radio UConnect z portami USB oraz AUX
Głośniki 4 szt.
Złącze "USB"
Złącze "AUX"
Radio UConnect

WYPOSAŻENIE DODATKOWE

L.p.	Nazwa elementu wyposażenia	Wartość [PLN]
1	Lakier metalizowany Szary Colosseo 1	113
2	Radio UConnect + port USB + port AUX + DAB (brak czytnika CD), 4 głośniki (dopłata) Głośniki 4 szt. Złącze "USB" Złącze "AUX" Radio UConnect Tuner cyfrowy (DAB – Digital Audio Broadcast)	264
3	Sterowanie radiem w kierownicy	97
4	Zagłówki siedzeń tylnych 3 szt. (dopłata)	140

OPIS ZAMONTOWANEGO W POJEŹDZIE OGUMIENIA

Koło	Marka, typ	Bieżnik [mm]	Zużycie [%]
Przednie lewe:	BARUM 185/65 R15 88T POLARIS 3 TL	6,0	38
Przednie prawe:	BARUM 185/65 R15 88T POLARIS 3 TL	6,0	38
Tylne lewe:	BARUM 185/65 R15 88T POLARIS 3 TL	5,0	52
Tylne prawe:	BARUM 185/65 R15 88T POLARIS 3 TL	5,0	52

STAN TECHNICZNY POJAZDU

Aby spełnić cel i przeznaczenie opinii określone potrzebą Zleceniodawcy musiałem ustalić ogólny stan techniczny pojazdu, zakres jego ewentualnych uszkodzeń i braków, szacunkowy koszt naprawy tych uszkodzeń oraz techniczną możliwość ich naprawy. Dla ustalenia stanu technicznego oraz zakresu uszkodzeń samochodu posłużyłem się własnymi oględzinami przedmiotowego samochodu oraz informacjami /oświadczeniami/ uzyskanymi od właściciela pojazdu i/lub zleceniodawcy opinii, o stanie pojazdu na dzień jego zakupu oraz informacjami o znanych krytycznych zdarzeniach z jego eksploatacji.

W trakcie oględzin pojazdu silnik uruchomiłem i wykonałem krótką jazdę próbną po placu parkingowym. Jednocześnie dla jednoznacznego ustalenia stanu technicznego pojazdu koniecznym byłaby weryfikacja jego stanu technicznego podczas pełnej próby drogowej, w zróżnicowanych warunkach ruchowych oraz badanie samochodu w warunkach warsztatowych przy użyciu wyspecjalizowanych narzędzi, testerów i urządzeń: podnośnik, testery komputerowe, przyrządy pomiarowe, rama pomiarowa. A powyższe nie było możliwe w warunkach oględzin - nie miałem takiej delegacji od Zleceniodawcy. Tak, więc, nie mając możliwości do pełnego zweryfikowania stanu technicznego pojazdu podczas badania w ruchu i/lub w warunkach warsztatowych przyjąłem zidentyfikowany, wizualnie i organoleptycznie, stan pojazdu za wiarygodny.

I. Ogólny stan pojazdu:

- Samochód udostępniono mi do oględzin w stanie nadwozia czystym,
- Wnętrze pojazdu czyste, pojazd wygląda na zadbany, nie za bardzo wymęczony eksploatacyjnie,
- Stan pojazdu świadczy o "normalnej" dbałości użytkownika/właściciela o samochód podczas jego eksploatacji,
- Stan techniczny i stan zadbania, w odniesieniu do innych pojazdów w analogicznym wieku i przebiegu nie odbiega ani "in minus", ani "in plus" od średniego, w odniesieniu do stanów zadbania o pojazd, obserwowanych na rynku wtórnym pojazdów,
- Samochód "powypadkowy", grubość powłok lakierowych poszyc zewnętrznego nadwozia "nie fabryczna". Stwierdziłem lakierowanie w systemie naprawczym ze szpachlowaniem elementów zewnętrznych nadwozia, jak podałem w arkuszu badania grubości lakieru, stanowiącym załącznik do niniejszej opinii. Pomiaru grubości lakieru wykonałem atestowanym miernikiem MGL-7,
- Pojazd sprawny technicznie, "jezdny" w warunkach badania organoleptycznego na parkingu, przy ograniczeniach wynikających z usterek wymienionych powyżej,
- Stan pojazdu uwidocznił się na dokumentacji fotograficznej, jaką wykonałem w trakcie oględzin samochodu, a załączonej do niniejszej opinii na płycie CD,

Opis ogólnego stanu technicznego pojazdu:**II. Układ napędowy stwierdziłem:**

- Wizualnie stan techniczny zgodny z przebiegiem i okresem eksploatacji,
- Silnik - po uruchomieniu bez znaczących uwag,
- Skrzynia biegów - na postoju i podczas jazdy próbnej bez większych uwag,
- Układ wydechowy - miejscowo, powierzchniowo skorodowane elementy układu,

- Silnik, osprzęt silnika, komora silnikowa - zakurzone, miejscowo zaolejone,
- Innych wad i usterek, poza wymienionymi powyżej, nie zidentyfikowałem w trakcie oględzin,

III. Podwozie stwierdziłem:

- Układ hamulcowy - wizualnie, stan techniczny zgodny z przebiegiem i okresem eksploatacji, tarcze hamulcowe powierzchniowo skorodowane,
- Zawieszenie kół jezdnych - wizualnie i podczas jazdy próbnej stan techniczny zgodny z przebiegiem i okresem eksploatacji,
- Zespoły podwozia bez widocznych wad i usterek, stopień zużycia zgodny z przebiegiem i okresem eksploatacji samochodu, występuje miejscowa korozja powierzchniowa elementów zawieszenia kół jezdnych,
- Zawieszenie przednie i tylne - sprawne,
- Układ kierowniczy sprawny,
- Innych wad i usterek, poza wymienionymi powyżej, nie zidentyfikowałem w trakcie oględzin,

IV. Nadwozie stwierdziłem - dokumentacja fotograficzna na płycie CD:

- Bardzo nieliczne miejscowe zarysowania powłok lakierowych poszyć zewnętrznych nadwozia,
- Miejscowe odpryski lakieru,
- Miejscowe odpryski na szybie czołowej,
- Innych wad i usterek, poza wymienionymi powyżej, nie zidentyfikowałem w trakcie oględzin,

V. Wnętrze stwierdziłem:

- Widoczne są normalne ślady eksploatacji, adekwatne do przebiegu samochodu,
- Wykładzina podłogi, poszycia tapicerskie wnętrza nadwozia - miejscowo zabrudzone,
- Zapach wnętrza przyjazny dla użytkownika,
- Innych wad i usterek, poza wymienionymi powyżej, nie zidentyfikowałem w trakcie oględzin,

VI. Wyposażenie w akcesoria:

- Dokumentacja eksploatacyjna pojazdu: książka rejestru obsługi /książka serwisowa/, instrukcja obsługi pojazdu, instrukcja obsługi radioodtwarzacza - okazano mi w trakcie oględzin,
- Kluczyki do pojazdu - okazano komplet,

XX

KOREKTY

WARTOŚĆ BAZOWA BRUTTO (67 mies.) 31 250 PLN

Brak notowań wartości tego modelu pojazdu w bazie Info-Ekspert spowodował konieczność podniesienia wartości bazowej przedmiotowego samochodu w oparciu o zidentyfikowane wartości pojazdów z aktualnych ogłoszeń sprzedaży - patrz załączniki do opinii.

KOREKTA ZA WYPOSAŻENIE DODATKOWE 1 614 PLN

Wyposażenie pojazdu powoduje powiększenie wartości pojazdu, gdy jest wyposażeniem ponadstandardowym oraz jest sprawne, czyli zdolne do spełnienia swojej funkcji. Wielkość korekty wartości bazowej, związanej z wyposażeniem dodatkowym pojazdu została określona na podstawie udziału tego wyposażenia w wartości standardowo wyposażonego nowego pojazdu z uwzględnieniem amortyzacji pojazdu i zwiększonej amortyzacji jego wyposażenia.

KOREKTA ZA PIERWSZĄ REJESTRACJĘ 905 PLN

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 2020/05/15. Pojazd wyceniany został zarejestrowany 5 miesięcy później, zatem jego okres eksploatacji jest krótszy od okresu eksploatacji pojazdu bazowego i stąd wynika dodatnia korekta wartości.

KOREKTA ZA PRZEBIEG - 2 488 PLN

Korekta uwzględnia wpływ przebiegu pojazdu na jego wartość. Wartość bazowa (skorygowana o wpływ pierwszej rejestracji) została określona dla przebiegu normatywnego 86 200 km. Zweryfikowany przebieg wycenianego pojazdu jest większy od normatywnego o 33 480 km. Powoduje to zastosowanie korekty wartości w wysokości -7,37%.

KOREKTA ZA OGUMIENIE 43 PLN

Korekta uwzględnia wpływ stanu ogumienia na wartość pojazdu. Zużycie poszczególnych opon zostało określone z uwzględnieniem zmierzonej wysokości ich bieżnika. Punktem odniesienia jest ogumienie o zużyciu 50%.

KOREKTY RÓŻNE - 5 828 PLN**W tym:**

	[%]	Wart. [PLN]
Stan utrzymania i dbałość o pojazd	-2,0	- 625

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 - podstawę do korekty ujemnej.

W pojeździe stwierdzono: zabrudzone wykładziny wnętrza nadwozia, liczne zarysowania powłoki lakierowej nadwozia, liczne wgniecenia poszycia lakierowanego nadwozia, zarysowania szyby czołowej.

Korekta adekwatna do stwierdzonego podczas oględzin stanu technicznego oraz wizualnego samochodu. Nadwozie samochodu jest miejscowo porysowane i powgniatane - patrz zdjęcie >:)

Zadana szacunkowa korekta z tytułu wcześniejszych napraw	-3,0	- 938
--	------	-------

Naprawy powypadkowe samochodów szczególnie, w pierwszych latach eksploatacji mogą powodować obniżenie ich wartości w odniesieniu do pojazdów bezwypadkowych. Poziom utraty wartości może wzrastać w przypadku niskiej jakości naprawy i odpowiednio maleć w nowych pojazdach naprawianych z zachowaniem norm naprawczych producenta pojazdu. W pojazdach wieloletnich profesjonalnie wykonane naprawy powypadkowe mogą powodować usprawnienie pojazdu w stosunku do jego stanu technicznego jak przed szkodą (awarią) i skutkować wzrostem ich wartości.

W pojeździe stwierdzono: wykonane wadliwie pasowanie naprawcze elementów nadwozia, ogniska korozji na naprawianych elementach nadwozia, brak zgodności odcieni lakieru elementów poszycia nadwozia.

Patrz - raport z pomiaru lakieru :)

Korekta ze względu na serwisowanie pojazdu	3,4	1 063
--	-----	-------

Zdecydowanie chętniej kupowane są pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym, potwierdzonym książką serwisową przeglądów technicznych i napraw. W praktyce użytkowania 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 książce serwisowej lub rachunkami i potwierdzone dobrym stanem technicznym pojazdu korekty dodatniej.

Zdecydowanie chętniej kupowane są pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym, potwierdzonym książką serwisową przeglądów technicznych i napraw. W praktyce użytkowania 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 5 latach użytkowania pojazdu może być powodem stosowania korekty ujemnej. Regularne wykonywanie przeglądów starszych pojazdów udokumentowanych w książce serwisowej lub rachunkami i potwierdzone dobrym stanem technicznym pojazdu, może być powodem dodatniej korekty. Zaleca się stosować korektę ze względu na serwisowanie pojazdu w granicach od minus 5% do plus 5% (współczynnik korekty 0,95 do 1,05). Samochód posiada oryginalną książkę serwisową z potwierdzonymi przeglądami serwisowymi w ASO MERCEDES.

Szczególny charakter eksploatacji	-10,0	-3 128
-----------------------------------	-------	--------

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

W pojeździe stwierdzono: wykorzystywanie pojazdu do zarobkowego przewozu pasażerów.

Pojazd będący w flocie pojazdów wypożyczalni samochodów.

Konieczne naprawy pojazdu	-7,0	-2 200
---------------------------	------	--------

Konieczność wykonania naprawy wycenianego pojazdu jest podstawą do obniżenia jego wartości w stosunku do wartości pojazdu sprawnego. O wielkości korekty decyduje koszt naprawy przywracającej pojazd do stanu technicznego odpowiedniego do okresu użytkowania pojazdu, jego przebiegu i ogólnego stanu technicznego.

Szacunkowy koszt wymiany: osłony pod silnikowej, kołpaka tylnego lewego, tarcz hamulcowych przednich z klockami i naprawy pękniętego zderzaka przedniego.

KOMENTARZ

Dane pojazdu przyjąłem na podstawie jego oględzin oraz na podstawie dokumentów pojazdu udostępnionych mi przez Zleceniodawcę. Dane pojazdu używałem też na podstawie informacji o pojeździe zakodowanych w jego numerze identyfikacyjnym VIN, rozkodowanych za pomocą programu AudaVin i/lub

AutoVIN, o ile takie rozkodowanie było możliwe i dało pozytywny rezultat.

(*) UWAGA: Numeru silnika nie ustaliłem.

Zastosowałem korekty zgodne z weryfikacją stanu technicznego pojazdu, na podstawie własnej wiedzy specjalistycznej i doświadczenia zawodowego. Zastosowałem tylko i wyłącznie takie korekty wartości pojazdu, dla których uzasadnienie wynika z danych o pojeździe ustalonych podczas jego oględzin. Wartości korekt przyjąłem na podstawie zidentyfikowanego na podstawie tych oględzin stanu technicznego pojazdu oraz stanu zadbania i utrzymania samochodu, przy wykorzystaniu własnej wiedzy specjalistycznej oraz własnego doświadczenia zawodowego. Wartość rynkową ustaliłem metodą zmniejszenia wartości bazowej o koszty niezbędnych napraw, uzupełnienia braków oraz zastosowania pozostałych korekt wartości opisanych w niniejszej opinii.

Wyjaśniając wątpliwości, co do zastosowanych w mojej opinii korekt wartości przedmiotowego pojazdu, podaje poniżej definicje tych korekt oraz podstawy ich zastosowania:

Ad. 1. Korekta ze względu na stan utrzymania i dbałość o pojazd. Dobre utrzymanie pojazdu wieloletniego może mieć wpływ na podwyższenie wartości pojazdu. Powodem do stosowania korekty ujemnej może być: zły stan utrzymania pojazdu, niekompletność, zabrudzenie tapicerki siedzeń, podsufitki, zarysowania powłoki lakierowej, itp. Ponieważ to swoiste „wymęczenie” eksploatacyjne pojazdu nie jest możliwe do usunięcia przez zwykłe czynności czyszczące i „pucujące” auto. Te uszkodzenia eksploatacyjne, wynikające z braku dbałości o pojazd, są trwale związane z samochodem i wymagałyby np. częściowej wymiany tapicerki i wykładzin tapicerskich. A sytuacja, kiedy poprzedni właściciel palił papierosy w samochodzie, powoduje praktyczną niemożliwość usunięcia osadów dymu papierosowego z wnętrza pojazdu. I te wszystkie czynniki, zidentyfikowane podczas oględzin uzasadniają obniżenie wartości przedmiotowego samochodu. Istotnym jest też fakt, że wartość kwotowa tych współczynników jest znacząco większa dla pojazdów nowszych i droższych. Wynika to, bowiem z postrzegania potencjalnych kupujących, którzy płacąc dużo za drogie i nowe auto wymagają, aby było one w idealnym stanie i miało historię eksploatacyjną, serwisową, wypadkową, możliwą do sprawdzenia i zweryfikowania. A jakiegokolwiek odstępstwa od powyższego powodują spadek wartości danego pojazdu. Należy też zważyć, że korekty te są przyjmowane na podstawie dokonanych przeze mnie oględzin pojazdu, a lakoniczny opis stanu pojazdu zawarty w opinii nie zawsze oddaje w pełni zidentyfikowany stan techniczny samochodu. Natomiast przyjęta korekta oddaje ten stan w pełni.

Ad.2. Korekta ze względu na stan serwisowania pojazdu. Zdecydowanie chętniej kupowane są pojazdy o udokumentowanym stanie technicznym, potwierdzonym książką serwisową przeglądów technicznych i napraw. W praktyce użytkowania 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 5 latach użytkowania pojazdu jest podstawą do zastosowania korekty ujemnej. Regularne wykonywanie przeglądów starszych pojazdów udokumentowanych w książce serwisowej lub rachunkami i potwierdzone dobrym stanem technicznym pojazdu, jest podstawą do zastosowania dodatniej korekty. Należy też zważyć, że brak wiarygodnej informacji o ostatniej wymianie oleju, filtrów i paska rozrządu wymusza taką wymianę przed rozpoczęciem normalnej eksploatacji samochodu. A koszt takiego serwisu to wartość od 500 zł do nawet 2.000 zł.

Ad.3. Korekta ze względu na termin ważności badań technicznych. Bliskość terminu okresowych badań technicznych dopuszczenia pojazdu do ruchu lub brak aktualnych badań może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia napraw i wymiany części, zapewniających uzyskanie wymaganej sprawności technicznej. Stan taki może mieć miejsce szczególnie w odniesieniu do pojazdów wieloletnich, o dużym przebiegu i nie poddawanych systematycznym przeglądom w stacjach obsługi. Stąd też uzasadnionym jest w takich przypadkach stosowanie ujemnej korekty wartości, adekwatnej do takiej sytuacji. Utrata wartości handlowej prawidłowo naprawionego samochodu, jest spowodowana stosowaniem przez warsztaty

naprawcze, zarówno te autoryzowane jak i te nie autoryzowane technologii nie w pełni pozwalającej na przywrócenie pierwotnego stanu pojazdu, tj. sprzed kolizji. Analizując zarówno stan prawny, jak i wpływ rynku na wartości pojazdów używanych należy stwierdzić, iż mamy do czynienia z kilkoma czynnikami, które uzasadniają zasadność określania /szacowania/ utraty wartości handlowej pojazdu. Jeżeli np. porównać dwa identyczne pod względem wszystkich cech pojazdy tego samego typu, przedstawione do sprzedania, lecz różniące się wyłącznie tym, iż jeden z nich jest pojazdem „bezwypadkowym” a drugi jest po kolizji. To prawie każdy kupujący poinformowany rzetelnie o tym fakcie, w takim przypadku, wybierze pojazd „bezwypadkowy”, gdy ceny będą równe. Lub też zażąda stosownej /rynkowej/ obniżki ceny dla samochodu „powypadkowego”.

Ad.4. Korekta z tytułu wcześniejszych napraw. Kategorie pojazdów: „bezwypadkowy” i „po wypadkowy”, są kategoriami handlowymi, stworzonymi na użytek rynku wtórnego pojazdów samochodowych. Wytworzył je rynek pojazdów używanych, ponieważ „bez wypadkowość” jest bardzo pożądaną cechą używanych pojazdów samochodowych. Każda, lub prawie każda kolizja, wypadek powoduje powstanie uszkodzeń mechanicznych w pojeździe w tej kolizji uczestniczącym. Może też się tak zdarzyć, że część z tych uszkodzeń jest niewidoczna i nie możliwa do zdiagnozowania na moment naprawy po kolizyjnej tego pojazdu. Lecz uszkodzenia te /ukryte/ mogą się objawiać pojawiającymi się później usterkami pojazdu. Ponieważ samochód jest złożonym mechanizmem, składającym się z wielu podzespołów, mechanicznych, elektronicznych, elektrycznych, hydraulicznych o wysokim stopniu skomplikowania. A to powoduje, że impuls siły, jaki występuje w trakcie zdarzenia kolizyjnego może spowodować ukryte uszkodzenia pojazdu, objawiające się usterkami w późniejszej eksploatacji. Uszkodzenia takie mogą nie zostać wykryte i zweryfikowane w trakcie naprawy po kolizyjnej samochodu. I właśnie, jako antidotum na te możliwe ukryte wady pojazdu, które mogły, lecz nie musiały, powstać w wyniku kolizji, rynek stworzył pojęcie „ubytku wartości pojazdu powypadkowego”. Jest to swoiste „zabezpieczenie” finansowe, na wypadek gdyby te ukryte uszkodzenia ujawniły się. Należy zaznaczyć, że wartość tego spadku pojawia się w momencie sprzedaży pojazdu. Stąd też przy ustaleniu, że przedmiotowy pojazd był już wcześniej naprawiany blacharsko i lakierniczo /jest pojazdem "powypadkowym"/ wynika konieczność zastosowania ujemnej korekty wartości pojazdu.

Należy zaznaczyć, że powyższe korekty są korektami uznaniowymi, oczywiście w zakresie pewnych wartości możliwych do przyjęcia w programie Info-Ekspert. Stąd ich wielkości są przyjmowane autorsko przez sporządzającego opinię, w oparciu o stwierdzony przez niego stan techniczny, własną wiedzę specjalistyczną i doświadczenie zawodowe.

Wartość rynkowa brutto wyżej zidentyfikowanego pojazdu, określona na miesiąc grudzień 2025 roku wynosi:

25500 PLN

(słownie: dwadzieścia pięć tysięcy pięćset złotych)

w tym VAT (23,0%) 4768,29 PLN

Wartość określono na podstawie:

- notowań wartości rynkowych ustalonych przez wykonawcę opinii,
- korekt mających wpływ na wartość pojazdu.

ARKUSZ USTALENIA WARTOŚCI POJAZDU**do opinii nr: 02/12/MiM/2025/WY/OGL**

z dnia: 2025/12/06

Rzecznik : certyfikowany mgr inż. Mariusz Miszczyszyn RS0828

Zlecający: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75A, 51-130 WROCŁAW

Zlec. pismo, znak: Telefoniczne

z dnia: 2025/11/24

Właściciel: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 WROCŁAW

Dokument: Dowód rejestracyjny seria: DR/BAV numer: 0206572

Sygnatura akt: Aktualna wartość samochodu

Zadanie: Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu na podstawie jego oględzin w stanie jak mi okazano, według cen katalogowych na miesiąc oględzin

DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU (*)

Dane: [O] XII-2025

Marka: FIAT

Rok produkcji: 2020

Model: Tipo 1.4 16V MR`16 E6d

Wersja: Tipo

Nr rejestracyjny: DW 9JN79

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

Wycena na podstawie pojazdu: FIAT Tipo 1.4 16V MR`16 E6d Tipo sed4 1368 ccm 70 kW B

USTALENIE WARTOŚCI POJAZDU**KATALOG WARTOŚCI BAZOWYCH (BRUTTO):**

rok	mies.	wart. z katal. [PLN]	wart. zadana [PLN]
2020	05	31250	31250
2019	05	29700	29700
2018	05	28250	28250

WARTOŚĆ BAZOWA BRUTTO (67 mies.) 31 250 PLN

Brak notowań wartości tego modelu pojazdu w bazie Info-Ekspert spowodował konieczność podniesienia wartości bazowej przedmiotowego samochodu w oparciu o zidentyfikowane wartości pojazdów z aktualnych ogłoszeń sprzedaży - patrz załączniki do opinii.

Normatywny okres eksploatacji **67 mies.**DATA PIERWSZEJ REJESTRACJI (rok/mies/dn) **2020/10/15**Rzeczywisty okres eksploatacji **62 mies.****KOREKTA ZA PIERWSZĄ REJESTRACJĘ 905 PLN po korekcie: 32 155 PLN****LISTA WYPOSAŻENIA:**

Lista wyposażenia na podstawie informacji z bazy danych na okres: 2020.02-2020.06

WYPOSAŻENIE DODATKOWE:

L.p.	Nazwa elementu wyposażenia	wt	data zam.	wpa	[%]	Wsp.	Wart. [PLN]
1	Lakier metalizowany Szary Colosseo	0,50			4,84	0,71	1 113
2	Radio UConnect + port USB + port AUX + DAB (brak czytnika CD), 4 głośniki (dopłata) Głośniki 4 szt. Złącze "USB" Złącze "AUX" Radio UConnect Tuner cyfrowy (DAB – Digital Audio Broadcast)	1,00			1,91	0,43	264
3	Sterowanie radiem w kierownicy	1,00			0,70	0,43	97
4	Zagłówki siedzeń tylnych 3 szt. (dopłata)	1,00			1,01	0,43	140

KOREKTA ZA WYPOSAŻENIE DODATKOWE 1 614 PLN**KOREKTA ZA WYPOSAŻENIE 1 614 PLN po korekcie: 33 769 PLN**

ZASTOSOWANE KOREKTY RÓŻNE:

STAN OGUMIENIA:

UWAGI

!!!!!! UWAGA!!!!!!

1. Potencjalny Kupujący, w dniu odbioru pojazdu od Sprzedającego, zobligowany jest do weryfikacji stanu technicznego przedmiotowego pojazdu oraz weryfikacji uszkodzeń, usterek oraz wyposażenia standartowego i dodatkowego opiniowanego pojazdu.
2. Wartość przedmiotowego pojazdu, oszacowana w niniejszej wycenie, jest wartością ustaloną na miesiąc sporządzenia niniejszej wyceny, dla stanu technicznego i wyposażenia, jaki zidentyfikowałem podczas jego oględzin.
3. Proszę pamiętać że oferowany pojazd jest pojazdem używanym i może posiadać wady które są, powstaną lub ujawnią się w wyniku normalnego zużycia tego przedmiotu (ma już kilka lat), a których nie jestem w stanie stwierdzić na chwilę obecną . Reszta widoczna na szczegółowych zdjęciach dołączonych na płycie CD do niniejszej opinii.

UWAGI OGÓLNE

Aby spełnić cel i przeznaczenie wyceny określone potrzebą Zleceniodawcy należało ustalić wartość rynkową pojazdu, w stanie pojazdu jak mi okazano.

WARTOŚĆ RYNKOWA jest definiowana jako racjonalnie określona ilość pieniędzy, którą chętny Kupujący będzie skłonny zaoferować chętnemu Sprzedającemu w zamian za przedmiot transakcji przy założeniu równości stron, bez istnienia żadnego przymusu wpływającego na decyzje o zakupie i sprzedaży, przy pełnej znajomości przedmiotu i okoliczności transakcji, w określonym czasie. Zakłada się odpowiednio długi czas wyeksponowania przedmiotu sprzedaży na nieograniczonym, tzn. o wolnym dostępie, rynku. Powyższa wartość uwzględnia m.in. rodzaj i zastosowanie pojazdu, jego wytwórcę, konstrukcję, wyposażenie, stan techniczny, stopień zużycia i wiek samochodu, okres i sposób eksploatacji, a także warunki popytu i podaży określające atrakcyjność rynkową pojazdu.

Podstawa wyceny sporządzanej w wyżej wymienionym celu są:

- Szczegółowa identyfikacja przedmiotu wyceny,
- Ustalenia dotyczące kompletności i sprawności pojazdu,
- Ustalenia dotyczące eksploatacji (warunki, czas, konserwacja, naprawa) i możliwość dalszego użytkowania

UWAGI KOŃCOWE

- Pojazd podczas moich oględzin był stanie opisanym w niniejszej opinii, a zobrazowanym na fotografiach dołączonych do niniejszej opinii na płycie CD.
- Zidentyfikowane i opisane w niniejszej opinii usterki pojazdu obniżają/obniżały jego wartość rynkową.
- Pojazd wymaga/wymagał usunięcia niesprawności i usterek wykazanych w niniejszej opinii.
- Stan techniczny układ elektronicznych pojazdu takich jak np. poduszki powietrzne, ABS, ESP, ASR oraz innych (o ile pojazd jest w nie wyposażony) podzespołów pojazdu, określiłem wyłącznie na podstawie wskazań układów kontroli stanu technicznego zamontowanych w pojeździe (wskaźniki kontrolne znajdujące się na desce rozdzielczej pojazdu). A to oznacza, że nie weryfikowałem stanu pojazdu w tym zakresie testerami komputerowymi, ani nie sprawdzałem fizycznie obecności tych układów przyjmując, że jeśli nie są wyświetlane komunikaty o błędach to oznacza to, że dany układ jest fizycznie, a nie wirtualnie, poprzez symulację elektroniczną, obecny i jest sprawny,
- Niniejsza opinia nie jest pełną ekspertyzą stanu technicznego, ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów pojazdu, a jedynie jest opisem tegoż stanu i została sporządzona wyłącznie na podstawie oględzin w warunkach istniejących w miejscu badania, bez badań specjalistycznych i stanowiskowych,
- Opinia może być wykorzystana tylko przez Zlecającego, zgodnie z treścią zlecenia,
- Opinia określa szacunkową wartość pojazdu na warunki polskie (na terytorium RP), przy założeniu, iż pojazd jest już wprowadzony na obszar celny RP i wszystkie konieczne opłaty administracyjne zostały uiszczone, a samochód jest zarejestrowany i ma dowód rejestracyjny.

W trakcie oględzin silnik został uruchomiony i uczestniczyłem w krótkiej jeździe próbnej. Stąd dla prawidłowego ustalenia stanu technicznego pojazdu koniecznym byłoby jego badanie podczas kompleksowej próby drogowej oraz badanie w warunkach warsztatowych, z wykorzystaniem narzędzi specjalistycznych i testerów diagnostycznych. A powyższe nie było możliwe w warunkach oględzin na placu parkingowym, w stanie pojazdu jak okazano.

Tak więc, nie mając możliwości do zweryfikowania stanu pojazdu w trakcie jazdy próbnej w warunkach drogowych oraz podczas badania w warunkach warsztatowych przyjąłem zidentyfikowany stan pojazdu za wiarygodny. Stąd, zastosowałem, w procesie wyceny, stosowne (procentowe i kwotowe) korekty wartości pojazdu, ujemne lub dodatnie.

WARTOŚĆ RYNKOWA BRUTTO PO ZAOKRĄGLENIU

.....

25 500 PLN

ARKUSZ BADANIA POWŁOKI LAKIEROWEJ

do opinii nr: 02/12/MiM/2025/WY/OGL

z dnia: 2025/12/06

Rzeczoznawca : certyfikowany mgr inż. Mariusz Mischyszyn RS0828

Zlecniodawca: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75A, 51-130 WROCŁAW

Zlec. pismo, znak: Telefoniczne

z dnia: 2025/11/24

Właściciel: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 WROCŁAW

Dokument: Dowód rejestracyjny seria: DR/BAV numer: 0206572

Sygnatura akt: Aktualna wartość samochodu

Zadanie: Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu na podstawie jego oględzin w stanie jak mi okazano, według cen katalogowych na miesiąc oględzin

DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU (*)

Dane: [O] XII-2025

Marka: FIAT

Rok produkcji: 2020

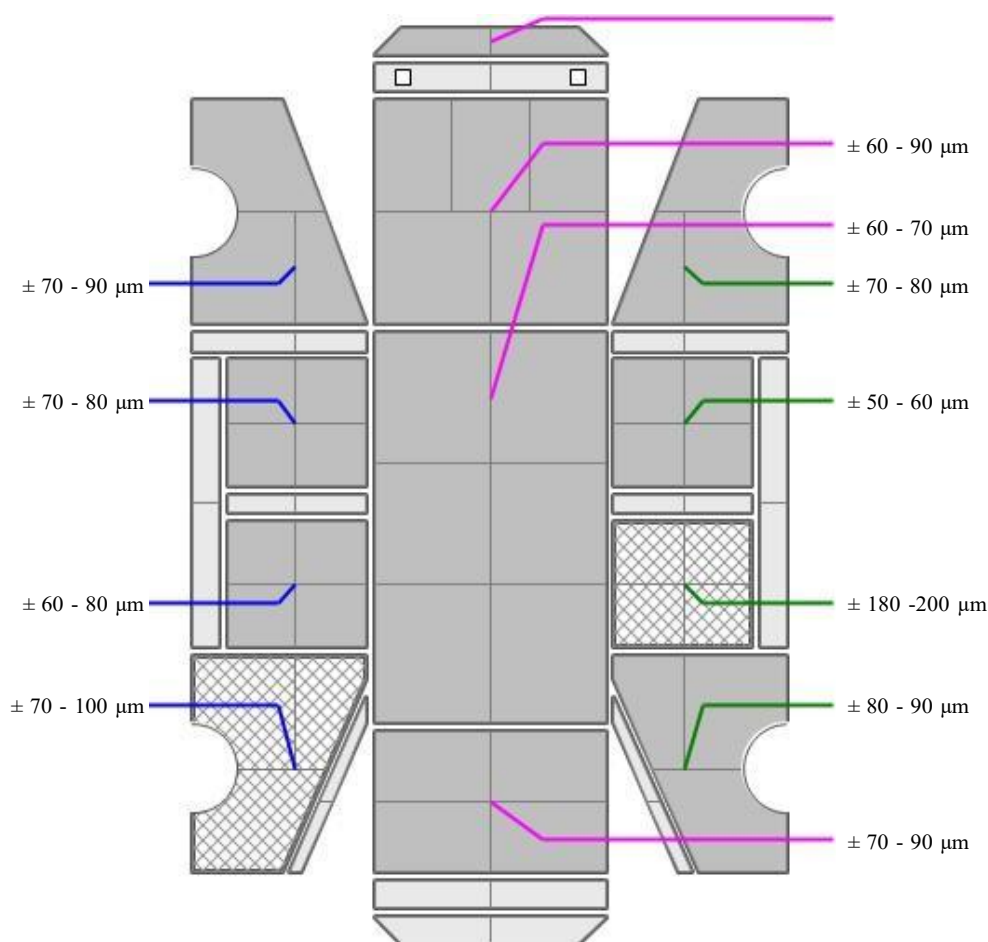
Model: Tipo 1.4 16V MR`16 E6d

Wersja: Tipo

Nr rejestracyjny: DW 9JN79

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

OPIS POWŁOKI LAKIEROWEJ



INFORMACJE DODATKOWE

Zderzak przedni - Wgnieciony i zarysowany w narożniku PP - do naprawy.

Błotnik przedni prawy - Poszeżenie błotnika uszkodzone, do wymiany.

Pokrywa przednia - Liczne odryski lakieru

Drzwi przednie prawe - Drzwi znacznie powgniatane, zdeformowane - do wymiany.

Drzwi tylne prawe - Drzwi wgniecione na przedniej krawędzi - do naprawy.

WSKAZÓWKI DO INTERPRETACJI WYNIKÓW POMIARU

Poniższe informacje nie są interpretacją wyników pomiaru grubości lakieru przedmiotowego samochodu, a są jedynie przewodnikiem do prawidłowej interpretacji tych wyników pomiaru.

Fabryczna grubość powłoki lakierniczej waha się od 70 um do nawet 200 um. Przeważnie mieści się w granicach od 80 um do 140 um. Generalnie przyjmuje się, że grubości lakierów w samochodach mieszczą się w przedziałach:

do 180um	lakier oryginalny
od 180um do 350um	druga warstwa lakieru
>350um	szpachla

Doświadczenie zawodowe wskazuje jednak na konieczność modyfikacji tabeli, zwłaszcza, że w nowszych samochodach stosuje się lakiery coraz to cieńsze i tzw. wodne:

>ok. 60,70um	lakier za cienki
70-160um	lakier oryginalny
od 160um do 300um	druga warstwa lakieru
>300um	szpachla

Należy zwrócić uwagę na to, że druga warstwa lakieru może mieścić się w pierwszym przedziale pomiarowym. Dla przykładu:

- mierzymy lewe przednie drzwi, otrzymujemy wynik 100um;
mierzymy prawe przednie drzwi, otrzymujemy 160um.

Patrząc na tabelę uznalibyśmy, że lakier jest oryginalny na lewych i prawych drzwiach. Zmierzymy jeszcze na tylnych lewych i prawych drzwiach:

- mierzymy lewe tylne drzwi, otrzymujemy wynik 100um;
mierzymy prawe tylne drzwi, otrzymujemy wynik 100um.

Poprawna interpretacja powyższych pomiarów jest taka, że prawe przednie drzwi są powtórnie malowane (raczej niegroźna poprawka lakiernicza). Powyższy przykład pokazuje, że pomimo, że drzwi były naprawiane to bez logicznego przemyślenia, porównując tylko wynik z tabelą, uznalibyśmy, że drzwi mają oryginalny lakier. Należy zawsze robić pomiary w wielu miejscach na samochodzie, porównując je ze sobą. Najlepiej pomiary robić symetrycznie, czyli np. porównać lewe drzwi z prawymi.

Elementy nadwozia pojazdu oznaczona polem "pokratkowanym", są to elementy dla których zmierzona grubość lakieru odbiega znacznie od grubości na pozostałych elementach, a powyższe stanowi podstawę do stwierdzenia, iż podlegały one naprawom lakierniczym i/lub blacharskim.

Należy zwrócić uwagę na bardzo istotny element podczas analizy i wyciągania wniosków z pomiarów grubości lakieru nadwozia. Bowiern jeżeli zdarzy się sytuacja, w której to do naprawy powypadkowej samochodu zostaną użyte części nowe (oryginalne), naprawa będzie wykonana zgodnie z technologią naprawy producenta samochodu, a lakiernik tak polakieruje samochód, że uzyskane grubości lakieru będą "oryginalnie fabryczne", to sam pomiar grubości lakieru może nie pozwolić na jednoznaczne ustalenie przeszłości powypadkowej samochodu. Dopiero kompleksowe badanie pojazdu połączone z demontażem tapicerki i wykładzin, demontażem części i podzespołów, a czasami wręcz miejscowe odsłonięcie powierzchni blach nadwozia (zmycie lakieru i podkładu) może dopiero pozwolić na ustalenie przeszłości powypadkowej

samochodu. Inaczej mówiąc sam pomiar grubości lakieru na zewnętrznych powłokach nadwozia nie może być wystarczającą i bezkrytyczną podstawą do uznania pojazdu za bezwypadkowy. Nawet przy wskazaniu podczas pomiaru, iż pojazd posiada fabryczną grubość lakieru, istnieje ryzyko, iż samochód uczestniczył jednak w kolizjach. Jednoznaczne wykluczenie przeszłości wypadkowej pojazdu wymaga kompleksowego badania pojazdu, co jest praktycznie niemożliwe w warunkach w jakich były wykonane przeze mnie oględziny pojazdu. Nadto demontaż części i podzespołów wymagałby zgody właściciela/dysponenta pojazdu, a takowej nie było.

Opinię sporządziłem w czterech egzemplarzach. Opinia wraz z niniejszymi załącznikami stanowi integralną całość. Żaden z załączników, ani sama opinia nie mogą być interpretowane oddzielnie.

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

Opinię sporządziłem bezstronnie, zgodnie ze swoją najlepszą wiedzą i sumieniem.

MiM

Wrocław 2025
(Tel: 601-55-47-55)

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

do opinii nr: 02/12/MiM/2025/WY/OGL

z dnia: 2025/12/06

DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU (*)

Dane: [O] XII-2025

Marka: FIAT

Rok produkcji: 2020

Model: Tipo 1.4 16V MR`16 E6d

Wersja: Tipo

Nr rejestracyjny: DW 9JN79

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy



Fot. 1 Fotografia opiniowanego obiektu nr -1



Fot. 2 Fotografia opiniowanego obiektu nr -2



Fot. 3 Fotografia opiniowanego obiektu nr -3



Fot. 4 Fotografia opiniowanego obiektu nr -4



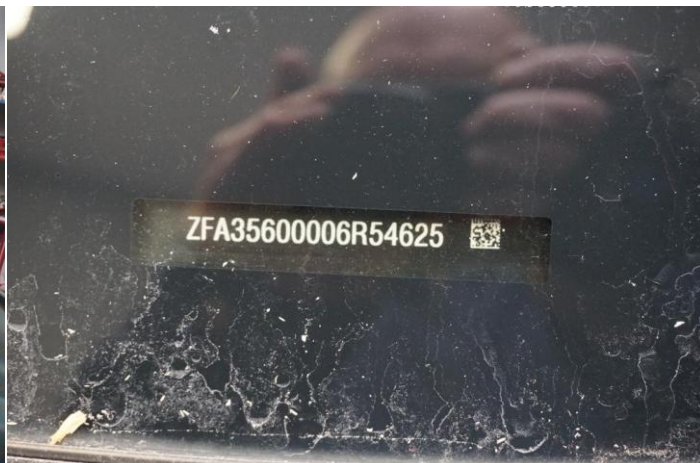
Fot. 5 Fotografia opiniowanego obiektu nr -5



Fot. 6 Fotografia opiniowanego obiektu nr -6



Fot. 7 Fotografia opiniowanego obiektu nr -7



Fot. 8 Fotografia opiniowanego obiektu nr -8



Fot. 9 Fotografia opiniowanego obiektu nr -9



Fot. 10 Fotografia opiniowanego obiektu nr -10



Fot. 11 Fotografia opiniowanego obiektu nr -11



Fot. 12 Fotografia opiniowanego obiektu nr -12



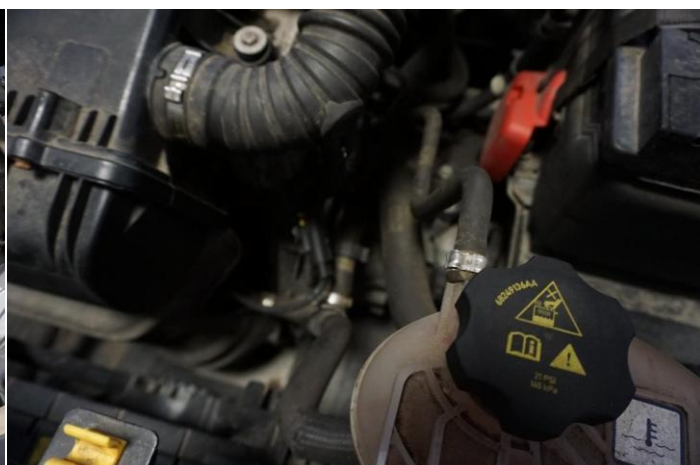
Fot. 13 Fotografia opiniowanego obiektu nr -13



Fot. 14 Fotografia opiniowanego obiektu nr -14



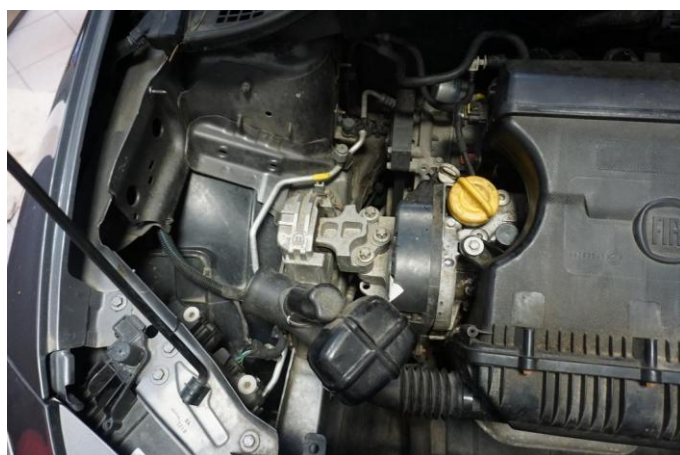
Fot. 15 Fotografia opiniowanego obiektu nr -15



Fot. 16 Fotografia opiniowanego obiektu nr -16



Fot. 11 Fotografia opiniowanego obiektu nr -11



Fot. 12 Fotografia opiniowanego obiektu nr -12



Fot. 19 Fotografia opiniowanego obiektu nr -19



Fot. 20 Fotografia opiniowanego obiektu nr -20



Fot. 21 Fotografia opiniowanego obiektu nr -21



Fot. 22 Fotografia opiniowanego obiektu nr -22



Fot. 23 Fotografia opiniowanego obiektu nr -23



Fot. 24 Fotografia opiniowanego obiektu nr -24



Fot. 25 Fotografia opiniowanego obiektu nr -25



Fot. 26 Fotografia opiniowanego obiektu nr -26



Fot. 27 Fotografia opiniowanego obiektu nr -27



Fot. 28 Fotografia opiniowanego obiektu nr -28



Fot. 23 Fotografia opiniowanego obiektu nr -23



Fot. 24 Fotografia opiniowanego obiektu nr -24



Fot. 31 Fotografia opiniowanego obiektu nr -31



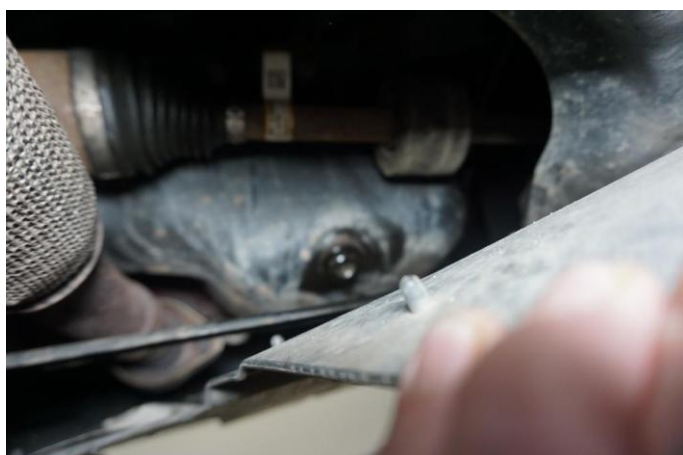
Fot. 32 Fotografia opiniowanego obiektu nr -32



Fot. 33 Fotografia opiniowanego obiektu nr -33



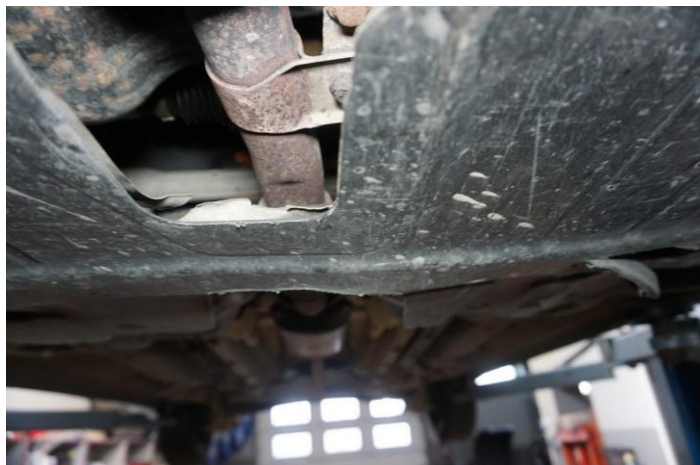
Fot. 34 Fotografia opiniowanego obiektu nr -34



Fot. 35 Fotografia opiniowanego obiektu nr -35



Fot. 36 Fotografia opiniowanego obiektu nr -36



Fot. 37 Fotografia opiniowanego obiektu nr -37



Fot. 38 Fotografia opiniowanego obiektu nr -38



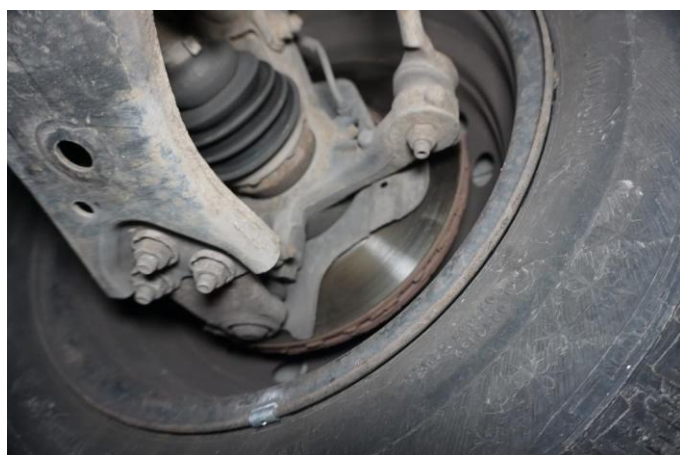
Fot. 39 Fotografia opiniowanego obiektu nr -39



Fot. 40 Fotografia opiniowanego obiektu nr -40



Fot. 35 Fotografia opiniowanego obiektu nr -35



Fot. 36 Fotografia opiniowanego obiektu nr -36



Fot. 43 Fotografia opiniowanego obiektu nr -43



Fot. 44 Fotografia opiniowanego obiektu nr -44



Fot. 45 Fotografia opiniowanego obiektu nr -45



Fot. 46 Fotografia opiniowanego obiektu nr -46



Fot. 47 Fotografia opiniowanego obiektu nr -47



Fot. 48 Fotografia opiniowanego obiektu nr -48

ZASADY SPRAWDZENIA STANU AUTA UŻYWANEGO

Przy zakupie samochodu używanego, aby sprawdzić jego stan techniczny, wizualny i zadbania należy posłużyć się poniższą „checklistą”:

- 1) Nadwozie - Ogólne wrażenia - wiele uszkodzeń będzie widocznych już na pierwszy rzut oka (wgniecenia, różnice w odcieniach lakieru, itp.). Szczeliny - dzisiejsze samochody nowe i używane są spasowane bardzo dokładnie. Jeśli szczeliny pomiędzy elementami karoserii, lampami i innymi częściami są różne oraz nierówne, być może auto jest powypadkowe. Lakier - do jego skontrolowania najlepiej użyć prostego miernika do lakieru. Podpowie Ci, w którym miejscu dokonywane były poprawki blacharskie. Wynik fabryczny to ok. 80-120 μm . Jeśli element był jedynie lakierowany, miernik pokaże ok. 150-190 μm . Większe wartości mogą świadczyć o tym, że w ruch poszła także zaprawa szpachlowa. Rdza - każde ognisko rdzy to potencjalny wydatek. Skontroluj zwłaszcza progi, podwozie, dolną część drzwi, podłogę bagażnika oraz nadkola - to najczęstsze ogniska korozji. Szyby - sprawdź, czy nie posiadają rys i odprysków. Mogą być one powodem zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a koszt wymiany szyby to kilkaset złotych. Szczególnie narażona na uszkodzenia jest szyba przednia, gdyż uderzenia kamieniami to codzienność. Oznaczenia na szybach podpowiedzą Ci zaś, czy wszystkie pochodzą z tego samego roku i nie były nigdy wymieniane. Lampy - nierówno zamontowane lampy to częsty widok po stłuczce. Owszem, mogła być ona niewielka, jednak nie ufaj na słowo. Poproś o przedstawienie zdjęć z kolizji. Jeśli uszkodzenie rzeczywiście było niegroźne, sprzedawca nie będzie miał nic do ukrycia. Przy okazji sprawdź, czy lampy nie są zmatowione lub wypalone. Ogumienie - nierównomiernie zużyte ogumienie może być sygnałem, że samochody mają coś nie tak z geometrią. Powodem może być brak ustawienia zbieżności, ale i nieumiejętna naprawa powypadkowa. Felgi - po pierwsze, warto sprawdzić, czy nie ma na nich pęknięcia. Druga rzecz - czy nie zostały podmienione na gorsze (względem ogłoszenia w Internecie). Drzwi - powinny zamykać się delikatnie i gładko oraz pracować bez oporów. Zamki - sprawdź, czy centralny zamek obsługuje wszystkie drzwi (oraz bagażnik).
- 2) Komora silnika - Czystość - silnik jest idealnie wyczyszczony? To najprawdopodobniej nie pedantyzm właściciela, a próba zatuszowania wycieków silnika. Olej - niski poziom oleju lub jego wysokie zużycie świadczą o tym, że właściciel nie dbał o silnik. Mogą być kłopoty z wyciekami lub spalaniem oleju. Spytaj też o rodzaj oleju, markę oraz ostatnią wymianę. Płyn chłodniczy - czerwoną lampkę powinna zapalić rdzawa barwa płynu chłodniczego oraz plamy oleju. Mogą one wskazywać na usterkę uszczelki pod głowicą. Na rynku dostaniesz testery UPG zakładane na zbiorniczek wyrównawczy. Paski (osprzętu oraz rozrządu) - nie powinny być przetarte, poplamione lub pęknięte. Dla bezpieczeństwa i tak najlepiej wymienić rozrząd tuż po zakupie. Świece - wykręcenie świec pozwoli sprawdzić, czy mieszanka paliwowo-powietrzna jest prawidłowo spalana. Obecność oleju może świadczyć o wypalonej uszczelce pokryw zaworów. Kielichy - kielichy kryjące kolumny MacPhersona w żadnym wypadku nie powinny być zardzewiałe.
- 3) Wnętrze - Stan foteli, kierownicy, pedałów oraz gałki zmiany biegów - informacja o rzeczywistym przebiegu, jaki mają samochody. Kierownica - kolor kierownicy odbiegający od reszty kokpitu może być sygnałem o tym, że została ona wymieniona. Powodem może być np. wybuch poduszek powietrznych lub duże jej zużycie. Radio - sprawdź, czy działają wszystkie głośniki. Klakson - niedziałający klakson będzie sporym problemem w uzyskaniu przeglądu. Sterowanie fotelami - to mechanizm, który lubi się psuć. Podnoszenie szyb - opuść na sam dół wszystkie szyby. Chrobotanie może być oznaką zużytych szczotek silniczków elektrycznych. Nawiewy - nieprzyjemny zapach z nawiewów może oznaczać zużycie filtra kabinowego lub awarię klimatyzacji. Klimatyzacja - nie nabitą klimatyzacja nie istnieje. Jeśli wnętrze auta nie schładza się w ciągu kilku minut ani o jeden stopień C, klimatyzacja jest po prostu popsuta. Sprawnie działająca klimatyzacja schłodzi wnętrze o kilkanaście stopni już po kwadransie. Podświetlenie - skontroluj nie tylko podświetlenie tablic, ale i deski rozdzielczej, przycisków, drzwi, kabiny oraz bagażnika. Kontrolki - powinny gasnąć w odpowiedniej

kolejności. Jeśli jest inaczej, być może zostały zmostkowane. To popularne oszustwo nieuczciwych handlarzy ukrywających usterkę. Wilgoć - nadmierna wilgoć we wnętrzu może oznaczać, że karoseria przecieka lub auto jest popowodziowe. Sprawdź, co dzieje się pod dywanikami. Lusterka - uszkodzony mechanizm uniemożliwi Ci ich ustawienie. Ogrzewanie tylnej szyby - brak możliwości włączenia ogrzewania tylnej szyby utrudni Ci jazdę zimą oraz jesienią. Systemy - sprawdź działanie każdego systemu w aucie, nawet tego najbardziej błahego. Nawet, jeśli go nie potrzebujesz, to wiedza ta posłuży Ci do negocjowania ceny.

- 4) Jazda testowa - Silnik - powinien bez trudu odpalać, pracować równo i z łatwością wkręcać się na obroty. Przed dynamiczną jazdą rozgrzej go do temperatury roboczej. Nie powinien przygasać, falować, chrobotać ani szarpać. Sprzęgło - rozpędź samochód do 40 km/h, wrzuć 4 bieg i dodaj gazu. Jeśli wzrosną obroty, a samochód nie będzie znacznie przyspieszał, masz do czynienia ze ślizgającym się sprzęgłem. Koło dwumasowe - szarpnięcia podczas ruszania oraz drgania na lewarku skrzyni biegów to jedne z popularniejszych symptomów uszkodzonego koła dwumasowego. Układ kierowniczy - nie powinien posiadać dużych luzów. Sprawdź przy okazji, czy samochód nie ściąga na którąś ze stron. Układ wydechowy - głośny układ wydechowy jest powodem do zatrzymania dowodu auta. Prowadzenie - wykonaj kilka „bujnięć” w lewo i prawo. Samochód powinien momentalnie odzyskiwać stabilność. Jeśli jest inaczej, amortyzatory kwalifikują się do wymiany. Dym z rury wydechowej - biały lub niebieski dym wydobywający się z rury wydechowej może oznaczać problemy ze szczelnością silnika, zaś czarny (w przypadku silników diesla), problem z wtryskami. Hamulec ręczny - nie możesz znaleźć wystarczająco dużego wzniesienia do testów? Zaciągnij ręczny i spróbuj ruszyć. ABS - po gwałtownym naciśnięciu pedału hamulca nie może zablokować się żadne koło, a auto powinno jechać prosto. Uwaga! Sprawdzaj to tylko w bezpiecznych warunkach. Bicie na kierownicy - świadczy o złym wyważeniu kół lub usterce opony. Skrzynia biegów - biegi powinny wchodzić precyzyjnie i bez oporów. Zwróć uwagę na łatwość wrzucania wstecznego.
- 5) Dokumenty - Ubezpieczenie OC - samochody muszą posiadać polisę. Jej brak uniemożliwi Ci przeprowadzenie jazdy próbnej. Ważne badanie techniczne - podobnie jak ubezpieczenie jest niezbędne, aby wyjechać samochodem na drogę publiczną. Karta pojazdu - każdy samochód używany zarejestrowany po raz pierwszy po 1999 roku powinien posiadać kartę pojazdu. Właściciel pojazdu - sprawdź, czy właściciel pojazdu i osoba sprzedająca Ci samochód to ta sama osoba. Unikaj umów „in blanco”, które mogą uniemożliwić Ci dochodzenie swoich praw w przypadku wykrycia wad ukrytych auta. Numer VIN - numer VIN w dokumentach musi zgadzać się z tym wybitym na karoserii samochodu. Uwaga, nie dotyczy to już silnika, który jest częścią zamienną i mógł być wymieniony. Instalacja gazowa - jeśli samochód posiada instalację gazową, informacja o niej musi być zawarta w dowodzie rejestracyjnym. Podobnie rzecz wygląda w przypadku haka.

Czynności z powyższej checklisty są do wykonania bez problemu dla każdego, choć trochę Obytego z motoryzacją, nawet dla osoby nieposiadającej większej wiedzy mechanicznej. Nie zastąpią one, co prawda pełnego przeglądu w specjalistycznym serwisie, jednak w wielu przypadkach **pozwolą wykluczyć** samochody używane niewarte uwagi. Gdy auto zaliczy poprawnie powyższy test, należy zabrać je dodatkowo na pełną kontrolę w warsztacie. Pamiętać należy, aby korzystać wyłącznie z renomowanych i sprawdzonych miejsc sprzedających samochody używane. Powyższa lista kontrolna ma aż 117 punktów. Każde auto używane, powinno przejść pozytywnie całą kontrolę. Wtedy to oznacza, że jego stan techniczny został dokładnie sprawdzony, a historia i przebieg są pewne.

Gdzie można sprawdzić używany samochód? Przed kupnem używanego auta warto nie tylko przeświecić jego historię, ale i gruntownie przebadать stan techniczny. Kupowanie używanego samochodu to festiwal wielu niewiadomych. Nigdy nie mamy pewności, czy sprzedający faktycznie mówi prawdę o wystawianym aucie i nie zataił przed nami śladów wypadkowej przeszłości i wynikających z tego konsekwencji, mogących odbić się nawet na naszym bezpieczeństwie. Na szczęście potencjalne oszustwa coraz łatwiej wykryć, posługując się wieloma „pomocnikami” kupującego używany samochód. Historię pojazdu, czy to zarejestrowanego u nas czy sprowadzonego, można bez większego wysiłku (a nawet za darmo!) sprawdzić w Internecie na takich stronach jak historiapojazdu.gov.pl lub bezwypadkowy.net. Wystarczy podać numer VIN, by system wygenerował obszerny raport na temat przeszłości auta, włącznie z przeprowadzonymi naprawami przy

konkretnym stanie licznika. Niektóre serwisy oferują nawet wgląd do listy fabrycznego wyposażenia samochodu lub kontrolę w rejestrze skradzionych aut. Na wirtualnym sprawdzeniu samochodu nie można jednak poprzestawać zwłaszcza, jeśli chcemy wydać na niego dziesiątki tysięcy złotych. Nawet, jeśli wygenerowany raport nie ujawnił żadnych nieprawidłowości, nie można uznać, że samochód jest w idealnym stanie i nie wymaga inwestycji. Przed podpisaniem umowy kupna-sprzedaży dobrze jest zlecić kontrolę stanu technicznego pojazdu w zakładzie zajmującym się serwisowaniem aut. Nie musi być to od razu Autoryzowana Stacja Obsługi. Czasami wręcz lepiej udać się do niezależnego warsztatu, ale specjalizującego się w konkretnej marce: wtedy mamy pewność, że auto obejrzała osoba znająca je „na wylot”. Warto również skorzystać zwłaszcza, jeśli są w okolicy, z usług stacji diagnostycznych albo warsztatów blacharskich, a w podbramkowej sytuacji - poprosić o opinię eksperta z forum danej marki. Sprawdzić też należy przeszłość samochodu w elektronice - gdzie są zawarte informacje o historii auta.

Oto 7 miejsc, gdzie zbadamy stan techniczny interesującego nas samochodu. Autoryzowana Stacja Obsługi (ASO) Koszt: 100-300 zł Wielu kierowców w celu weryfikacji stanu wymarzonego samochodu pierwsze kroki kieruje właśnie do ASO. Nie bez powodu.

Tego typu placówki dysponują wyspecjalizowanym sprzętem i fabrycznym komputerem diagnostycznym, umożliwiającym pełny wgląd w elektronikę auta. Na tym jednak kończą się zalety ASO. Usługa sprawdzenia samochodu kosztuje nawet kilkaset złotych, a nie mamy gwarancji, że nie przeprowadzi jej początkujący mechanik. Poza tym ciężko o wolne stanowisko warsztatowe - trzeba umawiać się z wyprzedzeniem. Pracownicy zwykle są na tyle „zarobieni”, że nie mają czasu na swobodną rozmowę. Kontrola stanu auta w ASO to pewna, lecz droga i trudna w zrealizowaniu opcja. Stanowisko warsztatowe trzeba zająć już wcześniej, a mechanicy niechętnie przeprowadzają tego typu usługi. Serwis wielomarkowy Koszt: 100-150 zł.

Najszybsza i najłatwiejsza opcja weryfikacji stanu technicznego auta. Placówki zajmujące się wszystkimi markami zwykle przyjmują klientów od wczesnych godzin porannych do późnych popołudniowych i niemal mamy pewność, że „z marszu” wjedziemy samochodem na podnośnik. Mechanicy za usługę życzą sobie nawet kilkakrotnie mniej od ASO, a również dysponują odpowiednim sprzętem (np. testerami diagnostycznymi). Trzeba mieć tylko na uwadze, że warsztaty szybkiej usługi przebadają nam samochód według ogólnych wytycznych, a nie dla konkretnej marki/modelu. Dzięki uniwersalnym testerom rzetelną diagnostykę komputerową są w stanie przeprowadzić nawet warsztaty niewyspecjalizowane w konkretnych markach. Serwis specjalistyczny Koszt: 100-200 zł Placówki specjalizujące się w określonych markach dobrze znają newralgiczne punkty konkretnych modeli i potrafią dokładnie ocenić, ile wydamy na przewidywaną naprawę. Mechanicy prowadzący wyspecjalizowane serwisy często mają praktykę w ASO, a nawet dysponują oryginalnym komputerem diagnostycznym. Tylko u nich mamy gwarancję przebadania nietypowych elementów wyposażenia, np. skrzyń biegów montowanych tylko w konkretnym modelu. Minus: ograniczona liczba takich placówek, lokalizacja głównie w dużych miastach. Co wymienić w używanym aucie? Oddając auto do placówki zajmującej się konkretną marką niemal mamy pewność, że przebadano wszystkie newralgiczne punkty samochodu. Przy okazji można liczyć na dokładną wycenę naprawy. Stacja diagnostyczna Koszt: ok. 100 zł. Jeśli zależy nam na czasie i jak najniższym koszcie, interesującym nas autem można pojechać na stację kontroli pojazdów. Diagnostyki przeprowadzają czynności typowe dla okresowych przeglądów, czyli sprawdzą hamulce, zawieszenie i układ spalin, ewentualnie odczytają błędy z komputera. SKP z reguły nie dysponują podnośnikiem, tylko kanałem w związku, z czym nawet nie podejmą się demontażu osłon silnika. Tą dość ograniczoną opcję kontroli stanu technicznego można zarezerwować tylko dla względnie młodych, niezbyt zużytych samochodów. W starszych może ona nie wystarczyć. Kontrola stanu auta w SKP ma charakter pobieżny i odbywa się tylko w ogólnym zakresie, bez zbadania najbardziej narażonych na zużycie elementów samochodu. Stacja montażu LPG Koszt: 100-150 zł Idealna opcja dla chcących kupić używane auto z LPG, godna zainteresowania także dla osób mających wątpliwości, co do kondycji samego silnika benzynowego.

„Gazownicy” dysponują, bowiem najpotrzebniejszym sprzętem (podnośnikiem, komputerem diagnostycznym) i są w stanie wykryć ewentualne niedogodności w jednostce napędowej. Nie oczekujemy jednak od nich kompleksowego sprawdzenia innych elementów samochodu, np. zawieszenia, skrzyni biegów albo elektroniki. Co warto wiedzieć o instalacjach LPG? Rodzaje, przykłady, koszty W warsztatach zajmujących się LPG sprawdzimy nie tylko prawidłowość działania instalacji, ale i samej jednostki napędowej. Serwis blacharski Koszt: 100-1200 zł Jadąc na przegląd blacharski uzyskamy informację na temat skali powstałych uszkodzeń

karoseryjnych i dowiemy się, czy są one efektem poważnego (często dyskwalifikującego auto) wypadku. Serwisy sprawdzają nie tylko lakier samochodu, ale także geometrię zawieszenia i nadwozia. Usługa swoje kosztuje, ale dzięki niej mamy pewność, że samochód został prześwietlony niemalże „na wylot”. Blacharz lub lakiernik nie zawsze posiada jednak odpowiednią wiedzę, by ocenić stan mechaniczny samochodu.

Odwiedzając wykwalifikowanego blacharza uzyskamy odpowiedź na pytanie, czy interesujący nas samochód brał kiedyś udział w kolizji drogowej. Opinia eksperta z forum Koszt: 0-100 zł Wciąż nie brakuje prężnie działających forów internetowych poświęconych konkretnym markom i mających swoje działy dla poszczególnych modeli. Niektórzy użytkownicy oferują swoją pomoc w ocenie samochodu przyszłego forumowicza. Zwykle można się z nimi umówić nawet wtedy, gdy warsztaty są już pozamykane. Czasami dzielą się swoim doświadczeniem nieodpłatnie, przy okazji badają auto własnym diagnostycznym.

To niepowtarzalna okazja, by zaczerpnąć wiedzę na temat auta i wykorzystać ją nawet przy poszukiwaniach kolejnego egzemplarza. Doświadczenie osoby siedzącej od lat „w temacie” przyda się nie tylko przy sprawdzaniu auta, ale i jego późniejszej eksploatacji.

Rzeczoznawca : certyfikowany mgr inż. Mariusz Miszczyszyn RS0828

Zleceniodawca: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75A, 51-130 WROCŁAW

Zlec. pismo, znak: Telefoniczne

z dnia: 2025/11/24

Właściciel: "MICAR.PL" Sp. z o.o.

Adres: ul. Żmigrodzka 75/A, 51-130 WROCŁAW

Dokument: Dowód rejestracyjny seria: DR/BAV numer: 0206572

Sygnatura akt: Aktualna wartość samochodu

Zadanie: Oszacowanie wartości rynkowej pojazdu na podstawie jego oględzin w stanie jak mi okazano, według cen katalogowych na miesiąc oględzin

DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU (*)

Dane: [O] XII-2025

Marka: FIAT

Rok produkcji: 2020

Model: Tipo 1.4 16V MR`16 E6d

Wersja: Tipo

Nr rejestracyjny: DW 9JN79

Rodzaj pojazdu: Samochód osobowy

VIN: ZFA35600006R54625

WYCENA POJAZDÓW **na rynku polskim**

1. POJĘCIA PODSTAWOWE

Prawidłowe posługiwanie się dostępnymi publikacjami uśrednionych wartości rynkowych pojazdów oraz ustalanie na ich podstawie rzeczywistych wartości pojazdów, wymaga uściślenia podstawowych pojęć występujących w katalogach, bądź w codziennej pracy rzeczoznawczej związanej z wyceną wartości pojazdów. Do takich pojęć zaliczyć trzeba:

WARTOŚĆ RYNKOWA POJAZDU

- jest kategorią ekonomiczną, oznaczającą właściwość pojazdu jako towaru. Jest to „naturalna podstawa” ceny rynkowej pojazdu wyrażona w jednostkach monetarnych, właściwa dla ustalonych konkretnych okoliczności rynkowych. Wartość rynkową traktować można w przybliżeniu jako średnią cen kupna i cen sprzedaży danego pojazdu w chwili ustalania. Wartość rynkowa pojazdu ustalana jest dla potrzeb Urzędów Skarbowych celem wymiaru podatku od umów kupna - sprzedaży, Towarzystw Ubezpieczeniowych dla celów ustalenia należnego odszkodowania, handlujących samochodami dla celów ustalenia cen kupna i sprzedaży oraz cen wywoławczych w przetargach.

CENA RYNKOWA POJAZDU:

- wyrażenie wartości pojazdu w postaci ilości jednostek monetarnych, za które można w realnych i konkretnych warunkach rynkowych nabyć lub zbyć pojazd.

Cena zbliżona jest do wartości i może być:

- zgodna z wartością rynkową,
- mniejsza od wartości rynkowej,
- większa od wartości rynkowej.

Cena nie jest synonimem wartości rynkowej, nie jest również kosztem wytworzenia pojazdu lub odtworzenia jego wartości.

CENA RYNKOWA UŚREDNIONA:

- teoretyczna wartość pojazdu ustalona dla przyjętych metodologicznych założeń i opublikowana w specjalistycznych katalogach. Wartość ta określona jest na podstawie rzeczywistych notowań cen wywoławczych na giełdach, cen kupna pojazdów przez salony i komisje, oraz cen sprzedaży pojazdów w salonach i komisjach.

WARTOŚĆ CELNA POJAZDU:

- wartość rynkowa pojazdu w kraju zakupu, pomniejszona o kwotę obowiązującego w tym kraju podatku, powiększona o koszt transportu do przejścia granicznego i koszt obowiązkowego ubezpieczenia, oszacowana w walucie kraju zakupu. Wartość celna pojazdu służy Urzędowi Celnemu do naliczania obowiązujących przy imporcie pojazdów podatków.

2. SPOSÓB POSTĘPOWANIA PODCZAS WYCENY.

Wytyczną w zakresie sposobu postępowania przy wycenach pojazdów niech będzie poniżej przytoczone orzeczenie Sądu Najwyższego. W wyroku z 27 października 1992 r. SĄD NAJWYŻSZY (I CRN 146/92) uwzględnił rewizję nadzwyczajną Ministra Sprawiedliwości i zaskarżony wyrok uchylił oraz przekazał do ponownego rozpatrzenia z powodu nazbyt dowolnego ustalenia wartości rynkowej ukradzionego samochodu.

W uzasadnieniu do wyroku SN podał, że wyrokujący Sąd niższej instancji:

- bezkrytycznie przyjął wartość samochodu na podstawie informacji gazetowych o cenach samochodów tej samej marki i o zbliżonych cenach,
- pominął fakt, że ceny te (gazetowe) dotyczą głównie cen wywoławczych, a więc cen zawyżonych,
- nie uwzględnił, że przekazy prasowe o notowaniach giełdowych, cenach rynkowych, ofertach handlowych itp., mają charakter wtórny i jako takie - pozbawione są formalnej i materialnej mocy dowodowej - nie mogą wypierać dowodów tradycyjnie uznawanych przez procedury sądowe;

Ponadto SN zwrócił uwagę na:

- konieczność uwzględniania przy ustalaniu wartości samochodów, INDYWIDUALNYCH CECH KONKRETNEGO POJAZDU,
- Sąd powinien zasięgnąć w takiej sprawie OPINII BIEGŁEGO ds. MOTORYZACJI, legitymującego się również ZNAJOMOŚCIĄ PRAW RYNKU SAMOCHODOWEGO.

Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia z wycen pojazdów w sprawach spornych, tj. takich które trafiają na drogę postępowania sądowego, należy uznać, że metodologia postępowania podczas wyceny, a w konsekwencji trafność tej wyceny zależą bezpośrednio od:

- pakietu informacji o wycenianym pojeździe, który musi podczas badania pojazdu i dokumentów ustalić rzeczoznawca,
- pakietu informacji o notowaniach uśrednionych wartości i metodologii ich opracowywania, stanowiących bank danych wyceniającego,
- uwzględnionych przez wyceniającego atrybutów pojazdu wpływających bezpośrednio na jego wartość,
- rzetelności, uczciwości wyceniającego pojazd rzeczoznawcy (biegłego) eksperta.

3. SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA WYCENY KLIENTOM.

- 3.2. Zaleca się, aby wycenę wartości pojazdu wykonać w formie stosownego dokumentu, który udostępniony może być zlecającemu w formie opinii.
- 3.3. Od konkretnych potrzeb zależy zawartość wydanej opinii. Zawsze jednak jej składnikami, niezależnie od formalnych elementów, powinny być:
 - data wyceny,
 - podstawowe dane pojazdu,
 - parametry wpływające na wartość.
- 3.4. Opinie dla potrzeb Sądów, Prokuratur i Policji powinny mieć zalecaną przez stosowne przepisy formę, tj. składać się z właściwej opinii i uzasadnienia do niej.
- 3.5. Zaleca się utajnienie metodologii sporządzenia wyceny. Wyjątkiem mogą być tylko opinie wydane dla organów procesowych lub wydane w sporach, gdy niezbędne jest przekonanie spierających się stron.
- 3.6. Niezależnie od powyższego poniżej podano pełną metodykę wyceny, a Kolegom Rzeczoznawcom i biegłym pozostawia się do osobistego uznania fakt zamieszczenia jej w opinii przekazywanej zlecającemu, bądź

pozostawienia do osobistej wiadomości.

4. DANE WYCENIANEGO POJAZDU.

Wykonując wycenę wartości pojazdu należy podczas badania technicznego oraz analizy dostępnych dokumentów ustalić w miarę pełne dane identyfikacyjne, techniczne i eksploatacyjne pojazdu, w szczególności takie jak:

1. Numer rejestracyjny.
2. Oznaczenie fabryczne i handlowe w układzie:
 - marka,
 - typ, model,
 - oznaczenie kompletacji pojazdu.
1. Numer identyfikacyjny pojazdu, zgodny z kodem międzynarodowym VIN. W pojazdach starszych lub obecnie u niektórych producentów, będzie występował numer składający się z mniej niż 17 znaków. Należy wtedy podać ten numer.

Numer identyfikacyjny u wielu producentów pojazdów jest równocześnie numerem fabrycznym. W przypadku, gdy pojazd posiada niezależny numer fabryczny, pomocnym może być ten numer.
2. Numer identyfikacyjny silnika.
3. Rok produkcji pojazdu.

W wielu pojazdach rok produkcji jest odmienny od zakodowanego roku modelowego, dlatego dodatkowo należy ustalić i podać w opinii rok modelowy.
4. Rodzaj pojazdu - należy ustalić i podać wg PN i określić stosowanych przy rejestracji pojazdu zgodnych z polskimi przepisami.
5. Rodzaj nadwozia i jego parametry istotne dla wyceny - w szczególności typ nadwozia i ilość drzwi. W samochodach innych niż osobowe niezbędne będą wymiary nadwozia, rozstaw osi, typ kabiny.
6. Parametry silnika, w tym:
 - typ i układ cylindrów,
 - rodzaj paliwa i sposób zasilania,
 - pojemność skokowa silnika,
 - moc maksymalna / prędkość obrotowa.
1. Parametry eksploatacyjne pojazdu, w tym:
 - Pojemność lub ładowność nadwozia, tj. ilości miejsc w samochodach osobowych, dopuszczalna ładowność lub objętość w samochodach ciężarowych,
 - Zdolność uciągu przyczepy,
 - Rodzaj, typ, uciąg i dane o homologacji haka holowniczego, sprzęgu w samochodach ciężarowych i autobusach, siodła w ciągnikach siodłowych.
1. Parametry konstrukcyjne pojazdu, w tym:
 - rodzaj napędu i ilość napędzanych osi i kół,
 - rozmiar, typ, rodzaj i ilość obręczy kół,
 - marka, rozmiar, typ, rodzaj, ilość ogumienia.
1. Dane o wyposażeniu pojazdu, w tym:
 - Wyposażenie standardowe, którego wartość zawarta jest w wartości uśrednionej pojazdu,
 - Wyposażenie dodatkowe, którego wartość nie jest zawarta w uśrednionej wartości, a wpływa bezpośrednio na

wartość pojazdu.

1. Datę pierwszej rejestracji:

Data I rejestracji jest niezmiernie istotnym parametrem, decydującym o wieku wycenianego pojazdu

Może się zdarzyć, że data I rejestracji jest odległa o kilka lub kilkanaście miesięcy od daty produkcji samochodu, przez którą najczęściej rozumie się datę sprzedaży samochodu przez fabrykę, wtedy należy ustalić obydwie te daty.

2. Ilość dotychczasowych właścicieli lub użytkowników (za granicą i w Polsce).

3. Wskazanie drogomierza i przebieg całkowity pojazdu.

4. Informacje o przeprowadzonych naprawach i wymienionych zespołach oraz daty ich wykonania.

5. Informacje o szczególnych warunkach eksploatacji pojazdu nr w działalności gospodarczej, w przewozach zarobkowych, jako nauka jazdy, podczas okresu eksploatacji ciągnął często przyczepy, itp.

5. STAN TECHNICZNY WYCENIANEGO POJAZDU.

Wykonując badania wycenianego pojazdu należy ustalić stan techniczny pojazdu podczas jazdy próbnej, szczegółowych oględzin oraz koniecznych pomiarów na stanowisku diagnostycznym.

W szczególności należy ustalić i ująć w opinii:

1. kompletność i stan techniczny silnika oraz pozostałych elementów zespołu napędowego.

W samochodach, w których zachodzi przypuszczenie większego zużycia silnika niż całego pojazdu, zaleca się wykonać pomiary parametrów silnika i wyniki podać w opinii.

2. Kompletność i stan techniczny podwozia, zawieszeń i układu kierowniczego. Zaleca się przeprowadzenie pomiarów i zamieszczenie wyników badań w opinii.

3. Kompletność i stan techniczny nadwozia, w tym:

- istniejące uszkodzenia lub ich brak,
- rodzaj i kod lakieru i stan ogólnego utrzymania dekoracyjnej powłoki lakierniczej,
- poprzednie naprawy - ich ilość, zakres i jakość.

4. Kompletność i sprawność elementów instalacji elektrycznej oraz wskaźników i mierników sygnalizujących kierującemu prawidłowość działania różnych elementów pojazdu.

5. Stan techniczny kół, w tym:

- stan techniczny obręczy,
- producenta i oznaczenia opon wszystkich kół.
- Zużycie opon określone dla każdego koła osobno.

Zaleca się określić zużycie opon wysokością rzeźby bieżnika w mm, a następnie zamienić je na zużycie w % przez odniesienie do wysokości rzeźby bieżnika opon w stanie nowym.

Dopuszczalne przez przepisy zużycie (1,6 mm) należy przyjmować już jako zużycie opony w 100%.

6. Kompletność i sprawność wyposażenia pojazdu:

- Szczególnie istotne jest wyróżnienie wyposażenia standardowego (seryjnego), tj. takiego, którego wartość zawarta jest w wartości uśrednionej pojazdu.
- Inne niż seryjne wyposażenie pojazdu, stanowić może jego dodatkowe doposażenie, jest wtedy wyposażeniem różnicowym, tj. takim, które zamontowane jest w miejsce standardowego lub wyposażeniem dodatkowym, jeżeli zostało w pojeździe domontowane.
- W przypadku występowania w pojeździe, w grupie wyposażenia dodatkowego radioodtwarzaczy z nagłośnieniem, urządzeń CB - radia, radiotelefonów, systemów nawigacji, można je wycenić łącznie z pojazdem lub wyłączyć do wyceny niezależnej od wyceny pojazdu.

- W przypadkach niesprawności któregośkolwiek wyposażenia zaleca się ustalić niezbędny zakres naprawy.

6. USTALENIE WARTOŚCI WYJŚCIOWEJ (Ww)

- 6.1. Zaleca się wykonywać wycenę pojazdu na podstawie jednej z dostępnych publikacji oraz podawać w opinii informację, na podstawie jakich materiałów przyjęto wyjściową uśrednioną wartość pojazdu.
- 6.2. Podstawowe informacje o uśrednionych wartościach pojazdów zawarte są w następujących, profesjonalnie opracowywanych publikacjach:
- „Samochody - wartości rynkowe” - Info-Ekspert W-wa,
 - „Informator Rynkowy” - Eurotax Polska.
- Należy wtedy z całą starannością skorygować wykorzystywane notowanie, aby doprowadzić je do postaci „wartości wyjściowej”, tj. uśrednionej wartości seryjnego pojazdu.

7. KOREKTY WARTOŚCI WYJŚCIOWEJ.

W przypadku, gdy ustalone dane techniczne, dane eksploatacyjne, ilość i stan wyposażenia wycenianego pojazdu oraz warunki rynkowe w miejscu wyceny odbiegają od przyjętych przy ustalaniu wartości wyjściowej, należy wartość uśrednioną pojazdu, zaczerpniętą z publikacji odpowiednio skorygować.

Zaleca się stosowanie następujących czynników korygujących:

7.1. Korekty z tytułu daty I rejestracji:

- 7.1.1. We wszystkich profesjonalnie opracowywanych i publikowanych zestawieniach cenowych, uśrednione wartości pojazdów przyjęte są dla pojazdów sprawnych, nieuszkodzonych, z ważną przez kilka miesięcy rejestracją, wyprodukowanych i po raz pierwszy zarejestrowanych w określonym miejscu roku produkcji pojazdu.
- Każde wydawnictwo zawiera informacje o tych warunkach i o przyjętym miesiącu rozpoczęcia eksploatacji pojazdów ujętych w zestawieniach.
- Przez datę I rejestracji rozumie się datę rozpoczęcia eksploatacji nowego pojazdu przez I właściciela.
- 7.1.2. przy ustalaniu wartości rynkowej konkretnego pojazdu, na podstawie ustalonej daty produkcji (miesiąc i rok), daty I rejestracji pojazdu (miesiąc i rok) oraz roku modelowego, ustala się i wprowadza stosowne korekty wartości wyjściowej.
- 7.1.3. Jeżeli którakolwiek w ww. ustalonych dat pokrywa się z przyjętymi w publikacji, wtedy nie ustala się dla niej korekty.
- 7.1.4. Jeżeli ustalone daty odbiegają od przyjętych w publikacji, wówczas wartość wyjściową pojazdu zaczerpniętą z publikacji należy odpowiednio skorygować dla każdego z tych czynników.
- 7.1.5. Dla pojazdów zarejestrowanych w miesiącach innych niż miesiąc przyjęty w publikacji wprowadza się tzw. korektę rejestracyjną.
- Dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w roku produkcji, ale w miesiącach poprzedzających miesiąc ujęty w publikacji należy zmniejszyć wartość wyjściową, przez zastosowanie korekty rejestracyjnej obniżającej (K_{r0})
- 7.1.6. Dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w miesiącach następujących po miesiącu ujętym w publikacji należy zwiększyć wartość wyjściową przez zastosowanie korekty rejestracyjnej zwiększającej (K_{r2}).
- 7.1.7. Dla pojazdów, zarejestrowanych po raz pierwszy w roku produkcji, ale u których rok produkcji jest wcześniejszy od roku modelowego, zaleca się dodatkowo wprowadzić korektę modelową obniżającą wartość wyjściową o wartość jednomiesięcznej korekty wynikającej z daty I rejestracji (K_m).
- 7.1.8. Dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w roku następnym (nych) po roku produkcji, zaleca się wprowadzić z tego tytułu korektę postojową przyjmuje się w wysokości 50% oszacowanej korekty wynikającej z daty I

rejestracji (K_p).

7.1.9. Korekty wprowadza się metodą interpolacji pomiędzy notowaniami wartości z dwóch sąsiednich lat:

- roku poprzedniego i roku produkcji dla zmniejszenia wartości wyjściowej,
- roku produkcji i roku następnego dla zwiększenia wartości wyjściowej.

7.2. Korekta z tytułu rzeczywistego przebiegu:

7.2.1. We wszystkich profesjonalnie opracowywanych zestawieniach cenowych, uśrednione wartości rynkowe pojazdów adekwatne są dla pojazdów ze średnim przebiegiem całkowitym, który jest charakterystyczny dla wielkości, rodzaju i typu pojazdu oraz kraju eksploatacji.

Przebieg średni, dla którego adekwatna jest podana wartość uśredniona, z reguły podany jest w wydawnictwie.

Niektóre wydawnictwa nie podają rzeczywistego przebiegu średniego, a podają jedynie przebieg roczny na dzień 1 stycznia roku wydania publikacji. Wtedy faktyczny przebieg średni należy określić we własnym zakresie.

7.2.2. W przypadku, gdy rzeczywisty przebieg całkowity wycenianego pojazdu odmienny jest od średniego, wynikającego z publikacji, należy odpowiednio do różnicy między tymi przebiegami skorygować wartość bazową wycenianego pojazdu przez wprowadzenie korekty przebiegowej (kilometrażowej K_{km}).

Przy przebiegu rzeczywistym mniejszym od średniego należy zwiększyć wartość bazową o ustaloną korektę. Przy przebiegu całkowitym większym - zmniejszyć wartość bazową.

7.2.3. Zaleca się stosowanie korekt opracowanych i publikowanych w tym katalogu cen uśrednionych, k którego zaczerpnięto uśrednioną wartość wyjściową do wyceny.

7.2.4. Do czasu przeprowadzenia odpowiednich badań porównawczych pojazdów eksploatowanych w Polsce, zaleca się dla wartości zaczerpniętych z tych katalogów, w których nie opublikowano korekt przebiegowych, stosowanie następujących uproszczonych współczynników (w_{km}):

różnica w przebiegu	% zmniejszenia	% zwiększenia
5 000 km	2,5	2,0
10 000	5,0	3,5
15 000	7,5	5,0
20 000	10,0	7,0
25 000	12,5	8,5
30 000	15,0	10,0
35 000	17,5	11,5
40 000	19,5	13,0
45 000	20,0	14,5
50 000	22,0	16,0
60 000	24,0	17,0
70 000	27,0	18,0
80 000	30,0	20,0
pow. 80 000	3,0 za 10 000	2,0 za 10 000

7.2.5. Korektę kilometrażową (K_{km}) określa się jako zmniejszenie lub zwiększenie (w %) wartości bazowej, wg poniższej zależności:

$$K_{km} = W_b \times w_{km} / 100$$

7.2.6. Po uwzględnieniu korekty wynikającej z rzeczywistego przebiegu wycenianego pojazdu, otrzymuje się „wartość pośrednią I” wycenianego pojazdu, będącą podstawą do innych korekt lub wartością pojazdu, gdy nie ma innych korekt.

Szacuje się ją wg zależności:

$$W_I = W_b (+ -) K_{km}$$

7.3. Korekta ze względu na stan kół jezdnych:

- 7.3.1. W profesjonalnie opracowywanych notowaniach uśrednionych wartości rynkowych pojazdów przyjmuje się, że uśrednione wartości rynkowe konkretnych pojazdów dotyczą pojazdów wyposażonych w obręcze i ogumienie zastosowane przez producenta jako seryjne, tj. posiadających koła seryjne.

Przyjmuje się również założenie, że obręcze są sprawne i ogumienie na tych kołach posiada zużycie w ok. 50%.

- 7.3.2. Jeżeli wyceniany pojazd ma zamontowane obręcze lub ogumienie inne niż seryjne lub o zużyciu odbiegającym od średniego, to przy oszacowaniu wartości rynkowej pojazdu należy wprowadzić korektę uwzględniającą stan kół (K_k). Korekta ta uwzględnia różnicę między wartością obręczy zamontowanych w samochodzie a wartością obręczy seryjnych oraz różnicę między 50% wartości ogumienia seryjnego, a wartością ogumienia zamontowanego na wycenianym pojeździe.

- 7.3.3. Przy stosowaniu tej korekty należy kierować się następującymi zasadami:

- ogumienie niedopuszczone przez producenta w danym pojeździe do eksploatacji, musi być wymienione na dopuszczone. Koszt wymiany ogumienia należy odliczyć.
- za każdą nową oponę w komplecie podstawowym, łącznie z kołem zapasowym, należy doliczyć 40% jej wartości opony (10% ubytku odliczymy z tytułu samego zamontowania opony).

7.4. Korekta z tytułu wyposażenia pojazdu (K_w):

- 7.4.1. Publikowane zestawienia uśrednionych wartości dotyczą pojazdów o standardowym (seryjnym) wyposażeniu.
- 7.4.2. Jeżeli któryś z elementów wyposażenia seryjnego wycenianego pojazdu jest niesprawny, to koszt usprawnienia wyposażenia seryjnego należy odliczyć (K_{uw}).
- 7.4.3. Wyposażenie, które w wycenianym pojeździe nie należy do standardowego, tj. wyposażenie różnicowe lub wyposażenie dodatkowe wpływa bezpośrednio na rzeczywistą wartość rynkową pojazdu, o ile jest w pełni sprawne technicznie. Dlatego wartość tego wyposażenia pomniejszona o koszty jego usprawnienia stanowi korektę wartości pojazdu.
- 7.4.4. Ustalając korektę uwzględniającą wartość wyposażenia różnicowego (D_{wr}), ustala się przyjmując że wartość tego wyposażenia zmienia się proporcjonalnie do wartości uśrednionej pojazdu.
Wartość wyposażenia różnicowego pomniejsza się o koszty usprawnienia jego niesprawnych składników.
Zaleca się przy ustalaniu kosztów usprawnienia rozliczyć wymienione części przyjmując amortyzację ich wartości odpowiadającą zużyciu pojazdu.
- 7.4.5. Ustalając korektę uwzględniającą wartość wyposażenia dodatkowego (D_{wd}), przyjmuje się, że jedynie wartość tego wyposażenia, które jest pożądane przez użytkowników zwiększa się wartość pojazdu.
- 7.4.6. Po skorygowaniu „wartości pośredniej I” o korekty wynikające z posiadanego przez wyceniany pojazd ogumienia i wyposażenia, wg zależności:

$$W_{II} = W_I + K_k + K_w$$

otrzymuje się tzw. „wartość pośrednią II” wycenianego pojazdu, która może być jego wartością rynkową, jeżeli nie ma innych korekt, lub stanowi podstawę do ich dalszego naliczania.

7.5. Korekta z tytułu napraw (K_n):

W katalogach wartości rynkowych przyjmuje się, że uśrednione wartości rynkowe dotyczą pojazdów sprawnych technicznie, bez widocznych uszkodzeń. Odstępstwo w wycenianym pojeździe od powyższego założenia, powoduje

potrzebę wprowadzenia korekty z tytułu naprawy przy ustaleniu wartości rynkowej pojazdu.

7.5.1. Korekta z tytułu napraw koniecznych (K_{nk}):

7.5.1.1. Wartość rynkową pojazdu obniża się o całkowity koszt naprawy koniecznej, tj. naprawy lub wymiany takiego podzespołu, który musi być usprawniony ze względu na bezpieczeństwo ruchu pojazdu.

7.5.1.2. Koszt naprawy koniecznej należy oszacować dla warunków autoryzowanego warsztatu oraz przy użyciu do naprawy homologowanych i legalnie zakupionych części, ale o wartości skorygowanej o wskaźnik zużycia analogiczny, jak dla całego wycenionego pojazdu.

7.5.2. Korekta z tytułu istniejących uszkodzeń (K_{nu}):

7.5.2.1. Istniejące w wycenianym pojeździe uszkodzenia wymagają skorygowania wartości wycenianego samochodu o koszt usunięcia tych uszkodzeń.

7.5.2.2. Koszt naprawy istniejących uszkodzeń należy oszacować dla warunków autoryzowanego warsztatu naprawczego z wykorzystaniem części homologowanych i legalnie zakupionych, ale o wartości skorygowanej o wskaźnik zużycia analogiczny jak dla całego wycenionego pojazdu.

7.5.3. Wykonane naprawy powypadkowe (poawaryjne K_u):

7.5.3.1. Naprawy powypadkowe głównych zespołów wykonane starannie w ostatnich 3 miesiącach eksploatacji wycenianego pojazdu, wpływają na jego wartość rynkową. Sposób zmiany wartości zależy od wieku wycenianego pojazdu:

- w samochodach do 3 lat eksploatacji - obniżają wartość rynkową,
- w samochodach powyżej 3 lat eksploatacji - utrzymują lub podwyższają wartość rynkową.

7.5.3.2. Sposób zmiany wartości zależy również od zakresu uszkodzenia określanego wskaźnikiem stopnia uszkodzenia pojazdu (S_u), liczonego jako stosunek kosztu naprawy do wartości pojazdu przed naprawą.

7.5.3.3. Naprawy drobne, starannie wykonane, przy S_u < 0,05, nie wpływają w sposób istotny na zmianę wartości rynkowej pojazdu.

7.5.3.4. Naprawy opłacalne i uzasadnione 0,05 < S_u < 0,85 zmniejszają wartość rynkową pojazdu. Kwotę korekty zaleca się ustalać na podstawie następującej zależności:

$$K_u = (W_{II} + K_n) \times U_r$$

gdzie:

K_u - kwota korekty,

W_{II} - wartość pośrednia II wycenianego pojazdu,

K_n - koszt naprawy,

U_r - wskaźnik ubytku wartości.

7.5.3.5. Zaleca się stosować wskaźnik ubytku wartości o następującej wysokości:

Okres eksploatacji pojazdu	0,05<S _u <0,2	0,21<S _u <0,4	0,41<S _u <0,7	0,71<S _u <0,85
do 6 miesięcy	0,06	0,07	0,08	0,09
6 - 12	0,05	0,06	0,07	0,08
12 - 18	0,04	0,05	0,06	0,07
18 - 24	0,03	0,04	0,05	0,06
24 - 30	0,02	0,03	0,04	0,05
30 - 36	0,01	0,02	0,03	0,04

Po ustaleniu korekt wynikających z wykonanych lub koniecznych napraw przeprowadza się ustalenie tzw. „wartości pośredniej III” wycenianego pojazdu wg zależności:

$$W_{III} = W_{II} + K_n$$

Wartość ta może być wartością rynkową wycenianego pojazdu, jeżeli nie ma innych korekt lub stanowić podstawę do ich dalszego oszacowania.

7.6. Korekty inne:

- 7.6.1. Korekta ze względu na szczególny sposób eksploatacji (K_e)
- 7.6.1.1. W przypadku ustalenia, że wyceniany samochód był eksploatowany w sposób odmienny od normalnego, zgodnego z przeznaczeniem, niezbędne okaże się zastosowanie odpowiedniej korekty.
- 7.6.1.2. Pod pojęciem „eksploatacji pojazdu w sposób szczególny”, tj. odmienny od normalnego, należy uznać używanie:
- pojazdy do ciągnięcia przyczepy,
 - w celach zarobkowych jako „TAXI”,
 - jako służbowego w działalności gospodarczej,
 - jako „Nauka Jazdy”,
 - w celach sportowych,
 - jako testowy,
 - w wypożyczalni, itp.
- 7.6.1.3. Taki sposób eksploatacji może powodować większe niż średnie zużycie. Dlatego w takich sytuacjach dopuszczalne jest zastosowanie specjalnej korekty zależnej od wpływu tych czynników w wysokości 1 - 20 % wartości wycenianego pojazdu.
- Korektę tę oblicza się z zależności:

$$K_e = (0,01 - 0,20) \times K_{III}$$

- 7.6.1.4. Korekta ze względu na stan utrzymania pojazdu (K_s):
- 7.6.2.1. Określony podczas badania ogólny stan techniczny w sytuacji, gdy odbiega od średniego może być wykorzystany do zastosowania dodatkowej korekty zmniejszającej lub zwiększającej wartość pojazdu.
- 7.6.2.2. Zaleca się stosować dodatkowe korekty z tego tytułu w następującej wysokości:
- za pojazd wypielęgnowany - do + 1 - 10%,
 - za pojazd zaniedbany - do - 1 - 10%
- wg zależności:

$$K_s = (0,01 - 0,10) \times W_{III}$$

- 7.6.1.5. Korekta ze względu na niefabryczny montaż pojazdu (K_{skl}):
- 7.6.3.1. Gdy podczas badania wycenianego pojazdu ustali się, że jest to tzw. „składak”, można z tego powodu zastosować odpowiednią korektę.
- Niezbędne jest wtedy ustalenie rzeczywistej daty produkcji wycenianego pojazdu i ewentualnie daty tzw. poskładania.
- 7.6.3.2. W praktyce mamy do czynienia z następującymi pojazdami:
- „SKŁADAKAMI DOKUMENTACYJNYMI”, tj. pojazdami sprowadzonymi do Polski w drodze indywidualnego importu w częściach i „złożonymi”,
 - „SKŁADAKAMI”, tj. pojazdami rzeczywiście złożonymi z zespołów i części tego samego producenta, ale poza montownią,
 - „SAMAMI”, tj. pojazdami złożonymi z zespołów i części różnych lub nieustalonych producentów.
- 7.6.3.3. Wartość pojazdu złożonego poza wytwórnią (SKŁADAKA lub SAMA) jest zawsze niższa od wartości pojazdu „oryginalnego”.
- 7.6.3.4. Przy ustalaniu wartości rynkowej pojazdu złożonego poza montownią „SKŁADAKA” obowiązują następujące zasady:
- w opinii podaje się rok produkcji każdego z głównych zespołów oraz rok złożenia pojazdu,
 - wartość pojazdu złożonego z części nowych (rok produkcji tożsamy z rokiem złożenia) jest do 20%

niższa od wartości pojazdu nowego, fabrycznie zmontowanego.
