

Stalni sudski vještak za cestovni promet,
tehniku i procjenu motornih vozila

dr. sc. NIKOLA ŠUBIĆ dipl.ing.prom.
10040 Zagreb, Laška 9, OIB 13346058710
Tel. (01)2866-650, Gsm. 091 890 67 79

EKSPERTIZA PROCJENE TRŽNE VRIJEDNOSTI MOTORNOG VOZILA

NALAZ I MIŠLJENJE VJEŠTAKA

Naručitelj zahtjeva: AGRO-MES HREŽNJAK D.O.O.
OIB: 92320482416
Trnjanski nasip 44
10000 Zagreb

Datum zahtjeva: 26.11.2020. godine.

Predmet procjene: Osobni automobil (M1) marke CITROEN, broja šasije VF7NC9HP0BY639184, proizveden 2012.g.

Procjenu izvršio: dr. sc. Nikola Šubić dipl. ing. prom., stalni sudski vještak za cestovni promet, tehniku i procjenu motornih vozila, imenovan prema rješenju Županijskog suda u Zagrebu br. 4Su-158/12

Zagreb, 30.11.2020. godine



Na zahtjev naručioca zatražena je ekspertiza procjene vrijednosti motornog vozila marke CITROEN, broja šasije VF7NC9HP0BY639184, proizvedenog 2012. godine., a na dan procjene 26.11.2020.g. Nakon što sam prikupio sve potrebne podatke o predmetnom vozilu (osnovne identifikacijske podatke), stanju tržišnih cijena u EU (novonabavne i rabljene) te pregledao i fotografirao vozilo, kao stalni sudski vještak za cestovni promet, tehniku i procjenu motornih vozila, dajem sljedeći:

NALAZ I MIŠLJENJE

1. OPĆI PODACI O VOZILU

Podaci o vozilu utvrđeni iz prometne dozvole koju je izdala STP H024 Zagreb dana 17.05.2019.god., broj 13687527 i uvidom u vozilo (v. prilog 1.)

Vrsta vozila:	M1-OSOBNI AUTOMOBIL
Marka vozila:	CITROEN
Tip vozila:	C4
Model vozila:	1.6 HDI
Boja vozila:	CRNA
Broj šasije:	VF7NC9HP0BY639184
Oblik karoserije:	ZATVORENI
Godina proizvodnje / prva registracija:	10.01.2012 / 10.01.2012.
Mjesta za sjedenje	5
Masa praznog vozila [kg]:	1205
Maksimalna brzina [km/h]:	180
Broj osovina:	2
Vrsta motora:	DIESEL
Snaga motora [Kw]:	68
Radni obujam motora [cm ³]:	1560
Mjere vozila d/š/v [mm]:	4329/1789/1523
Broj kotača:	4
Veličina gume prednje/zadnje:	205 / 55 R16, 205 / 55 R16
Kuka / vitlo:	NE / NE
Stanje kilometara:	110296km (26.11.2020.)

2. OPIS OŠTEĆENJA I UKUPNI TROŠAK POPRAVKA VOZILA

2.1. Opis oštećenja

Pregled i fotografiranje predmetnog osobnog automobila te oštećenih dijelova na karoseriji (v. prilog 2.) za potrebe procjene tržišne vrijednosti oštećenog predmetnog motornog vozila izvršeno je u Zagrebu dana 26.11.2020.g.

Kod predmetnog motornog vozila oštećen je sustav napajanja goriva (brizgaljke) što je argumentirano i prema usmenoj izjavi djelatnika i pregledom vozila (tragovi ulja ispod brizgaljki i motor ne radi normalno pri praznom hodu i vožnji). Pogonski agregat nema adekvatno napajanje gorivom te ne radi kako bi trebao, a moguća su i dodatna oštećenja oko motora kada se motor rastavi (topljenje klipa). Osim navedenog oštećenja na vozilu postoje i ostala oštećenja na karoseriji u vidu deformacije lima, ogrebotina i puknuća na stranicama, vratima, prednjim i stražnjim branicima, prednjem vj. staklu, prednjim retrovizorima te prednjem i stražnjem poklopcu motora i krovu vozila. Primjećena su oštećenja i od tuće na kompletnoj karoseriji vozila.

2.2. Ukupni trošak popravka vozila za pogonski agregat i karoseriju

Ukupni trošak popravka oštećenog predmetnog motornog vozila čini zbroj cijena između dijelova za zamjenu i radova s potrošnim materijalom. Prema iskustvu procjenjujem da ukupni trošak popravak sustava za napajanje gorivom vozila iznosi oko

$$C_{um} = 20.000,00kn \text{ (sa PDV-om).}$$

dok popravak karoserije vozila iznosi oko

$$C_{uk} = 15.000,00kn \text{ (sa PDV-om).}$$

odnosno ukupan trošak popravak predmetnog motornog vozila iznosi oko

$$C_u = C_{um} + C_{uk}$$

$$C_u = 20.000,00kn + 15.000,00kn$$

$$C_u = 35.000,00kn \text{ (sa PDV-om).}$$

3. TRŽIŠNA VRIJEDNOST NEOŠTEĆENOG PREDMETNOG MOTORNOG VOZILA NA DAN PROCJENE

Za utvrđivanje tržišne vrijednosti neoštećenog predmetnog motornog vozila mjerodavna je novonabavna cijena vozila s dodatnom opremom ako je vozilo posjeduje (Nc) i amortizacijski elementi. Amortizacijski elementi sastoje se od: starosti vozila, datuma prve registracije, ukupnog broja prijeđenih kilometara vozila, općeg stanja vozila, investicijskog ulaganja, načina eksploatacije, ponude i potražnje, zastarjelost tipa i prethodnih šteta i popravaka. Posebno se svaki od ovih elemenata utvrđuje određenim postotkom, a njihov zbroj čini ukupnu amortizaciju predmetnog motornog vozila.

Stvarna trenutačna vrijednost predmetnog motornog vozila na dan procjene utvrđena je primjenom slijedeće metodologije¹

- Novonabavna cijena vozila

Prema (CVH) Katalogu orijentacijskih vrijednosti motornih vozila Centra za vozila Hrvatske izdanje 2020.g., okvirna novonabavna vrijednost predmetnog vozila iznosi oko

$$Nc = 126.226,00 \text{ KN (sa PDV-om).}$$

- Amortizacijski elementi (%)

Za starost vozila, prijeđene kilometre (+/-), opće stanje, način eksploatacije, investicijsko ulaganje, zastarjelost modela, prethodne štete, ponudu i potražnju na tržištu rabljenih vozila	<u>63.8%</u>
Ukupna amortizacija motornog vozila (R) iznosi oko:	63.8%
Vrijednost vozila nakon amortizacije iznosi (Vv) oko:	36.2%

- Stvarna trenutačna tržišna vrijednost predmetnog motornog

Stvarna trenutačna tržišna vrijednost neoštećenog predmetnog motornog vozila predstavlja umnožak novonabavne vrijednosti vozila i postotne vrijednosti vozila nakon amortizacije (prema jednadžbi 1)

$$Sv = Nc * Vv(\%) \quad (1)$$

Uvažavajući navedeno, procjenjujem da je trenutačna tržišna vrijednost neoštećenog predmetnog motornog vozila CITROEN, broja šasijske VF7NC9HP0BY639184, proizvedenog 2012. godine., a na dan procjene 26.11.2020.g., iznosila s uključenim PDV-om, oko:

$$Sv = 45.694,00 \text{ KN (sa PDV-om).}$$

(četrdesetpettisučestodevedesetčetirikune i nulalipa)

¹ Rotim et al., 1999., Dragač et al., 2007 (metodologija procjene)

4. VRIJEDNOST OŠTEČENOG PREDMETNOG VOZILA

4.1. Granica rentabilnosti popravka predmetnog vozila

Granica rentabilnosti popravka motornog vozila kod totalne štete u načelu iznosi 25% „spašenih“ dijelova (ostataka vozila) vozila. Vrijednost spašenih dijelova za granicu rentabilnosti predmetnog motornog vozila iznosi oko

$$\begin{aligned}Vs &= Svn \times 25\% \\Vs &= 45.694,00 \times 0,25 \\Vs &= 11.423,00kn \text{ (sa PDV-om)}.\end{aligned}$$

Na temelju izračunate vrijednosti spašenih dijelova proizlazi da bi gornja granica rentabilnosti popravka predmetnog motornog vozila iznosila oko

$$\begin{aligned}Gr &= Svn - Vs \\Gr &= 45.694,00 - 11.423,00 \\Gr &= 34.271,00kn \text{ (sa PDV-om)}\end{aligned}$$

4.2. Vrsta štete na predmetnom motornom vozilu

Na temelju gornje granice rentabilnosti utvrđuje se vrsta štete na predmetnom motornom vozilu. Ako je popravak predmetnog motornog vozila veći od gornje granice rentabilnosti ($Cu > Gr$) na vozilu je nastupila nerentabilna štete odnosno „TOTALNA ŠTETA“, u suprotnom ako je popravak vozila manji ili jednak gornjoj granici rentabilnosti ($Cu \leq Gr$) na vozilu je nastupila rentabilna štete odnosno „DJELOMIČNA ŠTETA“.

Nakon pregleda predmetnog motornog vozila, analize oštećenja, troškova popravka i utvrđene gornje granice rentabilnosti proizlazi da je popravak predmetnog motornog vozila veći od gornje granice rentabilnosti

$$\begin{aligned}Cu &> Gr \\35.000,00kn &> 34.271,00kn \text{ (sa PDV-om)}\end{aligned}$$

odnosno na vozilu je nastupila nerentabilna šteta. Pored navedenih oštećenja postoji i realna mogućnost otkrivanja dodatnih oštećenja na unutrašnjosti, što bi zahtijevalo dodatne troškove. Dakle, popravak oštećenog predmetnog motornog vozila je ekonomski neopravdan, što znači da je na vozilu nastala rentabilna šteta, odnosno „TOTALNA ŠTETA“,

4.3. Vrijednost ostatka oštećenog predmetnog vozila

Na vrijednost ostataka vozila pri potpunim/totalnim štetama utječe stupanj oštećenja vozila, vrijednost vozila prije nastanka štete, mogućnost iskorištenja neoštećenih dijelova, mogućnosti njegovog ponovnog uključivanja u eksploataciju neovisno o stupnju oštećenja i drugo. Jedno od najvažnijih mjerila za određivanje vrijednosti ostataka oštećenog vozila jest i ponuda i potražnja na tržištu. Vrijednost ostataka (spašenih dijelova) oštećenog predmetnog vozila predstavlja tržišnu vrijednost upotrebljivih dijelova uz odbitak troškova rastavljanja (demontaže), pripreme dijelova i troškova prodaje.

Prema konkretnim oštećenjima i svim neoštećenim dijelovima (maksimalni ostatak), te stanja (ponuda-potražnja) na tržištu karamboliranih vozila procjenjujem da vrijednost spašenih dijelova predmetnog vozila iznose oko = 20% tržišne vrijednosti vozila, odnosno oko

$$\begin{aligned} S_o &= S_{vn} \times 20\% \\ S_o &= 45.694,00 \times 0,20 \\ S_o &= 11.423,00kn \text{ (sa PDV-om)} \\ &\text{(jedanaesttisućaćetrisodvadesettrikune i nulalipa)} \end{aligned}$$

Tržna vrijednost oštećenog predmetnog vozila predstavlja ostatak spašenih dijelova vozila!!!

5. ZAKLJUČAK

Popravak predmetnog motornog vozila prema osobnom pregledu, popisu i analizi oštećenja, te kalkulaciji i gornjoj granici popravka je ekonomski neopravdan.

Navedena metodologija i postupci proračuna ukazuju da je tržišna vrijednost oštećenog predmetnog motornog vozila, a starog na dan procjene iznosila oko

Tv = 11.423,00kn (sa PDV-om).

(jedanaesttisućačetrisodvadesettrikune i nulalipa)

Prilozi:

1. Prometna dozvola
2. Fotoelaborat vještaka
3. Rješenje suda o imenovanju za stalnog sudskog vještaka

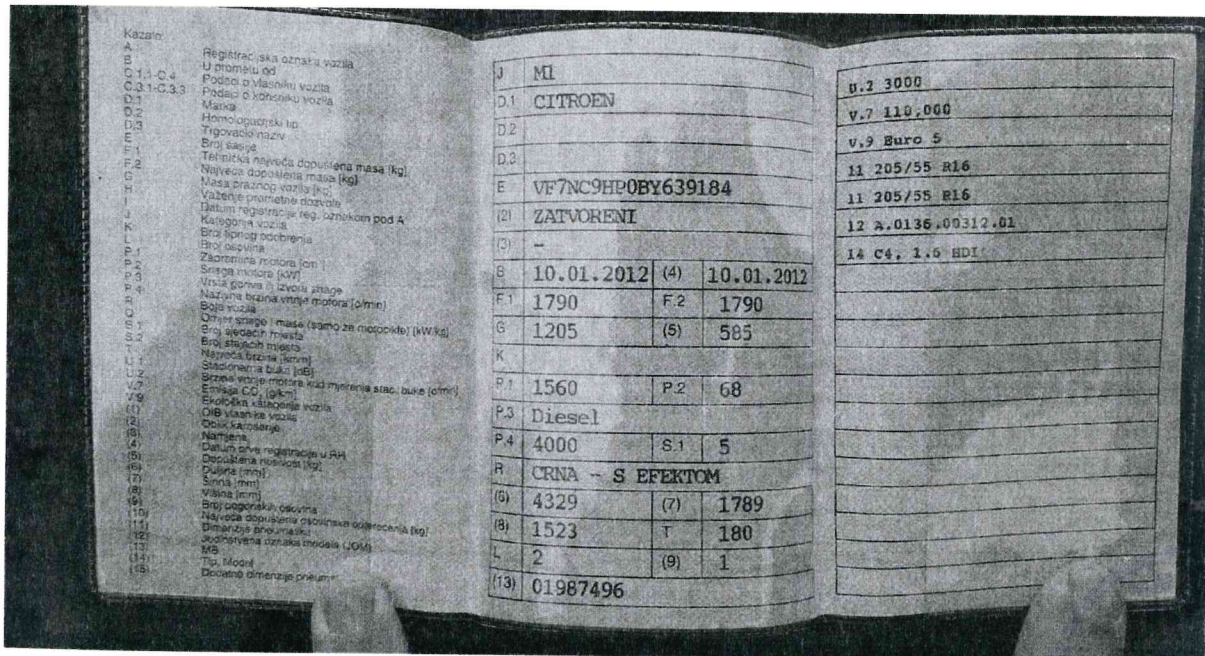
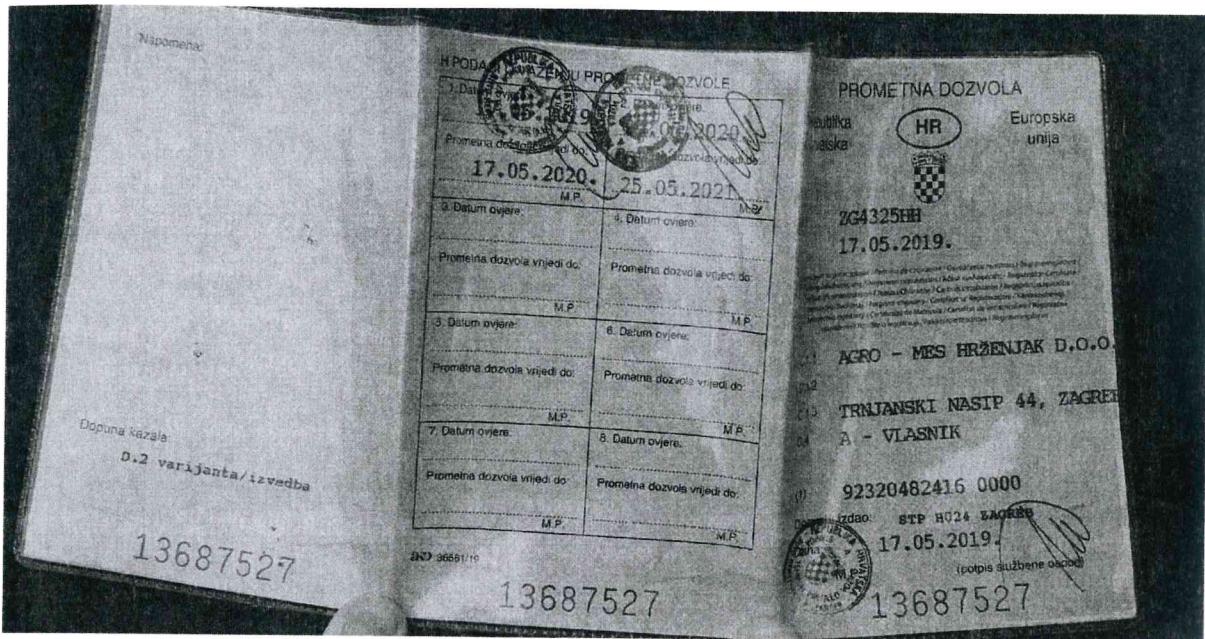
Zagreb, 30.11.2020. godine

Procjenu izvršio:
dr. sc. Nikola Šubić dipl. ing. prom

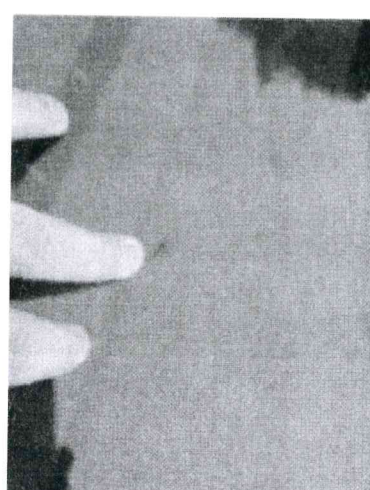
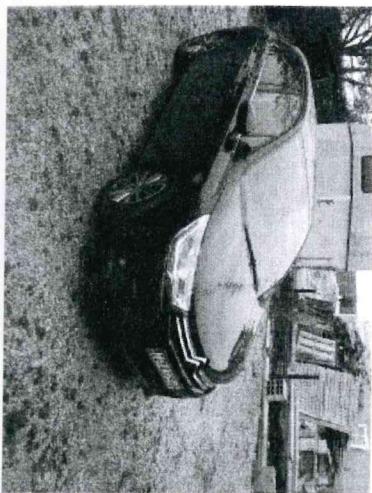


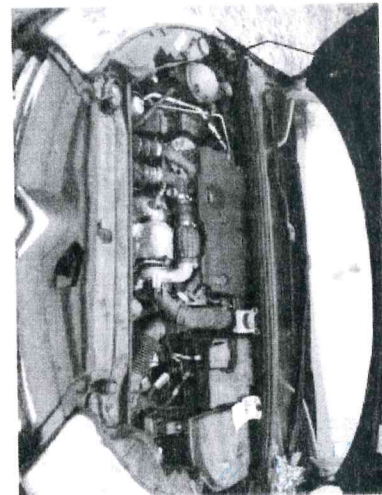
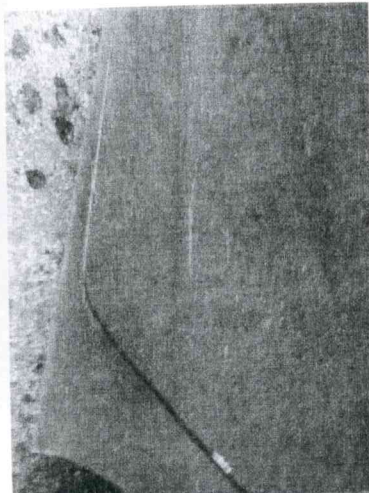
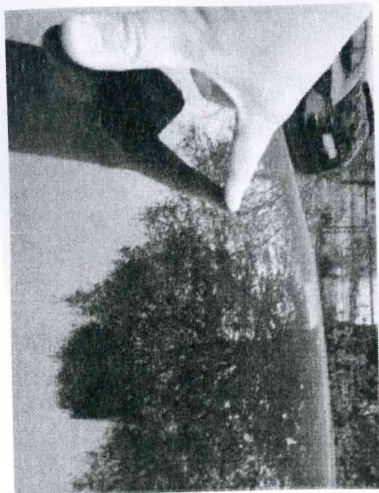
PRILOZI

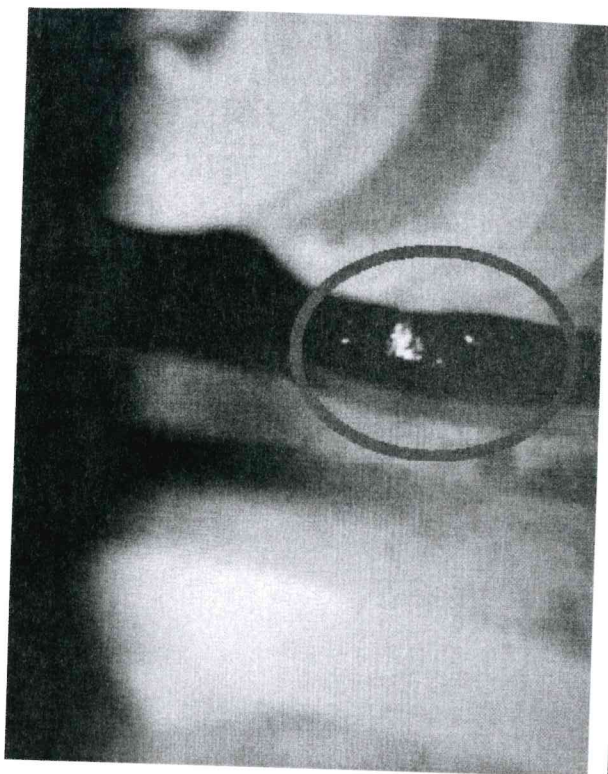
Prilog 1.
Kopija prometne dozvole



Prilog 2
Fotoelaborat vještaka (pregled vozila i oštećenih dijelova)
datum 26.11.2020.godine.







Prilog 3.
Rješenje suda o imenovanju za stalnog sudskog vještaka

