

Tanulságos történetek szakértői szemmel I.

A RÉSZECSKESZŰRŐ ÉS A KILOMÉTER ÓRA

Sokszor szembesülünk azzal, hogy akár a gépjármű tulajdonosok, akár a szervizek a közöttük lévő gépjárműfenntartói vitás esetekben, a jogszabályi bizonyítási kötelezettségüknek eleget téve, segítségül műszaki-, közlekedési szakértőhöz fordulnak. Ezen ügyekből szeretnék néhány olyan jellegzetes esetet bemutatni, melynek tanulságait levonva és végig gondolva, a jövőre nézve konfliktusforrásoktól mentesülhetünk.

Kezdjük egy olyan esettel, ahol jól látszik majd, hogyha baj van, és „mélyebbre ásunk a múltban”, akkor halmozottan kerülhetnek napvilágra olyan tények, melyek az érintett felek ellentétes álláspontjai nélkül nem lettek volna megbolygatva.

Egy magánszemély 2018. februárjában egy gépjárműértékesítéssel foglalkozó vállalkozástól vásárolta a szóban forgó gépjárművet. Az adásvételi – a Tulajdonjogi Átruházási Szerződésben szereplő – km óra állás: 159 026 km. Az eladó átadta a vevőnek az Egyedi forgalomba helyezési engedélyt, a forgalomba helyezés előtti műszaki vizsgálat Jármű Műszaki Adattlapját. Már most felhívnom a figyelmet a km óra állásra, bár direktben nem ezzel lesz a probléma, de a széleskörű tényrögzítésnél bizony halmazati problémát fog eredményezni.

A gépjármű forgalmi engedély szerinti üzemeltetője keresett meg azzal, hogy az eladó – amúgy gépjárműértékesítéssel is foglalkozó vállalkozás – nem kíván eleget tenni szavatossági kötelezettségének, sőt mindennemű további kommunikációtól is elzárkózott.



Előzményként az üzemeltető elmondta, hogy a vétel után egy hónappal a vezérlésjavítás során vette észre az általa megbízott szerviz, hogy a járműben nincsen részecskeszűrő, hanem sima fémcsövekkel ki van cserélve. A szakemberek számára már önmagában a képek is önmagukért beszélnek.

A szakértői tényfeltárás során megállapítást nyert, hogy a vevő jelezte az

eladó felé a feltárt tényeket, és ez alapján a vételi árban - még annak ellenére is, hogy az elmúlt 2 hónapban költött a gépjárműre, lengéscsillapítók, lengőkarok cseréjére - való visszavásárlásban szerette volna érvényesíteni a jogait. A vevő elmondása szerint az eladó mindenféle kompromisszum-készség nélkül elhatárolódott a békés intézés bármely megoldásától, kijavítástól vagy cserétől.



A tényelemzést folytatva látható volt, hogy a nyomáskülönbség jeladó helye üres, a műszerfalon nincsen hibakód, illetve a gépjármű ECU rendszerében sincsen hibakódra utaló nyom, de az egyértelműen látszott, hogy nem gyári szoftverrel van ellátva a jármű (vonatkozó márkaszervizben gyári műszer információk alapján). A márkaszerviz gyári adatbázis kivonata egyértelműen igazolja, hogy a gépjármű gyárilag mind DPF részecskeszűrővel, mind tartállyal szerelt.

A járművek adattáblái a szakemberek számára mesélnek, ahogy történt ezen eset kapcsán is. A gépjármű adattáblája alapján beazonosítható az EU típusbizonyítvány, mely információink szerint rendelkezésre állt mind a közlekedési hatóság, mint érintett szakhatóság, mind a vizsgabiztosai számára, így a történet megértése szempontjából fontos, hogy hozzáférhető volt a vonatkozó ÁFE (Általános Forgalomba Helyezési Engedély) a műszaki vizsga során. Figyelembe véve a Jármű Műszaki Adatlap „záradékok” rovatában megerősített motorkódot az ÁFE 3.2.12.2.6. Részecske szűrők részénél beazonosítható, hogy „igen”, azaz

Nézzük mit mond ezzel kapcsolatba a Polgári Törvénykönyv - 2013. évi V. törvény.

A gépjármű fentiekben leírt állapotával kapcsolatba a Ptk. 6:159.§, 6:163.§ alkalmazható, mely alapján fogyasztói szerződés esetén a kereskedő egy év szavatosságot köteles biztosítani. Az egy éves szavatosság fogyasztói szerződés esetén azt jelenti, hogy gépjármű értékesítési jogügyletétől számított 6 hónapon belül az eladónak – kereskedőnek – kell helytállnia, és ettől csak akkor határolódhat el, ha tudja bizonyítani, hogy a fentiekben megjelölt hibák a gépjármű értékesítése után keletkeztek. Az év második felében (7-12.hónap) szintén felelősséggel tartozik, ám ha a kereskedő véleménye szerint a hiba a vásárláskor még nem volt meg, a fogyasztó – magánszemély vevő – kötelezettsége bebizonyítani ennek ellenkezőjét. Fontos, hogy az észlelt hibát a vevő minél előbb (a felfedezéstől számított 2 hónapon belül) jelezze az eladó felé. A hibás teljesítést mindig az eset összes körülményének figyelembe vételével kell megállapítani. Leszögezhetjük tehát, hogy a kötelezett – esetünkben a kereskedő/eladó - a

hibás teljesítésért kellékszavatossággal tartozik, mely igény alapján a jogosult választása szerint kijavítást vagy kicserélést igényelhet. Elég karakteresen rendelkezik a jog, miszerint a kijavítást vagy kicserélést - a dolog tulajdonságaira és a jogosult által elvárható rendeltetésére figyelemmel - megfelelő határidőn belül, a jogosult érdekeit kímélve kell elvégezni.



részecskeszűrővel szerelt, illetve ezen dokumentumnál maradva az E/1 Emisszió adatoknál is a variáns verzióhoz hozzárendeli a környezetvédelmi gyári határértékeket. Jól látszik, hogy a vizsgabiztos nem mondhatta, hogyha kötelessége szerint az ÁFE alapján beazonosította járművet, akkor nem állt rendelkezésére objektív adat a hiányosság kiszűrésére.

A hatóság a szakértői megkeresésre küldött válaszban nem tudott érdemi nyilatkozatot adni, hogy a környezetvédelmi mérésnél, a műszaki vizsga során a kipufogórendszer állapotának szemrevételezéses ellenőrzésénél miért nem vette észre a vizsgabiztos a részecskeszűrő hiányát annak ellenére, hogy számára 2. melléklet a 77/2009. (XII. 15.) KHEM–IRM–KvVM együttes rendeletehöz „A környezetvédelmi felülvizsgálat technológiája” egyértelműen kötelezettséget ír elő, mely szerint szemrevételezéses vizsgálati módszert is kell alkalmazni a kipufogórendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

Ez nem más, mint a vizsgált jármű meghatározott jellemzőjének, tulajdonságának, adatának ellenőrzése közvetlen érzékeléssel (eszköz használatával nélkül), amely történhet vizuálisan, hallás útján vagy tapintással, miközben a járművet vagy annak szerkezeti egységét – szükség szerint – működtetik. Tegyük hozzá, hogy a jogszabály egyértelműen leírja, hogy „a gyártó által felszerelt kibocsátás csökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében” is bele tartozik a vizsgálatba.

Ismert, hogy a kompresszió gyújtású motorral és fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) szerelt járműveknél „a felülvizsgálatot az OBD rendszer ellenőrzésével és kiolvasásával kell kezdeni, ezután el kell végezni a

füstölésmérést az előírásoknak megfelelő készülékkel, ún. alajáratról történő, teljes töltéses szabaddyorsítással – miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva – a magyar szabványnak megfelelő, kerekedelmi forgalomban beszerezhető, egyedileg nem adalékolt tüzelőanyaggal”. Összegezve a leírtakat a műszaki vizsga során a kipufogó rendszer teljességének

ellenőrzése a vizsgabiztos számára is előírt volt. A fényképek alapján is jól látható – mint ahogy a szemrevételezés során is a szakértői szemlénél megállapítható volt -, hogy a részecskeszűrő helyén történő változtatások nem az elmúlt 2 hónapban történtek (kipufogó csatlakozásnál csavarok korrodáltsága megbontási nyomok nélkül, hegesztési varratok állapota, friss hegesztési nyomok hiánya). Utalva a szakhatósági válaszra, annak 1. pontjában a hatóság egyértelműen az eladót, és annak képviselőjét jelölte meg a járművet műszaki vizsgára állítóként.

Nézzük a már említett csattanót! A márkaszerviz adatbázisában a vonatkozó gépjárműre konkrétan rákeresve megállapítható, hogy már 2012. júniusában egy olasz szervizeléskor a gépjárműbe 146 385 km volt a kilométer óra alapján. A 2008-as gyártás és a szóban forgó 2012-es szerviz közötti intervallumban megtett



több mint 146 000 km, és a 2018. 02. havi hazai műszaki vizsgán rögzített 159 031 km-t kiértékelve a közel 6 év alatt látható ≈13 000 km futás teljesítmény arányaiban eltérő nagyságrendje annak valóság alapját elgondolkodás tárgyává teszi!

A Büntető Törvénykönyv a „Gépjármű kilométer-számláló műszer által jelzett érték meghamisításával” kapcsolatban egyértelműen rendelkezik, miszerint „aki jogtalan hasznoszerzés végett a közúti gépjármű kilométer-számláló műszere által jelzett értéket a műszerre gyakorolt behatással vagy a mérési folyamat befolyásolásával meghamisítja, illetve a műszer működését megakadályozza, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő”. ■

MOLNÁR LÁSZLÓ

közlekedési szakértő

Q & Car Szakértői és Mérnöki Kft.