AUTOSKA
AUTO-EKSPERTYZY

Biuro Rzeczoznawstwa Samochodowego, Maszyn i Urządzeń

tel./ fax: +48 29 752 21 96, tel. kom.: +48 603 430 290
e-mail: ae.jskalski@o2.pl, autoska@wp.pl

mgr inż. Janusz Skalski

BIEGŁY SKARBOWY Izby Skarbowej w Warszawie z zakresu wycena środków transportu maszyn i urządzeń, nr ew. 110.
RZECZOZNAWCA techniki samochodowej i ruchu drogowego
Członek: Zespołu Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – STOWARZYSZENIE

Opinia Techniczna Nr 320/AE/20

Zakres opinii: **Opracowanie wyceny środków transportu taboru kolejowego z Sekcji Mławskiej Kolei Dojazdowej wg wykazu.**

Zleceniodawca: **Gmina Krasne**

Adres Zleceniodawcy: **06-408 Krasne, ul. A. Mickiewicza 23**

Data oględzin: **październik - listopad 2020r.**

Miejsce oględzin: **06-300 Przasnysz, 06-200 Maków Mazowiecki, 06-408 Krasne**

Przedmiot wyceny: **środki transportu taboru kolejowego:**

- **Lokomotywa Spalinowa Lxd2 (nr PKP 323),**
- **Lokomotywa Spalinowa Lxd2 (nr PKP 293),**
- **Lokomotywa Spalinowa Lxd2 miejsce postoju Krasne,**
- **Lokomotywa spalinowa SM 03 (nr PKP 126) miejsce postoju Maków Mazowiecki,**
- **Wagon osobowy Bxhpi produkcji rumuńskiej FAUR miejsce postoju Przasnysz.**

Zestawienie wyników

Indywidualna wartość rynkowa przedstawionych do wyceny środków technicznych zawarta jest w punktach 4.1. Do 6.0. niniejszej opinii.

Razem wartość rynkowa przedstawionych do wyceny środków technicznych

W = 112.000,00 zł brutto

słownie: sto dwanaście tysięcy zł. brutto

1.0. Cel i przeznaczenie wyceny.

Celem wyceny jest oszacowanie indywidualnej wartości rynkowej środków transportu taboru kolejowego z Sekcji Mławskiej Kolei Dojazdowej wg powyższego wykazu dla potrzeb Zleceniodawcy.

2.0. Podstawy formalne i metodologiczne wyceny.

Podstawą formalną wyceny jest:

Zlecenie Wójta Gminy Krasne z dnia 08.02.2018 r.,

Załącznik do protokółu zdawczo - odbiorczego z dnia 21.11.2002r., przekazanie majątku ruchomego, przyjmujący - Gmina Krasne, przekazujący Dyrekcja Kolei Dojazdowych w likwidacji Sekcja Mławskiej Kolei Dojazdowej.

Pismo z dnia 06 lipca 2020r. Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Ostrołęce w sprawie środków transportu Mławskiej Kolei Dojazdowej które są objete ochroną konserwatorską.

Informacje nt. przetargów taboru kolei wąskotorowej zawarte na różnego rodzaju portalach Internetu.

Oferty cenowe z rynku wtórnego taboru kolejowego zamieszczone na różnych portalach Internetu.

Doświadczenia własne rzeczoznawcy.

Literatura fachowa odnośnie wycen środków transportu, maszyn i urządzeń.

Aby spełnić cel i przeznaczenie wyceny określone przez Zleceniodawcę należy określić wartość rynkową przedmiotu wyceny.

Wartość rynkowa jest to najbardziej prawdopodobna kwota środków płatniczych, jaką należy zapłacić za określony przedmiot transakcji na wolnym rynku w ramach wymiany towarowo-pieniężnej (kupna-sprzedaży) w warunkach konkurencji.

Wartość rynkowa uwzględnia m.in. wytwórcę, rodzaj i zastosowanie maszyny, konstrukcję, kompletność, stan techniczny, wiek środka technicznego, okres i sposób eksploatacji, pozostały do dyspozycji przewidywany okres i sposób eksploatacji jak również warunki popytu i podaży odzwierciedlone ofertami maszyn porównywalnych.

Podstawą działań w wyżej wymienionym celu jest:

oględziny maszyny,

identyfikacja maszyny,

ocena stanu technicznego,

ustalenia dotyczące kompletności,

ustalenia dotyczące eksploatacji, (warunki, czas)

ustalenia dotyczące ofert cenowych maszyn o porównywalnych parametrach techniczno-eksploatacyjnych,

Definicje użyte w formule wyceny:

Zużycie techniczne *jest procesem pogarszania się właściwości użytkowych elementów maszyn, głównie w wyniku eksploatacji. Następuje ono na skutek zmiany właściwości, kształtów i wymiarów elementów powodowanych tarciem, obciążeniami i reakcjami chemicznymi. Procesy zużycia wskutek korozji polegają na niszczeniu metali na skutek oddziaływania otaczającego środowiska. Erozja polega na ścieraniu materiałów przez przepływające ciecze lub gazy.*

Zużycie funkcjonalne *wynika z postępu technicznego i technologicznego. Postęp naukowo-techniczny i konkurencja powodują że wytwarzane maszyny i urządzenia mają coraz lepsze parametry konstrukcyjne, niższe koszty eksploatacji, większą wydajność, mniejszą energochłonność, zapewniają większe bezpieczeństwo i komfort pracy. Zużycie funkcjonalne jest wynikiem starzenia obiektów technicznych pod względem konstrukcyjnym i technologicznym. Zużycie funkcjonalne jest nazywane niekiedy zużyciem moralnym a także zużyciem z przyczyn wewnętrznych.*

Zużycie środowiskowe *jest spowodowane oddziaływaniem czynników zewnętrznych takich jak uwarunkowania ekonomiczne, prawne, ekologiczne i społeczne. Ten rodzaj zużycia może być wynikiem zmniejszenia popytu na określone produkty czy usługi, zmiany przepisów prawa podatkowego, zmniejszenie podaży surowców lub siły roboczej, ograniczenia spowodowane względami ekologicznymi.*

3.0. Określenie stanu technicznego przedmiotu wyceny – ocena eksploatacyjna.

OCENA EKSPLOATACYJNA ŚRODKA TECHNICZNEGO

Na podstawie WYCENA MASZYN I URZĄDZEŃ dr hab. inż. Jerzy Napiórkowski prof. nadzw.

Ocena eksploatacyjna środka technicznego jest zmianą świadomości rzeczoznawcy osiągniętą przez uporządkowanie wiedzy o przedmiocie wyceny. Ocenianie eksploatacyjne maszyny jest zespołem działań heurystycznych i algorytmicznych mających na celu:

Ocena jakościowa jest przekształceniem zbioru poglądów o obiekcie i jego eksploatacji w ekspertyzę opisującą stan techniczny. Istota oceny polega na :
- eksponowaniu charakterystyk techniczno-eksploatacyjnych obiektu,
- ocenie stanu użyteczności funkcjonalnej zespołów,
- wyłonienie wzorca odniesienia - zbioru kryteriów oceny.

Dla prawidłowej oceny działania maszyny szczególne znaczenie ma podział cech opisujących daną maszynę według stopnia ich ważności tj.:

Cechy krytyczne - to takie cechy, dla których przekroczenie wartości poza dopuszczalny przedział ich tolerancji powoduje istotne zmniejszenie efektywności funkcjonowania maszyny i może spowodować jej zniszczenie oraz stwarza zagrożenie człowiekowi i jego otoczeniu.

Cechy ważne - to takie cechy, których zmiana wartości poza ustalone granice powoduje obniżenie efektywności funkcjonowania maszyny oraz stwarza zagrożenie jej zniszczenia.

Cechy mało ważne - to takie cechy, których zmiany wartości poza ustalone granice powodują dopuszczalne zmniejszenie efektywności działania maszyny.

Cechy pomijalne - to cechy nieistotne ze względu na wpływ zmian ich wartości na ocenę procesu eksploatacji maszyny.

Zużycie techniczne (mechaniczne)

Przez zużycie techniczne rozumie się trwałe, niepożądane zmiany fizyko-chemiczne zachodzące w czasie eksploatacji, w wyniku czego okres zdolności do spełnienia przez maszynę określonych funkcji użytkowych stopniowo się wyczerpuje. Następstwem zachodzących procesów są zmiany właściwości lub kształtu materiału elementów maszyn, związane głównie z istnieniem tarcia, nacisków oraz zachodzeniem reakcji chemicznych w materiale danych elementów, jak i między materiałem a otoczeniem.

Zużycie funkcjonalne

Przez zużycie funkcjonalne - rozumie się trwałe, niepożądane zmiany rozwiązań funkcjonalno-użytkowych maszyn, odniesione do aktualnie obowiązujących standardów wynikających z postępu technicznego i technologicznego.

Zużycie zewnętrzne (ekonomiczne)

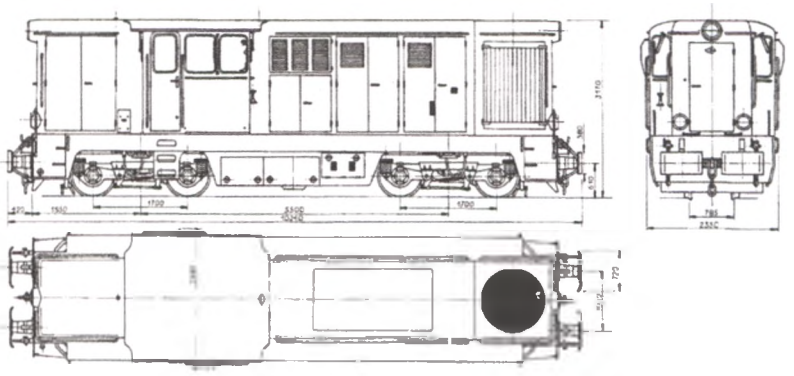
Zużycie zewnętrzne traktowane jest jako utrata wartości maszyn w wyniku oddziaływania na nią czynników zewnętrznych, pochodzących z otoczenia układu eksploatacji. Otoczenie to tworzą uwarunkowania ekonomiczne, prawne, społeczne i ekologiczne. Zużycie środowiskowe może być odwracalne lub nieodwracalne. Czynniki powodujące zużycie zewnętrzne podzielić można na dwie grupy:

zużycie spowodowane czynnikami wynikającymi z lokalizacji i dostępności (dostępność surowca w kopalni, zmiana przepisów odnośnie ochrony środowiska itd.),

zużycie wywołane czynnikami ekonomicznymi mikro- i makroekonomicznymi (zmiana wartości cła, ulgi preferencyjne itd.).

4.0. Przedmiot wyceny Lokomotywa Spalinowa Lxd2.





OPIS OGÓLNY LOKOMOTYWY Lxd2

Ostoja jest wykonana z blach i kształtowników ze stali specjalnej. Na ostoi zabudowano: silnik, przekładnię hydrauliczną, zespół chłodzący, sprężarkę powietrza, prądnicę, kabinę sterowniczą, kabiny przednią i tylną oraz przymocowano odpowiednie urządzenia chłodnicze, grzewcze i sterownicze lokomotywy.

Ostoja spoczywa na dwóch wózkach w gniazdach skrętu. W czołownicach zamontowane są urządzenia zderzakowo-cięgłowe, przy czym:

- *w lokomotywach dla prześwitu toru 750 mm przewidziano w osi symetrii czołownicy jeden zderzak i urządzenie sprzęgowe na wysokości 620 mm od główki szyny;*
- *w lokomotywach dla prześwitu 785 mm dwa zderzaki oraz sprzęg śrubowy na wysokości 620 mm od główki szyny /36/.*

Układ biegowy i resorowanie

Lokomotywa posiada dwa wózki dwuosiowe. Ostoja wózka jest konstrukcją spawaną, wykonaną w kształcie litery H z rur o średnicy zewnętrznej 168 mm, ze stali uspokojonej, wzmocnionej użebrowaniem. W środku wózka przyspawano gniazdo czopa skrętu. Z boku do ostoi wózka przyspawano cztery wsporniki niezbędne dla umocowania ramion przegubowych służących dla bez widłowego prowadzenia łożysk osiowych.

Uresorowanie ostoi wózka składa się z czterech zespołów sprężyn śrubowych; każdy z nich ma sprężynę śrubową zewnętrzną i wewnętrzną.

Sprężyny są amortyzowane płytkami gumowymi umieszczonymi w górnej części w gnieździe od strony ramienia przegubowego. Dopuszczalna odchyłka sprężyn każdego wózka wynosi 4 mm, przy większych natomiast wielkościach dopuszcza się stosowanie odpowiednich podkładek.

Po obu stronach górnych części ostoi wózka znajdują się ślizgi podparcia nadwozia Są one przytwierdzone

na podkładkach gumowych i pełnią rolę amortyzatorów przed uderzeniami.

Osie posiadają zewnętrzne łożyska toczne typu WJP 120x240x80 i wewnętrzne typu WJ 120x240x80.

Maźnice /kadłuby łożysk/ są spawane ze stali specjalnej stopowej.

Wytrzymałość stali osiowej na zerwanie po ulepszeniu cieplnym wynosi:

Q_r = 73 ÷ 80 kG/mm^2 /735 ÷ 784 N/mm^2/.

Obręcze kół mają średnicę 750 mm; wytrzymałość stali obręczowej na zginanie min. 70 kG/ mm^2 /636 K/ mm^2 /, przy trzykrotnym współczynniku bezpieczeństwa.

Hamulec na wózku

Oba wózki wyposażone są w hamulce powietrzne. Hamowanie każdego wózka odbywa się za pomocą dwóch 8" cylindrów hamulcowych. Poszczególne koła są hamowane układem dźwigni hamulcowych za pomocą jednego klocka.

Hamulec ręczny jest zamocowany do wózka pod kabiną sterowniczą i bezpośrednio z niej uruchamiany; odpowiednia zapadka zabezpiecza przed niekontrolowanym jego uruchomieniem.

Uwaga: widok lokomotywy, rzuty rysunków technicznych, opis ogólny lokomotywy Lxd2 pobrano z instrukcji Obsługi i utrzymania lokomotywy spalinowej serii Lxd2, wydanie listopad 1976 dostępnej w Internecie. http://www.expres-ponidzie.k-ow.net/tabor/lxd2/lxd2obsluga.pdf.

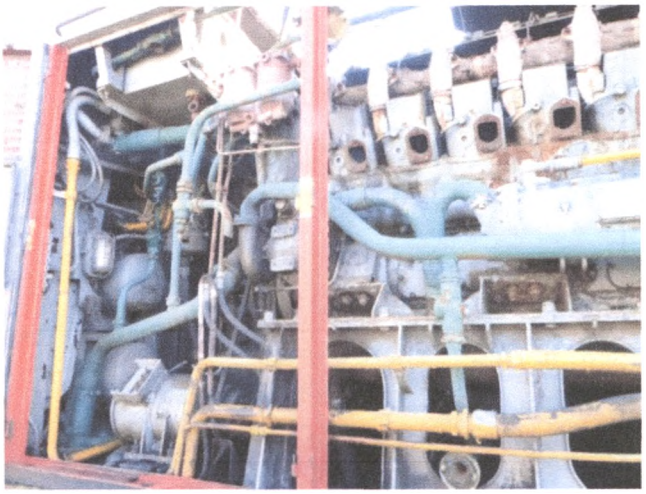
4.1. Przedmiot wyceny Lokomotywa Spalinowa Lxd2 (nr PKP 323).

Poniższa dokumentacja fotograficzna Lokomotywy Spalinowej Lxd2 przedstawionej do wyceny – miejsce postoju Krasne.









Wyceniana Lokomotywa Spalinowa Lxd2 wymaga wykonania zabiegów konserwacyjnych i dokompletowania. Stan techniczny podzespołów i ukompletowanie przedstawiono na załączonej do wyceny dokumentacji fotograficznej. Wartość lokomotywy określono na podstawie analizy ofert cen wywoławczych z rynku wtórnego z Internetu po uwzględnieniu faktu, że jest to sprzedaż wymuszona i na dzień wyceny określono na sumę:

20.000,00 zł brutto

4.2. Przedmiot wyceny Lokomotywa Spalinowa Lxd2 (nr PKP 293).

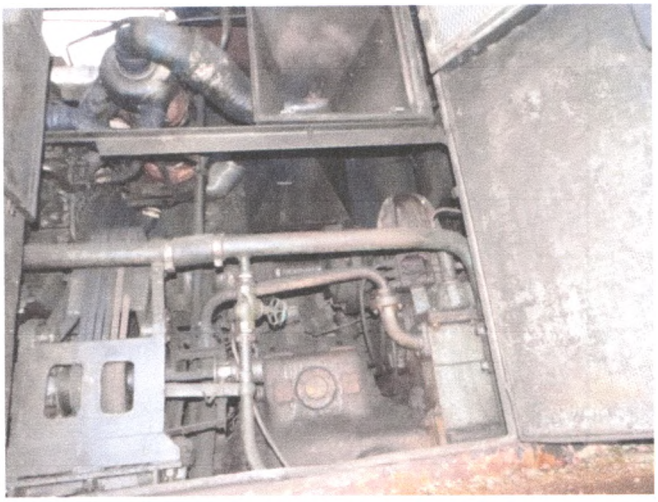
Poniższa dokumentacja fotograficzna Lokomotywy Spalinowej Lxd2 przedstawionej do wyceny – miejsce postoju Przasnysz.

Środek transportu w odniesieniu do którego Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków wszczął postępowanie w sprawie wpisu do rejestru zabytków









Wyceniana Lokomotywa Spalinowa Lxd2 wymaga wykonania zabiegów konserwacyjnych i dokompletowania. Stan techniczny podzespołów i ukompletowanie przedstawiono na załączonej do wyceny dokumentacji fotograficznej. Wartość lokomotywy określono na podstawie analizy ofert cen wywoławczych z rynku wtórnego z Internetu po uwzględnieniu faktu, że jest to sprzedaż wymuszona i na dzień wyceny określono na sumę:

33.000,00 zł brutto

4.3. Przedmiot wyceny Lokomotywa Spalinowa Lxd2 miejsce postoju Krasne.

Poniższa dokumentacja fotograficzna Lokomotywy Spalinowej Lxd2 przedstawionej do wyceny miejsce postoju Krasne.







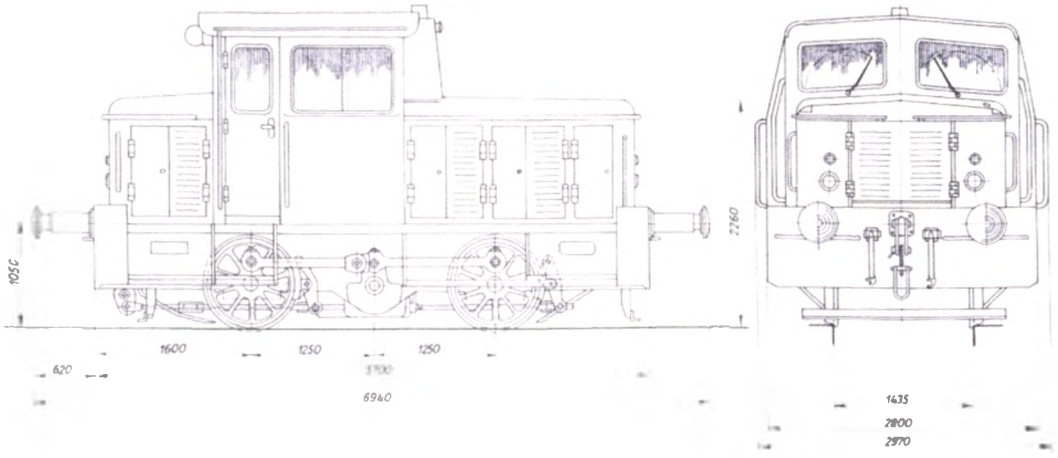


Wyceniana Lokomotywa Spalinowa Lxd2 wymaga wykonania zabiegów konserwacyjnych i dokompletowania. Silnik napędowy typu MAYBACH. Stan techniczny podzespołów i ukompletowanie przedstawiono na załączonej do wyceny dokumentacji fotograficznej. Wartość lokomotywy określono na podstawie analizy ofert cen wywoławczych z rynku wtórnego z Internetu po uwzględnieniu faktu, że jest to sprzedaż wymuszona i na dzień wyceny określono na sumę:

24.000,00 zł brutto

5.0. Lokomotywa spalinowa SM 03 (nr PKP 126) miejsce postoju Maków Mazowiecki.

Charakterystyka przedmiotu wyceny



SPALINOWA LOMOTYWA MANEWROWA SERII SM03 – MAŁY POJAZD TRAKCYJNY WIELU MOŻLIWOŚCI

Lokomotywy spalinowe SM03 (typów Ls150 i 2Ls150) były produkowane od 1959 r. w Fabryce Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego (FABLOK) w Chrzanowie i jednocześnie od 1965 r. w Zaodrzańskich Zakładach Przemysłu Metalowego im. M. Nowotki (ZASTAL) w Zielonej Górze. Pierwszy z producentów zaprojektował te pojazdy w 1958 r. Znalazły one szerokie zastosowanie nie tylko na PKP, ale także – i to w jeszcze szerszym zakresie – na kolejach użytku niepublicznego, a więc w różnych zakładach przemysłowych, składnicach, zespołach magazynowych itp. Zatrudniano je do lekkiej pracy manewrowej. Opracowano dwie wersje lokomotywy zależnie od przeznaczenia: na tor szerokości tzw. normalnej, 1435 mm dla kolei publicznej oraz na tor o prześwicie 900 mm dla kolei przemysłowych.

Wspomniane wyżej 2 typy owych pojazdów Ls150 i 2Ls150 różniły się jedynie zastosowaną skrzynią biegów. Ls150 jako zasadnicza, liczniejsza odmiana posiadała skrzynię czterobiegową z jednym zakresem prędkości (do 25 km/h), natomiast odmiana oznaczona jako 2Ls150 miała również skrzynię czterobiegową, ale z dwoma zakresami prędkości (do 45 km/h). W lokomotywie Ls150 zastosowano silnik wysokoprężny, 6-cylindrowy typu 2SDR 150 Wola, gdzie liczba 150 wskazywała znamionową moc silnika 150 KM. Od 1959 r. symbolem 2Ls150 oznaczano wersję z silnikiem typu DTK-150. Całkowita długość lokomotywy to 6940 mm, a masa służbowa zaledwie 24 t.

Od 1968 r. Zaodrzańskie Zakłady Przemysłu Metalowego rozpoczęły produkcję zmodernizowanej wersji lokomotyw manewrowych serii SM03, oznaczając je jako typy 409D i 409Da. Pojazdy obydwu typów są identycznej konstrukcji, a różnią się tylko innymi parametrami silnika spalinowego i obciążeniem. Lokomotywki tych typów spotkać możemy jedynie na kolejach użytku niepublicznego. Wersja lokomotywy 409Da powstała początkiem lat'70 ub. wieku i posiadała silnik o zwiększonej mocy 180 KM produkowanym na licencji firmy „Henschel". Obie lokomotywy nie różniły się wyglądem czy wymiarami.

Pozostałe ważniejsze dane charakterystyczne lokomotywy spalinowej SM03:

Układ osi – B
Szerokość lokomotywy – 2970 mm
Wysokość lokomotywy – 3380 mm
Rozstaw osi - 2500 mm
Średnica kół – 950 mm
Pojemność układu paliwa – 250 l
Zasięg – 200 km
Największa siła pociągowa przy rozruchu – 58,5 kN
Prędkość maksymalna dla Ls150 – 25 km/h
Prędkość maksymalna dla 2Ls150 – 45 km/h
Rodzaj przekładni – mechaniczna
System sterowania – hydrauliczno-mechaniczny
Rodzaj hamulca – ręczny i powietrzny systemu Knorra
Pobrane z Internetu erobo.eu.com/sm03









Wyceniana Lokomotywa Spalinowa Manewrowa SM 03 wymaga wykonania zabiegów konserwacyjnych i dokompletowania. Stan techniczny podzespołów i ukompletowanie przedstawiono na załączonej do wyceny dokumentacji fotograficznej. Wartość lokomotywy określono na podstawie analizy ofert cen wywoławczych z rynku wtórnego z Internetu po uwzględnieniu faktu, że jest to sprzedaż wymuszona i na dzień wyceny określono na sumę:

18.000,00 zł brutto

6.0. Wagon osobowy Bxhpi produkcji rumuńskiej miejsce postoju Przasnysz.

Oznaczenie kodu typu wagonu.

Bxhpi *– oznaczenie na Polskich Kolejach Państwowych wąskotorowych, czteroosiowych wagonów osobowych drugiej klasy, przechodnich, wyposażonych w hamulec pneumatyczny.*

Oznaczenie oddaje podstawowe dane:

B *– Wagon osobowy drugiej klasy*
x *– czteroosiowy*
h *– wyposażony w hamulec*
p *– hamulec pneumatyczny*
i *– wagon ma pomosty przejściowe*

Budowa wagonu – charakterystyka techniczna

ps://pl.wikipedia.org/wiki/A20D-P_(wagon_doczepny)

Nadwozie

Pudła wagonów mają konstrukcję samonośną analogiczną do wagonów motorowych MBxd2. Konstrukcja składa się z szkieletu z kątowników, do których przyspawane zostały blachy poszycia. Drzwi wejściowe znajdują się na końcach wagonu (analogicznie jak w wielu innych wagonach osobowych). Na każdej ścianie bocznej znajdowało się 8 okien mających 1170 mm szerokości, górna część okna była uchylna, podobnie jak w dolnym pokładzie wagonów typu Bh. Okna są identyczne jak w wagonie motorowym. Pudło zostało ocieplone wełną mineralną.

Wnętrze

Wnętrze wagonu składa się z jednego przedziału pasażerskiego mającego 45 miejsc siedzących, w jednym z końców znajdowała się ubikacja oraz piec, siedzenia były w układzie 2+1, czyli typowym dla kolei wąskotorowych. Miejsca do siedzenia były wykonane z listewek. Dodatkowo wnętrze było wyposażone w półki na bagaż, śmietniki oraz uchwyty dla stojących pasażerów[5]. Układ ten był zbliżony do wagonu motorowego z tą różnicą, że w wagonie motorowym siedzenia znajdowały się w dwóch przedziałach.

Instalacja elektryczna i oświetlenie

Wagony posiadały instalacje elektryczną o napięciu 24V. Instalacja ta z racji braku ogrzewania elektrycznego służy wyłącznie do oświetlania wnętrza wagonu, podświetlania wejścia oraz nadawania sygnału końca pociągu. Źródłem prądu był alternator podłączony do jednej z osi. Alternator zasilał baterie umieszczone pod podłogą wagonu. Jednakże ze względu na liczne awarie oraz przypadki urywania alternatorów wagony zostały przebudowane na zasilanie lokomotywy.

Ogrzewanie

Wagony A20D-P posiadały własne indywidualne ogrzewanie wodne zasilane piecem węglowym umieszczonym przedziale ogrzewczym. Rozwiązanie to powodowało, że wagony mogły być używane zarówno z wagonem motorowym jak i parowozem osobowym, jak również z lokomotywą niemającą ogrzewania wagonów, z drugiej strony rozwiązanie wymuszało obsługę pieca w sezonie zimowym przez dodatkową osobę, co zawsze generuje dodatkowe koszty. Grzejniki idące wzdłuż ścian wagonu wykonano z rur o grubości wystarczającej, aby umożliwić grawitacyjny obieg wody (bez wymuszenia). Rozwiązanie ogrzewania wagonów było archaiczne już w momencie powstania konstrukcji.

Podwozie i wózki

Wagon był oparty na dwóch skrętnych, tocznych wózkach dwuosiowych.

Cięgła i zderzaki

W wagonie zastosowano typowe dla kolei wąskotorowej zderzaki i cięgła. Układ ten składał się z centralnego zderzaka i dwóch bocznych cięgieł orczykowych (odwrotnie niż w wagonach normalno- i szerokotorowych).









Wyceniany wagon jest wagonem 4-osiowym, serii – Bxhpi, ciężar własny - 19 ton, oświetlenie - elektryczne, hamulec ręczny i zespolony, ogrzewanie wodne, miejsc siedzących 45.

Wagon wymaga wykonania zabiegów konserwacyjnych i dokompletowania – brak siedzeń pasażerów. Stan techniczny podzespołów i ukompletowanie przedstawiono na załączonej do wyceny dokumentacji fotograficznej. Wartość wagonu określono na podstawie analizy ofert cen wywoławczych z rynku wtórnego z Internetu po uwzględnieniu konieczności dokompletowania siedzeń oraz faktu, że jest to sprzedaż wymuszona i na dzień wyceny określono na sumę:

17.000,00 zł brutto

7.0. Wnioski.

Indywidualną wartość rynkową przedstawionych do wyceny środków technicznych określono na podstawie:

- oceny stanu technicznego i stopnia ukompletowania wycenianej maszyny,
- ocenę stopnia zużycia i wyeksploatowania podzespołów maszyny,
- określenie podaży i popytu na rynku wtórnym maszyn,
- wpływ na wartość wymuszonego sposobu sprzedaży przedstawionych do wyceny środków technicznych,
- wartości przedmiotów wyceny określona w załączniku do protokołu zdawczo-odbiorczego przekazania majątku ruchomego, przyjmujący - Gmina Krasne, przekazujący - Dyrekcja Kolei Dojazdowych w likwidacji Sekcja Mławskiej Kolei Dojazdowej,
- zaświadczenie wydane przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Ostrołęce z dnia 06/0/2020r.,
- oferty cen wywoławczych zamieszczonych na rynku wtórnym przedmiotów wyceny, na różnych portalach Internetu.

8.0. KLAUZULE I ZASTRZEŻENIA

1. *Niniejsza opinia nie jest ekspertyzą stanu technicznego, ani gwarancją niezawodności zespołów i podzespołów maszyny, została sporządzona wyłącznie na podstawie oględzin w warunkach istniejących w miejscu badania oraz na podstawie przedstawionej do wglądu dokumentacji.*

2. *Opinia określa wyłącznie szacunkową wartość rynkową maszyny.*

3. *Wydając niniejszą opinię/ocenę/ekspertyzę rzeczoznawca zastrzega, że nie bierze odpowiedzialności za ukryte wady i uszkodzenia części oraz wady montażu maszyny.*

4. *Niniejsze opracowanie nie może być wykorzystane do żadnego innego celu niż określony w treści opinii i nie może być publikowane w całości w jakimkolwiek dokumencie bez zgody wykonawcy i bez uzgodnienia z nim formy i treści takiej publikacji.*
5. *Bez zgody autora opinii zabrania się jej powielania.*
6. *Nie badano tytułu użytkowania, ani tytułu własności badanej maszyny i jej elementów, w tym ewentualnego istnienia ograniczonych praw rzeczowych.*
7. *Powyższa wycena wartości w szczególności nie może być traktowana, jako gwarancja sprzedaży przedmiotu wyceny za oszacowaną wartość.*

Załączniki: 1. Płyta z dokumentacją fotograficzną dla każdego przedmiotu wyceny,
2. Załącznik do protokołu zdawczo-odbiorczego przekazania majątku ruchomego, przyjmujący - Gmina Krasne, przekazujący - Dyrekcja Kolei Dojazdowych w likwidacji Sekcja Mławskiej Kolei Dojazdowej,
3. Zaświadczenie wydane przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Ostrołęce z dnia 06/07/2020r.

<u>Na tym zakończono i podpisano opinie zawartą na 14 ponumerowanych stronach łącznie z dokumentacja fotograficzną. Opinię wydrukowano dla zleceniodawcy w dwóch egzemplarzach z załącznikami.</u>

RZECZOZNAWCA
Techniki Samochodowej
Maszyn i Urządzeń
mgr inż. Janusz Skalski