

Kúpna zmluva

uzatvorená podľa ustanovenia § 409 a nasl. zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník
v znení neskorších predpisov (ďalej len „zmluva“)

medzi

1. Predávajúci:

Martinská teplárenská a.s.

sídlo:

Robotnícka 17, 036 80 Martin

zapísaným :

v Obchodnom registri Okresného súdu Žilina oddiel: Sa,
vložka č. 10329/L

v mene ktorého koná :

JUDr. Erik Štefák, generálny riaditeľ
Ing. Tibor Petráš, finančný riaditeľ

IČO:

36 403 016

IČ DPH:

SK2020122555

DIČ:

2020122555

bankové spojenie:

IBAN:

(ďalej len „predávajúci“)

a

2. Kupujúci:

Muzeum Technických Zajímavostí z. s.

sídlo:

České Heřmanice 43, 565 52 České Heřmanice
L 13505/KSHK Krajský soud v Hradci Králové

zapísaným :

v mene ktorého koná :

Milan Kokstein , konateľ

IČO:

09460012

DIČ:

CZ 09460012

bankové spojenie:

IBAN:

(ďalej len „kupujúci“)

predávajúci a kupujúci v ďalšom texte tiež ako „zmluvné strany

Článok I. Predmet zmluvy

1. Predmetom tejto zmluvy je záväzok predávajúceho dodať kupujúcemu za podmienok ustanovených v tejto zmluve motorový rušeň č. 725 057-4, rad 725, výrobné číslo [REDACTED], rok výroby 1963, bližšie špecifikovaný v prílohe č. 1 tejto zmluvy (ďalej len „predmet kúpy“ alebo „motorový rušeň“) a previesť na kupujúceho vlastnícke právo ku predmetu kúpy, ako aj záväzok kupujúceho predmet kúpy od predávajúceho prevziať a zaplatiť zaň predávajúcemu kúpnu cenu v zmysle článku II. bod 1 tejto zmluvy.

Článok II. Kúpna cena

1. Kúpna cena je stanovená na základe eAukcie Tender BOX Proebiz ID 5089 v súlade so zákonom č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov, vo výške **12220,- EUR bez DPH**, (slovom: dvanásťtisícdvadoväť eur bez DPH) (ďalej ako „kúpna cena“).
2. Dohodnutá kúpna cena zohľadňuje stav opotrebenia predmetu kúpy s nedostatkami, na ktoré bol kupujúci upozomený a bola predávajúcim určená v sume použiteľných zostatkov.
3. Dohodnutú výšku kúpnej ceny uhradí kupujúci bezhotovostným prevodom na bankový účet predávajúceho uvedeného v záhlaví tejto zmluvy, pričom kúpna cena sa považuje za uhradenú pripísaním dotknutej sumy na bankový účet predávajúceho.

Článok III. Platobné a fakturačné podmienky

1. Zmluvné strany sa dohodli, že kúpnu cenu uvedenú v článku II. bod 1 zmluvy uhradí kupujúci predávajúcemu na základe faktúry, ktorú mu vystaví predávajúci do troch (3) dní odo dňa nadobudnutia účinnosti zmluvy s lehotou splatnosti 14 dní, ktorá začína plynúť odo dňa doručenia faktúry. Na základe dohody zmluvných strán môže vystaviť predávajúci faktúru v elektronickej podobe vo formáte „.pdf“ a zašle na e-mailovú adresu kupujúceho: [REDACTED] sk z e-mailovej adresy predávajúceho.
2. Faktúra vystavená predávajúcim musí obsahovať všetky náležitosti v zmysle zákona č. 222/2004 Z. z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších predpisov. Prílohou faktúry bude podpísaný Preberací a odovzdávací protokol.
3. V prípade námietok kupujúceho voči správnosti vystavenej faktúry je kupujúci oprávnený:
 - a) faktúru, ktorá má chybu vyplývajúcu z nesprávne uvedeného predmetu, množstva alebo ceny, do 14 pracovných dní odo dňa jej doručenia kupujúcemu reklamovať predávajúceho spolu s vytknutím jej nesprávnosti, pričom predávajúci je povinný chybnú faktúru opraviť vyhotovením nového účtovného dokladu – faktúry, ktorý dopĺňa pôvodnú faktúru s tým, že tento doklad musí okrem povinných údajov obsahovať aj poradové číslo pôvodnej faktúry; alebo
 - b) faktúru, ktorá nesplňa formálne náležitosti podľa ustanovení § 71 ods. 2 zákona č. 222/2004 Z. z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších predpisov, vrátiť predávajúcemu spolu s vytknutím jej nesprávnosti.

V prípade oprávnených námietok objednávateľa/kupujúceho podľa tohto odseku lehota splatnosti neplynie a lehota splatnosti faktúry začne plynúť až od doručenia riadne opravenej faktúry, resp. riadnej faktúry, objednávateľovi/kupujúcemu.

4. Kupujúci nie je opravený bez predchádzajúceho súhlasu predávajúceho jednostranne započítať proti pohľadávke predávajúceho svoje prípadné pohľadávky voči predávajúcemu.
5. V prípade omeškania kupujúceho s úhradou kúpnej ceny si zmluvné strany dohodli zmluvnú pokutu vo výške 0,05 % za každý aj začatý deň omeškania. Zaplatením zmluvnej pokuty nie je dotknutý nárok na náhradu škody.

Článok IV. Nadobudnutie vlastníckeho práva

1. Vlastnícke právo k predmetu kúpy nadobudne kupujúci úplným zaplatením kúpnej ceny podľa podmienok dohodnutých v tejto zmluve.

Článok V.

Odobzdzanie a prevzatie predmetu kúpy, prechod nebezpečenstva škody

1. Zmluvné strany sa dohodli, že odobzdzanie a prevzatie predmetu kúpy sa uskutoční najneskôr do 15.2.2022.
2. O odobzdzaní a prevzatí predmetu kúpy bude spísaný Odobzdzávací a preberací protokol, ktorý podpíše:
za predávajúceho: 
za kupujúceho: 
2. Nebezpečenstvo škody na predmete kúpy prechádza na kupujúceho okamihom uhradenia plnej kúpnej ceny predávajúcemu.
3. Miestom prevzatia predmetu kúpy je sídlo predávajúceho uvedené v záhlaví tejto zmluvy.

Článok VI.

Práva a povinnosti zmluvných strán

1. Kupujúci si prevezme po podpísaní Odobzdzávacieho a preberacieho protokolu od predávajúceho kľúče spolu s príslušným dokladmi motorového rušňa.

Článok VII.

Náhrada škody

1. Ak jedna zo zmluvných strán spôsobí porušením svojich povinností vyplývajúcich jej z tejto zmluvy akúkoľvek škodu druhej zmluvnej strane, jej zodpovednosť za túto škodu a povinnosť na náhradu škody takto spôsobenej druhej zmluvnej strane sa bude spravovať ustanoveniami § 373 až 386 Obchodného zákonníka.

Článok VIII.

Odstúpenie od zmluvy

1. Ktorákoľvek zmluvná strana je oprávnená od tejto zmluvy odstúpiť, ak druhá zmluvná strana podstatne poruší niektorú svoju povinnosť vyplývajúcu zo záväzkového vzťahu založeného touto zmluvou. Oznámenie o odstúpení od tejto zmluvy musí byť písomné, musí obsahovať konkrétny dôvod odstúpenia od tejto zmluvy a musí byť doručené druhej zmluvnej strane, inak sa nepovažuje za oznámenie o odstúpení od tejto zmluvy; účinky odstúpenia od tejto zmluvy nastanú doručením oznámenia o odstúpení od tejto zmluvy druhej zmluvnej strane.
2. Zmluvné strany sa dohodli, že za podstatné porušenie tejto zmluvy sa považuje aj neodobzdzanie predmetu kúpy predávajúcim v lehote podľa čl. V bod 1. tejto zmluvy ako aj omeškanie s úhradou kúpnej ceny kupujúcim o viac ako 10 dní.

Článok IX.

Osobitné ustanovenia

1. Predávajúci prehlasuje, že na predmete kúpy neviazu žiadne právne ani faktické vady, dlhy, záložné práva, vecné bremená, príp. akékoľvek iné práva tretích osôb vrátane práva nájmu, na ktoré by mal byť kupujúci touto zmluvou upozornený, alebo ktoré by sa v budúcnosti mohli dotknúť vlastníckeho práva kupujúceho, okrem tých na ktoré bol kupujúci ústne upozornený. Podľa vedomostí predávajúceho neprebíha žiadne súdne, alebo iné konanie, v dôsledku ktorého by k vzniku takýchto práv tretích osôb mohlo dôjsť.
2. Predávajúci sa zaväzuje, že od momentu podpísania tejto zmluvy nevykoná a ani neumožní vykonanie akýchkoľvek právnych úkonov, ktorými by sa vo vzťahu k predmetu kúpy akokoľvek zmenilo právne

postavenie kupujúceho, alebo by jeho postavenie bolo nepriaznivo dotknuté alebo obmedzené. V prípade porušenia tejto povinnosti má kupujúci právo od tejto zmluvy odstúpiť.

3. Predávajúci vyhlasuje, že technický stav motorového rušňa zodpovedá primeranému opotrebeniu vzhľadom k veku motorového rušňa.
4. Kupujúci vyhlasuje, že sa oboznámil so stavom kupovaného motorového rušňa a preberá ho v takom stave, v akom sa nachádza ku dňu podpisu tejto zmluvy, t.j. v stave primeranom užívaní na účel, na ktorý je určený, tak ako je a kde je.

Článok X. Záverečné ustanovenia

1. Právne vzťahy touto zmluvou bližšie neupravené sa riadia príslušnými ustanoveniami Obchodného zákonníka a iných všeobecne záväzných právnych predpisov Slovenskej republiky.
2. Túto zmluvu je možné meniť len písomnými a číslovanými dodatkami podpísanými oboma zmluvnými stranami.
3. V prípade, ak sa niektoré ustanovenie tejto zmluvy ukáže (alebo sa neskôr stane) neplatným alebo neúčinným alebo neaplikovateľným, nedotýka sa to ostatných ustanovení tejto zmluvy, ktoré zostávajú platné a účinné. Zmluvné strany sa zaväzujú dohodou nahradiť neplatné alebo neúčinné alebo neaplikovateľné ustanovenie novým ustanovením, ktoré zodpovedá pôvodne zamýšľanému účelu neplatného alebo neúčinného alebo neaplikovateľného ustanovenia a to v lehote tridsiatich (30) dní odo dňa doručenia výzvy jednej zmluvnej strany druhej zmluvnej strane.
4. Zmluva je vyhotovená v dvoch (2) vyhotoveniach a pre každú zmluvnú stranu je určené jedno (1) vyhotovenie.
5. Zmluvné strany týmto spoločne prehlasujú, že sú si vedomé skutočnosti, že táto zmluva je povinne zverejňovanou zmluvou v zmysle ustanovenia § 5a zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 211/2000 Z. z.“), v dôsledku čoho podlieha povinnému zverejneniu podľa tohto ustanovenia zákona č. 211/2000 Z. z., a to nepretržite počas existencie záväzkov vzniknutých z tejto zmluvy, minimálne však po dobu 5 rokov od nadobudnutia účinnosti tejto zmluvy.
6. Táto zmluva nadobúda platnosť dňom jej podpisu oboma zmluvnými stranami a účinnosť dňom nasledujúcim po dni jej zverejnenia v Centrálnom registri zmlúv.
7. Zmluvné strany prehlasujú, že sa s obsahom tejto zmluvy pred jej podpisom oboznámili, ich prejav, ktorý prejavili určite a zrozumiteľne, je slobodný a vážny, s obsahom zmluvy súhlasia, na znak čoho ju podpisujú.
8. Neoddeliteľnou súčasťou tejto zmluvy je:

Príloha č. 1 : Znalecký posudok, časť II Popis motorového rušňa

Príloha č. 2 : Odovzdávací a preberací protokol

V Martine, dňa 18.1.2022

Za predávajúceho

JUDr. Erik Štefák
generálny riaditeľ
Martinská teplárenská, a.s.
na základe poverenia

Ing. Tibor Petráš
finančný riaditeľ
Martinská teplárenská, a.s.
na základe poverenia

V Martine, dňa 20.1.2022

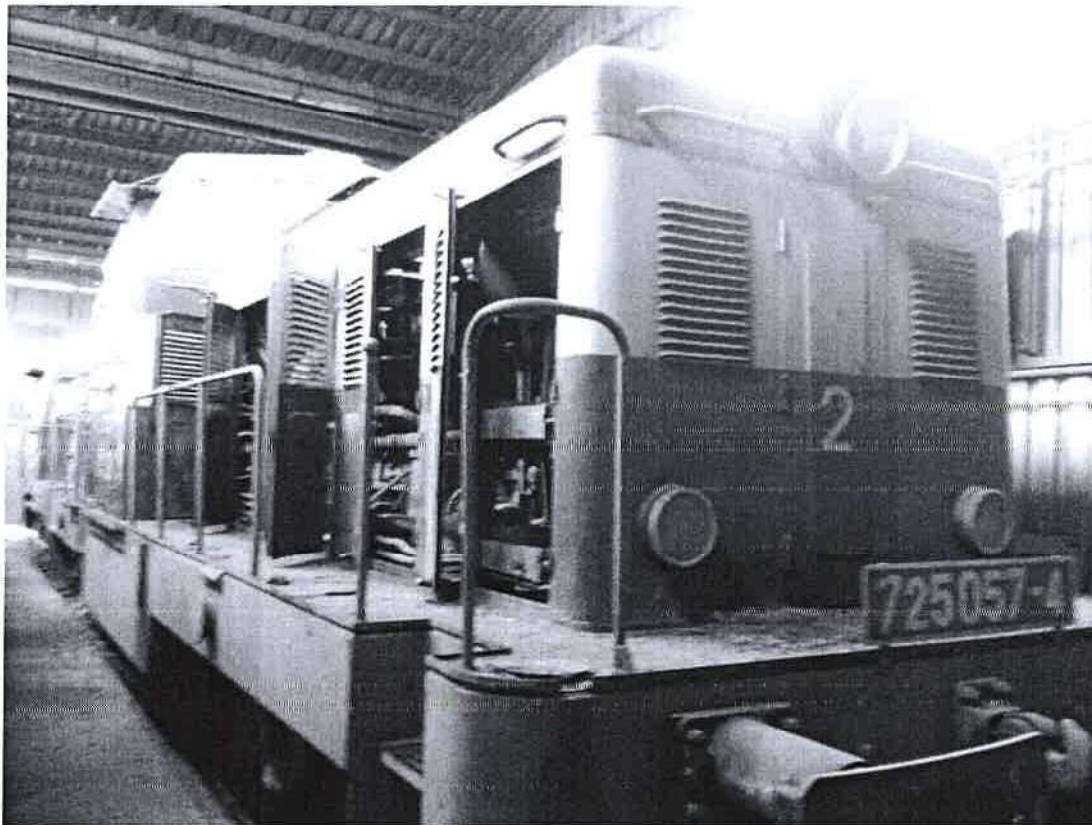
Za kupujúceho:

Milan Kokstein
konateľ

II. P O S U D O K

II. 1. Popis motorového rušňa 725 057-4 ex T 444.0057:

Motorový rušeň rady 725 ex T 444.0 je podvozkový kapotový rušeň s dvomi nerovnako dlhými predstavkami a so stredovo uloženou kabínou rušňovodiča s dvomi riadiacimi pultami rušňovodiča.



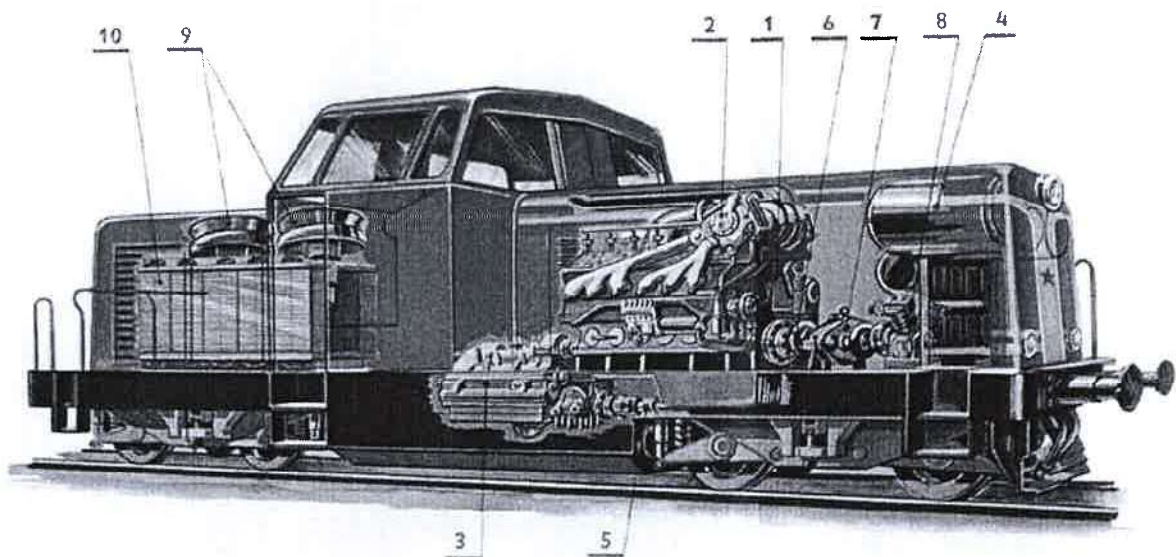
Motorový rušeň 725 057-4 ex T 444.0057 – pohľad na prednú časť rušňa

Hlavný rám rušňa je celozvarovanej konštrukcie a tvoria ho dva vonkajšie pozdĺžniky ktoré sú zosilnené vnútornými pozdĺžnikmi. Priečne vystuženie rámu tvorí šesť priečnikov, pričom predný a zadný sú zároveň nosičmi ťažného a narážacieho ústrojenstva (dva nárazníky a nepriebežný ťažný hák s vinutou pružinou a so skrutkovkou). Naftová nádrž o objeme 4000 litrov je umiestnená v strede hlavného rámu. Naftová nádrž je súčasťou hlavného rámu a zosilňuje a vystužuje stred hlavného rámu.

Na hlavnom rámu sú inštalované: predná odoberateľná kapota, kabína rušňovodiča a zadná kapota. Pod prednou kapotou je uložený naftový motor, prevodová skriňa pomocných pohonov, kompresor, dynamoštartér a hlavné

vzduchojemy brzdy. Hydromechanická prevodovka H 650 Lr je uložená pod podlahou kabín rušňovodiča. S motorom K 12 V 170 Dr je spojená pružnou gumenou spojkou. Kompresor a dynamoštartér sú poháňané cez pružné spojky od prevodových kolies mechanickej prevodovky, ktorá je poháňaná od predĺženého kľukového hriadeľa spaľovacieho motora. Kompresor je umiestnený pred motorom, dynamoštartér po ľavej strane motora motoru. Pod zadní kapotou je uložený chladičový rám s ventilátormi pre chladenie vody a oleja spaľovacieho motoru a chladič oleja hydrodynamické prevodovky. Okolo oboch kapôt sú ochozy pre prístup k dverám kapôt a k čelným dverám čo umožňuje dobrý prístup k agregátom, ktoré sú uložené pod kapotami. Dvere kapôt sú osadené filtrami vzduchu z ťahokovu a filtračnou fironovou výplňou.

Rez rušnom rady T 444.0

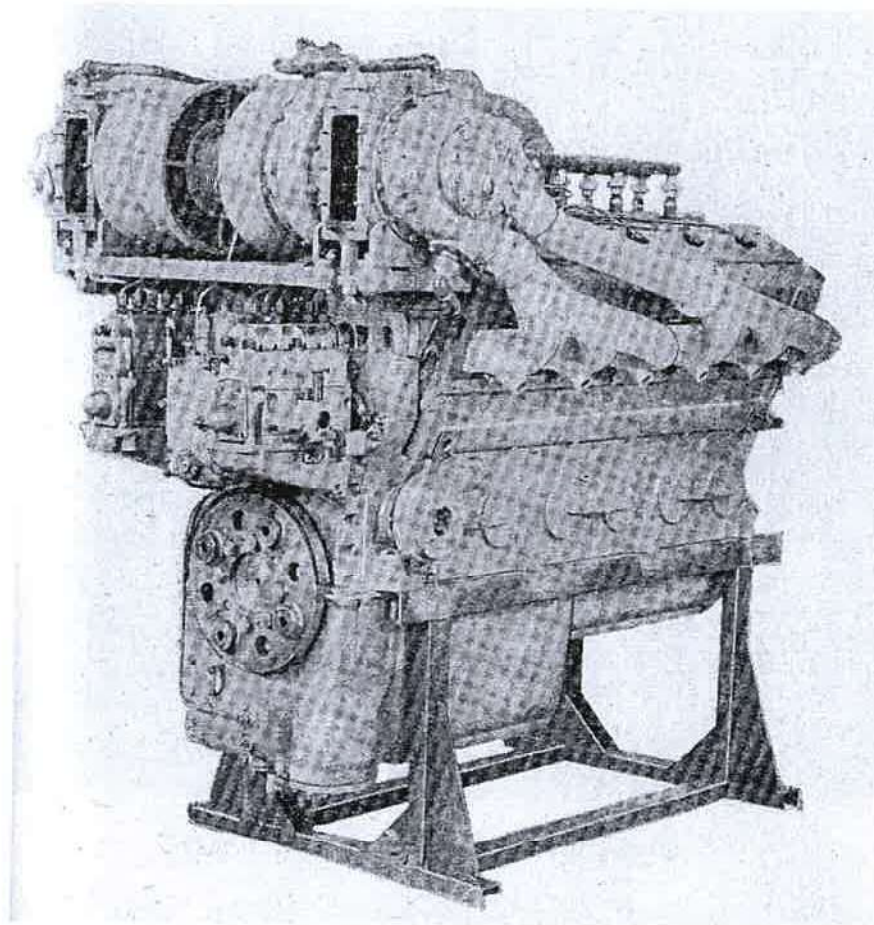


Zdroj: https://www.parostroj.net/vozidla/T444_0/T444_0.htm

1.	naftový motor K 12 V170 DR	6.	pružná spojka pre pohon pomocných pohonov
2.	turbodúchadlo PDH 16 S	7.	mechanická prevodovka pre pohon pomocných pohonov
3.	hydrodynamická prevodovka H 650 LR	8.	kompresor
4.	vzduchojemy	9.	chladiace ventilátory
5.	Kľbový hriadeľ pre pohon podvozkov	10.	chladičový blok

Zdrojom výkonu rušňa je spaľovací naftový motor typu K 12 V 170 DR o výkone 700 k / 541,85 kW pri menovitých otáčkach 1400 ot/min.. Motor je dvanásť valcový, s usporiadaním valcov do „V“ s uhlom medzi radami valcov 50° a so šiestimi valcami v jednom rade. Motor je rýchlobežný, štvortaktný, vodou chladený s priamym vstrekom paliva, preplňovaný dvomi turbodúchadlami typu PDH16S.

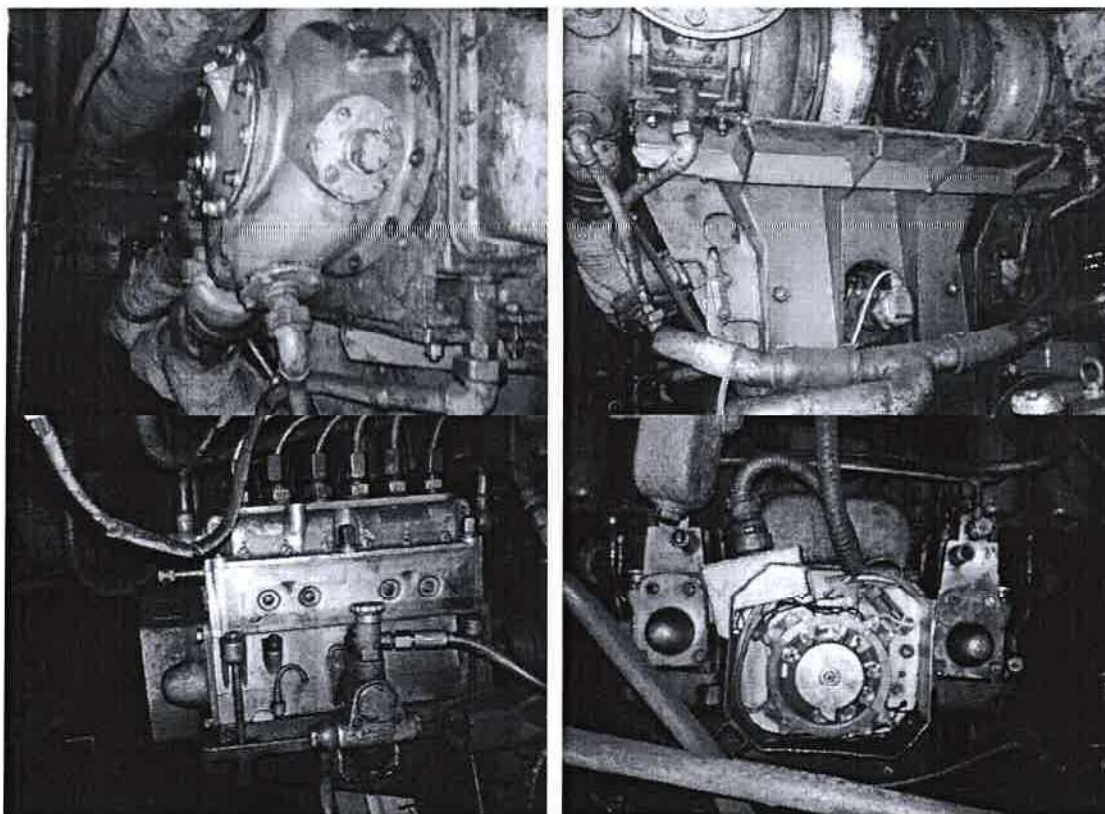
Vybrané technické údaje spaľovacieho motora K 12 V 170 DR	
Prevádzkový rozsah otáčok	650 – 1400 ot./min.
Počet a usporiadanie valcov	12 valcov do V, uhol medzi radami valcov 50°
Typ spaľovacieho priestoru:	ČKD – Hesselmann
Vrtanie valcov:	170 mm
Zdvih:	190 a 197 mm
Zdvihový obsah motora	52,7 l
Kompresný pomer:	1:13,4
Merná spotreba pri menovitom výkone	165 g/k/h $\pm$ 5 %
Štart motora:	dynamoštartrom
Otáčky turbodúchadla pri menovitom výkone	22 000 ot./min
Plniaci tlak:	1,4 kg/cm ² abs



Naftový motor K 12 V 170 DR

Regulátor motora je výkonnosťný, s plynulým nastavovaním otáčok motoru, ktoré sa vykonáva pomocí stavača otáčok ovládaného elektricky zo stanovišťa rušnovodiča. Spaľovací motor je vybavený preotáčkovou ochranou proti prekročeniu maximálnych otáčok, tlakovými snímačmi reagujúcimi na poklesu tlaku mazacieho oleja a termostatmi proti prekročeniu dovolenej teploty chladiacej vody. Pre každú radu valcov je použité jedno, vodou chladené turbodúchadlo na výfukové plyny. Každé turbodúchadlo má špeciálny čistič vzduchu a tlmič sacieho vzduchu. Vzduch pre turbodúchadlo je nasávaný z priestoru prednej kapoty rušňa. Motor je uložený pevne na ráme rušňa. Je spúšťaný elektricky dynamoštartrom napájaným jednosmerným prúdom zo štartovacej batérie. Motor je vybavený samostatným predmazávacím olejovým čerpadlom, ktoré zaisťuje dostatočné predmazanie častí spaľovacieho motora pre štartom.

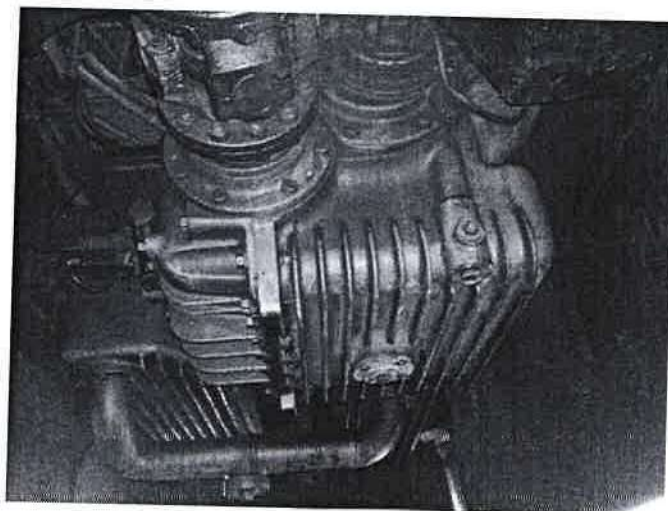
Chladiace zariadenie vody a oleje naftového motora a chladič oleja hydrodynamické prevodovky sú spojené do jedného okruhu. Dvomi elektromotormi



Časti spaľovacieho motora K 12 V 170 DR

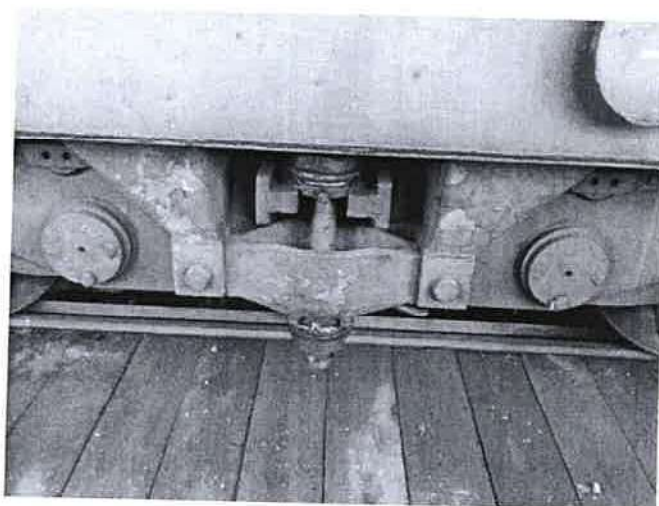
poháňané osovými ventilátormi nasávajú chladiaci vzduch, ktorý prechádza termostaticky riadenými žalúziami na oboch stranách rušňa cez chladiace články a potom cez kanál nad strechu.

Hydrodynamická prevodovka československé výroby H 650 LR je vyhotovená vcelku s mechanickou reverzačnou a redukčnou skriňou. Prevodovka je trojmeničová s jedným rozjazdovým a dvomi jazdnými meničmi. Prevodovka je schopná prenieť výkon až 650 k/ 478 kW. Maximálne vstupné otáčky môžu dosiahnuť 1400 ot/min. a maximálne výstupné otáčky 1710 ot./min. Čerpadlové kolesá všetkých troch meničov sú nakolíkované na spoločnom hriadeli a sú poháňané cez ozubený prevod spaľovacím motorom

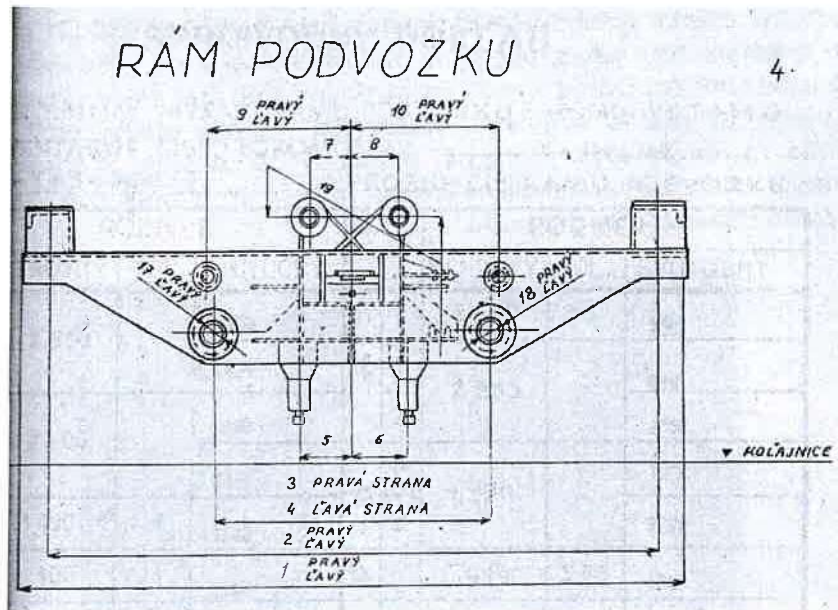


Hydrodynamická prevodovka výroby H 650 LR

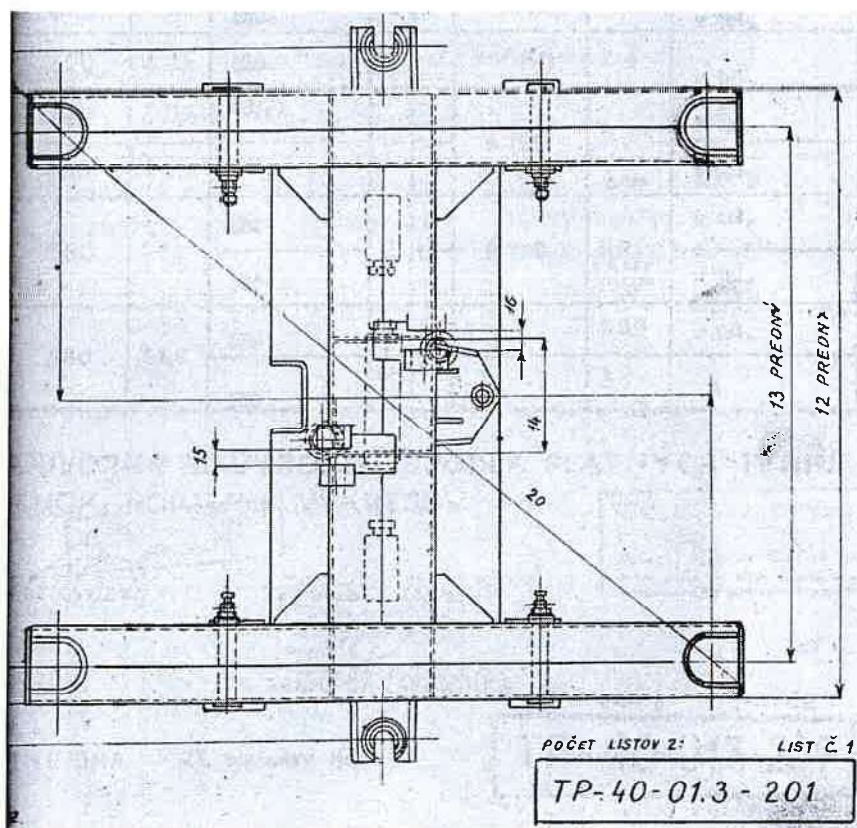
Rám rušňa pomocou štyroch závesných skrutiek (skriňových závesov) uložený na dvoch dvojnápravových podvozkoch. Rám podvozku je tvaru „H“ s mohutným priečnikom a dvomi pozdĺžnikmi.



Uloženie rámu rušňa na podvozku pomocou skriňového závesu



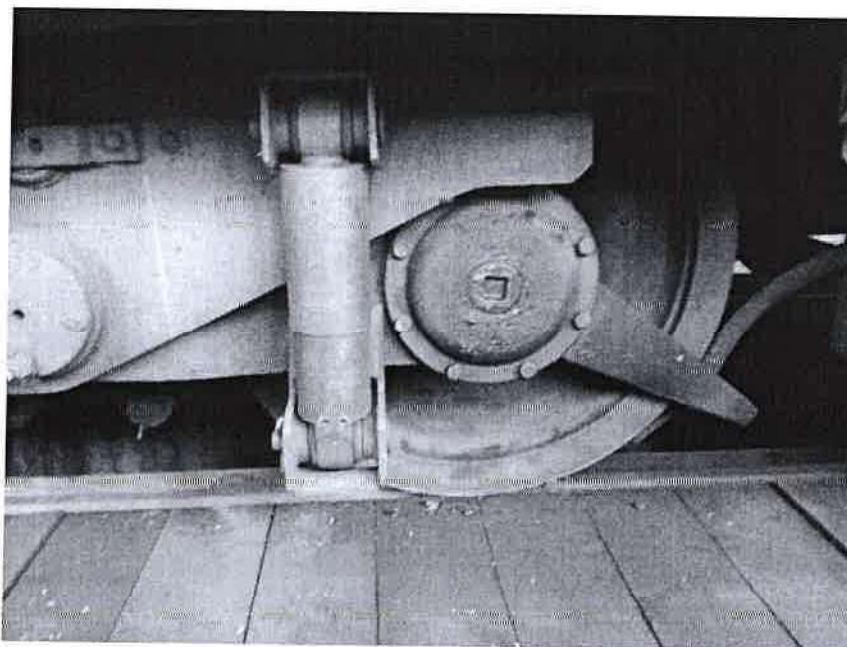
Pozdĺžnik rámu podvozku



Rám podvozku – pohľad zhora - od rámu rušňa

V pozdĺžnikoch podvozku sú pomocou gumokovov a upevnené kývne ramená, ktoré slúžia na vedenie dvojkoľesia. Osové ložiská dvojkoľesí sú osadené v kývných ramenách. Na konci kývneho ramena sú vinuté skrutkové pružiny, ktoré slúžia ako primárne vypruženie. Kmitanie pružín je tlmené hydraulickými tlmičmi.

Každé dvojkoľesie rušňa je hnacie, pohon dvojkoľesí v podvozku je skupinový pomocou kĺbových hriadeľov. Na každom dvojkoľesí je pomocou valčekových ložísk uložená dvojdielna prevodová skriňa pohonu dvojkoľesí. Výkon motora sa od výstupu hydraulickej prevodovky prenáša na prevodovku pohonu dvojkoľesí prenáša pomocou kĺbových hriadeľov. Prenos výkonu na dvojkoľesie je v prevodovej skrini vytvorený pomocou prevodov s kužeľovým a čelným ozubením. Klopné momenty prevodovej skrine sú zachytávané vodorovnými tyčami na priečnik rámu podvozku.



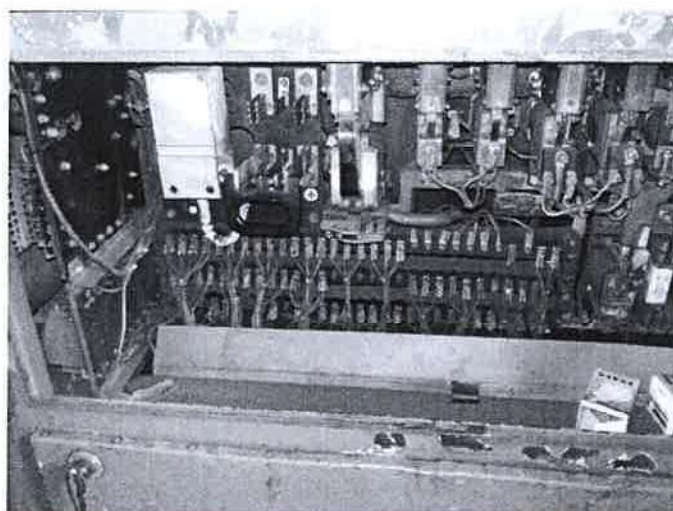
Vedenie dvojkoľesia rušňa rady 725 (ex. T 444.0) pomocou kývneho ramena

Kabína rušňovodiča je vyvýšená, umiestnená približne v strede rušňa. Stanovište rušňovodiča sú umiestnené diagonálne a umožňujú riadenie rušňa v každom smere pohybu z prevej strany rušňa. Ovládacie zariadenie obsahuje smerovú a riadiacu páku, ovládače jednotlivých oboviedn rušňa a meracia a signalizačné prístroje. Kabína je vykurovaná radiátormi zapojenými do chladiaceho okruhu spalovacieho motora rušňa.



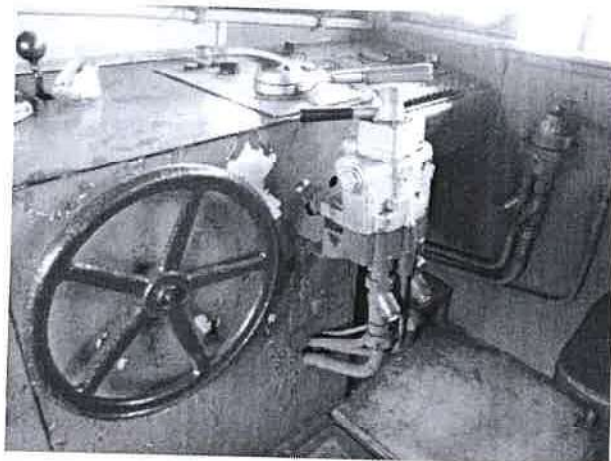
Riadiaci pult rušnovodiča rušňa rady 725 (ex T 444.0)

Osvetľovacie, riadiace a štartovacie obvody sú napájané jednosmerným prúdom o napätí 110 V. Hlavný rozvádzač je umiestnený pod riadiacim pultom rušnovodiča , akumulátorové batérie sú umiestnené v prednej časti predného predstavku.



Hlavný rozvádzač

Motorový rušeň je vybavený ručnou brzdou, samočinnou tlakovou brzdou systému Westinghouse a priamočinnou brzdou. Ručná brzda je ovládaná ručným kolesom zo stanovišťa pôsobí len na dvojkoľesia zadného podvozku. Samočinná tlaková brzda je ovládaná brzdičmi DAKO BS- 2, priamočinná brzda brzdičmi DAKO BP.



Brzdíč samočinnnej brzdy DAKO BS- a brzdíč priamočinnnej brzdy DAKO BP a koleso ručnej brzdy

II. 2. Technické parametre motorového rušňa 725 057-4:

Typ motorového rušňa	725 (ex T 444.0)
Výrobca motorového rušňa	Turčianske strojárne n.p., Martin
Výrobné číslo	
Rok výroby	1963
Rozchod	1 435 mm
Usporiadanie pojazdu	B'B'
Dĺžka vozidla	12 640 mm
Minimálny polomer oblúka	100 m
Priemer dvojkolesí	1 000 mm/920 mm
Jazdný profil dvojkolesí	STN 28 0335 – plný okolesník
Výška osi nárazníkov nad temenom koľajnice	1 045 ⁺⁵ ₋₁₀ mm
Vzdialenosť otočných čapov podvozkov	7 200 mm
Šírka vozidla	3 140 mm
Výška vozidla	4 000 mm
Hmotnosť prázdneho rušňa	51 500 kg
Hmotnosť úplne vyzbrojeného rušňa	56 000 kg
Zatáženie na nápravu	16 000 kg/
Maximálna rýchlosť	70 km/hod
Naftový motor	K 12 V 170 DR - III
Výrobca naftového motora	Turčianske strojárne n.p., Martin
Prenos výkonu	Hydrodynamický
Prevádzkový výkon naftového motora	700 k / 541,85 kW
Menovité otáčky	1 140 ot/ min
Trakčná prevodovka	H 650 Lr II
Výrobca	ČKD Praha n.p. Trakce
Vstupný výkon	650 k/ 484,7 kW
Dynamoštartér	Ed 2120 - 4
Maximálna využitelná ťažná sila na háku	150 kN
Brzdy	Samočinná, priamočinná, záchranná, ručná

II. 3. Prevádzkové nasadenie motorového rušňa 725 057-4:

Motorový rušeň 725 057-4 vykonal technicko-bezpečnostnú skúšku dňa 2. novembra 1963 na trati Martin – Diviaky a späť. Po vykonaní technicko – bezpečnostnej skúšky bol pridelený do Lokomotívneho depa Nové Zámky. Prevádzkové údaje ani rozsah vykonaných opráv od prebratia do prevádzky 30. októbra 1963 do dňa prehliadky 17.9.2021 nie sú známe.

II. 4. Technická kontrola motorového rušňa 725 057-4

Rušeň nemá platnú technickú kontrolu. Doklad o poslednej vykonanej technickej kontrole nebol znalcovi predložený.

Hnacie dráhové vozidlo nemá vydaný Technický preukaz dráhového vozidla železničných dráh lanových a špeciálnych

II.A NÁLEZOVÁ ČASŤ

V tomto posudku hodnotím železničné dráhové vozidlo:

Motorový rušeň 725 057-4 (ex T 444.0057), rad 725, výrobné číslo [REDAKOVANÉ], rok výroby 1963, ktorý je odstavený z prevádzky a je deponovaný v depe Martinskej teplárenskej a.s., Martin a nie je zaradený do pravidelnej prevádzky

Motorové rušne tohto radu boli pôvodne určené pre prevádzku na vedľajších tratiach ČSD, neskôr ŽSR a vlečkách. Celkom ich bolo v Turčianskych strojárňach n.p., Martin v rokoch 1962 – 1965 vyrobených 172 kusov plus dva prototypy v roku 1959 v ČKD n.p. Praha.

V súčasnosti už nie sú nasadzované do pravidelnej prevádzky na tratiach Železníc Slovenskej republiky v Slovenskej republike a ani na tratiach Správy železníc v Českej republike. Väčšina rušňov rady 725 je už zrušená.

Pre muzeálne účely sú v Slovenskej republike zachované dva rušne T 444.0055 a T 444.0060, ktoré sú v evidenčnom stave Železničného múzea Železníc Slovenskej republiky Bratislava.

Motorové rušene rady 725 ex T 444.0 sú schváleným typom dráhového vozidla a vyhovuje podmienkam prevádzky na celoštátnych a regionálnych dráhach a vlečkách v Slovenskej republike a v Českej republike

II.A.1 Identifikácia zložky majetku

Názov zložky	:	Motorový rušeň
Typ zložky	:	725
Inventárne číslo	:	725 057-4

Výrobca	:	Turčianske strojárne, n.p. Martin
Rok výroby	:	1963
Výrobné číslo	:	
Dátum zaradenia do prevádzky po vyrobení	:	5.novembra 1963
Obstarávacía cena po vyrobení	:	1 470 000,- Kčs
Prepočet obstarávacej ceny	:	47 467,30
Vstupná cena VC ₂₀₂₁	:	411 982,749,- € bez DPH
Dátum vyradenia z prevádzky	:	21.2.2003- ukončená platnosť prev. revízie
Počet odpracovaných rokov	:	39,33 od zaradenia do prevádzky
Posledná technická kontrola	:	Nepredložené doklady o poslednej kontrole

II.A.2 Údaje o opravách a poškodení zložky majetku

Údaje o opravách a poškodení nie sú ku dňu spracovania posudku známe.

II.A.3 Posúdenie kompletnosti a vybavenosti zložky majetku:

Zložka majetku bola v čase obhliadky nekompletná kompletnú základnú vybavenosť s nekompletnou technickou dokumentáciou a dokladmi od vozidla, nemala pridelené 12 – miestne číslo EVN a povolenie na prevádzku na celoštátnych, regionálnych dráhach v Slovenskej republike a ani v Českej republike.

II.A.4 Technický stav zložiek zistený obhliadkou:

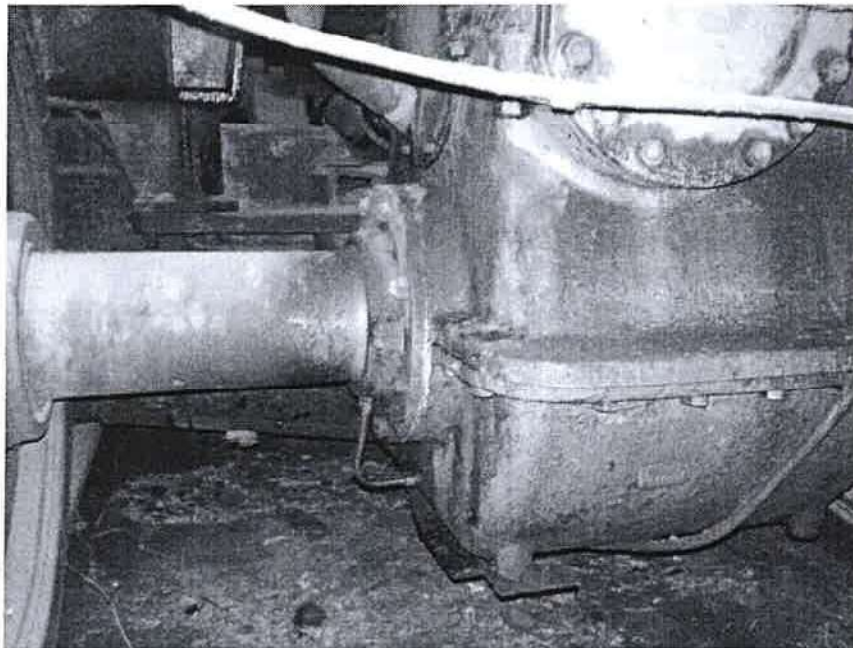
Technický stav zložky majetku bol zistený obhliadkou po ukončení opravy, pričom zložka majetku nebola v prevádzke:

Dátum obhliadky	:	17.9.2021
Miesto obhliadky	:	Martinská teplárenská,a.s, Robotnícka 17, Martin
Účastníci obhliadky	:	

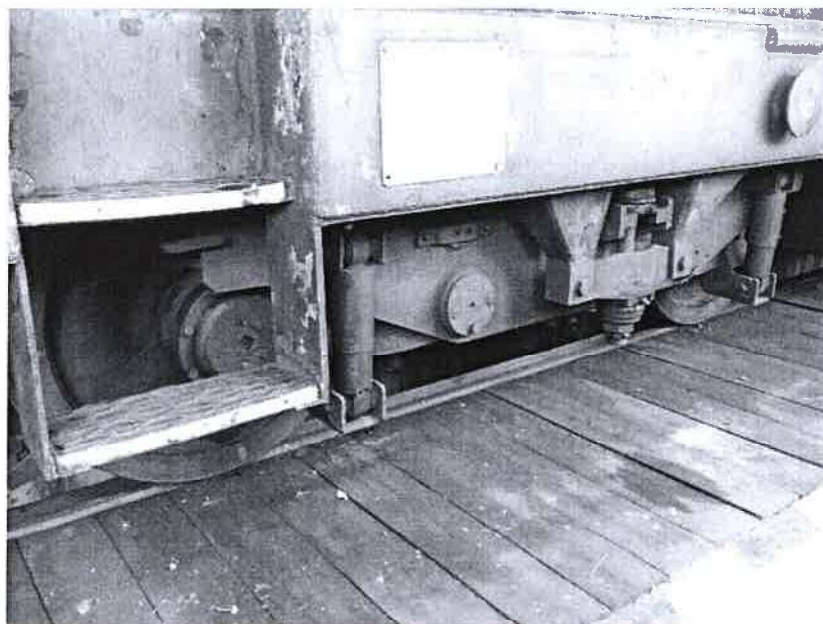
Obhliadkou zložky majetku bol znalcom zistené:

Rušeň je deponovaný v priestoroch depa Martinskej teplárenskej a.s., Martin. Je v kompletnom neprevádzkovom a nekompletnom stave.

Pojazd rušňa prehliadnutý v dostupných miestach je kompletetný. Nápravové prevodovky a kĺbové hriadele boli v čase prehliadky nainštalované na vozidle. Na telese prevodoviek zistené mierne netesnosti a stopy ropných produktov.



Nápravová prevodovka II. dvojkoľesia rušňa 725 057-4

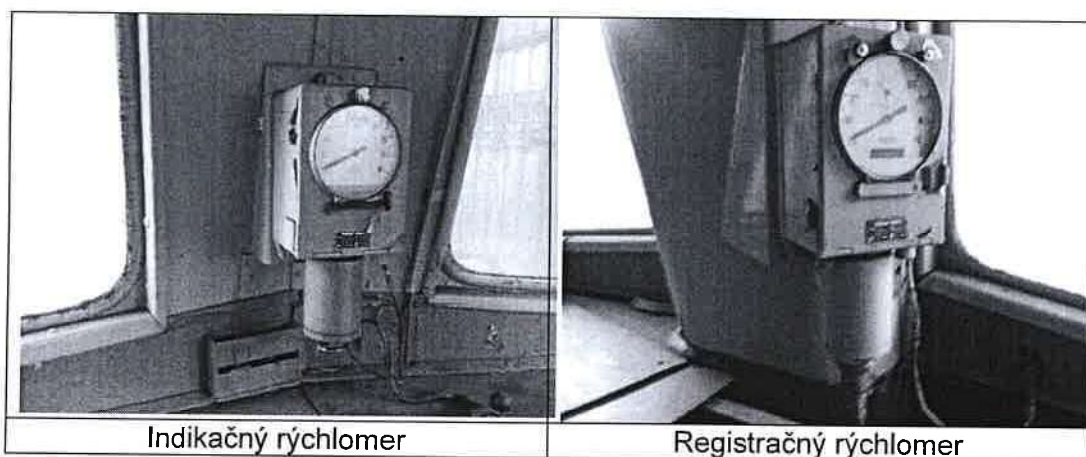


Pohľad na ľavú stranu zadného podvozku rušňa 725 057-4

Rám rušňa je na podvozkoch uložený pomocou 4 kusov skňových závesiek. V čase prehliadky boli z rušňa zdemontované dve závesky na prednom podvozku, rám rušňa voľne položený na ráme podvozku.



Rušeň 725 057-4 je vybavený registračným a indikačným rýchlomerom. Vizuálnou prehliadkou rýchlomerov a náhonu rýchlomerov nebolo zistené ich poškodenie a nekompletnosť.

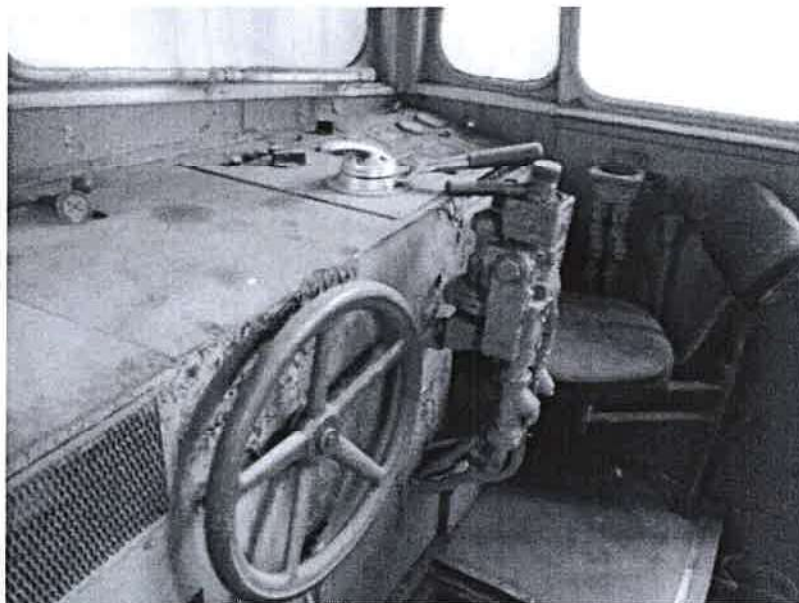


Náhon rýchlomerov

Ovládacie prvky, meracie prístroje a kontrolky signalizácie na oboch stanovištiach sú nekompletné, tlakomery tlaku v hlavnom potrubí a vzduchojemoch ako aj v brzdovom valci nemajú platnú kalibráciu. Chýbajú krycie plechy pultov



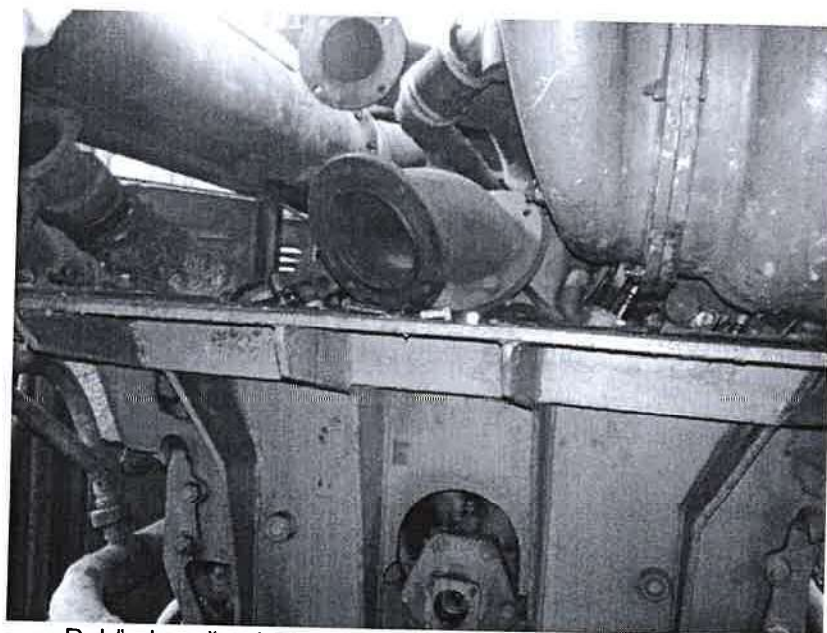
Meracie prístroje a ovládače na riadiacom pulte I. stanovišťa



Meracie prístroje a ovládače na riadiacom pulte II. stanovišťa

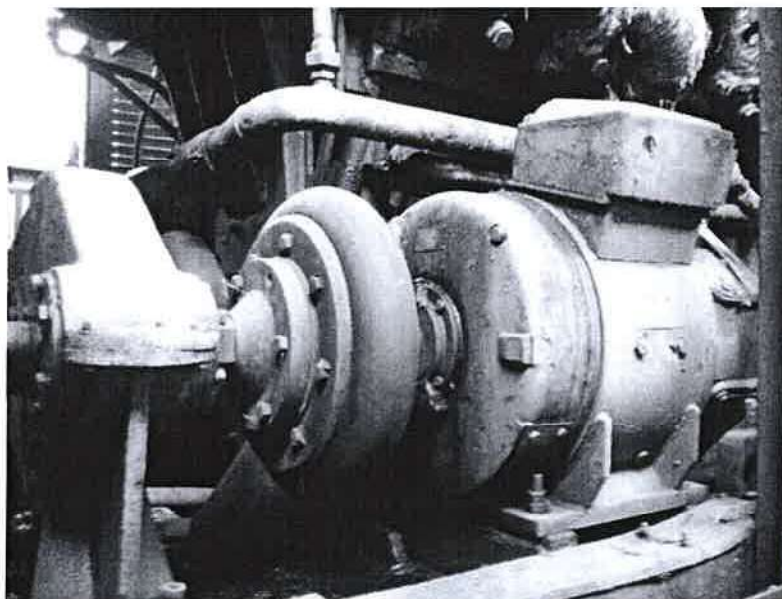
Spaľovací motor K 12 V 170 DR je nekompletný. Na spaľovacom motore chýbajú:

- Turbodúchadlo
- Vstrekovacie čerpadlá
- Regulátor
- Dobeňový spínač
- Vstrekovače
- Kryty hláv
- Snímače otáčok, vysielacie tlaku a teploty



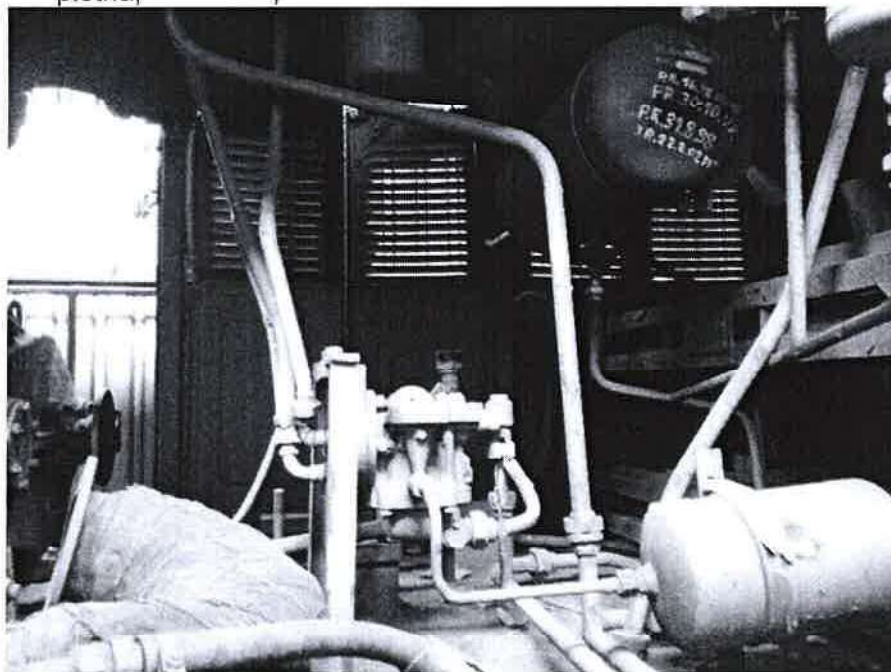
Pohľad na časť SM rušňa 725 0557-4 o chýbajúcom turbodúchadlom
a časťami vzduchového okruhu SM

Okruhy spaľovacieho motora boli všetky rozobraté nekompletné.
Dynamoštarter spolu so spojkou je kompletný.



Dynamoštarter zo spojky

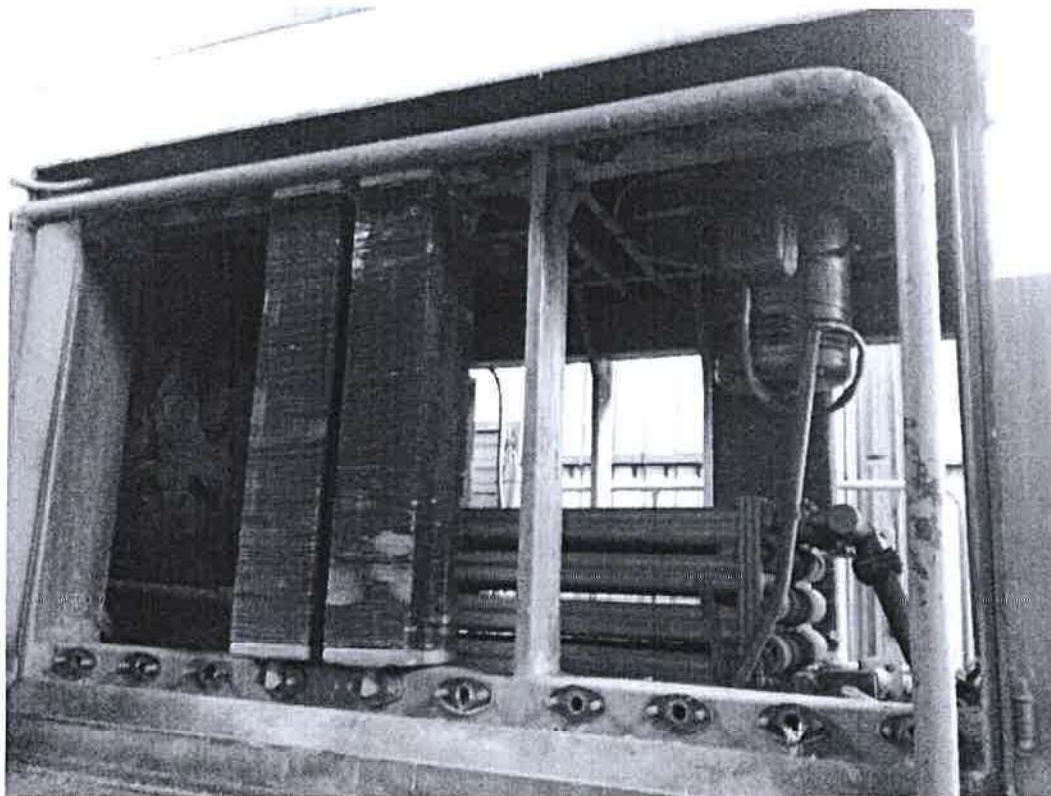
V čase prehliadky bol z rušňa zdemontovaný kompresor, vzduchová armatúra bola nekompletná, rozobratá,



Chýbajúci kompresor

Zásobníkmi stlačeného vzduchu na vozidle sú dva hlavné vzduchojemy o objeme 200 l, pre prístroje jeden prístrojový vzduchojem o objeme 50 l a pomocný vzduchojem samočinnnej pneumatickej brzdy o objeme 150 l.

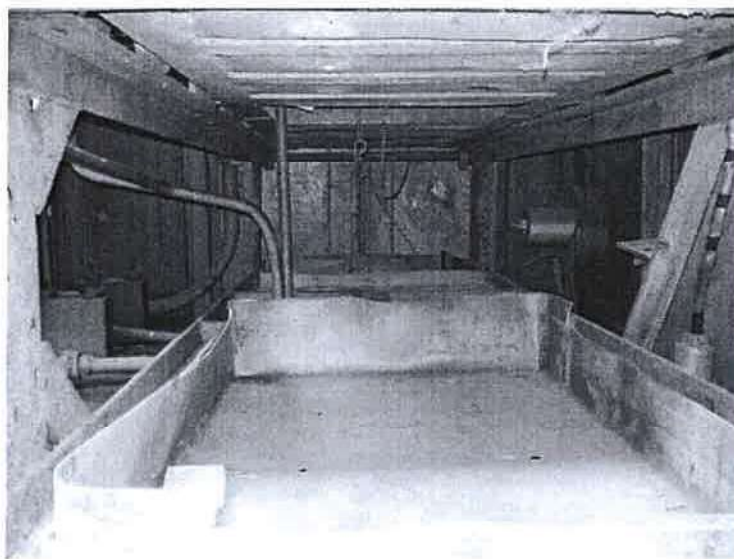
Prehliadkou vzduchojemov bolo zistené že nemajú platnú tlakovú skúšku ani prevádzkovú revíziu. Posledná tlaková skúška bola vykonaná 4.7.1996 Posledná prevádzková revízia bola vykonaná dňa 22.2.2002



Chýbajúce žalúzie a chladiace články

Z rušňa sú zdemntované všetky chladiace články až na 4 kusy, chýbajú žalúzie a ich ovládanie. Rušeň má len jeden motor ventilátora chladenia –druhý zdemontovaný, na rušni nie sú akumulátorové batérie.

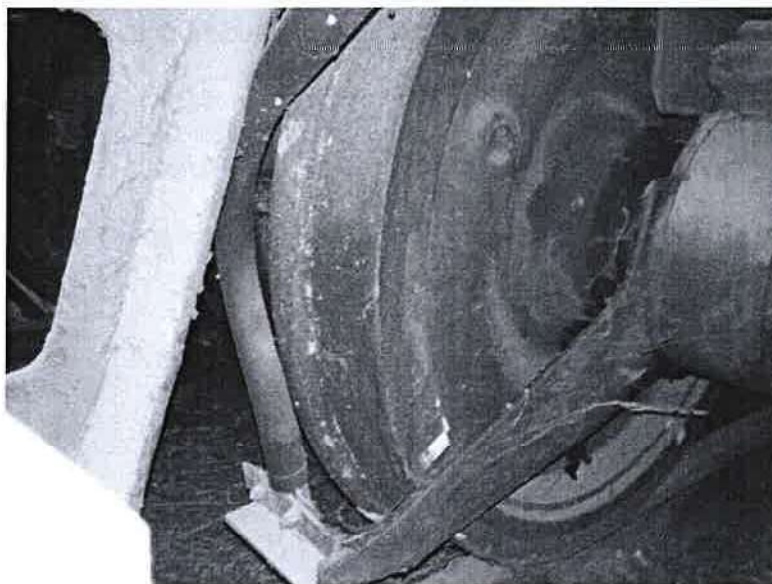
Rušeň slúžil ako zdroj náhradných dielov pre prevádzky schopný rušeň 725 044-2.



Chýbajúce akumulátorové batérie

Posledná prevádzková revízia tlakových nádob bola podľa záznamov n a tlakových nádobách vykonaná dňa 22.02.2002 z čoho je možné predpokladať že rušeň bol odstavený z prevádzky najneskoršie 21.02.2003 a od tej doby je neprevádzkovaný. Rušeň slúži ako zdroj náhradných dielov pre prevádzky schopný rušeň 725 044-2.

Odstaveniu rušňa v roku 2003 nasvedčuje oaj hrubá vrstva hrdze na jazdnej ploche.



Jazdná plocha i. dvojkoľesia pravé koleso.

Prehliadkou rušňa bolo zistené že:

- rušeň nemá platnú revíziu elektrickej inštalácie
- rušeň nemá platnú tlakovú skúšku vzduchojemov a prevádzkovú revíziu
- rušeň je nekompletný

Zložka majetku nebola ku dňu obhliadky funkčná á, nemala platnú technickú kontrolu.

Znalcovi neboli predložené dokumenty o vykonanej pravidelnej revízii elektrickej inštalácie v zmysle Vyhlášky 205/2010 Z.z., vykonanej tlakovej skúške a prevádzkovej revízii vzduchojemov v zmysle Vyhlášky 205/2010 Z.z. a ani dokladu o pravidelnej údržbe a vykonaných opravách.

II.A.5 Mimoriadna výbava zložiek majetku:

Zložka majetku nemá takú mimoriadnu výbavu, ktorej obstarávacía cena nie je zahrnutá do obstarávacej ceny vozidla

II.B POSUDKOVÁ ČASŤ

Nižšie uvádzam výpočet :

- technickej hodnoty ohodnocovaných zložiek -TH [€], ktorá predstavuje ich objektivizovanú zostatkovú technickú hodnotu v € a
- výpočet všeobecnej hodnoty zložiek -VŠH [€], ktorá sa rovná ich objektivizovanej reprodukčnej zostatkovej hodnote stanovenej ku dátumu ohodnotenia.

Vypočítané hodnoty VŠH sú stanovené ku dátumu obhliadky, t. j. ku dňu 17.09.2021. Vzťahy pre výpočet ukazovateľov a ich význam sú uvedené nižšie.

Spôsob stanovenia VŠH ohodnocovaných zložiek pre účel posudku je v súlade s Vyhláškou MS SR č. 492/2004Z. z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku.

Objektivizácia stanovenej hodnoty VŠH je zaručená tým, že sa východisková hodnota zložiek VH stanovila podľa zásad vyhlášky, podklady pre základnú amortizáciu ZA sa stanovili podľa zásad vyhlášky, znaleckého štandardu a predpisov ŽSR, stanovil sa skutočný technický stav zložiek a odhadná predajná hodnota zložiek majetku pre dátum ich ohodnocovania.

II.B.1 Východisková hodnota VH [€]

VH -východisková hodnota zložiek majetku.

Je to hodnota, z ktorej sa vypočítava všeobecná hodnota zložky majetku VŠH, t. j. výsledný produkt posudku.

Stanovujem ju v zmysle Vyhlášky MS SR č. 492/2004 Z. z. článok B.1.1 písmeno a):

$$VH=VC \text{ [Sk]}$$

Kde:

VH – Východisková hodnota zložky majetku
VC – Vstupná cena zložky ku dňu obstarania zložky

a to z dôvodov:

- Zložka majetku – motorový rušeň T 444.0057 bol obstaraný pred viac ako 10 rokmi v roku 1963
- Motorové rušne rady T444.0 s hydrodynamickým prenosom výkonu sa už v súčasnosti nevyrábajú

V dokladoch predložených znalcovi je uvedený len jeden relevantný dátum obstarania zložky a to 30. októbra 1963 kedy bol motorový rušeň T 444.0057 prebratý k pôvodnému vlastníkovi Československým štátnym dráham, depo Žilina..

II.B.2 Stanovenie vstupnej ceny zložky

Ku dňu obhliadky rušňa neboli znalcovi predložené dokumenty z ktorých by bola zrejmá nadobúdacia cena zložky ako aj dátum jej nadobudnutia terajším majiteľom Martinskou teplárenskou, a.s., Martin. V dokladoch predložených znalcovi je uvedený len jeden relevantný dátum obstarania zložky a to 30. októbra 1963, kedy bol motorový rušeň T 444.0057 prebratý k pôvodnému vlastníkovi Československým štátnym dráham, depo Nové Zámky.

Z dokladov poskytnutých znalcovi je v dokumente „ Zápis o prevzatí lokomotívy T 444.057 “ uvedená cena 1 430 000,- Kčs ku dňu prevzatia z výroby t.j. ku dňu 30.10.1963.

Pre objektivizáciu obstarávacej ceny znalec vykonal pátranie v archívoch a na internete, kde na stránke

<http://www.ld-trutnov.cz/vozidla/prehledy-vozidel/motorove-lokomotivy/t444-0/t444-0040/>

je uložený evidenčný list motorového rušňa T 444.0040 vyrobenej v roku 1963 s obstarávacou hodnotou 1 430 000 Kčs.

Obstarávací list je v prílohe č. 7 posudku

V dokladoch predložených znalcovi k vypracovaniu posudku boli aj doklady od rušňa T 444.0057, kde v dokumente "Zápis o prevzatí motorovej lokomotívy" je uvedená cena 1 430 000,- Kčs.

Porovnanie obstarávacích cien rušňov je v nasledujúcej tabuľke:

Číslo rušňa	Rok výroby	Obstarávacía cena v Kčs	Obstarávacía cena V Euro
T 444.0040	1963	1 430 000,-	47 467,30
T 444.0040	1963	1 430 000,-	47 467,30
T 444.0057	1963	1 430 000,-	47 467,30

Z porovnaní obstarávacích cien rušňov rady T 444.0 bola obstarávacía cena motorového rušňa rady T 444.0 1 430 000,- Korún československých a v prepočte 47 467,30 Euro.

Z dôvodu že nie známa vstupná cena platná pre rok hodnotenia stanoví sa vstupná hodnota ako vstupná cena vynásobená koeficientom indexov cien - k_{ic} .

$$VH = VC \times k_{ic}$$

Kde:

VC – vstupná cena majetku stanovená v čase jej prvotného obstarania
 k_{ic} - koeficient indexov cien

a to v zmysle bodu B.1.1 písmeno c) Vyhlášky č. 492/2004 Z.z.

Pre stanovenie koeficientu indexu cien pre hnacie dráhové vozidlá sa znalec obrátil na Štatistický úrad Slovenskej republiky so žiadosťou o ich poskytnutie pre potreby vypracovanie znaleckého posudku. Za Štatistický úrad znalcovi odpovedal p. Marina Antala, odbor poskytovania informácií a marketingu. Štatistický úrad slovenskej republiky nedisponuje indexmi cien pre dráhové vozidlá len pre obor dopravné prostriedky ako celok a nemá ani archív týchto údajov od roku 1963 a neodporúča použiť index cien pre stavebné materiály. Po telefonickej konzultácii s pracovníkmi Štatistického úradu Slovenskej republiky pracovisko Banská Bystrica (p. Evaxxxxxx) bolo doporučené použiť index cien pre dráhové vozidlá, ktorú používa USI VUT Brno pri znaleckej činnosti.

Koeficienty rastu cien priemyselných výrobkov (HDV) sú v prílohe č.

Z tabuľky rastu cien priemyselných výrobkov je index rastu ceny od roku 1963 do roku 2021 $k_{ic} = 8,677400$

Číslo rušňa	Rok výroby	Vstupná cena v Kčs	Vstupná Cena v Euro	Koeficient indexu cien $k_{ic(2021)}$	Vstupná cena VC_{2021} (€)
T 444.0040	1963	1 430 000,-	47 467,30	8,677400	411 982,749
T 444.0040	1963	1 430 000,-	47 467,30	8,677400	411 982,749
T 444.0057	1963	1 430 000,-	47 467,30	8,677400	411 982,749

Východisková hodnota VH rušňa T 444.0044 je :

$$VH = VC \times k_{ic} \quad [€]$$

Kde:

VC – vstupná cena majetku stanovená v čase jej prvotného obstarania
 k_{ic} - koeficient indexov cien

$$VH = 47\,467,30 \times 8,677400$$

$$VH = 411\,982,749 \quad [€]$$

Po zaokrúhlení je východisková hodnota :

$$VH = 411\,982,75 \quad [€]$$

Východisková hodnota rušňa T 411 982,75 €.

II.B.3 Výpočet technickej hodnoty zložky

II.B. 3.1 Základná amortizácia ZA [%]

Podľa vyhlášky MS SR č. 492/2004 Z. z., prílohy č. 4, sa pre zložky stanovili nasledovné ukazovatele:

- Ž - predpokladaná životnosť zložiek majetku v rokoch stanovená na základe technických parametrov zložiek majetku a ich normálneho používania za predpokladu vykonávania údržby a opráv podľa pokynov výrobcu alebo predajcu zložiek majetku
- ZO - zostatkové percento prevádzky schopnosti zložiek majetku, ktoré zostáva

po skončení predpokladanej životnosti zložiek majetku podniku.

Pre rušne vyhláška MS SR č. 492/2004Z. v prílohe č. 4 nepredpisuje hodnotu Ž a ZO. Preto som hodnotu Ž prevzal z platných predpisov Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a.s. Bratislava a to : 3_S52_Smernica-12_2009_v2.3 Smernica pre triedenie a odpisovanie dlhodobého hmotného a nehmotného majetku v podmienkach ZSSK Cargo Slovakia a.s., účinnosť od 1.1.2010. Takto stanovená hodnota Ž = 25 rokov.

Hodnotu zostatkového percenta – ZO som pre hnacie vozidlo stanovil po konzultácii s pracovníkmi ZSSK Cargo Slovakia a.s. s prihliadnutím k reálnemu technickému stavu zložiek na ZO = 25 %.

Pre výpočet základnej amortizácie v zmysle vyššie uvedenej vyhlášky, prílohy č. 4, platia vzťahy :

$$ZA = r \times ((100 - ZO)/\bar{Z}) \times kz \text{ pre } r, kz < \bar{Z} \quad [\%]$$

r – počet odpracovaných rokov [roky]

Počet odpracovaných rokov "r" je stanovený v zmysle vyhlášky č. 492/2004 Z.z. od prvého roku zaradenia výroby do roku ohodnocovania vrátane mesiaca zaradenia a mesiaca ohodnocovania stroja.

"r" sa uvádza v celých mesiacoch a započítava sa okrem mesiaca ohodnocovania aj započatý mesiac prevádzky bez ohľadu na počet v ňom odpracovaných dní. Do „r“ sa započítavajú len skutočne odpracované mesiace. Zložky neboli od dňa zakúpenia ku dňu ku ktorému je vypracovaný posudok v prevádzke.

Výpočet počtu odpracovaných rokov „r“

- rok vyrobenie vozidla	1963
- nasadenie do prevádzky po vyrobení	07.01.1983
- dátum odstavenie z prevádzky	marec.2020
- deň ohodnotenia	21.02.2003
- počet odpracovaných mesiacov	475
- počet odpracovaných rokov	39,33 roka

$$„r“ = 39,33$$

kz – koeficient zmennosti zložiek. Podľa prílohy č. 4, kap. B.2.1.1 stanovujem
 $kz = 1.0$

Základná amortizácia pre dráhové vozidlá ktorých:

$$r \times k > \bar{Z}$$

kde: r – počet odpracovaných rokov
 k_z – koeficient zmienosti zložky
 Z – životnosť

$$39,33 \times 1 > 25$$

sa vypočíta v zmysle prílohy č.4, kap. B.2.1.1 bod b) č.2 Vyhlášky 492/2004 Zb.

$$ZA = VTS - ZO \quad [\%]$$

Kde: VTS - východiskový technický stav ohodnocovanej zložky
 ZO – zostatkové percento

S prihliadnutím na podmienky uvedené v prílohe č.4 kap. B.2.1.1 bod b) č. 2 sa základná amortizácia vypočíta zo vzťahu:

$$ZA = VTS - ZO \quad [\%]$$

$$ZA = 100 - 25 \quad [\%]$$

$$ZA = 75 \quad [\%]$$

II.B. 3.2 Výpočet technického stavu zložiek TS [%]

TS pre výpočet TH a VSH rušňov bez technického zhodnotenia TZ a pre vykonané technické zdôvodnenie sa vypočíta podľa vzťahu:

$$TS = (VTS - ZA) \times (1 + \pm Z/100) \times k_{MO} \quad [\%]$$

$$VTS - \text{východiskový technický stav zložiek} \quad [\%]$$

VTS - východiskový technický stav zložiek

Dráhové vozidlo bolo vyrobené vo výrobnom závode ČKD Praha, n.p. a preto v zmysle Vyhláška stanovujem VTS 100 %

$$Z - \text{zmena technického stavu zložiek} \quad [\%]$$

Pri stanovení technického stavu sa prihliadalo hlavne na porovnanie skutočného technického stavu hodnotených zložiek k takému technickému stavu zložky, ktorý zodpovedá predpokladanému stavu zložky danému základnou amortizáciou, pri dodržiavaní zásad technickej údržby.

Pri stanovení parametra Z som bral do úvahy predovšetkým:

- celkový technický stav zložiek majetku ako celku s dôrazom na

- kompletnosť a funkčnosť,
- stav, funkčnosť a úplnosť zložiek,
 - stav, funkčnosť a úplnosť príslušenstva,
 - technický stav jednotlivých celkov hnacieho vozidla s ohľadom na ich prevádzkové opotrebenie, rozmerové tolerance a predpisové opotrebenie,

Motorový rušeň 725 057-4 nebol v čase prehliadky kompletný, nefunkčný, pojazdný, slúžil ako zdroj náhradných diel. Nemal platnú technickú kontrolu ani prehliadky a revízie určených technických zariadení.

Rušeň nemá vydaný technický, nie je však zapísaný v národnom registri vozidiel, nemá pridelené dvanásť miestne evidenčné číslo EVN a ani povolenie na prevádzku na celoštátnych a regionálnych dráhach a preto stanovujem **Z = -50 %**

k_{MO} - koeficient morálneho opotrebenia zložiek [-]

Zložka bola vyrobená v roku 1963 a ako nová bola zaradená do prevádzky v Rušňovom depe ČSD. Rušne tejto rady oli zaradované na výkony na staničných posunoch a v ľahkej traťovej službe do začiatku 90 rokov minulého storočia. Na posune vo vlečkách boli niektoré vozidlá v prevádzke ešte v roku 2010. Zachované rušne (T 444.0055 a T 444.060 v Slovenskej republike a T 444.0030 a 444.0101 v Českej republike) sú zbierkové predmety podnikových múzeí – Železničného múzea Slovenskej republiky a Depa Historických vozidiel Lužná u Rakovníka.

Konstrukcia rušňa, spaľovací motor K 12 V 170 DR, hydrodynamický prenos výkonu, skupinový pohon dvojkoľesí predstavujú určitú etapu vo vývoji konštrukcie rušňov a v súčasnosti sú už dávno prekonané a nahradené modernejšími a účinnejšími rušňami, preto stanovujem koeficient morálneho opotrebenia. **$k_{MO} = 0,75$.**

$$TS = (VTS - ZA) \times (1 + \pm Z/100) \times k_{MO} \quad [\%]$$

$$TS = (100 - 75) \times (1 - 50/100) \times 0,75 \quad [\%]$$

$$TS = 9,375 \quad [\%]$$

II.B. 3.3 Výpočet technickej hodnoty zložiek TH [€]

Je vyjadrením skutočného technického stavu ohodnocovaných zložiek ku dňu ohodnotenia v EUR. Vypočíta sa podľa vzťahu :

$$TH = \frac{TS \cdot VH}{100} + TH_{MV} [EUR].$$

kde

VH - východisková hodnota dráhového vozidla [%]

TS - technický stav dráhového vozidla [%]

TH_{MV} - technická hodnota mimoriadnej výbavy [€]
 $TH_{MV} = 0,-$

Hnacie vozidlo nemalo žiadnu mimoriadnu výbavu preto technická hodnota mimoriadnej výbavy je

$$TH_{MV} = 0,- [€]$$

Technická hodnota ohodnocovanej zložky:

$$TH = \frac{TS \cdot VH}{100} + TH_{MV} [€]$$

$$TH = \frac{9,375 \times 411\,982,749}{100} + 0$$

$$TH = 38\,623,38 \text{ €}$$

Technická hodnota vozidla je 38 623,38 €.

II.B.4 Výpočet všeobecnej hodnoty zložiek TH [€]

Všeobecná hodnota zložiek VŠH sa vypočíta podľa vzťahu:

$$VŠH = TH \times k_P + TH_{MV} \times k_{PMV} [€]$$

Kde

TH – technická hodnota zložky majetku

k_P - koeficient predajnosti

TH_{MV} - technická hodnota zložky majetku

k_{PMV} - koeficient predajnosti

Rušeň nemá takú mimoriadnu výbavu, ktorá by nebola zahrnutá v vstupnej cene.

Stanovenie koeficientu predajnosti

$$k_P = k_{PT} \cdot k_{PS} \cdot k_{PD} \cdot k_{PL} \cdot k_{PI} [-]$$

k_{PT} - koeficient neúplnosti alebo neplatnosti dokumentácie potrebnej na prevádzku,

k_{PS} - koeficient zohľadňujúci dostupnosť náhradných dielov a servisných služieb na opravy a údržbu,
 k_{PD} - koeficient dopytu po ohodnocovanom stroji na trhu,
 k_{PL} - koeficient pre stanovenie VŠH linky alebo technologického celku,
 k_{PI} - koeficient ostatných vplyvov.

Parciálne koeficienty predajnosti k_P som stanovili nasledovným spôsobom:

1. - k_{PT} - koeficient neúplnosti alebo neplatnosti dokumentácie potrebnej na prevádzku – majiteľ nemá platnú dokumentáciu ohodnotených zložiek, nemá vykonané prevádzkové revízie a prehliadky, nemá platnú technickú kontrolu. Vozidlo nie je zapísané v národnom registri vozidiel Slovenskej republiky nemá vydaný platný technický preukaz
Z uvedených dôvodov stanovujem : $k_{PT} = 0,6$
2. - k_{PS} - koeficient zohľadňujúci dostupnosť náhradných dielov a servisných služieb na opravy a údržbu
Motorové rušne rady 725 ex T 444.0 sa už nevyrábajú. Náhradné diely nie sú voľne dostupné na trhu. Pre hlavné opravy vozidiel v podstate neexistujú opravcovia s potrebnými technológiami na opravu a to hlavne trakčnej prevodovky HP 650 - nie sú k dispozícii náhradné kolesá turbíny a čerpadla hydraulických meničov, ložiská a ovládacie šupátka. Spaľovací motor je opraviteľný v ŽOS Zvolen a.s, prípadne menšie stupne opravy u menších opravcov (OKV Vrútky, ZOS LOKO Zvolen,...)
Problémom sú však náhradné diely na opravu motora (púzdra valcov, ojnice, ložiská, Kľukový a vačkový hriadeľ, krúžky.
Nápravy a nápravové prevodovky sa už tiež nevyrábajú
Z uvedeného dôvodu pre tieto zložky stanovujem : $k_{PS} = 0,6$.
3. - k_{PD} - koeficient dopytu po ohodnocovanej zložke na trhu stanovujem nasledovne:
Motorový rušeň nemá platné povolenia na prevádzku na hlavných tratiach a vzhľadom na svoj vek, konštrukciu je prakticky nepoužiteľný v pravidelnej prevádzke. Vozidlo môže byť predmetom zbierkového fondu niektorého múzea prípadne v starostlivosti občianskeho združenie nadšencov historickej techniky.
Z uvedeného dôvodu pre tieto zložky stanovujem $k_{PD} = 0,9$
4. - k_{PL} - koeficient pre stanovenie VŠH linky alebo technologického celku
Ohodnocované zložky nie sú súčasťou linky.
Z uvedeného dôvodu pre tieto zložky stanovujem $k_{PL} = 1$.
5. - k_{PI} - koeficient ostatných vplyvov.
Vozidlo predstavuje etapu vo vývoji a konštrukcie hnacích vozidiel. Je predajné v pravidelnej prevádzke je nepoužiteľné.

Zaradenie vozidla do prevádzky si vyžaduje vykonanie predpísaných kontrol a skúšok, ktoré môžu odhaliť skryté nedostatky, ktoré sa prehliadkou vozidla vykonanou znalcom nedali zistiť.

Z uvedeného dôvodu pre tieto zložky stanovujem $k_{PI} = 0,8$

$$\begin{aligned}k_P &= k_{PT} \cdot k_{PS} \cdot k_{PD} \cdot k_{PL} \cdot k_{PI} \\k_P &= 0,6 \times 0,6 \times 0,9 \times 1,0 \times 0,8 \\k_P &= \mathbf{0,2592}\end{aligned}$$

Všeobecná hodnota zložky VŠH:

$$\begin{aligned}V\check{S}H &= TH \cdot k_P - + TH_{MV} \times k_{PMV} & [€] \\V\check{S}H &= 38\,623,38 \times 0,2592 + 0 \times 0 & [€] \\V\check{S}H &= \mathbf{10\,011,18} & [€]\end{aligned}$$

Všeobecná hodnota zložky VŠH s DPH:

$$\begin{aligned}V\check{S}H &= V\check{S}H \times 1,2 & [€] \\V\check{S}H &= 10\,011,18 \times 1,2 & [€] \\V\check{S}H &= \mathbf{12\,013,41} & [€]\end{aligned}$$

Všeobecná hodnota motorového rušňa 725 057-4 rad 725, výrobné číslo 40-00063, rok výroby 1963, ktorý je v majetku spoločnosti martinská teplárenská, a.s., Robotnícka 17, 036 80 Martin je

$$\mathbf{V\check{S}H = 10\,011,18 \text{ bez DPH}}$$

Všeobecná hodnota motorového rušňa 725 057-4 rad 725, výrobné číslo 140-00063, rok výroby 1963, ktorý je v majetku spoločnosti martinská teplárenská, a.s., Robotnícka 17, 036 80 Martin je

$$\mathbf{V\check{S}H = 12\,013,41 \text{ s DPH}}$$

ODOVZDÁVACÍ A PREBERACÍ PROTOKOL

I.

ZMLUVNÉ STRANY

1. Odovzdávajúci: Martinská teplárenská, a.s.
sídlo: Robotnícka 17
03601 Martin
zapísaným : v Obchodnom registri Okresného súdu Žilina, odd.: Sa,
vložka č. 10329/L
v mene ktorého koná : JUDr. Erik Štefák, generálny riaditeľ
Ing. Tibor Petráš, finančný riaditeľ
IČO: 36 40 30 16
IČ DPH: SK 20 20 12 25 55
DIČ: 20 20 12 25 55
bankové spojenie: 
IBAN: 

2. Preberajúci: **Muzeum Technických Zajímavostí z. s.**
sídlo: České Heřmanice 43,
565 52 České Heřmanice
zapísaným : L 13505/KSHK Krajský soud v Hradci Králové
v mene ktorého koná : Milan Kokstein, konateľ
IČO: 09460012
DIČ: CZ 09460012
bankové spojenie: 
IBAN: 

II.

ODOVZDANIE RUŠŇA

Typ a rok výroby: Motorový rušeň 725 057-4 , 1963
Výrobné číslo rušňa: 
Identifikačné číslo motora: Naftový K 12 V 170 DR

III.
STAV VOZIDLA:

Dohodnutá kúpna zmluva zohľadňuje stav opotrebenia predmetu kúpy s nedostatkami, na ktoré bol kupujúci upozornený a bola predávajúcim určená v sume použiteľných zostatkov.

IV.
SÚPIS ODOVZDÁVANÝCH PREDMETOV:

Technická dokumentácia rušňa.
Znalecký posudok.
PHL v nádrži, nafta: 95,5 l

V Martine dňa

V Martine dňa

Za odovzdávajúccho

Za preberajúccho:

Manažér majetku a logistiky
Martinská teplárenská, a.s.

Milan Kokstein
konateľ

Referent majetku a logistiky
Martinská teplárenská, a.s.