

SPIN ING. j.d.o.o.
Coceicheva ul. 6, 52100 Pula
OIB 76869893712
E-mail: emspelic@gmail.com
Web adresa: www.spining.hr
Mob: 098/ 991 – 5735

Emil Špelić, dipl.ing.stroj.
Stalni sudski procjenitelj,
ŽUPANIJSKOG SUDA U PULI
Broj: 4 Su-209/13-
Datum: 19.07.2013

PROCJENA TRŽIŠNE VRIJEDNOSTI PREDMETNOG DIJELA IMOVINE ULJANIK BRODOGRADILIŠTE d.d. u stečaju Pula, Flaciusova 1

Naručitelj : **ULJANIK Brodogradilište d.d. u stečaju, Pula, Flaciusova 1,
OIB 21764428190**

Broj elaborata : **PR - 171/20**

Procjenitelj : **Emil Špelić, dipl.ing.stroj.**

Odgovorna osoba : **Emil Špelić, dipl.ing.stroj.**

Pula, 25.05.2020.g.



REPUBLIKA HRVATSKA
ŽUPANIJSKI SUD U PULI - POLA
URED PREDSEDNIKA SUDA
Kranjčevićeva 8, 52100 Pula - Pola

Broj: 4 Su-209/13
Datum: 19. srpnja 2017.

REPUBLIKA HRVATSKA

RJEŠENJE

Sudac Iztok Krbec ovlašten od strane Ministra pravosuđa RH da obavlja poslove sudske uprave u Županijskom sudu u Puli-Pola, na temelju čl. 129. Zakona o sudovima ("Narodne novine" br. 28/13, 33/15, 82/15 i 82/16), te čl. 2., 3. i 6. Pravilnika o stalnim sudskim procjeniteljima („Narodne novine“ 64/98, 150/05, 88/08 i 28/13,), 19. srpnja 2017.

riješio je

EMIL ŠPELIĆ, OIB 10889447068, od oca Josipa, rođen 31. kolovoza 1973., diplomirani inženjer strojarstva iz Pule, Coceicheva 6, ponovno se imenuje stalnim sudskim procjeniteljem **strojarske struke za odgovarajuću djelatnost (procjena predmeta dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine – vozila, radnih strojeva, alata, postrojenja, uređaja, proizvodne i inventarne opreme).**

Mandat stalnog sudskog procjenitelja traje 4 (četiri) godine računajući od dana 19. srpnja 2017., nakon čega može biti ponovno imenovan.

Obrazloženje

Rješenjem predsjednika Županijskog suda u Puli-Pola broj 4 Su-209/13 od 19. srpnja 2013. Emil Špelić imenovan je stalnim sudskim procjeniteljem strojarske struke za odgovarajuću djelatnost (procjena predmeta dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine – vozila, radnih strojeva, alata, postrojenja, uređaja, proizvodne i inventarne opreme).

Po isteku roka od četiri godine, a radi ponovnog produljenja mandata sudskog procjenitelja Emil Špelić obratio se predsjedniku Županijskog suda u Puli - Pola i uz zamolbu dostavio potrebnu dokumentaciju, odnosno uvjerenje nadležnog općinskog suda da nije pod istragom i da se protiv njega ne vodi kazneni postupak i da nije osuđen za kazneno djelo, pa kako je utvrđeno da su u cijelosti ispunjeni uvjeti iz čl. 2., 3. i 6. Pravilnika o stalnim sudskim procjeniteljima riješeno je kao u izreci ovog rješenja.

Po ovlaštenju Ministra pravosuđa RH
obavlja poslove sudske uprave
sudac

Iztok Krbec



DNA:

1. Emil Špelić, Pula, Coceicheva 6
2. Općinski sud u Puli-Pola, Ured predsjednika
3. Ministarstvo pravosuđa Republike Hrvatske, Zagreb



REPUBLIKA HRVATSKA
ŽUPANIJSKI SUD U PULI - POLA
URED PREDSEDNIKA SUDA
Kranjčevićeva 8, 52100 Pula - Pola

Broj: 4 Su-209/13-
Datum: 19. srpnja 2013.g.

Županijski sud u Puli - Pola, po predsjedniku suda Iztoku Krbecu, na temelju čl. 129. Zakona o sudovima ("Narodne novine" br.28/13), te čl. 2., 3. i 4. Pravilnika o stalnim sudskim procjeniteljima („Narodne novine“ br. 64/98 i 88/08), dana 19. srpnja 2013.godine, donio je

RJEŠENJE

EMIL ŠPELIĆ, diplomirani inženjer strojarstva iz Pule, Coceicheva 6 *imenuje se* stalnim sudskim procjeniteljem **STROJARSKE STRUKE za odgovarajuću djelatnost (procjena predmeta dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine – vozila , radnih strojeva, alata, postrojenja, uređaja, proizvodne i inventarne opreme).**

Mandat stalnog sudskog procjenitelja traje 4 (četiri) godine, nakon čega može biti ponovno imenovan.

Obrazloženje

Emil Špelić podnio je zahtjev za imenovanje stalnim sudskim procjeniteljem strojarske struke za odgovarajuću djelatnost (procjena predmeta dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine – vozila, radnih strojeva, alata, postrojenja, uređaja, proizvodne i inventarne opreme). Iz dokumentacije priložene uz zamolbu proizlazi da je na Sveučilištu u Rijeci, tehničkom fakultetu završio program dodiplomskog studija strojarstva te stekao stručnu spremu sedmog (VII/1) stupnja i stručni naziv diplomirani inženjer strojarstva. Državljanin je Republike Hrvatske, zdravstveno je sposoban za obavljanje poslova sudskog procjenitelja, protiv istog se ne vodi kazneni postupak, a niti je evidentiran kao osuđena osoba.

Kako je u cijelosti udovoljeno uvjetima koje propisuje čl. 2. Pravilnika o stalnim sudskim procjeniteljima i čl. 129. Zakona o sudovima, odlučeno je kao u izreci.



DNA:

1. Emil Špelić, Pula, Coceicheva 6
2. Općinski sud u Bujama-Buie, Labinu, Pazinu, Poreču-Parenzo, Puli-Pola i Rovinju-Rovigno
3. Ministarstvo pravosuđa Republike Hrvatske, Zagreb

Sadržaj

1. UVOD
2. PROCJENA TRŽIŠNE VRIJEDNOSTI PREDMETNOG DIJELA IMOVINE ULJANIK BRODOGRADILIŠTE d.d. U STEČAJU, NA LOKACIJI U PULI
 - 2.1. Prikaz stručnog nalaza i mišljenja kod procjene vrijednosti vučnog vozila pod rednim brojem 1 (PARNA LOKOMOTIVA BROJ 605)
 - 2.2. Prikaz stručnog nalaza i mišljenja kod procjene vrijednosti vučnog vozila pod rednim brojem 2 (PARNA LOKOMOTIVA BROJ 600)

1. UVOD

Na zahtjev stečajnog upravitelja g. Lorisa Raka, obavljena je objektivna i stručna procjena tržišne vrijednosti predmetnog dijela imovine u vlasništvu ULJANIK Brodogradilište d.d. u stečaju, Pula, Flaciusova 1.

Procjena dijela imovine (vučna vozila na tračnicama) obavljena je prema popisnoj listi dobivenoj od Naručitelja. U dostavljenim listama nije navedeno stanje ispravnosti i funkcionalnosti za predmetnu imovinu, niti su navedeni podaci o tipovima i ostalim pratećim detaljima samog inventara. Inventar je na popisnoj listi definiran sa godinom nabave i bez nabavne vrijednosti. Ovim elaboratom ne utvrđuje se pravo posjeda odnosno vlasništva nad predmetnim osnovnim sredstvima.

Svojevremeno je bilo pet parnih lokomotiva koje su snabdijevale i osiguravale proizvodni pogon Uljanika. Dvije najstarije (iz 1864. i 1884.) završile su u Muzeju u Beogradu koje su nažalost 2018 izdevastirane i uništene. Za jednu se ne zna sudbina niti gdje je završila ni da li je sačuvana, dok se ove zadnje dvije nalaze unutar pogona ULJANIK Brodogradilište d.d. u Puli. Jedna od njih je bila na posudbi gradu Puli, te je 30-tak godina bila izložena u kampu Puntizela nedaleko od Pule, ali je prije cca 10-tak godina vraćena nazad u Uljanik. Druga koja je bila konstantno u Uljaniku najsačuvanija je kompletna sa svim radno-sigurnosnim uređajima.

Pregledom prvog vučnog vozila PARNA LOKOMOTIVA O-B-O na licu mjesta dana 19.05.2020. opća je konstatacija da se ista ne koristi za potrebe proizvodnje od 1980 i u funkciji je eksponata. Pretpostavka je da je vozilo preuzeto 40-tih godina kao rabljeno vozilo i da se koristilo za potrebe vuče vagona i kompozicija većinom unutar brodogradilišta ULJANIK i dijelom od glavne Pulske željezničke stanice. Od umirovljenja ista se nalazi unutar pogona ULJANIKA, te je sačuvana od propadanja i devastacije. Sa gledišta cjelovitosti, opća konstatacija je da nema manjkavih elemenata konstrukcije, kao i radno sigurnosnih elemenata. Iako je od zadnje sanacije i konzerviranja prošlo više od 5 godina, potrebno je sanirati sve obloge kako kotla tako i pomoćnih pogonskih elemenata jer su s obzirom na blizinu mora počele truliti. Nakon zamjene potrebno ju je reparaturno obojati i pravilno konzervirati kako bi kao željeznički raritet mogla biti izložena kao dio povijesne baštine. S obzirom da je brodogradilište ULJANIK za vrijeme eksploatacije konstantno održavao parnu lokomotivu i njezine dijelove te za pojedine elemente koji su se trošili, izrađivao tehničku dokumentaciju te vršio izradu pomoću svojih kapaciteta, za dio elemenata postoji dokumentacija i nacrti prema kojima je moguće lokomotivu uz određene troškove staviti ponovo u pogon. Najveća bi investicija bila izrada novog kotla koji je ionako potrošni element i koji se kod ovakvih sredstva konstantno reparirao ili zamjenjivao.

Pregledom drugog vučnog vozila PARNA LOKOMOTIVA O-B-O na licu mjesta dana 19.05.2020. opća je konstatacija da se ista ne koristi za potrebe proizvodnje od 1976 i u funkciji je eksponata. Pretpostavka je da je vozilo preuzeto 40-tih godina kao rabljeno vozilo i da se koristilo za potrebe vuče vagona i kompozicija većinom unutar brodogradilišta ULJANIK i dijelom od glavne Pulske željezničke stanice. Od umirovljenja ista se nalazila unutar pogona ULJANIKA, zatim je bila cca 30-tak godina na posudbi u kampu Puntizela nedaleko od Pule, da bi se prije cca 10 godina ponovno vratila unutar pogona ULJANIKA. Ova parna lokomotiva nije sačuvana od propadanja i devastacije te sa gledišta cjelovitosti, opća konstatacija je da ima manjkavih elemenata konstrukcije, kao i radno sigurnosnih elemenata. S obzirom da je ova lokomotiva ista kao prethodna moguće je koristiti njezine nacрте i dokumentaciju te sanirati pojedine, a isto tako i detektirati manjkave elemente. Iako je od zadnje sanacije i konzerviranja prošlo više od 5 godina, potrebno je sanirati sve obloge kako kotla tako i pomoćnih pogonskih elemenata jer su s obzirom na blizinu mora počele truliti. Nakon zamjene potrebno ju je reparaturno obojati i pravilno konzervirati kako bi kao željeznički raritet mogla biti izložena kao dio povijesne baštine.

Sagledavajući karakterističnost društva, kod procjene je prema Pravilniku o metodama procjene vrijednosti nekretnina (NN 105/2015), članak 65 i Pravilniku o starodobnim vozilima (Oldtimerima) (NN 58/2009) korištena metoda tržišne i povijesne vrijednosti inventara.

Metodologija za izračun vrijednosti predmetnog dijela imovine osigurava se na jedinstven način, uzimajući u obzir različite elemente koji utiču na formiranje vrijednosti i to :

- *pregledom postojeće dokumentacije (inventurne liste) i identifikaciji predmetne imovine* - u ovom dijelu se obavlja pregled dostavljenih popisnih knjigovodstvenih lista od strane Naručioaca, te se utvrđuje vrsta i pozicija u proizvodnom procesu Naručitelja;
- *obavljenim pregledom inventara uz sagledavanje funkcionalne sposobnosti* - podrazumijeva se određivanje mikrolokacije implementacije sredstva i njegova funkcija unutar proizvodnog procesa Naručitelja, podrazumijeva pregled inventara na licu mjesta;
- *konzultacijom s članovima inventurne komisije, te djelatnicima tvrtki koje se bave održavanjem predmetnog inventara i prateće opreme* - podrazumijeva prikupljanje podataka pojedine opreme sa stajališta tekućeg korištenja, održavanja i nadogradnji kako bi se mogla formirati realna cijena procijenjenih sredstva;
- *sagledavanje tržišne vrijednost nove slične opreme na domaćem i međunarodnom tržištu* - detektira se nabavna cijena iz knjigovodstvenih lista, te se uparuje i uspoređuje s tekućim cijenama u katalogima, uvećana za troškove carine, transporta i drugih zavisnih troškova istog ili sličnog inventara i opreme, na osnovu čega se dobiva najrealnija vrijednost za početak izrade procijene samih sredstva;
- *utvrđivanje roka uporabne vrijednosti i tehničke uporabljivosti* - za svako inventurno sredstvo procjenjuje se period korištenja u smislu otpisa vrijednosti koje je definirano stopama amortizacije, ali ne po računovodstvenom modelu nego po modelu procijenjenog mogućeg radnog vijeka predmetnog inventara do njegovog generalnog remonta ili rashoda;
- *utvrđivanje tehničkog stanja, nedostataka i mogućnosti višestruke ili specifične namjene* - podrazumijeva se dobivanje detalja o specifičnostima inventara i opreme, te određivanje koeficijenta na osnovu tehničkog stanja istih;
- *utvrđivanje tehnološkog stanja na osnovu starosti inventara* - uzimajući u obzir godinu proizvodnje inventara i opreme određuje se koeficijent tehnološkog stanja, a na osnovu toga dobiva se podatak o mogućnosti i visini ulaganja u modernizaciju;
- *utvrđivanje dosadašnjih ulaganja, investicionih održavanja i ugradnje dodatne opreme* - na osnovu podataka od strane Naručitelja, određuje se aproksimativna vrijednost svih dosadašnjih ulaganja u inventar i opremu;
- *utvrđivanje budućih ulaganja* - na osnovu stanja sredstva i njihovim predviđenim rokom trajanja određuje se aproksimativna vrijednost budućih ulaganja u inventar i opremu;
- *utvrđivanje postotka koristivosti* - definira se opterećenost inventara i opreme u vremenu eksploatacije unutar proizvodnog procesa Naručitelja;
- *utvrđivanje postotka rabljenosti i faktora rentabilnosti* - definira se postotak umanjenja vrijednosti sa stajališta uparivanja karakteristika postojećeg inventara i opreme sa istim takvim novim;
- *pad vrijednosti* - s obzirom na vrstu inventara i opreme definira se sukladno Pravilniku o amortizaciji (NN 54/2001), Pravilniku o metodama procjene vrijednosti nekretnina (NN 105/2015), te ostalim važećim propisima i tabelama godišnjih stopa amortizacije dugotrajne imovine prema amortizacijskom vijeku utvrđenom za svrhe oporezivanja i prema procijenjenom vijeku trajanja same dugotrajne imovine, amortizacijski vijek inventara i opreme
- *procjena vrijednosti* - sama procjena vrijednosti uzela je u obzir sve nabrojene faktore i detalje, te samu koristivost inventara i opreme, ista je izražena u hrvatskim kunama i bez pridodane vrijednosti poreza na dodanu vrijednost (bez PDV-a),

Predmetni inventar procijenjen je sagledavajući tržišnu vrijednost nove slične opreme na domaćem i međunarodnom tržištu, tehnološkom i tehničkom stanju, predviđenim dosadašnjim i budućim ulaganjima, postotku koristivosti i predviđenim vijekom korištenja istog, te isto tako komparirajući cijene iz kataloga orijentacijskih cijena novih i rabljenih sličnih proizvoda, kao i glavnih internetskih pretraživača. Unosom svih ocijenjenih faktora u matematički izraz, te pravilnim odabirom koeficijenata korekcije, teži se dobivanju što približnije objektivne stvarne vrijednosti, koja se dodatno uspoređuje sa ponudom, potražnjom i cijenama na globalnom tržištu.

Na osnovu gore navedenih podataka utvrđena je REALNA VRIJEDNOST predmetnog inventara koja je izračunata prema formuli

$$V_{rv} = V_{nv} \cdot \frac{F_t}{100}$$

gdje je:

V_{rv} – iznos realne vrijednosti na dan pregleda,

V_{nv} – iznos novonabavne vrijednosti

F_t – iznos faktora tržišta, na bazi navedenih korekcionih faktora (faktor tehnološke zastarjelosti + faktor tehničkog uporabnog stanja + faktor izračunate pretpostavke predviđenih dosadašnjih i budućih ulaganja + faktor koristivosti na osnovu mogućeg radnog vijeka predmetnog sredstva)

Procijenjena vrijednost je fiksna i izražena u hrvatskim kunama, bez pridodane vrijednosti poreza na dodanu vrijednost (bez PDV-a) te odnosom na dan procjene 19.05.2020.

Odnos tečaja je 1 EUR = 7,568108 HRK (srednji tečaj Hrvatske Narodne Banke).

**2. PROCJENA TRŽIŠNE VRIJEDNOSTI PREDMETNOG DIJELA IMOVINE ULJANIK
BRODOGRADILIŠTE d.d. U STEČAJU NA LOKACIJI U PULI**

| Red. broj | Naziv sredstva | Količ. | Datum aktiv. | Vijek trajanja | Nabavna vrijednost (HRK) | Procijenjena vrijednost (HRK) |
|-----------|---------------------------|--------|--------------|----------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1 | PARNA LOKOMOTIVA BROJ 605 | 1 | 1916 | 20 | 6.124.256,38 | 110.200,00 |
| 2 | PARNA LOKOMOTIVA BROJ 600 | 1 | 1914 | 20 | 6.124.256,38 | 97.900,00 |
| | | | | | | 208.100,00 |

Napomena:

Procijenjena vrijednost je fiksna i izražena u hrvatskim kunama, bez pridodane vrijednosti poreza na dodanu vrijednost (bez PDV-a), te odnosom na dan procjene 19.05.2020. i tečajnoj listi Hrvatske narodne banke za datum 19.05.2020,

Odnos tečaja je 1 EUR = 7,568108 HRK (srednji tečaj Hrvatske Narodne Banke).

**UKUPNA SADAŠNJA VRIJEDNOST DIJELA IMOVINE
ULJANIK BRODOGRADILIŠTE d.d. U STEČAJU**

208.100,00 HRK ili 27.496,96 EUR

Stalni sudski procjenitelj
Emil Špelić, dipl.ing.stroj.

U Puli, 25.05.2020. god.

2.1. PRIKAZ STRUČNOG NALAZA I MIŠLJENJA KOD PROCJENE VRIJEDNOSTI VUČNOG VOZILA POD REDNIM BROJEM 1 (PARNA LOKOMOTIVA BROJ 605)

Na osnovu zatečenog stanja ovog vučnog vozila, pregledom na licu mjesta od strane procjenitelja te moguće potražnje za ovo ili slična vozila, izračunala se procjena prometne vrijednosti istog.

Pri izračunu služilo se skriptom ELEMENTI METODOLOGIJE ZA PROCJENU ŠTETA NA VOZILIMA od prof.dr.sc.Franka Rotima te katalogima orijentacijskih cijena motornih vozila Centra za vozila Hrvatske kao i Pravilnikom kojim se uređuje postupak vrednovanja i razvrstavanja vozila u kategoriju starodobnih vozila.

Pri procjeni i utvrđivanju vrijednosti vozila u obzir se moraju uzeti sljedeći faktori koji utječu na stvarnu vrijednost vozila:

- novonabavna cijena vozila,
- zastarjelost tipa vozila,
- dodatna oprema (ako nije uključena u cijenu novog vozila),
- vrijednost vozila prema godinama starosti i tehničkoj eksploataciji (prijeđeni kilometri, sati rada),
- opće stanje vozila,
- način eksploatacije,
- investicijska ulaganja,
- ponuda i potražnja vozila na tržištu
- vrednovanje i razvrstavanje vozila u kategoriju oldtimer prema starosti, tehničkim karakteristikama i sačuvanosti vozila

2.1.1. Podaci o vozilu

| | |
|--|-------------------------------------|
| - Naziv vozila iz popisne liste : | PARNA LOKOMOTIVA BROJ 605 |
| - Kategorija vozila : | Vučno vozilo na tračnicama |
| - Marka : | WIENER-NEUSTADH |
| - Tip : | O-B-O norm.kol. |
| - Model : | - |
| - Tvornički broj : | 5343 |
| - Oblik karoserije : | Zatvoreni |
| - Namjena : | Vučno vozilo |
| - U prometu od : | 1916 |
| - Masa praznog vozila : | 21.000 kg |
| - Masa vozila u radu : | 23.000 kg |
| - Vrsta goriva : | Ugljen |
| - Boja vozila : | Crno - crvena |
| - Duljina : | 7.500 mm |
| - Širina : | 2.700 mm |
| - Visina : | 3.500 mm |
| - Najveća brzina : | 15 km/h |
| - Broj osovina : | 2 |
| - Vozilo registrirano do : | Nije u funkciji od 1976 god. |
| - Vrsta lokomotive po načinu djelovanja pare : | Jednostr. ekspanzija |
| - Max pritisak pare u kotlu : | 14 at (8 kg/cm²) |
| - Vrsta pare : | Mokra |

| | |
|------------------------------|---|
| - Broj cilindra : | 2 kom |
| - Promjer parnog cilindra : | 332 mm |
| - Hod klipa : | 520 mm |
| - Sistem kotla : | Ležeći sa dogrijnim cijevima |
| - Ogrijevna površina kotla : | 42 m² |
| - Dužina kotla : | 2.860 mm |
| - Promjer kotla : | 980 mm |
| - Debljina kotlovskog lima : | 14 mm |
| - Površina roštilja : | Ø 47 x 3 x 2.860 mm |
| - Vodogrijne cijevi : | 0,846 m² |
| - Broj cijevi : | 99 kom |
| - Napajanje : | Pomoću 2 injektora tip "Friedmann" A.S.Z.6 |
| - Sistem krme : | Stephenson |
| - Dimenzije ložišta : | 940 x 850 x 600 mm |
| - Promjer vezanih osovina : | 970 mm |
| - Razmak krajnih osovina : | 2.100 mm |
| - Kočnice : | Parna |

2.1.2. Novonabavna cijena vozila

S obzirom da je vozilo preuzeto 40-tih godina kao rabljeno vozilo te povlačenjem paralele tehnološkog dostignuća ondašnjih lokomotiva sa današnjim verzijama lokomotiva te potrebama Naručitelja i njegovog proizvodnog kapaciteta na osnovu kojeg se kasnije kupila nova dizel lokomotiva, mogla bi se pretpostaviti (imajući u vidu revalorizaciju i denominaciju vrijednosti) novonabavna cijena (bez PDV-a) današnjih takvih vozila sa svim davanjima u Republici Hrvatskoj u iznosu od :

$$NC_v = 6.124.256,38 \text{ kn}$$

2.1.3. Vrijednost vozila prema godinama starosti i tehničkoj eksploataciji

| | |
|--|----------------------------|
| Predviđeni vijek trajanja za ova vozila je : | 20 godina |
| Vrsta vozila : | Vučno vozilo na tračnicama |
| Predmetno vozilo proizvedeno je : | 1916 |
| Do dana procjene je bilo u upotrebi : | 64 godine |

Prema metodologiji izračuna vrijednosti vozila glede starosti i eksploatacije (rabljenosti), vrijednost vozila je minimalna s obzirom da vozilo ima 104 godina te da nije u funkciji već 40 godina.

Vrijednost rabljenosti vozila zbog odrađene ispravke starosti je :

$$A_{v.stv.km} = 100,0 - 10,0 = 90,0 \%$$

2.1.4. Opće stanje vozila

Ovaj element definira opće stanje vozila, koje se utvrđuje nakon vizualnog stručnog pregleda. Na osnovu općeg stanja vozila, a prema kvalifikacijama stanja (natprosječno, prosječno i loše) može se ocijeniti od natprosječnog do lošeg stanja u kojem se nalazi vozilo.

Detaljnim pregledom vozila utvrđeno je sljedeće :

ŠKOLJKA

- postoje više ogrebotina, udubljenja i oštećenja,
- vidljiva korozija na više mjesta

MEHANIKA

- s obzirom da vozilo nije u radnom stanju više od 40 godina, u slučaju ponovnog stavljanja u pogon potrebno je obaviti generalni servis i popravak, zamijeniti kotao, osvježiti sve sklopove, iskontrolirati zračnost,
- u ovom stanju nema sigurnosti za promet i rad

LAK

- postoje lokalna udubljenja i oštećenja na više mjesta vanjskog dijela vozila,
- najveće oštećenje laka je na zaštitnoj oblozi kotla i pratećim pogonskim elementima,
- novo lakiranje (reparaturno)

UNUTRAŠNJOST VOZILA

- unutrašnjosti vozila je potrebno mjestimično reparaturno lakirati,
- drvena podnica je kompletno trula i potrebnu ju je zamijeniti novom,
- radni uređaj su u relativnom dobrom stanju, ali ako se misli staviti vozilo u ponovni pogon potrebno ih je zamijeniti sličnim novima
- brtveni gumeni elementi prozora su istrošeni i potrebno ih je zamijeniti,

OSTALO

- u slučaju stavljanja vozila u ponovni pogon potrebno je zamijeniti sve spojne elemente, brtve, radnu i sigurnosnu armaturu te ispitati cjevovode
- pregledati i ispitati kočione sklopove,
- kompletna zaštitna obloga kotla i pratećih pogonskih elemenata je počela truliti te ju je potrebno zamijeniti,

Prilikom vizualnog pregleda, te na osnovu zatečenog stanja, ocijenjeno je da je vozilo u relativno lošem stanju, pa se dodaje korekcija vrijednosti vozila zbog općeg stanja u iznosu od :

- 5,2 %

2.1.5. Način eksploatacije

Način eksploatacije promatra se u ovisnosti o načinu uporabe i o svrsi korištenja vozila. S druge strane pri korištenju vozila u neuobičajenim uporabnim uvjetima ili zbog broja prethodnih vlasnika predviđa se ispravak koji utječe na vrijednost vozila u opsegu od 0 do -10 %.

Uzimajući u obzir način uporabe predmetnog vozila, te više korisnika istog dodaje se korekcija vrijednosti vozila zbog načina eksploatacije u iznosu od :

- 2,0 %

2.1.6. Ponuda i potražnja vozila na tržištu

Ponuda i potražnja izražena preko kretanja cijena na tržištu ima bitan utjecaj na obračun vrijednosti rabljenih vozila, te se ispravak vozila po ovom kriteriju kreće u granicama od - 5 % do + 5 %.

Ovaj tip vozila se više ne proizvodi. Novije verzije imaju veće izmjene s obzirom na pogonsko gorivo, a pogotovo restilizacije na osnovu važeće zakonske regulative, zbog čega i ne postoji veća potražnja za ovakva vozila osim za turističke svrhe (ako je u pogonskom stanju) ili kao muzejski eksponat izložen kao dio spomeničke baštine. Zato u obračunu vrijednosti vozila treba uzeti u obzir i faktor ispravka zbog ponude i potražnje na tržištu, kojeg s obzirom na navedeno, procjenjujem u iznosu od :

- 1,0 %

2.1.7. Stvarna vrijednost vozila u %

Kad se uzmu u obzir svi faktori korekcije koji utječu na stvarnu vrijednost vozila, proizlazi da stvarna postotna vrijednost od novonabavne cijene predmetnog vozila, iznosi

| | |
|---|----------|
| - vrijednost prema starosti i stvarno prijeđenim km : | + 10,0 % |
| - opće stanje vozila : | - 5,2 % |
| - način eksploatacije : | - 2,0 % |
| - ponuda i potražnja : | - 1,0 % |

UKUPNO : $V_v = + 1,8 \%$

Iz toga slijedi da vrijednost rabljenosti (pad vrijednosti vozila tijekom eksploatacije) iznosi:

$$R_v = 100,0 - V_v = 100 - 1,8 \% = 98,2 \%$$

Stvarna vrijednost predmetnog vozila na dan procjene 19.05.2020, iznosi :

$$SV_v = NC_v \cdot (V_v \%) / 100 = 6.124.256,38 \cdot (98,2) / 100 = 110.236,61 \text{ kn}$$

S obzirom na procijenjenu vrijednost, ali prvenstveno zbog povijesne vrijednosti, preporuka je da se vozilo kompletira sa manjkavim elementima te kao takav da bude izložen kao eksponat. U dogledno vrijeme s obzirom na financijske mogućnosti i u dogovoru sa Gradom Pula i mjerodavnim službama, da se isti stavi u pogon te kao atrakcija da prometuje po određenoj lokaciji unutar gradske jezgre. Na osnovu navedenoga isto se procjenjuje na

110.200,00 HRK ili 14.561,10 EUR

(cijena je prikazana u glavnoj tabeli pod rednim brojem 1)

Ad 1. PARNA LOKOMOTIVA BROJ 605



2.2. PRIKAZ STRUČNOG NALAZA I MIŠLJENJA KOD PROCJENE VRIJEDNOSTI VUČNOG VOZILA POD REDNIM BROJEM 2 (PARNA LOKOMOTIVA BROJ 600)

Na osnovu zatečenog stanja ovog vučnog vozila, pregledom na licu mjesta od strane procjenitelja te moguće potražnje za ovo ili slična vozila, izračunala se procjena prometne vrijednosti istog.

Pri izračunu služilo se skriptom ELEMENTI METODOLOGIJE ZA PROCJENU ŠTETA NA VOZILIMA od prof.dr.sc.Franka Rotima te katalogima orijentacijskih cijena motornih vozila Centra za vozila Hrvatske kao i Pravilnikom kojim se uređuje postupak vrednovanja i razvrstavanja vozila u kategoriju starodobnih vozila.

Pri procjeni i utvrđivanju vrijednosti vozila u obzir se moraju uzeti sljedeći faktori koji utječu na stvarnu vrijednost vozila:

- novonabavna cijena vozila,
- zastarjelost tipa vozila,
- dodatna oprema (ako nije uključena u cijenu novog vozila),
- vrijednost vozila prema godinama starosti i tehničkoj eksploataciji (prijeđeni kilometri, sati rada),
- opće stanje vozila,
- način eksploatacije,
- investicijska ulaganja,
- ponuda i potražnja vozila na tržištu
- vrednovanje i razvrstavanje vozila u kategoriju oldtimer prema starosti, tehničkim karakteristikama i sačuvanosti vozila

2.2.1. Podaci o vozilu

| | |
|--|-------------------------------------|
| - Naziv vozila iz popisne liste : | PARNA LOKOMOTIVA BROJ 600 |
| - Kategorija vozila : | Vučno vozilo na tračnicama |
| - Marka : | WIENER-NEUSTADH |
| - Tip : | O-B-O norm.kol. |
| - Model : | BU |
| - Tvornički broj : | 5342 |
| - Oblik karoserije : | Zatvoreni |
| - Namjena : | Vučno vozilo |
| - U prometu od : | 1916 |
| - Masa praznog vozila : | 21.000 kg |
| - Masa vozila u radu : | 23.000 kg |
| - Vrsta goriva : | Ugljen |
| - Boja vozila : | Crno - crvena |
| - Duljina : | 7.500 mm |
| - Širina : | 2.700 mm |
| - Visina : | 3.500 mm |
| - Najveća brzina : | 15 km/h |
| - Broj osovina : | 2 |
| - Vozilo registrirano do : | Nije u funkciji od 1980 god. |
| - Vrsta lokomotive po načinu djelovanja pare : | Jednostr. ekspanzija |
| - Max pritisak pare u kotlu : | 14 at |
| - Vrsta pare : | Mokra |

| | |
|------------------------------|---|
| - Broj cilindra : | 2 kom |
| - Promjer parnog cilindra : | 327 mm |
| - Hod klipa : | 460 mm |
| - Sistem kotla : | Ležeci sa dogrijnim cijevima |
| - Ogrijevna površina kotla : | 42 m² |
| - Dužina kotla : | 2.860 mm |
| - Promjer kotla : | 980 mm |
| - Debljina kotlovskog lima : | 14 mm |
| - Površina roštilja : | Ø 47 x 3 x 2.860 mm |
| - Vodogrijne cijevi : | 0,846 m² |
| - Broj cijevi : | 99 kom |
| - Napajanje : | Pomoću 2 injektora tip "Friedmann" A.S.Z.6 |
| - Sistem krme : | Atlanovo kormilo |
| - Dimenzije ložišta : | 940 x 850 x 600 mm |
| - Promjer vezanih osovina : | 970 mm |
| - Razmak krajnih osovina : | 2.100 mm |
| - Kočnice : | Ručna i parna - direktna |

2.2.2. Novonabavna cijena vozila

S obzirom da je vozilo preuzeto 40-tih godina kao rabljeno vozilo te povlačenjem paralele tehnološkog dostignuća ondašnjih lokomotiva sa današnjim verzijama lokomotiva te potrebama Naručitelja i njegovog proizvodnog kapaciteta na osnovu kojeg se kasnije kupila nova dizel lokomotiva, mogla bi se pretpostaviti (imajući u vidu revalorizaciju i denominaciju vrijednosti) novonabavna cijena (bez PDV-a) današnjih takvih vozila sa svim davanjima u Republici Hrvatskoj u iznosu od :

$$NC_v = 6.124.256,38 \text{ kn}$$

2.2.3. Vrijednost vozila prema godinama starosti i tehničkoj eksploataciji

| | |
|--|----------------------------|
| Predviđeni vijek trajanja za ova vozila je : | 20 godina |
| Vrsta vozila : | Vučno vozilo na tračnicama |
| Predmetno vozilo prvi puta je registrirano : | 1916 |
| Do dana procjene je bilo u upotrebi : | 60 godina |

Prema metodologiji izračuna vrijednosti vozila glede starosti i eksploatacije (rabljenosti), vrijednost vozila je minimalna s obzirom da vozilo ima 104 godina te da nije u funkciji već 44 godina.

Vrijednost rabljenosti vozila zbog odrađene ispravke starosti je :

$$A_{v.stv.km} = 100,0 - 10,0 = 90,0 \%$$

2.2.4. Opće stanje vozila

Ovaj element definira opće stanje vozila, koje se utvrđuje nakon vizualnog stručnog pregleda. Na osnovu općeg stanja vozila, a prema kvalifikacijama stanja (natprosječno, prosječno i loše) može se ocijeniti od natprosječnog do lošeg stanja u kojem se nalazi vozilo.

Detaljnim pregledom vozila utvrđeno je sljedeće :

ŠKOLJKA

- postoje više ogrebotina, udubljenja i oštećenja,
- vidljiva korozija na više mjesta

MEHANIKA

- s obzirom da vozilo nije u radnom stanju više od 44 godina te manjak više dijelova, upitna je mogućnost ponovnog stavljanja u pogon,
- kotao je korodirao te ga je potrebno zamijeniti,
- osvježiti sve sklopove,
- iskontrolirati zračnost svih elemenata,
- u ovom stanju nema sigurnosti za promet i rad

LAK

- postoje lokalna udubljenja i oštećenja na više mjesta vanjskog dijela vozila,
- najveće oštećenje laka je na zaštitnoj oblozi kotla i pratećim pogonskim elementima,
- novo lakiranje (reparaturno)

UNUTRAŠNJOST VOZILA

- unutrašnjosti vozila je potrebno mjestimično reparaturno lakirati,
- nedostaju radni i kontrolni uređaji, popratne ručice zatvarajućih elemenata,
- brtveni gumeni elementi prozora su istrošeni i potrebno ih je zamijeniti,
- vratašca kotla nedostaju

OSTALO

- kompletna zaštitna obloga kotla i pratećih pogonskih elemenata je počela truliti te ju je potrebno zamijeniti,

Prilikom vizualnog pregleda, te na osnovu zatečenog stanja, ocijenjeno je da je vozilo u relativno lošem stanju, pa se dodaje korekcija vrijednosti vozila zbog općeg stanja u iznosu od :

- 5,4 %

2.2.5. Način eksploatacije

Način eksploatacije promatra se u ovisnosti o načinu uporabe i o svrsi korištenja vozila. S druge strane pri korištenju vozila u neuobičajenim uporabnim uvjetima ili zbog broja prethodnih vlasnika predviđa se ispravak koji utječe na vrijednost vozila u opsegu od 0 do -10 %.

Uzimajući u obzir način uporabe predmetnog vozila, te više korisnika istog dodaje se korekcija vrijednosti vozila zbog načina eksploatacije u iznosu od :

- 2,0 %

2.2.6. Ponuda i potražnja vozila na tržištu

Ponuda i potražnja izražena preko kretanja cijena na tržištu ima bitan utjecaj na obračun vrijednosti rabljenih vozila, te se ispravak vozila po ovom kriteriju kreće u granicama od - 5 % do + 5 %.

Ovaj tip vozila se više ne proizvodi. Novije verzije imaju veće izmjene s obzirom na pogonsko gorivo, a pogotovo restilizacije na osnovu važeće zakonske regulative, zbog čega i ne postoji veća potražnja za ovakva vozila osim za turističke svrhe (ako je u pogonskom stanju) ili kao muzejski eksponat izložen kao dio spomeničke baštine. Zato u obračunu vrijednosti vozila treba uzeti u obzir i faktor ispravka zbog ponude i potražnje na tržištu, kojeg s obzirom na navedeno, procjenjujem u iznosu od :

- 1,0 %

2.2.7. Stvarna vrijednost vozila u %

Kad se uzmu u obzir svi faktori korekcije koji utječu na stvarnu vrijednost vozila, proizlazi da stvarna postotna vrijednost od novonabavne cijene predmetnog vozila, iznosi

| | |
|---|----------|
| - vrijednost prema starosti i stvarno prijeđenim km : | + 10,0 % |
| - opće stanje vozila : | - 5,4 % |
| - način eksploatacije : | - 2,0 % |
| - ponuda i potražnja : | - 1,0 % |

UKUPNO : $V_v = + 1,6 \%$

Iz toga slijedi da vrijednost rabljenosti (pad vrijednosti vozila tijekom eksploatacije) iznosi:

$$R_v = 100,0 - V_v = 100 - 1,6 \% = 98,4 \%$$

Stvarna vrijednost predmetnog vozila na dan procjene 19.05.2020, iznosi :

$$SV_v = NC_v \cdot (V_v \%) / 100 = 6.124.256,38 \cdot (98,4) / 100 = 97.988,10 \text{ kn}$$

S obzirom na procijenjenu vrijednost, ali prvenstveno zbog povijesne vrijednosti, preporuka je da se vozilo kompletira sa manjkavim elementima te kao takav da bude izložen kao eksponat, te na osnovu toga isto se procjenjuje na

97.900,00 HRK ili 12.935,86 EUR

(cijena je prikazana u glavnoj tabeli pod rednim brojem 2)

Ad 2. PARNA LOKOMOTIVA BROJ 600

