

Vyhotovení č. **EL**

Znalecký posudek

číslo 358/09/2023

ve věci stanovení ceny movitého majetku společnosti

RK Planes s.r.o.

Zadavatel posudku:

I. insolvenční společnost v.o.s.
IČ: 09795359
Palackého 715/15, 110 00 Praha 1

Žádost:

objednávka ze dne 27.2.2023
Mgr. Klára Kořenová

Předmět posudku:

movité věci a dokumentace (části letadel)

Účel ocenění:

insolvenční řízení

Počet tištěných vyhotovení:

1x pro objednatele (Vyhotovení č.1)

Počet elektronických vyhotovení:

1x pro objednatele (Vyhotovení č. EL)
1x archiv znalce (zdrojový soubor)

Posudek vypracován v oboru:

Ekonomika – oceňování movitých věcí hmotných

Posudek vypracoval znalec:

Ing. Václav Matoušek

0. Obsah

0. Obsah	2
1. Úvod.....	4
1.1. Zadání znaleckého posudku	4
1.2. Obecné předpoklady.....	4
1.3. Definice	4
1.4. Kvalifikační předpoklady	4
1.5. Způsoby oceňování majetku a služeb.....	4
1.6. Místo prohlídky	5
1.7. Seznam použitých podkladů.....	6
1.8. Seznam použitých zkratk.....	6
2. Nález	7
2.1. Soupis majetkové podstaty	7
2.2. Nedokončená výroba.....	7
2.3. Obecný popis letadla NG 6	7
3. Posudek	10
3.1. Záznam z prohlídky.....	10
3.2. Soupis letadlových celků a dílů nalezených znalcem	10
3.3. Použitelnost způsobů ocenění	12
3.4. Kvalifikovaný odhad cen jednotlivých položek (CP)	12
3.5. Koeficient prodejnosti (K)	13
3.6. Cena movitého majetku.....	13
4. Závěr odpověď na znalecký úkol.....	13
Příloha – Fotodokumentace	14
Prohlášení.....	29
Znalecká doložka	29
Zpracovatelé posudku, vyúčtování	29

Příloha - Fotodokumentace:

Obrázek 1: Celkový pohled na uskladněné díly a letadlové celky	14
Obrázek 2: Celkový pohled na uskladněné díly a letadlové celky	14
Obrázek 3: Položka 1	15
Obrázek 4: Položka 1	15
Obrázek 5: Položka 2.....	16
Obrázek 6: Položka 2.....	16
Obrázek 7: Položka 3.....	17
Obrázek 8: Položka 4.....	17
Obrázek 9: Položka 5.....	18
Obrázek 10: Položka 6.....	18
Obrázek 11: Položka 7.....	19
Obrázek 12: Položka 8.....	19
Obrázek 13: Položka 9.....	20
Obrázek 14: Položka 10.....	20
Obrázek 15: Položka 11.....	21
Obrázek 16: Položka 11.....	21
Obrázek 17: Položka 12.....	22
Obrázek 18: Položka 13.....	22
Obrázek 19: Položka 14.....	23
Obrázek 20: Položka 15.....	23

Obrázek 21: Stabilizátor	24
Obrázek 22: Forma na výrobu laminátových přechodů trup-křídlo	24
Obrázek 23: Laminátový přechod trup křídlo (L+P)	25
Obrázek 24: Transportní bedny od motoru Rotax s nářadím	25
Obrázek 25: Polotovary křídelních dílů	26
Obrázek 26: Křídélko (L+P), palivová nádrž	26
Obrázek 27: Stabilizátor rozpracovaný, nedokončený	27
Obrázek 28: Sada plechů	27
Obrázek 29: Přípravky na upevnění trupu	28

ZP 358/09/2023 Vyhotovení č. EL

1. Úvod

1.1. **Zadání znaleckého posudku**

Provést ocenění movitých věcí v insolvenčním řízení společnosti RK planes s.r.o., Nové sady 988/2, Brno, IČO: 04015401, vedeném Krajským soudem v Ostravě – pobočka v Olomouci, pod sp. zn. KSOL 10 INS 25982/2019

1.2. **Obecné předpoklady**

Veškeré poskytnuté podklady pro účely vypracování této zprávy nebyly prověřovány a jsou považovány za správné, pravdivé a reálné.

V předmětu zprávy jsou respektovány všechny podstatné skutečnosti mající vliv na výsledné posouzení.

1.3. **Definice**

Cena nová je cenou, za kterou lze koupit v dané době a lokalitě ekvivalent pojištěné věci v nové, neopotřeбенé podobě. Nemusí se vůbec shodovat s cenou, za kterou byla pojištěná věc pořízena, tzn. pořizovací cenou.

Cena časová je taková cena, kterou měla posuzovaná věc v době posuzování. Vychází se z nové ceny a započítávají se různé faktory, a to buď směrem dolů k nižší ceně, nebo také vzhůru, na což mají vliv znehodnocení či zhodnocení dané věci. Mezi negativní vlivy se počítá například běžné opotřebení, mezi pozitivní pak modernizace a podobně.

Cena obvyklá je cena, která by byla dosažena při prodeji stejného, popřípadě obdobného majetku nebo při poskytování stejné nebo obdobné služby v obvyklém obchodním styku v tuzemsku ke dni ocenění.

1.4. **Kvalifikační předpoklady**

Prohlašuji, že jsem znalec jmenovaný rozhodnutím Krajského soudu v Praze ze dne 3.1.2005 a ze dne 27.6.2005, č.j. Spr. 4109/2004 pro obory:

Doprava letecká – specializace letecké nehody

Strojírenství všeobecné – specializace opravy, údržba letadel a jejich součástí

Ekonomika – odvětví ceny a odhady se specializací na oceňování letadel a jejich součástí

1.5. **Způsoby oceňování majetku a služeb**

Ocenění „Cenou obvyklou“ ve smyslu definice uvedené v §2, odst. 1 a 3 zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých úkonů (zákon o oceňování majetku), ve znění pozdějších předpisů.

1) Majetek a služba se oceňují obvyklou cenou, pokud tento zákon nestanoví jiný způsob oceňování.

2) Obvyklou cenou se pro účely tohoto zákona rozumí cena, která by byla dosažena při prodeji stejného popřípadě obdobného majetku nebo při poskytování stejné nebo obdobné služby v obvyklém obchodním styku v tuzemsku ke dni ocenění. Přitom se zvažují všechny okolnosti, které mají vliv, avšak do její výše se nepromítají vlivy mimořádných okolností trhu, osobních poměrů prodávajícího nebo kupujícího ani vliv zvláštní obliby. Mimořádnými okolnostmi trhu se rozumějí například stav tísně prodávajícího nebo kupujícího, důsledky přírodních či jiných kalamit. Osobními poměry se rozumějí zejména vztahy majetkové, rodinné nebo jiné osobní vztahy mezi prodávajícím a kupujícím.

Zvláštní oblibou se rozumí zvláštní hodnota přiřkládaná majetku nebo službě vyplývající z osobního vztahu k nim. Obvyklá cena vyjadřuje hodnotu věci a určí se ze zjednaných cen porovnáním.

3) V odůvodněných případech, kdy nelze obvyklou cenu určit, oceňuje se majetek a služba tržní hodnotou, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak. Přitom se zvažují všechny okolnosti, které mají na tržní hodnotu vliv. Důvody pro neurčení obvyklé ceny musejí být v ocenění uvedeny.

(4) Tržní hodnotou se pro účely tohoto zákona rozumí odhadovaná částka, za kterou by měly být majetek nebo služba směněny ke dni ocenění mezi ochotným kupujícím a ochotným prodávajícím, a to v obchodním styku uskutečněném v souladu s principem tržního odstupu, po náležitém marketingu, kdy každá ze stran jednala informovaně, uvážlivě a nikoli v tísní. Principem tržního odstupu se pro účely tohoto zákona rozumí, že účastníci směny jsou osobami, které mezi sebou nemají žádný zvláštní vzájemný vztah a jednají vzájemně nezávisle.

(5) Určení obvyklé ceny a tržní hodnoty a postup při tomto určení musejí být z ocenění zřejmé, jejich použití, včetně použitých údajů, musí být odůvodněno a odpovídat druhu předmětu ocenění, účelu ocenění a dostupnosti objektivních dat využitelných pro ocenění. Podrobnosti k určení obvyklé ceny a tržní hodnoty stanoví vyhláška.

(6) Mimořádnou cenou se rozumí cena, do jejíž výše se promítly mimořádné okolnosti trhu, osobní poměry prodávajícího nebo kupujícího nebo vliv zvláštní obliby.

(7) Cena určená podle tohoto zákona jinak než obvyklá cena, mimořádná cena nebo tržní hodnota, je cena zjištěná.

(8) Službou je poskytování činností nebo hmotně zachytitelných výsledků činností.

(9) Jiným způsobem oceňování stanoveným tímto zákonem nebo na jeho základě je

- a) nákladový způsob, který vychází z nákladů, které by bylo nutno vynaložit na pořízení předmětu ocenění v místě ocenění a podle jeho stavu ke dni ocenění,
- b) výnosový způsob, který vychází z výnosu z předmětu ocenění skutečně dosahovaného nebo z výnosu, který lze z předmětu ocenění za daných podmínek obvykle získat, a z kapitalizace tohoto výnosu (úrokové míry),
- c) porovnávací způsob, který vychází z porovnání předmětu ocenění se stejným nebo obdobným předmětem a cenou sjednanou při jeho prodeji; je jím též ocenění věci odvozením z ceny jiné funkčně související věci,
- d) oceňování podle jmenovité hodnoty, které vychází z částky, na kterou předmět ocenění zní nebo která je jinak zřejmá,
- e) oceňování podle účetní hodnoty, které vychází ze způsobů oceňování stanovených na základě předpisů o účetnictví,
- f) oceňování podle kurzové hodnoty, které vychází z ceny předmětu ocenění zaznamenané ve stanoveném období na trhu,
- g) oceňování sjednanou cenou, kterou je cena předmětu ocenění sjednaná při jeho prodeji, popřípadě cena odvozená ze sjednaných cen.

1.6. Místo prohlídky

Prohlídka souboru majetku byla provedena dne 2.6.2023 ve výrobně skladovacím areálu (skladové hale) společnosti INPOST AREÁL s.r.o. na adrese Na Záhonech 1467, 686 04, Kunovice.

Během prohlídky byla pořízena fotodokumentace a proveden soupis dostupného majetku.

Prohlídka byla provedena bez přítomnosti další osoby.

1.7. Seznam použitých podkladů

Objednávka I. Insolvenční společnost v.o.s. ze 27.2.2023

Seznam nedokončené výroby

Soupis majetkové podstaty sp. zn. KSOL 10 INS 25982/2019 ze dne 24.1.2021

Usnesení Č.j.: KSOL 10 INS 25982/2019 – A15 ze dne 20.12.2019

Usnesení Č.j.: KSOL 10 INS 25982/2019 – B4 ze dne 16.3.2020

Aerostatické podklady letounu NG-6 PF ze dne 30.6.2018 (ČVUT, číslo zprávy TZP/ULT/11/2018)

Geometrické podklady k letounu NG-6 PF ze dne 20.4.2018 (ČVUT, číslo zprávy TZP/ULT/09/2018)

Hmotný rozbor letounu NG-6 PF ze dne 31.9.2018 (ČVUT, číslo zprávy TZP/ULT/24/2018)

Konstrukce trupu a makety letounu NG-6 PF ze dne 30.12.2018 (ČVUT, číslo zprávy TZP/ULT/27/2018)

Materiálové podklady ze dne 26.3.2018 (ČVUT, číslo zprávy TZP/ULT/7/2018)

Oprávnění k výrobě, opravám, zkušebnictví a dovozu sportovních létajících zařízení a jejich dílů č.03/2017 (vydáno LAA ČR dne 14.6.2017)

Fotodokumentace poskytnutá zadavatelem

Fotodokumentace pořízená znalcem

Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

Archiv znalce

Internetové zdroje

1.8. Seznam použitých zkratk

CM	Cena majetku
CP	Cena položek
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EL	Elektronické vydání
IČ	Identifikační číslo
K	Koeficient prodejnosti
KČ	Měna – Česká koruna
UL	Ultralehké letadlo
ZP	Znalecký posudek

2. Nález

2.1. Soupis majetkové podstaty

Soupis majetkové podstaty movitých věcí v insolvenčním řízení společnosti RK planes s.r.o., Nové sady 988/2, Brno, IČO: 04015401, vedeném Krajským soudem v Ostravě – pobočka v Olomouci, pod sp. zn. KSOL 10 INS 25982/2019 ze dne 24.1.2021 obsahuje v části II. Movitý majetek tyto položky:

2. Osobní automobil Mercedes S 500W 220, RZ 5AV5691
3. Osobní automobil Škoda Superb 3T 2.0 TDI Ambition, RZ 5AL9204
4. Osobní automobil Škoda Octavia SE Combi III 17 – 1.4 TSI G-TEC Style, RZ 6ZO7429
5. Maketa kokpitu nově vyvíjeného letadla
6. Soubor částí letounů nacházejících se na adrese Veselá 228, Veselá
7. Soubor částí letounů nacházejících se na adrese Cukrovarská 233, 691 23 Pohorelice
8. Soubor částí letounů nacházejících se na adrese Velký Dvůr 223, 691 23 Pohorelice
9. Projektová dokumentace nového modelu letounu
10. Formy na výrobu kompozitních součástí letounů nacházejících se na adrese Hlavná 50, 05601 Gelnica
11. Výrobní dokumentace ke sportovnímu letounu NG 6 UL zaregistrované u Letecké amatérské asociace jako typový průkaz pod značkou ULL 01/2015
12. Typová stavebnice ELSA zaregistrovaná u Letecké amatérské asociace ČR jako typový průkaz pod značkou ULL-01/2014

Vzhledem ke specializaci znalce, který je oprávněn vypracovávat znalecké posudky v oboru Ekonomika – odvětví ceny a odhady letadel a jejich součástí, bude ocenění provedeno pouze u těch položek, které do této specializace spadají.

2.2. Nedokončená výroba

Znalci byl předložen soupis Nedokončené výroby, který obsahuje tyto položky:

- Letoun ROKO NG-6 UL (bez motoru a avioniky)
- Letoun ROKO NG-6 UL (bez motoru a avioniky)
- NG-6 UL rozsyp (zadní část trupu, přední část trupu, kostra křídel)
- Kompletně vylakovaný letoun ROKO NG-4 UL (bez motoru, avioniky, vrtule)
- 3x ROKO NG-4 UL – kompletní trupy
- Letoun KIT ROKO VIA (MVDr. Juraj Veselý) – komplet

2.3. Obecný popis letadla NG 6

Letoun je dvoumístný, samonosný dolnoplošník celokovové konstrukce, s umístěním sedadel vedle sebe. Přistávací zařízení tvoří pevný tříkolý podvozek s řízeným předovým kolem. Letoun je standardně osazen čtyřválcovým čtyřtaktním motorem Rotax 912 ULS (100 HP) a na zemi stavitelnou třílistou kompozitní vrtulí.

Trup a jeho vybavení

Trup je poloskořepinové konstrukce - duralový potah a duralové výztuhy. Průřez trupu je ve střední části mezi předním a zadním nosníkem křídla v dolní polovině obdélníkový a v horní polovině elipsovitý. Výrobně je složen z přední dolní části, která zahrnuje i centroplánovou část křídla, ze zadní části a kompozitního rámu kabiny. Přední a zadní část trupu má oválný průřez zvyšující jeho únosnost.

Odklopný rám kabiny je osazen organickým sklem. Je odklopný dopředu, má dvě podpůrné plynové vzpěry a v zadních dolních rozích zámky. Zadní boční pevná skla jsou rovněž organická. Mezi centroplánem a šikmou přepážkou tvořící opěrku sedaček je prostor pro sedačky, za šikmou přepážkou vyrobenou z kompozitního sendviče je zavazadlový prostor.

Křídlo

Křídlo je celokovové, lichoběžníkové, jednonosníkové, tvořené náběžnými, středními a zadními žebry, pomocným zadním nosníkem a potahem. Hlavní nosník je tvořen stojinou, horní a dolní pásnicí tvořenou příložkami s postupně redukováným průřezem po rozpětí křídla. Spoj centroplánu s vnějším křídlem je dvojstřížný a je řešen jedním horním a dvěma dolními svorníky. Zadní pomocný nosník je tvořen stojinou a výztužnými úhelníky, které rozvádí zatížení od zadního závěsu křídla. Spoj zadního nosníku centroplánu se zadním nosníkem křídla je realizován jedním svorníkem. Křídla jsou zakončena kompozitními winglety.

Dvě třetiny rozpětí křídla zabírají šterbinové vztakové klapky, jednu třetinu křídélka.

Klapky a křídélka jsou celokovové konstrukce se žebry a potahem. Dva závěsy klapek jsou zanáty do zadních žebër křídla. Křídélka jsou zavěšena na stěžejkovém závěsu. Levé křídélko je opatřeno elektricky ovládanou vyvažovací ploškou.

V náběžné části křídla je mezi žebry 4 až 6 umístěna palivová nádrž svařená z plechu hliníkové slitiny. Každá nádrž obsahuje zamykatelné nalévací hrdlo, odvodušnění, drenážní ventil, sítko hrubých nečistot na výtok z nádrže do palivové soustavy a plovák pro snímání polohy hladiny paliva v nádrži.

Ve střední části křídla mezi žebry 4 a 5 je umístěn přídatný zavazadlový prostor přístupný víkem umístěným v horním potahu křídla.

Ocasní plochy

Vodorovnou ocasní plochu tvoří stabilizátor a výškové kormidlo. Stabilizátor je dvounosníková celokovová skořepina opatřená kompozitními koncovými oblouky. Pro instalaci do trupu slouží dva závěsy na předním a dva na zadním nosníku. Výškové kormidlo je spojeno se stabilizátorem stěžejkovým závěsem. Je celokovové složené z žebër a potahu. Je opatřeno kompozitními koncovými oblouky. Výškové kormidlo je opatřeno rovněž elektricky ovládanou vyvažovací ploškou, která zaujímá více než polovinu rozpětí výškovky. Ploška je celokovová, složená z žebër a potahu. Svislá ocasní plocha sestává z kýlu jednonosníkové konstrukce, který je integrální součástí zadní části trupu a kompozitního směrového kormidla, které je na kýl zavěšeno ve dvou závěsech.

Ruční řízení

Letoun má zdvojené ruční řízení, které ovládá výškovku a křídélka. Je mechanické, táhlové. Hlavním prvkem je těleso s řídícími pákami, od kterého jsou táhly a převodovými pákami ovládány výškovka a křídélka. Všechna táhla mají stavitelné koncovky s kloubovými ložisky, převodové páky jsou osazeny struženými pouzdry. Společný doraz obou řídících pák pro ovládání výškového kormidla ve smyslu "přitaženo" je uprostřed centrováno. Ve smyslu "potlačeno" má každá řídící páka doraz na horní pásnici centroplánu. Dorazy řízení křidélek jsou na tělese konzoly řízení a úhlové páce v křídle.

Nožní řízení

Nožní řízení směrovky je rovněž dvojitý a je lanové. Ocelová lanka jsou zavěšena mezi vnitřními pedály a oky předlohy řízení směrovky umístěné na nosníku kýlu. Směrové řízení je pomocí lan propojeno s řízením příďového kola. Lana směrového řízení jsou vedena částečně v bowdenech a částečně volně. Pedály jsou připevněny objímkami k příčnicku pevného rámu kabiny. Dorazy jsou umístěny na předloze na nosníku kýlu. Na pedálech jsou u levého pilota otočně uloženy brzdové pedály, které ovládají hydraulické válce brzd. Brzdové pedály u pravého pilota (pokud jsou namontovány), jsou rovněž osazeny hydraulickými brzdami zapojenými do série s brzdovými válci prvního pilota. Pedály je možno opatřit systémem stavění polohy se třemi pozicemi.

Ovládání vztlakových klapek

Ovládání vztlakových klapek je elektromechanické. Na ovládací přepínač s indikací polohy navazuje programovatelná řídicí jednotka, která spíná servomotor pohánějící torzní tyč spojující levou a pravou klapku. Na obou koncích torzní tyče jsou stavitelná táhla, která propojují levou a pravou klapku na kořenovém žeburu klapky.

Přistávací zařízení

Letoun má pevný tříkolový podvozek s řiditelným příďovým kolem. Kola hlavního podvozku jsou vybavena hydraulickými brzdami ovládanými brzdovými pedály na pedálech směrového řízení. Přední kolo se skládá z ráfku, dvou kuličkových ložisek a pneumatiky. Na kompozitní nohy hlavního podvozku jsou uchyceny osy kol. Kola mají dělený ráfek, dvě kuličková ložiska a brzdový kotouč s brzdovým třmenem. Brzdový třmen je tvořen jedním hydraulickým válečkem se dvěma brzdovými destičkami. Brzdový váleček je spojen s hydraulickým válcem pomocí plastového rozvodu kapaliny.

Pohonná jednotka

Výkon motoru je ovládán pákou ovládání připustí motoru (plynu) na střední konzole mezi sedadly. Páka je spojena s klapkou karburátoru pomocí lanka vedeného v bowdenu. Pro studený start je karburátor vybaven sytičem, ovládaným pákou na střední konzole umístěnou vedle páky ovládání plynu a dále lankem v bowdenu, které je napojeno na táhlo sytiče.

Na palubní desce je umístěna spínací skříňka, která slouží ke spuštění motoru a jako spínač obou okruhů zapalování.

Standardně je letoun osazován motorem Rotax R912 ULS o výkonu 100HP.

Charakteristické rozměry

Rozpětí	8,118 m
Plocha křídla	10,954 m ²
Délka	6,709 m
Výška	2,283

3. Posudek

3.1. Záznam z prohlídky

Při prohlídce movitých věcí, která byla provedena znalcem dne 2.6.2023, bylo zjištěno že jednotlivé díly a části letadel neodpovídají položkám uvedeným v Soupisu majetkové podstaty ani položkám uvedeným v seznamu Nedokončené výroby.

Části letadel, jednotlivé letadlové celky a díly nacházející se ve výrobně skladovacím areálu (skladové hale) společnosti INPOST AREÁL s.r.o. jsou samostatně velmi špatně přístupné a bez jakékoliv identifikace, která by jej blíže specifikovala.

Globálně lze konstatovat, že se jedná o rozpracované části letadel pravděpodobně typu NG-4 nebo NG-6, které jsou v různém stádiu rozpracovanosti, a o související vybavení pro jejich výrobu (přípravky na ustavení trupu letadla, nářadí, nástroje atd.)

3.2. Soupis letadlových celků a dílů nalezených znalcem

Soupis movitých věcí nalezených znalcem při prohlídce dne 2.6.2023 ve výrobně skladovacím areálu (skladové hale) společnosti INPOST AREÁL s.r.o.

Pro lepší identifikaci jsou pro potřeby tohoto ZP jednotlivé díly / letadlové části označeny jako „Položka“, ke které je přiřazena příslušná obrazová příloha.

Položka 1 – trup letadla lakovaný, kombinace barev červená/ bílá/ šedá. Obsahuje celý trup, překryt kabiny, směrové kormidlo, boční okna, podvozkové nohy včetně kol, částečně sedačky. Typ letadla ani jeho výrobní číslo nedohledáno.

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 3,4

Položka 2 – Trup letadla lakovaný, bílá barva. Trup bez ocasních ploch, bez oken, bez překrytu, částečně nesnýtováno v zadní části (odvrtané nýty horního potahového plechu). Typ letadla ani výrobní číslo nebo přesnější identifikace nedohledána.

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 5,6

Položka 3 – Trup letadla bez ocasních ploch, bez podvozku, osazen bočními okny a rámem překrytu kabiny. Na požární přepážce identifikace NFG_01_07_01U2

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 7

Položka 4 – Trup letadla nedokončený. Kompletní zadní a střední část trupu. Osazeno požární přepážkou a rámem překrytu kabiny.

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 8

Položka 5 – Trup letadla nedokončený. Pouze spodní přední část a zadní část trupu. Osazeno požární přepážkou.

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 9

Položka 6 – Zadní část trupu včetně kýlu

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 10

Položka 7 – Zadní část trupu včetně kýlu

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 11

Položka 8 – Spodní a boční prvky střední části trupu s požární přepážkou

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 12

Položka 9 – Zadní část střední části trupu, nedonýtované

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 13

Položka 10 – Laminátové výplně zavazadlového prostoru (4 ks)

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 14

Položka 11 – Křídla L+P (3 sady) bez koncových oblouků, není osazeno klapkami ani křídélky

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 15,16

Položka 12 – Křídlo pravé bez koncových oblouků, není osazeno klapkami ani křídélky

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 17

Položka 13 – Křídlo levé bez nádrže, bez potahového plechu náběžné hrany, bez koncových oblouků, není osazeno klapkami ani křídélky

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 18

Položka 14 – Kostra L+P křídla nevystrojená, hlavní a pomocný nosník včetně žeber

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 19

Položka 15 – Maketa trupu neznámého dvoumístného letounu bez identifikačního štítku. Materiál dřevo/ polystyrén na kovové konstrukci vybavené pojezdovými koly.

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 20

Drobné díly a příslušenství:

1x Stabilizátor kompletní

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 21

1x Forma na výrobu laminátových přechodů trup – křídlo, L+P označeno NGF 055 V/A

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 22

1x Laminátový přechod trup křídlo (sada L+P)

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 23

6x Transportní bedna od moru zn. Rotax s drobnými díly a dílenským nářadím

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 24

1x Transportní bedna od moru zn. Rotax s polotovary křidelních žeber, úhelníků, atd.

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 25

2x Papírová krabice s nespécifikovanými drobnými plechovými díly

2x Křídélko

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 26

1x Palivová nádrž

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 26

1x Vztlaková klapka v barevném provedení červená/ žlutá

1x Stabilizátor

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 27

1x Stabilizátor (rozpracovaný, nedokončený) pouze kostra bez potahového plechu

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 28

1x Sada plechů dural ASTN B209 různé tloušťky a rozměry

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 29

3x Přípravky na upevnění trupu (ocelové, barva žlutá)

Viz Příloha tohoto ZP – Fotodokumentace Obrázek 30

3.3. Použitelnost způsobů ocenění

Při výpočtu ceny časové se vychází z ceny nového výrobku, kde se započítávají různé faktory mající vliv na znehodnocení či zhodnocení dané věci. Vzhledem k tomu, že ceny nových dílů / letadlových celků nejsou známy je tato metoda nepoužitelná a proto nebude cena časová vypočítávána.

Obvyklá cena v místě a čase je nejběžněji stanovena porovnávací metodou - aritmetickým průměrem v tomto případě dílů a letadlových celků stejného typu, které jsou na evropském trhu k dispozici.

Tato metoda také nemůže být použita a to zejména z těchto důvodů:

- díly jsou bez jakéhokoli označení
- díly nemají žádnou průvodní dokumentaci
- není zcela jasné, k jakému typu letadla díly patří
- není k dispozici výrobní dokumentace
- obchody s rozpracovanými leteckými díly (nedokončené trupy, křídla atd.) nejsou běžně prováděny

Stanovení ceny Jiným způsobem - nákladovým způsobem, který vychází z nákladů, které by bylo nutno vynaložit na pořízení předmětu ocenění v místě ocenění a podle jeho stavu ke dni ocenění také nelze použít. Zcela jistě se jedná o díly ze sériové výroby malého civilního letadla kategorie UL nebo LSA. Vývoj takového letadla se nikdy nedá přesně specifikovat co do potřeby konstrukční a časové. Při zahájení projektu lze jen vycházet ze zkušeností a vývoji ostatních výrobců.

Z hlediska samotné praxe výroby, její přípravy atd. se ukazuje, že některé náklady na vývoj letounu včetně výroby prototypu a zkušebních letů a náklady na zavedení sériové výroby se často překrývají a prolínají a nelze přesně specifikovat, jakou částí patří do nákladů vývoje letounu a jakou částí patří již do nákladů pro sériovou výrobu. Jedná se například o kompozitové modely, které musí být zhotoveny již pro výrobu prototypu. To stejné platí o zajištění lakování, svařování, výrobu ostatních přípravků atd.

To vše musí být částečně vyřešeno již ve fázi zhotovení, či přípravy projektu avšak konečná forma přípravků, jejich množství a kvalita pro sériovou výrobu je většinou jiná a proto vyžaduje dodatečné náklady na jejich výrobu nebo zajištění.

Cenu vývoje a výroby letounu a jeho zavedení do sériové výroby, lze jen velmi zhruba odhadovat. Kvalifikovaným odhadem znalce lze konstatovat, že z výrobního pohledu je hodnota posuzovaných dílů v řádech desítek milionů korun českých.

3.4. Kvalifikovaný odhad cen jednotlivých položek (CP)

Pro stanovení ceny souboru oceňovaných dílů znalec provedl kvalifikovaný odhad cen jednotlivých položek vycházející ze znalosti cen obdobných náhradních dílů nebo letadlových celků. Při odhadu se předpokládá, že se jedná o díly a letadlové celky sériově vyráběného letadla se záměrem dalšího možného použití v civilním letectví.

Položka č.	Kvalifikovaný odhad ceny (Kč bez DPH)
Položka č. 1	500 000,-
Položka č. 2	400 000,-
Položka č. 3	350 000,-
Položka č. 4	300 000,-
Položka č. 5	250 000,-

Položka č. 6	200 000,-
Položka č. 7	200 000,-
Položka č. 8	100 000,-
Položka č. 9	80 000,-
Položka č. 10	60 000,-
Položka č. 11	960 000,-
Položka č. 12	160 000,-
Položka č. 13	90 000,-
Položka č. 14	70 000,-
Položka č. 15	500 000,-
Drobné díly a příslušenství	650 000,-
CELKEM (CP)	4 870 000,-

3.5. Koeficient prodejnosti (K)

Vzhledem k neznámému původu jednotlivých dílů a letadlových celků (použitý materiál, zpracování, atd.) bez průvodní dokumentace je další použití v letectví pro takové účely, pro které byly navrženy velmi komplikované. Autorizace a uschopnění dílů letadlových celků by představovalo značně velké investice s nejistým výsledkem, což nemusí být ekonomické.

Soubor oceňovaného majetku je speciálním zbožím, jehož případné další uplatnění je pochybné a zcela jistě je jen pro velmi omezený okruh případných zájemců, a proto je použit koeficient prodejnosti („tržní atraktivita“) $K = 0,1$

3.6. Cena movitého majetku

Cena movitého majetku, který je předmětem posouzení, je vypočtená z celkové ceny vycházející z kvalifikovaného odhadu jednotlivých položek (CP) s uplatněním koeficientu prodejnosti K.

$$CM = CP * K$$

$$CM = 4\,870\,000 * 0,1$$

$$CM = 487\,000,- \text{ Kč}$$

4. Závěr odpověď na znalecký úkol

Cena movitého majetku společnosti RK Planes s.r.o. předloženého k ocenění a sepsaného dne 2.6.2023 při fyzické prohlídce, je kvalifikovaným odhadem s přihlédnutím k jeho prodejnosti stanovena na 487 000,- Kč bez DPH

(slovy: čtyři sta osmdesát sedm tisíc korun českých) bez DPH.

Příloha – Fotodokumentace



Obrázek 1: Celkový pohled na uskladněné díly a letadlové celky



Obrázek 2: Celkový pohled na uskladněné díly a letadlové celky



Obrázek 3: Položka 1



Obrázek 4: Položka 1



Obrázek 5: Položka 2



Obrázek 6: Položka 2



Obrázek 7: Položka 3



Obrázek 8: Položka 4



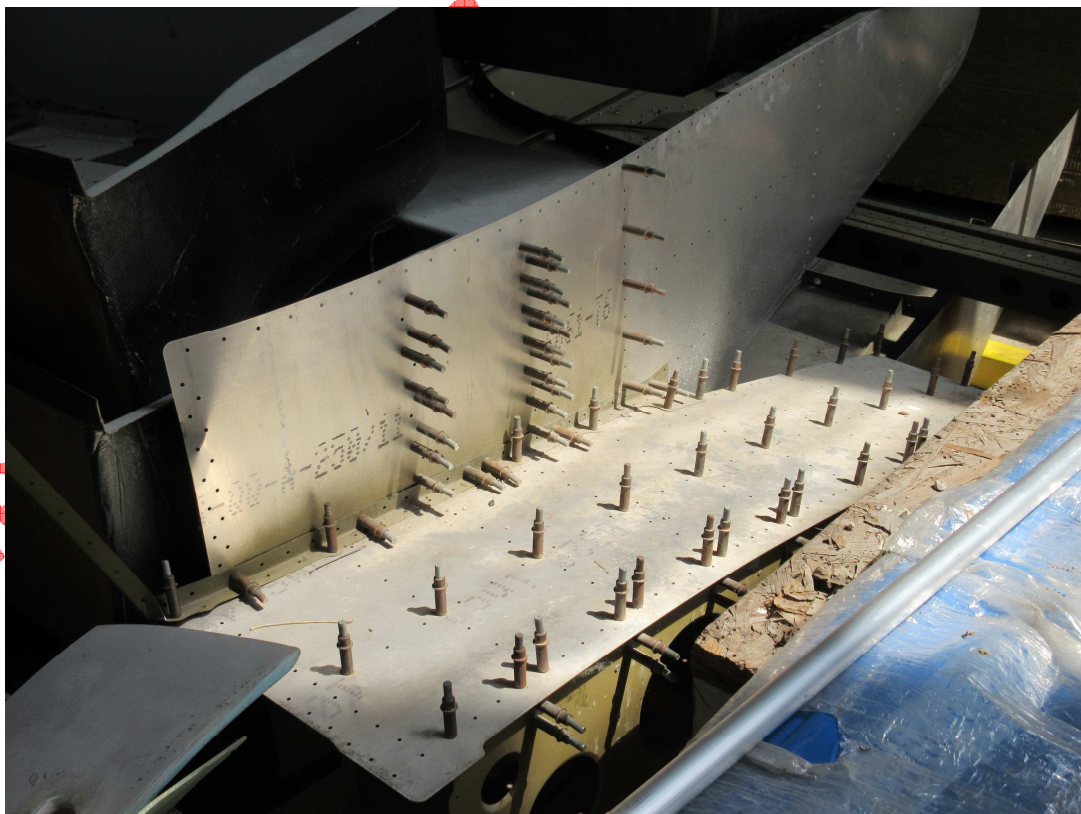
Obrázek 9: Položka 5



Obrázek 10: Položka 6



Obrázek 11: Položka 7



Obrázek 12: Položka 8



Obrázek 13: Položka 9



Obrázek 14: Položka 10



Obrázek 15: Položka 11



Obrázek 16: Položka 11



Obrázek 17: Položka 12



Obrázek 18: Položka 13



Obrázek 19: Položka 14



Obrázek 20: Položka 15



Obrázek 21: Stabilizátor



Obrázek 22: Forma na výrobu laminátových přechodů trup-křídlo



Obrázek 23: Laminátový přechod trup křídlo (L+P)



Obrázek 24: Transportní bedny od motoru Rotax s náradím



Obrázek 25: Polotovary křídelních dílů



Obrázek 26: Křídélko (L+P), palivová nádrž



Obrázek 27: Stabilizátor rozpracovaný, nedokončený



Obrázek 28: Sada plechů



Obrázek 29: Přípravky na upevnění trupu

ZP 358/09/2023 Vyh

Prohlášení

Výslovně prohlašuji, že jsem znalecký posudek vypracoval osobně, že nemám žádný poměr k věci, k orgánům činným v trestním řízení ani k účastníkům trestního řízení či k jejich zástupcům a ani si nejsem vědom skutečnosti, pro které bych mohl být vyloučen nebo které mi jinak brání být ve věci činný jako znalec. Dále jsem si jako znalec plně vědom významu znaleckého posudku z hlediska obecného zájmu a současně jsem si vědom následků nepravdivě podaného znaleckého posudku.

Tento znalecký posudek je možné použít pro účely předvídané v § 127a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád v účinném znění, a v § 110a zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád, v účinném znění.

Znalecká doložka

Znalecký posudek jsem provedl jako znalec jmenovaný rozhodnutím Krajského soudu v Praze ze dne 16.5.2004, č.j. Spr. 965/90 pro obory:

Ekonomika – odvětví ceny a odhady letadel a jejich součástí

Doprava letecká – odvětví letecké nehody

Strojírenství všeobecné – odvětví opravy, údržba letadel a jejich součástí

Zpracovatelé posudku, vyúčtování

Znalecký posudek je vypracován bez přizvání konzultanta.

Znalecký posudek je evidován pod pořadovým číslem 358/09/2023

Znalečné a náhradu nákladů je provedeno v souladu s § 31 zákona č. 254/2019 - smluvní cena

Místo a datum zpracování znaleckého posudku: Praha, 15.8.2023

Posudek vypracoval: Ing. Václav Matoušek

Podpis: _____

Otisk znalecké pečeti: