



RAPORT DE EVALUARE NR 26/EBM/2026
ÎNTOCMIT DE EVALUATORUL AUTORIZAT MEMBRU TITULAR ANEVAR
TIBERIUS CORNELIU CONSTANTIN



BUNUL MOBIL SUBIECT:

**AUTOTURISM SKODA OCTAVIA, 1,6 BENZINA,
AN 2008, SERIE SASIU TMBDX41U488857912**

PROPRIETAR:

DNN TEAM CONSULTING SRL

UTILIZATOR:

CII SAVOIU IULIAN

DATA EVALUĂRII: 27.02.2026

VALOAREA DE PIAȚĂ ESTIMATĂ

RON	EUR
7.400	1.450

VALOAREA DE LICHIDARE ESTIMATĂ

Vanzarea fortata cu o perioada limitata pentru activitatea de marketing

RON	EUR
5.600	1.100

CURS BNR 27.02.2026

1 EURO = 5.0953 LEI

Datele, informațiile și conținutul prezentului raport de evaluare fiind confidențiale, nu vor putea fi copiate în parte sau în totalitate și nu vor fi transmise unor terți fără acordul scris și prealabil al evaluatorului, al clientului și al destinatarului.

BUCUREȘTI
FEBRUARIE - 2026

SCRISOARE DE TRANSMITERE

Catre,

CII SAVOIU IULIAN

Referitor la solicitarea inaintata de dvs cu privire la intocmirea raportului de evaluare privind autovehiculul aflat in proprietatea societatii DNN TEAM CONSULTING SRL, va aduc la cunostinta urmatoarele aspecte:

- Avand in vedere Procesul Verbal al Adunari Creditorilor din data de 13.02.2026 prin care am fost desemnat in vederea intocmirii raportului de evaluare pentru autovehiculul aflat in patrimoniul debitoarei DNN TEAM CONSULTING SRL si ca urmare a primirii informatiilor si a documentelor din partea clientului, am procedat la intocmirea prezentului raport de evaluare.
- Scopul evaluarii este informarea utilizatorului, CII SAVOIU IULIAN, asupra valorii de piata si de lichidare a autovehiculului, asa cum sunt definite in Standardele de Evaluare ANEVAR 2025, in vederea valorificarii acestora in cadrul procedurii de faliment
- A fost supus evaluarii intregul drept de proprietate considerat valabil, transferabil si liber de orice sarcini.
- Data de referinta a evaluarii este data de 27.02.2026.
- Raportul de evaluare a fost pregatit pe baza standardelor, recomandarilor si metodologiei de lucru promovate de catre Asociatia Nationala a Evaluatorilor Autorizati din Romania (ANEVAR).

EVALUATOR AUTORIZAT MEMBRU TITULAR ANEVAR

TIBERIUS CORNELIU CONSTANTIN

SPECIALIZAREA: EPI | EBM

NR. LEGITIMATIE: 18873



CUPRINS

SCRISOARE DE TRANSMITERE	2
I. INTRODUCERE	4
1. Rezumatul faptelor principale si al concluziilor importante (Sinteza Raportului)	4
2. Certificarea evaluatorului	5
II. TERMENII DE REFERINTA AI EVALUARII	6
1. Identificarea si competenta evaluatorului	6
2. Identificarea clientului si a oricaror utilizatori desemnati	6
3. Scopul evaluarii	6
4. Identificarea proprietatii imobiliare subiect. Drepturi de proprietate evaluate	6
5. Tipul valorii	6
6. Data evaluarii	7
7. Documentarea necesara pentru efectuarea evaluarii	7
8. Natura si sursa informatiilor utilizate pe care se va baza evaluarea	7
9. Ipoteze generale si ipoteze speciale	7
10. Restrictii de utilizare, difuzare sau publicare	7
11. Declaratia conformitatii cu Standardele de Evaluare a Bunurilor	8
12. Descrierea raportului de evaluare	8
III. PREZENTAREA DATELOR	8
1. Descrierea situatie juridice	8
2. Descrierea tehnica a bunului subiect	9
3. Identificarea oricaror bunuri mobile atasate care nu fac obiectul evaluarii	11
4. Aspecte privind utilizarea	11
IV. ANALIZA PIETEI	11
1. Date despre aria de piata	11
2. Analiza cererii si a ofertei	12
3. Analiza echilibrului pietei	12
4. Atractivitatea bunurilor subiect	13
V. EVALUAREA BUNURILOR MOBILE	13
1. Procedura de evaluare	13
2. Abordarea prin cost	15
VI. ANALIZA REZULTATELOR SI CONCLUZIA ASUPRA VALORII	17
VII. ANEXE	19



INTRODUCERE

1. REZUMATUL FAPTELOR PRINCIPALE SI AL CONCLUZIILOR IMPORTANTE

1	CLIENT SI UTILIZATOR DESEMNAT	CII SAVOIU IULIAN
2	UTILIZATOR	CII SAVOIU IULIAN
3	SCOPUL EVALUARII	PROCEDURA INSOLVENTEI L 85/2014
4	TIPUL VALORII	VALOAREA DE PIATA / VALOARE DE LICHIDARE
5	DATA RAPORTULUI DE EVALUARE	27.02.2026
6	EVALUATOR	EVALUATOR AUTORIZAT MEMBRUL TITULAR ANEVAR TIBERIUS CORNELIU CONSTANTIN
7	BUN SUBIECT	AUTOTURISM SKODA OCTAVIA, 1,6 BENZINA, AN 2008, SERIE SASIU TMBDX41U488857912
8	PROPRIETAR	DNN TEAM CONSULTING SRL
9	VALOAREA DE PIATA ESTIMATA	RON 7.400 EUR 1.450
10	VALOAREA DE LICHIDARE ESTIMATA Vanzarea fortata cu o perioada limitata pentru activitatea de marketing	RON 5.600 EUR 1.100
11	CURS EURO CONFORM BNR DIN DATA DE 27.02.2026	1 EURO = 5.0953 LEI

PRODUCATOR	SKODA
MODEL	OCTAVIA
SERIE SASIU / AN FABRICATIE	TMBDX41U488857912 / 2008
CULOARE	ALB
CAROSERIE	BERLINA
COMBUSTIBIL	BENZINA
TRANSMISIE / CMC / KW / CP / Norma Poluare	MT / 1595 CMC / 75 kw / 102 cp / -
ITP VALABIL	-
NR. KM	-



2. CERTIFICAREA EVALUATORULUI

Subsemnatul, Constantin Corneliu Tiberius, evaluator autorizat membru titular ANEVAR avand numarul de legitimitate 18873, imi asum raspunderea privind continutul prezentului raport de evaluare numai fata de client si de utilizatorul desemnat si certific, in cunostinta de cauza si cu buna credinta faptul ca:

- Afirmatiile declarate de catre mine si cuprinse in prezentul raport de evaluare sunt adevarate si corecte fiind luate in limita cunostintelor si informatiilor detinute.
- Analizele, opiniile și concluziile raportate în prezentul raport de evaluare se limitează numai la ipotezele generale și speciale menționate și sunt analizele, opiniile și concluziile subsemnatului, personale, imparțiale și nepărtinitoare și sunt în concordanță cu Standardele de Evalure și cu respectarea Codului de etică al profesiei de evaluator autorizat.
- Raportul de evaluare a fost întocmit conform informațiilor și documentelor primite din partea clientului iar evaluatorul nu se face raspunzator în situația în care apar și alte informații care nu i-au fost comunicate în cadrul acestei proceduri.
- Onorariul perceput pentru realizarea prezentului raport nu are nici o legătura cu declararea în raport a unei anumite valori (din evaluare) sau interval de valori care sa favorizeze clientul.
- Menționez faptul că nu mi-a fost acordată asistență profesională de către alte persoane, cu privire la întocmirea prezentului raport de evaluare.
- Nu am nici un interes actual sau de perspectivă referitor la bunul ce face obiectul evaluării și nu am nici un interes personal față de vreuna din părțile implicate.
- Nu sunt influențat de nicio constrângere legată de bunul evaluat în raportul de evaluare sau de părțile implicate în această activitate de evaluare.
- Implicarea mea în această activitate de evaluare nu se bazează pe solicitarea din partea nimănui, de obținere a unor rezultate predeterminate.
- Dețin cunoștințele necesare pentru întocmirea, în mod competent, a prezentului raport de evaluare.
- Pentru realizarea prezentului raport nu am primit asistență din partea altor persoane ne desemnate ale certificării.
- La data prezentului raport, detin calitatea de membru titular ANEVAR, având nr. de legitimitate 18873.
- Prezentul raport se supune normelor in vigoare si poate fi expertizat (la cerere) de către unul din membrii autorizați special (acreditați pentru bunuri mobile) in acest sens.

EVALUATOR AUTORIZAT MEMBRU TITULAR ANEVAR

TIBERIUS CORNELIU CONSTANTIN

SPECIALIZAREA: EPI | EBM

NR. LEGITIMATIE: 18873



TERMENII DE REFERINTA AI EVALUARII**1. IDENTIFICAREA SI COMPETENTA EVALUATORULUI**

Subsemnatul, Constantin Corneliu Tiberius, absolvent al Facultatii de Drept si al Studiilor de Master din cadrul Academiei de Politie, Practician in Insolventa membru UNPIR si Evaluator Autorizat Membru Titular ANEVAR cu numarul de legitimatie 18873, declar faptul ca sunt membru ANEVAR din data de 25.06.2018 precum si faptul ca detin cunostintele necesare pentru intocmirea, in mod competent, a prezentului raport de evaluare.

2. IDENTIFICAREA CLIENTULUI SI A ORICAROR UTILIZATORI DESEMNATI

Clientul si utilizatorul desemnat al acestui raport de evaluare este practicianul in insolventa CII SAVOIU IULIAN.

3. SCOPUL EVALUARII

Scopul prezentului raport de evaluare este reprezentat de informarea clientului cu privire la valoarea de piata, inclusiv a valorii de lichidare pentru autovehiculul subiect, asa cum sunt definite de Standardele de Evaluare ANEVAR 2025, in scopul vanzarii in cadrul procedurii de faliment.

4. IDENTIFICAREA BUNURILOR MOBILE SUBIECT

Bunul mobil ce face obiectul prezentului raport de evaluare este reprezentat de autovehiculul marca Skoda Octavia astfel cum a fost prezentat in sinteza, respectiv in anexele raportului de evaluare.

5. TIPUL VALORII

Valoarea este un concept economic referitor la pretul cel mai probabil, convenit de cumparatorii si vanzatorii unui bun sau serviciu, disponibil pentru cumparare. Valoarea nu reprezinta un fapt ci o estimare a celui mai probabil pret care va fi platit pentru bunuri si servicii, la o anumita data in conformitate cu o anumita definitie a valorii.

Avand in vedere solicitarea clientului, tipul de valoare estimat este valoarea de piata asa cum este definita de in SEV 100 – Cadrul General.

Valoarea de piata reprezinta: “suma estimata pentru care un activ sau o datorie ar putea fi schimbat/schimbata, la data evaluarii, intre un cumparator hotarat si un vanzator hotarat, intr-o tranzactie nepartinitoare, dupa un marketing adecvat si in care partile au actionat fiecare in cunostinta de cauza, prudent si fara constrangere”.

Valoarea de lichidare reprezinta: “suma care s-ar realiza prin vanzarea unui activ sau grup de active in mod individual (element cu element). Valoarea de lichidare trebuie sa ia in considerare costurile necesare aducerii activelor in starea de vandabilitate, precum si costurile generate de cedarea lor. Valoarea de lichidare se poate determina in doua ipoteze de evaluare diferite: SEV 102 Tipuri ale valorii 43: (a) vanzarea ordonata, in urma unei activitati adecvate de marketing sau (b) vanzarea fortata cu o perioada limitata pentru activitatea de marketing”.

Tipul valorii estimate este valoarea de piață așa cum este definită în cadrul SEV 102 – Tipuri ale valorii

Monedele în care se vor exprima valorile din prezentul raport sunt RON si EUR.



6. DATA EVALUĂRII

La baza efectuării evaluării au stat informațiile privind nivelul preturilor la data de 27.02.2026 analiza pentru determinarea valorii de piață fiind valabilă la această dată.

7. DOCUMENTAREA NECESARĂ PENTRU EFECTUAREA EVALUĂRII

Pentru elaborarea prezentului raport de evaluare am avut la dispoziție următoarele: poze cu autovehiculul, informații primite din partea proprietarului și documentele (Certificat înmatriculare și Carte de Identitate).

8. NATURA ȘI SURSA INFORMAȚIILOR UTILIZATE PE CARE SE VA BAZA EVALUAREA

Informațiile obținute în vederea întocmirii prezentului raport de evaluare au avut ca sursă: Informații primite din partea clientului și mai sus menționate și publicații on-line privind piața acestor bunuri.

9. IPOTEZE GENERALE ȘI IPOTEZE SPECIALE

IPOTEZE GENERALE:

- Prezentul raport de evaluare este valabil în condițiile economice, inclusiv, juridice și politice de la data întocmirii sale.
- Intrarea în posesia unei copii a acestui raport nu implică dreptul de publicare a acestuia.
- Nici prezentul raport de evaluare și nici părți ale sale nu trebuie publicate sau mediatizate fără acordul prealabil al evaluatorului.
- În vederea întocmirii analizelor, opiniilor și a concluziilor din prezentul raport de evaluare, au fost utilizate toate informațiile avute la dispoziție despre bunul mobil subiect, la data evaluării, neexcluzând posibilitatea existenței și a altor informații de care să nu se fi avut cunoștința.
- Informațiile furnizate de către terți sunt considerate de încredere dar nu include se acordă garanții pentru acuratețea lor.
- Evaluatorul nu va fi făcut răspunzător pentru existența unor vicii ascunse privind factorii de mediu care ar putea influența valoarea, evaluatorul neavând componentele necesare și prin urmare, nu poate da nicio garanție referitoare la starea tehnică sau economică a fiecărui bun evaluat.

IPOTEZE SPECIALE

- În prezentul raport de evaluare, autovehiculul a fost evaluat în ipoteza în care acesta este liber de orice sarcini și în conformitate cu informațiile primite din partea clientului, având în vedere faptul că pentru acesta nu a fost comunicat raport de expertiză tehnică cu privire la starea tehnică.

10. RESTRICTII DE UTILIZARE, DIFUZARE SAU PUBLICARE

- Raportul de evaluare a fost realizat pe baza informațiilor furnizate de către client, corectitudinea și precizia datelor furnizate fiind responsabilitatea acestuia. Raportul este confidențial, strict pentru client și destinat, iar evaluatorul nu acceptă nicio responsabilitate față de o terță persoană, în nicio circumstanță.
- Intrarea în posesia unei copii a prezentului raport de evaluare nu implică dreptul de publicare a acestuia.
- Evaluatorul, prin natura muncii sale, nu este obligat să ofere în continuare consultanță sau să depună mărturie în instanță inclusiv la proprietățile în chestiune, în afara cazului în care s-au încheiat astfel de înțelegeri în prealabil.
- Raportul de evaluare este valabil în condițiile economice, inclusiv, juridice și politice, de la data întocmirii sale. Dacă aceste condiții se vor modifica, concluziile raportului de evaluare își vor pierde valabilitatea.
- Nici prezentul raport de evaluare și nici părți ale sale nu trebuie publicate sau mediatizate fără acordul prealabil al evaluatorului.



11. DECLARATIA CONFORMITATII CU SEV

Raportul de evaluare a fost intocmit in conformitate cu reglementarile Standardelor de Evaluare ANEVAR 2025, cu ipotezele si conditiile limitative cuprinse in prezentul raport.

Astfel, avand in vedere scopul evaluarii, s-a tinut cont de Standardele de Evaluare ANEVAR 2025 care includ Standardele de Evaluare SEV, respectiv:

- SEV 100 - Cadru general (IVS Cadrul General).
- SEV 101 - Termenii de referinta ai evaluarii (IVS 101).
- SEV 102 - Tipuri ale valorii (IVS 102).
- SEV 103 - Abordari in evaluare.
- SEV 106 – Documentare si Raportare (IVS 106).
- SEV 300 - Masini, Echipamente, Instalatii si Infrastructura (IVS 300).
- GEV 620 - Evaluarea bunurilor mobile de natura masinilor, echipamentelor, instalatiilor si infrastructurilor.

Raportul de evaluare poate fi verificat în conformitate cu SEV 400 Verificarea evaluării.

Aceste standarde de evaluare sunt obligatorii pentru desfășurarea activității de evaluare. Standardele de Evaluare a bunurilor- Ediția 2025 ANEVAR si sunt aprobate prin Hotărârea Conferinței Naționale ANEVAR, publicata in Monitorul Oficial al României.

Nu au fost necesare devieri de la Standarde.

12. DESCRIEREA RAPORTULUI DE EVALUARE

Prezentul raport de evaluare este unul scris, narativ – detaliat, conținând toate părțile specificate în SEV 106 – Documentare si Raportare.

Etapetele parcurse pentru elaboarea prezentului raport de evaluare au fost urmatoarele:

- Documentarea, pe baza informatiilor si a documentelor primite din partea practicianului in insolventa.
- Stabilirea limitelor si a ipotezelor care au stat la baza intocmirii raportului de evaluare.
- Selectarea tipului de valoare inclusiv in prezentul raport de evaluare.
- Analiza tuturor informatiilor culese, interpretarea rezultatelor din punct de vedere al evaluarii.

PREZENTAREA DATELOR

1. DESCRIEREA SITUATIEI JURIDICE

Dreptul de proprietate apartine debitoarei DNN TEAM CONSULTING SRL, societate aflata in procedura de faliment. Toate informatiile au fost furnizate de către client si de catre reprezentantii debitoarei. In prezentul raport este evaluat dreptul deplin de proprietate asupra autovehiculului descris mai sus. Actul de proprietate este presupus valabil, iar bunul este evaluat ca fiind liber de orice sarcini. Evaluatorul presupune ca titlul de proprietate asupra bunului este marketabil si nu acorda nici o garantie referitor la corectitudinea actelor privind dreptul de proprietate al proprietarului asupra acestora.



2. DESCRIEREA TEHNICA A BUNURILOR SUBIECT

Macroidentificarea este primul pas in cadrul identificarii, un fel de “vedere de ansamblu”, in care bunul ce constituie obiectul evaluarii este privit in contextual sau functional, tehnologic si economic.

In GEV 620 Evaluarea bunurilor mobile de natura masinilor, echipamentelor, instalatiilor si stocurilor – paragraful 24, alin 1 se mentioneaza, referitor la datele necesare in evaluare:

“date despre procesul de productie in care se integreaza MEI evaluat (procedeul de identificare fiind cunoscut ca macroidentificare). Aceste date sunt cele despre produsele executate (inclusive cele derivate), localizarea MEI in fluxul tehnologic, numarul de operatori, echipamente de control al poluarii, etc...”

Microidentificarea este pasul urmator pe care evaluatorul il face in identificarea bunului evaluat, un fel de “image cu rezolutie mai fina” care continua intelegerea acestuia prin relevarea caracteristicilor sale individuale.

In GEV 620 Evaluarea bunurilor mobile de natura masinilor, echipamentelor, instalatiilor si stocurilor – paragraful 24, alin 1 se mentioneaza, referitor la datele necesare in evaluare:

“datele despre MEI evaluate, focalizate pe identificarea caracteristicilor specific fiecarei MEI, include, fara a se limita la acestea: informatii despre fabricant, model, tipul constructive, capacitatea sau caracteristica functionala principal, alte caracteristici tehnico-functionale, varsta, durata de viata fizica, starea activului, inclusive istoricul privind intretinerea sa, costuri directe si indirecte de instalare – daca MEI este evaluat pe amplasament, costul de demontare si mutare – daca MEI nu este evaluat pe amplasament, precum si alte informatii considerate a fi relevante pentru participatii pe piata”.

In procesul de identificare a bunului supus evaluarii a fost aplicata microidentificarea care reprezinta procesul de evidentiare a caracteristicilor individuale.

Prezenta descriere tehnica este intocmita pe baza informatiilor comunicate de client, a documentelor transmise si a examinarii vizuale a autoturismului. Constatările au caracter descriptiv si nu au fost efectuate demontari, verificari in service si nici test de drum.

Marca / model	Skoda Octavia Tour
Categorie / caroserie	Autoturism M1, berlina cu 4 usi
An fabricatie	2008
Numar de inmatriculare	B-75-YGI
Combustibil	Benzina
Cilindree	1595 cmc
Putere maxima	75 kW la 5600 rot/min
Tractiune	Fata
Numar locuri	5
Culoare	Alb
Serie sasiu	TMBDX41U488857912
Stare de functionare declarata / constatata	Clientul a comunicat ca autoturismul este functional; la data examinarii acesta a fost indicat ca nefunctional din cauza bateriei



Identificarea si configuratia tehnica

Din documentele transmise rezulta ca autovehiculul evaluat este un Skoda Octavia Tour, autoturism din categoria M1, carosat in varianta berlina. Vehiculul este echipat cu motor pe benzina, cu cilindree de 1595 cmc, putere maxima inregistrata in acte de 75 kW, tractiune fata si configuratie pentru 5 locuri. Culoarea inregistrata in documente este alb, iar anul de fabricatie este 2008.

Din punct de vedere dimensional si constructiv, modelul se incadreaza in clasa autoturismelor compacte, fiind destinat in principal utilizarii rutiere curente, cu accent pe transportul de persoane si bagaje in regim normal de exploatare. Documentele disponibile confirma elementele principale de identificare, inclusiv seria de sasiu si numarul de inmatriculare.

Descrierea starii exterioare

La efectuarea inspectiei vehiculul era complet din punct de vedere al elementelor de caroserie principale, cu aspect general uzat, corespunzator vechimii si utilizarii normale pentru un autoturism din acest segment si an de fabricatie. Caroseria este prezenta integral, cu bare de protectie montate, blocuri optice fata si spate existente si elemente vitrate aparent complete.

Suprafetele exterioare prezinta depuneri de murdarie si urme de exploatare. Se observa imperfectiuni punctuale la nivelul vopselei si al finisajelor, precum si zone cu uzura vizuala normala. Din cele observate nu rezulta avarii structurale majore ale caroseriei, inasa se remarca o stare estetica doar medie, influentata de vechime, murdarie acumulata si mici defecte de aspect.

Jantele sunt echipate cu capace, iar ansamblul exterior pastreaza configuratia standard a modelului. Geamurile laterale spate sunt fumurii, iar din imaginile disponibile nu rezulta lipsa unor repere exterioare esentiale.

Descrierea habitaculului si a nivelului de intretinere

Interiorul este prezent in configuratie completa, cu planşa de bord, volan, panouri de usi si bancheta spate montate. Tapiteria este protejata cu huse, ceea ce face imposibila aprecierea integrala a starii materialului original, inasa din ceea ce este vizibil rezulta o uzura normala pentru vechimea autoturismului.

Pe scaunul fata dreapta se observa o ruptura a husei/tapiteriei de protectie, iar la nivelul banchetei spate si al panourilor interioare sunt vizibile urme de utilizare curenta. Bordul si comenzile sunt prezente, iar aspectul general al habitaculului poate fi caracterizat ca satisfactor spre mediu, fara indicii vizuale privind lipsuri majore de componente interioare.

Stare de functionare si observatii relevante pentru evaluare

Conform informatiilor furnizate, autoturismul nu a putut fi pus in functiune la data examinarii din cauza bateriei descarcate/defecte, desi clientul a comunicat ca vehiculul este functional. In aceste conditii, pornirea motorului, functionarea transmisiei, a sistemului de franare, a directiei si a instalatiei electrice nu au putut fi verificate practic.

In lipsa unei probe dinamice si a unei inspectii tehnice de specialitate in service, descrierea tehnica are caracter exclusiv documentar si vizual. Per ansamblu, vehiculul se prezinta ca un autoturism complet, cu uzura si defecte estetice compatibile cu vechimea, dar cu incertitudine privind starea functionala efectiva la momentul evaluarii, avand in vedere problema de baterie mentionata.



3. IDENTIFICAREA ORICAROR BUNURI MOBILE ATASATE CARE NU FAC OBIECTUL EVALUĂRII

Mentionez faptul ca pentru bunurile evaluate nu au fost identificate elemente accesorii corporale sau necorporale care sa contribuie la valoarea de piață estimata a acestuia.

4. ASPECTE PRIVIND UTILIZAREA

Se va lua in considerare faptul ca, autovehiculul a fost folosit conform destinatiei pentru care a fost fabricat.

ANALIZA PIETEI

1. DATE PRIVIND ARIA PIETII

Piața auto din Romania continua sa fie caracterizata, la inceputul anului 2026, printr-o pondere net superioara a autoturismelor rulate fata de autoturismele noi. Conform datelor publicate de ACAROM, in luna ianuarie 2026 au fost inmatriculate 7.927 autoturisme noi si 25.985 autoturisme second hand inmatriculate pentru prima oara in Romania, iar in luna februarie 2026 au fost inmatriculate 8.965 autoturisme noi si 31.243 autoturisme second hand. Pe primele doua luni din 2026, volumul cumulativ a atins 16.892 unitati noi si 57.228 unitati rulate, ceea ce inseamna un raport de aproximativ 3,39 autoturisme rulate la 1 autoturism nou.

Aceste date confirma mentinerea unei structuri de piata orientate preponderent catre segmentul second hand, determinata de nivelul de pret mai accesibil, de disponibilitatea larga a vehiculelor importate si de sensibilitatea ridicata a cererii la costul total de achizitie. In acelasi timp, piata autoturismelor noi ramane relevanta ca reper pentru segmentare, tehnologii noi si echipari, dar are in continuare o dimensiune net inferioara celei a vehiculelor rulate in ceea ce priveste numarul efectiv de unitati absorbite.

Din perspectiva fondului auto aflat in exploatare, Romania continua sa se remarce printr-o vechime medie ridicata a parcului auto. Datele sintetice publicate de ACEA pentru editia 2025/2026 arata ca varsta medie a autoturismelor din Romania este de 15,4 ani, peste media Uniunii Europene de 12,5 ani. Aceasta caracteristica favorizeaza mentinerea unei cereri structurale pentru vehicule second hand accesibile, inclusiv pentru automobile cu varsta mare, atata timp cat acestea sunt functionale sau pot fi aduse in stare de utilizare cu un cost rezonabil.

La nivel european, contextul de inceput de 2026 indica o tranzitie tehnologica in continuare activa pe segmentul vehiculelor noi. ACEA arata ca, in ianuarie 2026, autoturismele electrice cu baterie au reprezentat 19,3% din inmatricularile noi din Uniunea Europeana, iar pentru anul 2025 vehiculele electrice au avut o cota de 17,4%, in timp ce hibridele au ajuns la 34,5% din total. Pentru Romania, acest context este important ca reper de evolutie a ofertei noi, in special benzina si diesel, continua sa aiba o relevanta superioara.

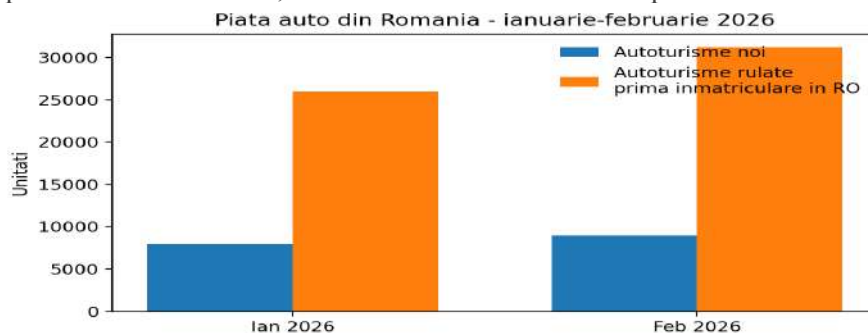


Figura 1 - Dinamica inmatricularilor de autoturisme noi si rulate in Romania, ianuarie-februarie 2026



2. ANALIZA CERERII SI A OFERTEI

Pentru modelul Skoda Octavia Tour fabricat in 2008, cererea relevanta din Romania este aproape exclusiv cea aferenta pietei second hand. Modelul nu mai este disponibil ca produs nou, astfel incat analiza cererii pentru segmentul nou se poate face doar prin substitutie cu sedanuri compacte sau liftback-uri de buget, nu prin raportare la acelasi model in stare noua. In segmentul second hand, Octavia continua sa beneficieze de notorietatea ridicata a marcii Skoda, de perceptia de vehicul robust si de interesul constant pentru automobile spatioase si relativ usor de intretinut

Cererea pentru un autoturism precum bunul subiect este sustinuta in principal de cumparatorii sensibili la pret, de utilizatorii care cauta un vehicul de familie accesibil sau de persoane interesate de o baza tehnica simpla, cu posibilitati de reparatie la cost moderat. Motorizarea pe benzina mentine relevanta modelului in zonele unde se prefera evitarea costurilor specifice unor diesel-uri vechi, inasa vechimea de peste 15 ani si faptul ca vehiculul este nefunctional la data inspectiei reduc semnificativ baza efectiva de clienti.

In consecinta, cererea pentru bunul subiect nu poate fi considerata una larga in forma sa concreta de prezentare, ci mai degraba o cerere reziduala, orientata spre cumparatori dispusi sa accepte o interventie tehnica initiala si un grad mai ridicat de uzura. Pentru un exemplar functional, cu acte complete si stare estetica buna, lichiditatea de piata ar fi superioara; pentru exemplarul evaluat, interesul exista, dar este conditionat de nivelul reducerii de pret si de perceptia asupra costului de repunere in exploatare.

Oferta de autoturisme second hand comparabile cu Skoda Octavia Tour este, in Romania, relativ ampla, atat prin anunturile online, cat si prin vehiculele disponibile in parcuri auto sau la vanzatori privati. Segmentul compactelor din generatia 2004-2010 este foarte bine reprezentat, iar cumparatorul are la dispozitie numeroase substituenti directe: Skoda Octavia, Volkswagen Jetta, Volkswagen Golf sedan, Ford Focus sedan, Opel Astra sedan sau alte modele similare din acelasi interval de vechime.

Pe piata de vehicule noi nu exista o oferta comparabila directa pentru modelul subiect, acesta fiind iesit de mult din fabricatie. Relevanta segmentului nou este doar una de substitutie, prin automobile compacte de intrare in gama sau sedanuri de buget, care inasa se situeaza la niveluri de pret net superioare si se adreseaza unui alt profil de cumparator. Prin urmare, pentru evaluarea bunului subiect, oferta efectiva trebuie privita exclusiv in registrul second hand.

Abundenta ofertei de masini rulate similare sau alternative functionale exercita presiune competitiva asupra exemplarelor care prezinta nefunctionalitati sau o stare tehnica incerta. In cazul de fata, faptul ca vehiculul nu a putut fi probat din cauza bateriei conduce la o pozitionare mai slaba in cadrul ofertei, intrucat cumparatorul poate alege usor alte exemplare comparabile, deja functionale, chiar daca la un pret usor superior.

3. ECHILIBRUL PIETEI

Raportul dintre cerere si oferta pentru acest tip de vehicul indica o piata in care oferta este mai ampla decat cererea solvabila pentru exemplare cu stare tehnica incerta. Exista interes pentru model ca utilitate si valoare de intrebuintare, inasa multitudinea de alternative functionale reduce puterea de negociere a vanzatorului atunci cand bunul subiect prezinta o nefunctionalitate imediata.

In cazul concret al bunului evaluat, echilibrul se deplaseaza in favoarea cumparatorului. Cererea exista, dar este selectiva si puternic conditionata de existenta unui discount care sa acopere riscul perceput, costul bateriei si eventualele reparatii conexe. Prin urmare, piata nu este blocata, dar viteza de vanzare estimata este inferioara celei aferente unui exemplar similar aflat in stare buna de functionare.



4. ATRACTIVITATEA BUNURILOR SUBIECT

Atractivitatea bunului subiect pe piața auto second hand din România poate fi apreciată ca fiind medie spre redusă. Punctele favorabile sunt reprezentate de notorietatea mărcii, de caracterul practic al modelului, de disponibilitatea pieselor și de faptul că segmentul țintit continuă să aibă cautare în zona de preț accesibil. În plus, motorizarea pe benzină menține un anumit interes pentru cumpărătorii care urmăresc costuri predictibile de utilizare urbană și extraurbană moderată.

Factorii care reduc atractivitatea sunt vechimea ridicată, starea generală de utilizare, imposibilitatea testării funcționale la momentul inspecției din cauza bateriei și competiția foarte mare din partea ofertelor similare sau substituibile. În practică, bunul poate rămâne vandabil în piața românească, dar în special ca vehicul de buget, ca proiect de repunere în funcțiune sau ca alternativă pentru utilizatori care acceptă compromisuri tehnice și estetice.

Skoda Octavia Tour 2008 se înscrie în segmentul autoturismelor rulate accesibile, unde România păstrează o cerere structurală relevantă în 2026. Totuși, în forma concretă analizată, vehiculul prezintă o atractivitate comercială moderată, afectată direct de lipsa funcționării la data inspecției și de concurența numeroasă a unor oferte alternative funcționale. Din punct de vedere al pieței, valorificarea este posibilă, dar necesită o poziționare de preț prudentă și o asumare explicită a stării tehnice existente.

Surse publice utilizate (selecție)

ACEA - Pocket Guide 2025/2026, indicatori privind vechimea medie a parcului auto european și din România.

ACEA - New car registrations: +1.8% în 2025; battery-electric 17.4% market share, publicat la 27.01.2026.

ACEA - New car registrations: -3.9% în January 2026; battery-electric 19.3% market share, publicat la 24.02.2026.

Analiza are caracter tehnic orientativ și folosește date publice disponibile la data redactării, respectiv date parțiale pentru anul 2026.

EVALUAREA BUNURILOR MOBILE

1. PROCEDURA DE EVALUARE

Pentru determinarea valorii bunurilor mobile studiate, Standardele de Evaluare prevăd posibilitatea utilizării a trei abordări principale cu mai multe tehnici de evaluare. Cele trei abordări pentru evaluarea bunurilor mobile sunt abordarea prin piață, abordarea prin venit și abordarea prin cost.

Abordarea prin piață este o abordare în evaluare care oferă o indicație asupra valorii prin compararea activului subiect cu active identice sau similare, al căror preț este cunoscut.

Abordarea prin piață este relevantă în cazul în care există informații de piață suficiente care pot fi verificate; în lipsa acestor informații aplicabilitatea abordării prin piață poate fi limitată. Abordarea prin piață nu se poate aplica pentru evaluarea MEI unicat (specializate); caracteristicile speciale ale MEI unicat transferă comparația și cuantificarea ajustărilor din sfera percepțiilor pieței, în sfera speculativului.

Abordarea prin piață presupune existența unui număr suficient de tranzacții comparabile, recente, transparente și verificabile, care să permită ajustări credibile pentru diferențele dintre bunul evaluat și comparabilele selectate.



Abordarea prin piata nu a fost retinuta ca abordare principala in evaluarea autoturismului subiect intrucat, desi pe piata second hand din Romania exista oferte pentru vehicule din aceeasi marca sau din aceeasi clasa, nu au fost identificate comparabile suficient de apropiate sub aspectul configuratiei tehnice, anului de fabricatie, motorizarii, starii de exploatare, istoricului de utilizare, nivelului real de uzura, gradului de functionalitate si situarii juridico-comerciale. In absenta unor comparabile omogene, aplicarea unei grile de ajustari devine excesiv de dependenta de ipoteze si, in consecinta, diminueaza robustetea concluziei de valoare.

In plus, ofertele publice identificate in mediul online descriu, de regula, preturi de listare si nu preturi efectiv tranzactionate. Aceste informatii sunt frecvent incomplete, neuniform prezentate si adesea neverificabile sub aspectul istoricului de service, al kilometrilor reali, al eventualelor avarii anterioare, al starii reale a ansamblurilor mecanice ori al nivelului de interventii necesare pentru readucerea bunului in stare normala de functionare. In lipsa inspectiei fizice a comparabilelor, gradul de incredere in asemenea repere de piata este insuficient pentru fundamentarea exclusiva a valorii.

Prin urmare, abordarea prin piata a fost considerata numai cu rol orientativ, fara a putea fi aplicata in mod riguros ca abordare de baza, deoarece nu asigura un nivel adecvat de comparabilitate si nici o baza informationala completa, coerenta si verificabila.

In cazul concret al acestui Skoda Octavia Tour, lipsa comparabilelor strict asemanatoare este accentuata de faptul ca numeroase oferte pentru vehicule similare nu mentioneaza explicit starea bateriei, functionalitatea efectiva la momentul vanzarii, eventualele perioade de stationare, reparatiile iminente sau starea reala a interiorului si a caroseriilor. Diferente aparent minore in prezentarea comerciala pot produce abateri importante de pret, iar fara inspectia directa a comparabilelor aceste diferente nu pot fi cuantificate cu suficienta rigoare.

Abordarea prin venit este o abordare care oferă o indicație asupra valorii prin conversia fluxurilor de numerar viitoare într-o singura valoare a capitalului.

Abordarea prin venit este adecvata in situatiile in care bunul evaluat genereaza sau are capacitatea demonstrabila de a genera fluxuri de numerar viitoare, identificabile si cuantificabile in mod credibil.

Abordarea prin venit nu a fost aplicata deoarece autoturismul subiect nu reprezinta un activ generator de fluxuri de numerar identificabile in mod independent, stabile si direct atribuibile bunului evaluat. In cazul unui autoturism utilizat ca bun mobil individual, valoarea economica este determinata in principal de utilitatea sa tehnica si de posibilitatea de utilizare sau valorificare pe piata secundara, nu de capacitatea intrinseca de a produce venit autonom in sensul cerut de metodologia evaluarii.

Pentru aplicarea abordarii prin venit ar fi fost necesara existenta unor date credibile privind venituri specifice generate direct de bun, cheltuieli de exploatare atribuibile, durata de utilizare economica ramasa, grad de ocupare sau de utilizare comerciala si o rata de actualizare fundamentata pe riscul asociat. Astfel de informatii nu au fost identificate si nici nu pot fi extrase in mod fiabil numai din documentele si imaginile disponibile.

In plus, in situatia de fata, eventualele beneficii economice obtinute prin utilizarea autoturismului depind preponderent de activitatea operatorului, de organizarea afacerii, de contractele detinute, de disponibilitatea personalului si de alte active complementare, astfel incat separarea contributiei strict aferente autoturismului ar avea un caracter artificial. Din aceste considerente, abordarea prin venit a fost apreciata ca neadecvata pentru scopul prezentei evaluari.

Prin urmare, abordarea prin venit nu reflecta adecvat natura economica a bunului si scopul evaluarii.



Abordarea prin cost este o abordare fundamentata pe principiul economic conform căruia un cumparator nu va plăti pentru un activ mai mult decât costul necesar obținerii unui activ cu aceeași utilitate, provenit fie prin cumpărare, fie prin construire.

Aplicarea abordarii prin cost este justificata in cazul de fata prin urmatoarele considerente:

Abordarea prin cost a fost retinuta ca abordare adecvata deoarece permite fundamentarea valorii pornind de la caracteristicile tehnice identificabile ale bunului, de la costul de inlocuire corespunzator unui activ cu utilitate echivalenta si de la ajustările necesare pentru deprecierea fizica, functionala si economica. Pentru un autoturism cu vechime ridicata si cu functionalitate incerta la data inspectiei, aceasta abordare ofera un cadru mai prudent si mai controlabil decat extrapolarea unor preturi de ofertare provenite din surse eterogene.

Abordarea prin cost este deosebit de relevanta in cazul de fata deoarece permite reflectarea expresa a uzurii acumulate, a deprecierei asociate varstei, a gradului de intretinere observabil si a riscului tehnic derivat din imposibilitatea verificarii functionarii imediate. Ea raspunde mai bine necesitatii evaluatorului de a corela starea constatata a bunului cu utilitatea economica reziduala a acestuia si de a evita supraevaluarea derivata din comparatii insuficient controlate.

Avand in vedere natura bunului, vechimea sa, functionalitatea neconfirmata prin pornire efectiva la data inspectiei, lipsa unor comparabile de incredere si absenta unor informatii complete si verificabile privind tranzactii similare, evaluatorul a apreciat ca abordarea prin cost este cea mai prudenta si mai sustenabila metodologic pentru fundamentarea valorii. Aceasta abordare permite integrarea coerenta a datelor tehnice disponibile si a starii efectiv constatate, limitand influenta unor ipoteze speculative.

Neaplicarea abordarilor prin piata si prin venit nu reprezinta o omisiune metodologica, ci rezultatul unui proces de selectie profesionala a celei mai adecvate abordari, in concordanta cu tipologia bunului evaluat, cu calitatea informatiei disponibile si cu cerinta ca rezultatul evaluarii sa fie credibil, verificabil si rezonabil.

Prin urmare, abordarea prin cost este considerata cea mai adecvata metoda pentru evaluarea autovehiculului analizat, asigurand coerenta metodologica, prudenta si fundamentare tehnica in raport cu scopul evaluarii.

2. ABORDAREA PRIN COST

La baza abordarii prin costuri sta principiul substitutiei: un cumparator prudent nu va plati mai mult pentru un bun mobil decat costul achizitionarii unui bun mobil echivalent. Principiul poate fi aplicat fie unui activ individual sau unui bun mobil. Principiul metodei consta in corectarea valorii de inlocuire (de nou) cu gradul de depreciere real, etapele necesare fiind:

Stabilirea costului de inlocuire brut CIB (Valoarea de inlocuire este valoarea in starea nedepreciata a unui mijloc fix, la locul de utilizare, pregatit a fi pus in functiune. Ea cuprinde totalitatea cheltuielilor ce ar trebui efectuate la data evaluarii pentru inlocuirea bunului mobil considerat in starea noua, cu caracteristici tehnico economice similare celui evaluat) prin una din metodele recomandate (devizului, cost capacitate, indiciala).

Estimarea deprecierei cumulate care cuprinde scaderea in valoarea sau profitabilitatea unui bun datorata:

Uzurii (deteriorarii) fizice – datorata consumarii sau expirarii duratei sale normale de utilizare cauzata de uzuri, deteriorari, expunerii diverselor elemente, factori fizici si altii, asemanatori.

Deprecierii functionale – cauzata de inefficiente si inadvertente ale proprietatii, la momentul compararii acesteia cu o proprietate mai eficienta sau una inlocuitoare mai putin costisitoare si construita cu tehnologie moderna. Simptomele care da prezenta deprecierei functionale sunt costurile de exploatare in exces, costul de capital in exces, scaderea productivitatii, insuficiente, lipsa de profit sau de alte conditii asemanatoare.



Deprecierii economice (depreciere externa) datorata unor factori externi proprietatii, cu mar fi constul crescut al materiei prime, fortei de lucru sau utilitatilor (fara a compensa cu cresterea pretului produsului) cerere scazuta inregistrata pentru produs; concurenta sporita, politici de mediu sau alte masuri legislative; inflatia sau rate crescute ale dobanzii; alti factori similari.

Estimarea costului de inlocuire depreciat utilizand relatia: $CID = CIB - D$.

Din analiza pietei specifice se observa existenta unor deprecieri de piata care se suprapun sau interfereaza din categoria functionala si externa, practic cererea scazand datorita dinamicii tehnologiei si / sau datorita consumului.

Fundamentarea depreciierilor:

Deprecierea fizica: $\text{Durata de Viata consumata} + \text{Durata de viata ramasa} \times 100$.

Unde: durata de viata consumata = anul evaluarii – anul PIF.

Durata de viata ramasa = durata de viata economica reprezentand numarul de ani in care proprietatea noua poate fi utilizata in mod profitabil pentru scopul pentru care a fost creata. Durata de viata economica este mai mica sau egala cu durata de viata fizica (numarul de ani estimati in care proprietatea noua va fi posibil de utilizat pana cand va fi neutilizabila).

Analizand datele colectate de evaluator cu privire la fiabilitatea acestui tip de bun, disponibilitatea pieselor si costul reparatiilor necesare mentinerii in stare optima functionala a bunului si ofertele de vanzare disponibile pe piata pentru bunuri similare, concluzia evaluatorului este ca durata de viata economica a acestui tip de bun poate fi estimata la aproximativ 7 - 10 ani.

Deprecierea functionala: a fost calculata o depreciere functionala datorita faptului ca a autoturismul subiect prezinta defectiuni tehnice si estetice care sunt imperativ necesare a se repara.

Deprecierea economica: a fost estimata in functie de cererea de piata; s-a tinut cont de conjunctura economica generala si situatia efectiva a bunului.

Fundamentarea costului de inlocuire: Costul de nou la data evaluarii a avut in vedere costul curent de tranzactionarea al unui bun similar sau comparabil produs de acelasi producator.

Asadar, avand in vedere informatiile detinute, Costul de Inlocuire Net pentru bunurile subiect este de:

VALORI ESTIMATE (pentru toate bunurile subiect)		
VALOARE DE PIATA	RON	EUR
	7.400	1.450
VALOAREA DE LICHIDARE	RON	EUR
	5.600	1.100

Cursul de referinta EURO/RON afisat de BNR la data evaluarii, respectiv la data de 27.02.2026 este de 1 EURO = 5.0953 LEI.



ANALIZA REZULTATELOR SI CONCLUZIA ASUPRA VALORII

Pentru reconcilierea rezultatului s-a procedat la revederea întregii lucrări pentru a avea siguranța că datele disponibile au condus la judecări consistente.

FUNDAMENTELE CONCLUZIEI

Criteriile pentru estimarea finală a valorii, fundamentată și semnificativă, sunt următoarele: adecvarea, precizia și cantitatea de informații.

ADECVAREA

Prin acest criteriu, se analizează cât de pertinentă este fiecare metodă în concordanță cu scopul și utilizarea evaluării. Adecvarea unei metode, de regulă, se referă direct la tipul proprietății și viabilitatea pieții. Deși estimarea finală a valorii este bazată pe metodele care sunt cele mai aplicabile, opinia finală nu este în mod necesar identică cu valoarea obținută prin metoda cea mai aplicabilă.

PRECIZIA

Precizia unei evaluări este măsurată de încrederea în corectitudinea datelor, de calculele efectuate și de corecțiile aduse prețurilor de vânzare comparabile în cazul abordării prin piață. Numărul de comparabile, numărul de corecții și corecțiile absolute și nete reflectă precizia relativă a unei anumite aplicații a metodei. De regulă corecția netă este un indicator mai nesigur pentru precizie și nu se poate conta pe faptul că impreciziile în corecții pozitive și negative se compensează.

CANTITATEA INFORMAȚIILOR

Adecvarea și precizia influențează calitatea și relevanța rezultatelor unei metode. Ambele criterii trebuie studiate în raport cu cantitatea informațiilor evidențiate de o anumită comparabilă sau de o anumită metodă.

Chiar și datele care îndeplinesc criterii de adecvare și precizie pot fi contestate dacă nu se fundamentează pe suficiente informații. În termeni statistici intervalul de încredere în care va fi valoarea reală, va fi îngustat de informațiile suplimentare disponibile.

Datele utilizate sunt autentice, pertinente și suficiente fiind obținute din surse de încredere.

Asa cum am prezentat mai sus, în urma aplicării abordării prin cost, valorile rezultate ale costului de înlocuire net este de:

VALORI ESTIMATE (pentru toate bunurile subiect)

VALOARE DE PIATA	RON	EUR
	7.400	1.450
VALOAREA DE LICHIDARE	RON	EUR
	5.600	1.100

Cursul de referință EURO/RON afișat de BNR la data evaluării, respectiv la data de 27.02.2026 este de 1 EURO = 5.0953 LEI.



In analiza si reconcilierea rezultatului s-a avut in vedere urmatoarele principii:

Valoarea determinata in prezentul raport nu reprezinta un fapt cert sau un pret garantat de tranzactionare, ci o estimare rezonabila a valorii de piata, obtinuta prin aplicarea metodologiei adecvate si prin analiza datelor de piata relevante. In mod inerent, valoarea este influentata de perceptiile participantilor la piata, de asteptarile acestora si de contextul economic general, avand astfel un caracter subiectiv, dar fundamentat pe rationament profesional.

Evaluarea reprezinta o opinie independenta asupra valorii bunului, formulata in urma analizei caracteristicilor tehnice, a starii de exploatare, a istoricului cunoscut al autovehiculului, precum si a conditiilor specifice pietei la data evaluarii. Datele primare utilizate in analiza au avut caracter de piata, fiind preluate din informatii publice, oferte existente si indicatori relevanti pentru segmentul de vehicule similare.

La determinarea valorii s-a avut in vedere faptul ca aceasta a fost exprimata exclusiv in baza ipotezelor, limitarilor si aprecierilor prezentate in cadrul raportului de evaluare. Orice modificare semnificativa a starii tehnice a bunului, a conditiilor de piata sau a cadrului legislativ poate conduce la o valoare diferita fata de cea estimata.

Valoarea estimata este valabila in conditiile economice, sociale, politice, fiscale si juridice existente la data evaluarii. Evolutii ulterioare ale pietei auto, modificari ale fiscalitatii, restrictii de mediu sau schimbari ale cererii si ofertei pot influenta nivelul valorii realizabile in mod diferit fata de cel estimat in prezentul raport.

De asemenea, valoarea este valabila numai pentru destinatia precizata in raport, respectiv determinarea valorii de piata in contextul procedurii de faliment si al valorificarii bunului in conditii de piata deschisa, in mod prudent si rezonabil. Utilizarea valorii in alt scop sau in alt context poate conduce la concluzii eronate.

Valoarea declarata reprezinta opinia evaluatorului privind valoarea de piata a bunurilor, exprimata cu buna-credinta, independenta si in conformitate cu standardele profesionale aplicabile. In procesul de reconciliere s-au analizat rezultatele obtinute prin metodologia aplicata, gradul de adecvare al acesteia la specificul bunului si la scopul evaluarii, precum si nivelul de coerenta al concluziilor cu realitatea pietei pentru vehicule similare.

Valoarea finala estimata reflecta o estimare prudenta, sustenabila si coerenta cu comportamentul probabil al participantilor la piata in conditiile existente la data evaluarii.



ANEXE

1. GRILE DE CALCUL.
2. DOCUMENTE.
3. POZE BUNURI.



GRILA DE CALCUL

Nr. Crt.	Producator	Model	OBSERVATII	AN PIF	CIB	Dfiz	Dfunc	Dext	CIN
1	SKODA	OCTAVIA	NEFUNCTIONAL	2008	26.000	70%	25%	75%	1.463
							Vpiata	EURO	1.450
							Vpiata	RON	7.388
							Vlichiare	EURO	1.100
							Vlichiare	RON	5.605

In estimarea valorii de piata a fost necesara reflectarea depreciierilor si neconformitatilor care influenteaza utilitatea, starea tehnica, gradul de vandabilitate si capacitatea bunului de a concura cu alte vehicule disponibile pe piata second hand. Din aceasta perspectiva, valoarea estimata prin raportare la un bun aflat intr-o stare normala de exploatare nu poate fi preluata in mod automat, ci trebuie corectata prin ajustari specifice care sa redea situatia reala constatata la data evaluarii.

Aplicarea unor ajustari distincte de natura fizica, functionala si economica este compatibila cu practica de evaluare a bunurilor mobile, deoarece fiecare categorie de depreciere actioneaza printr-un mecanism diferit asupra valorii. In lipsa unor asemenea ajustari, rezultatul evaluarii ar supraestima bunurile subiect si nu ar reflecta in mod rezonabil conditiile efective de piata, gradul de uzura, deficientele de exploatare, limitarea utilizarii sau penalizarea comerciala generata de contextul concret de vanzare.

Ajustarea fizica a fost justificata de vechime, de uzura acumulata in exploatare si de elementele de degradare constatate documentar sau vizual. In cazul autovehiculelor rulate, componentele mecanice, electrice, de caroserie, interiorul habitaculului, elementele de siguranta si finisajele prezinta in timp un nivel de uzura care diminueaza atat utilitatea tehnica, cat si atractivitatea comerciala. Aceasta degradare nu este doar una estetica, ci poate influenta fiabilitatea, costurile viitoare de readucere in exploatare si disponibilitatea cumparatorului de a plati un pret apropiat de referintele vehiculelor aflate intr-o stare mai buna.

In mod particular, pentru bunul inspectat au fost avute in vedere aspecte precum stare generala de folosinta, posibile avarii sau imperfectiuni de caroserie, stare interioara, uzura specifica vehiculelor cu vechime ridicata, precum si situatiile de nefunctionalitate sau functionalitate incerta. Un autoturism nefunctional ori dificil de pornit, respectiv un vehicul cu defecte vizibile, nu poate fi asimilat din punct de vedere valoric cu un exemplar comparabil doar ca model si an de fabricatie, dar aflat intr-o stare normala de utilizare. Ajustarea fizica a avut astfel rolul de a transpune in valoare pierderea reala de utilitate si cheltuielile implicite pe care un potential cumparator le anticipeaza pentru readucerea bunului la un nivel acceptabil de exploatare.

Ajustarea functionala a fost necesara deoarece valoarea unui autoturism nu este influentata exclusiv de starea sa materiala, ci si de adecvarea functionala la cerintele actuale ale pietei. Vehiculele cu vechime mai mare, configuratii tehnice depasite, echipare limitata, nivel inferior de confort sau tehnologii mai putin competitive suporta, in mod obisnuit, o depreciere suplimentara fata de reperele mai noi sau mai bine echipate. Aceasta depreciere functionala este determinata de diferenta dintre utilitatea oferita de bunul subiect si asteptarile curente ale cumparatorilor de pe piata.

Sub aspect practic, un autoturism poate fi complet sau partial functional in sens mecanic, dar sa fie inferior functional altor alternative de piata prin prisma consumului, nivelului de emisii, dotarilor de siguranta, transmisiei, confortului interior, accesoriilor ori usurintei de exploatare. De asemenea, atunci cand bunul prezinta nefunctionalitati punctuale sau necesita interventii pentru a putea fi utilizat in conditii normale, deprecierea functionala devine si mai relevanta, deoarece cumparatorul percepe un risc suplimentar si o utilitate



imediată diminuată. Ajustarea funcțională a fost, asadar, necesară pentru a reda diferențele dintre utilitatea efectivă a bunurilor subiect și utilitatea standard presupusă de o referință teoretică.

Ajustarea economică a fost justificată de contextul extern în care bunurile urmează să fie valorificate, respectiv de condițiile particulare ale pieței auto second hand, de profilul cumpărătorilor interesați și de lichiditatea efectivă a segmentului din care fac parte autoturismele evaluate. Chiar și în ipoteza în care două vehicule ar avea caracteristici tehnice apropiate, nivelul pretului tranzactionabil poate fi diferit în funcție de apetitul pieței pentru marca, model, generație, motorizare, vechime, costuri de exploatare, percepția privind fiabilitatea și numărul de potențiali cumpărători.

În cazul autoturismelor cu vechime semnificativă, cu stare tehnică slabă, cu funcționare incertă sau cu degradări vizibile, penalizarea economică este, de regulă, mai accentuată, întrucât baza de clienți eligibili se restrânge la cumpărători oportuniști, intermediari comerciali sau persoane dispuse să suporte lucrări de reparații și recondiționare. Totodată, vânzarea unor asemenea bunuri se realizează de obicei într-un interval de negociere mai amplu, cu presiune asupra pretului și cu probabilitate crescută de solicitare a unor discounturi suplimentare. Ajustarea economică a avut astfel rolul de a încorpora condițiile reale de comercializare și răspunsul efectiv al pieței față de bunurile subiect, distinct de simpla uzură fizică sau de utilitatea funcțională.

Valoarea de lichidare a fost estimată prin raportare la valoarea de piață, cu aplicarea unei ajustări negative de 25%, având în vedere caracterul constrans al ipotezei de vânzare și necesitatea reducerii termenului rezonabil de expunere pe piață. În practica evaluării, valoarea de piață presupune existența unui interval adecvat de marketing, informarea suficientă a partilor, negociere nefortată și posibilitatea selectării cumpărătorului cel mai potrivit. În schimb, valoarea de lichidare reflectă o vânzare accelerată, în care proprietarul sau vânzătorul nu beneficiază de același orizont de timp, de aceeași libertate de negociere și de aceeași capacitate de a aștepta oferta optimă.

Ajustarea de 25% a fost considerată rezonabilă în contextul bunurilor evaluate deoarece aceste autoturisme nu se încadrează în categoria activelor cu lichiditate ridicată și uniformă, ci în segmentul vehiculelor rulate, cu vechime, cu nivel diferit de degradare și, în unele cazuri, cu nefuncționalități sau incertitudini tehnice. Pentru asemenea bunuri, vânzarea accelerată determină în mod frecvent o diminuare sensibilă a pretului obținut, deoarece cumpărătorii speculează urgența tranzacției, costurile ulterioare de readucere în exploatare și riscurile asociate informațiilor tehnice incomplete. Prin urmare, reducerea de 25% față de valoarea de piață reprezintă o corecție prudentă și sustenabilă, menită să redea diferența dintre o vânzare în condiții normale de piață și o vânzare realizată în condiții de lichidare.

Totodată, procentul de 25% nu trebuie interpretat ca o regulă fixă aplicabilă oricărui bun, ci ca o ajustare profesională fundamentată prin natura activelor evaluate, prin lichiditatea lor efectivă, prin gradul de incertitudine tehnică și prin contextul comercial probabil. În prezenta unor bunuri mobile cu stare inferioară, expunere comercială limitată și bază redusă de cumpărători, un astfel de nivel de ajustare este adecvat pentru a evita supraevaluarea valorii de lichidare și pentru a menține coerenta dintre premisa de valoare utilizată și condițiile reale de vânzare forțată sau accelerată.

În concluzie, ajustarea valorilor sub aspect fizic, funcțional și economic a fost necesară pentru a reflecta în mod credibil starea efectivă a bunului, utilitatea reală și condițiile concrete ale pieței auto second hand din România. De asemenea, ajustarea valorii de lichidare cu 25% față de valoarea de piață a fost justificată de diferența dintre premisa unei tranzacții normale și premisa unei valorificări accelerate, desfășurate sub constrângeri de timp și negociere. Ansamblul acestor corecții asigură coerenta tehnică a concluziilor de evaluare și reduce riscul formulării unei valori nerealiste în raport cu realitatea economică și comercială a bunurilor analizate.



- 2 -

03 417359

A		B	
1. Categorie AUTOTURISM M1		1	
2. Categorie AA berline		2	
3. Marca SKODA		3	
4. Tipul și denumirea modelului IUSIDF001/OCTAVIA		4	
5. Numărul de înmatriculare AASK131411W67E4 / 2008		5	
6. Numărul de serie TMBDX41U488857912		6	
7. Masa în stare de funcționare Pondere 1280 Masa motorului 1790 Sarcină utilă maximă admisă 510 Capacitate de încălzire a motorului 60		7	
8. Motorul Tipul 5 Puterea (kW) 2 Puterea (CV) 5 Cilindri 4 Volumul (l) 1.731 Puterea (CV) 1455		8	
9. Transmisia Tipul BPQ Cuteria mecanică (CVT) 75 / 5600 Cilindri 5 Puterea (CV) 211484		9	
10. Marca benzina BENZINA		10	
11. Motorul Tipul 2 Transmisia FATA		11	
12. Motorul Tipul 195/65 R15 91 H		12	
13. Motorul Tipul 175/80 R14 88 H		13	
14. Motorul Tipul 195/65 R15 91 H		14	
15. Motorul Tipul 175/80 R14 88 H		15	
16. Motorul Tipul 190 Puterea (CV) 55		16	
17. Motorul Tipul ALB		17	
18. Motorul Tipul ALB		18	
19. Motorul Tipul ALB		19	

Modificări ce nu afectează performanțele și caracteristicile de funcționare ale vehiculului
Aut. opt.: 205/55 R16 91 H;
205/60 R15 91 H.

INST. GPL.: TOMASETTO
REG. STAKO/53L/NR. 163003/088
B1/da2350585/15-03-2018

- 3 -

G 4 4 0 8 7 9

C	
1. OMOLOGARE DE TIP PENTRU CIRCULAȚIE	
2. Vehiculul având datele prezentate în tabelul A corespunde tipului omologat de Registrul Auto Român conform certificatului de omologare nr. 6619 din 18/06/2007	
3. Producător (Reprezentant) PORSCHE ROMANIA S.R.L.	
4. Semnătura și ștampila	
5. OMOLOGARE INDIVIDUALĂ PENTRU CIRCULAȚIE	
6. Vehiculul având datele prezentate în tabelul A corespunde reglementărilor privind admiterea în circulație pe drumurile publice.	
7. Nr. de înreg. data	
8. Localitatea	
9. Reprezentant R.A.R. Semnătura și ștampila	
10. Vehiculul având datele prezentate în tabelul B corespunde reglementărilor privind admiterea în circulație pe drumurile publice.	
11. Nr. de înreg. data	
12. Localitatea	
13. Reprezentant R.A.R. Semnătura și ștampila	
14. Vehiculul având datele prezentate în tabelul C corespunde reglementărilor privind admiterea în circulație pe drumurile publice.	
15. Nr. de înreg. data	
16. Localitatea	
17. Reprezentant R.A.R. Semnătura și ștampila	

- 4 -

5. Numărul de înmatriculare					
Deținător	Inspectoratul de poliție al				
Data nașterii (Nr. de înm. la Reg. Com.)	Data înmatriculării				
Adresa	Semnătura și ștampila				
6. Numărul de înmatriculare					
Deținător	Inspectoratul de poliție al				
Data nașterii (Nr. de înm. la Reg. Com.)	Data înmatriculării				
Adresa	Semnătura și ștampila				
Mențiuni					
RADIERI (data, semnătura și ștampila)					
1	2	3	4	5	6

CARTEA DE IDENTITATE A VEHICULULUI

1. Numărul de înmatriculare B-75-YGI	
Deținător	Inspectoratul de poliție al
BURIAL LEASING IFN SA.	DRP C.I.V. BUCUREȘTI
Data nașterii (Nr. de înm. la Reg. Com.) 15.30.1067	Data înmatriculării 11.01.2008
Adresa BILCIUREȘTI Nr.20-22 BUCUREȘTI	Semnătura și ștampila
2. Numărul de înmatriculare B-75-YGI	
Deținător	Inspectoratul de poliție al
TRUCMEL LUMINITA NICOLETA	SRPCIV BUCUREȘTI
Data nașterii (Nr. de înm. la Reg. Com.) 07.12.1970	Data înmatriculării 29.06.2012
Adresa Str. Moldovita Nr. 16 Bl.M2D9-1 Sc.A	Semnătura și ștampila
3. Numărul de înmatriculare	
Deținător	Inspectoratul de poliție al
Data nașterii (Nr. de înm. la Reg. Com.)	Data înmatriculării
Adresa	Semnătura și ștampila
4. Numărul de înmatriculare	
Deținător	Inspectoratul de poliție al
Data nașterii (Nr. de înm. la Reg. Com.)	Data înmatriculării
Adresa	Semnătura și ștampila



A B-75-YGI J AUTOTURISM M1 D.1 SKODA D.2 1U5TBFXQ1 D.3 OCTAVIA E TMBDX41U488857912 K e11*95/54*0066*34 C.2 C.2.1 TRUCMEL C.2.2 LUMINITA NICOLETA C.2.3 Str. MOLDOVITA Nr.16 Bl.M2D9-1 Sc.A Ap.13 mun BUCURESTI SECTOR 4 ☒ C2=C1	B 11.01.2008 I 29.06.2012 F.1 1790 P.1 1595 P.3 BENZINA R ALB S.1 5 (X) G440879 Observații:	ANEXA LA CERTIFICATUL DE INMATRICULARE Nr. B02908843 Numărul de înmatriculare B-75-YGI INSPECȚII TEHNICE PERIODE <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Data următoare inspecției tehnice</th> <th style="width: 33%;">Staza și numărul din registrul</th> <th style="width: 33%;">Semnatura și ștampilă</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">18.01.2014</td> <td style="text-align: center;">ITP BUCURESTI</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> Numărul certificatului: B02908843 Numărul certificatului: B02908843	Data următoare inspecției tehnice	Staza și numărul din registrul	Semnatura și ștampilă	18.01.2014	ITP BUCURESTI	
Data următoare inspecției tehnice	Staza și numărul din registrul	Semnatura și ștampilă						
18.01.2014	ITP BUCURESTI							

012265220













