



# Gépjármű-biztosítás – kárfelvétel – kárrendezés



SIMON ROLAND

Cikkemet elsősorban az autós szakmák tanulóinak szánom, legyenek azok a szakképzésben vagy a felsőoktatásban, mert az oktatásban ezek a kérdések kissé (vagy nagyon?) háttérbe szorulnak. Pedig nagyon is a mi világunkhoz tartoznak, akkor meg kiváltképpen, ha szenvedő alanyai vagyunk egy balesetnek. Én is még egyetemi tanulója vagyok autós szakmánknak, és ha a termelési gyakorlaton nem „tévedek” erre a területre, bizony keveset tudnék ezekről. Igyekeztem tömören összefoglalni az ismereteket, bepillantást adni a gépjármű-biztosítás és a kárfelvétel világába. Mindkettő külön szakma, mely várja az ebben felkészült fiatal szakembereket.

Persze nem egyes biztosítótársaságok által kínált gépjármű-biztosítási termékek bemutatásával szeretnék foglalkozni, hanem, hogy mi is a teendő, illetve a menete egy káresemény bekövetkezése utáni ügyintézésnek. A megnövekedett járműforgalom hozza magával a baleseti kockázatot. Lehetünk a baleset okozója vagy szenvedő

alanya, hamar úgy érezzük, elveszünk az ügyintézés, teendők, papírok tengerében. Lássuk, hogyan is működik ez a gyakorlatban.

Minden a Kötelező Gépjármű Felelősségbiztosítással kezdődik. Enélkül Magyarországon semmilyen közúti jármű, de még segédmotoros kerékpár sem vehet részt a forgalomban. Ennek

érvényességét a rendőrség is ellenőrizheti, fontossága a műszaki vizsga érvényességével egyenértékű. A kötelező biztosítás megkötésével a biztosítótársaság az általunk okozott károkat téríti a vétlen jármű javára. Így a vétlen sofőr számára elméletileg (ezt lentebb kifejtem) pénzébe nem fog kerülni a helyreállítás, hanem az okozó kötelező

The image shows a detailed accident report form. It is divided into several sections, some highlighted in blue and yellow. The sections include:
 

- 1. A baleset időpontja:** Date and time of the accident.
- 2. Megjelenés helye:** Location of the accident.
- 3. Típusa:** Type of accident.
- 4. A baleset körülményeinek leírása:** Description of the accident circumstances.
- 5. A baleset résztvevőinek adatai:** Data of the accident participants.
- 6. A baleset okozója:** Cause of the accident.
- 7. A jármű adatai:** Vehicle data.
- 8. A jármű károsodásának leírása:** Description of vehicle damage.
- 9. A jármű károsodásának értékelése:** Assessment of vehicle damage.
- 10. A jármű károsodásának fényképezése:** Photographing of vehicle damage.
- 11. A jármű károsodásának rajza:** Drawing of vehicle damage.
- 12. A jármű károsodásának mérése:** Measurement of vehicle damage.
- 13. A baleset okozója:** Cause of the accident (repeated).
- 14. Megjegyzés:** Remarks.

Kék-sárga baleseti bejelentő.

biztosítását rendező társaság téríti. Ehhez hozzátartozik az okozónak a bónusz-malusz rendszerben kettő fokozattal való visszatorolása, ami az alapidj növekedését jelenti. A legkedvezőbb bónuszosztály eléréséhez 11 év szükséges, melynek feltétele az ez idő alatti balesetmentes közlekedés. Történhet olyan eset is, amikor olyan jármű okoz nekünk kárt, amelynek a kötelező biztosítása a baleset bekövetkeztében időpontjában érvénytelen. Ilyenkor sem a károsult kénytelen a saját zsebébe nyúlni a kárrendezéshez, esetlegesen pereskedni az okozóval, hanem a MABISZ fizeti meg az okozott kárt, de ilyenkor regressz lép életbe, ami azt jelenti, hogy a kártérítési összeget a MABISZ visszakövetelheti a károkozótól.

A másik módja nyugalmunk megőrzésére a casco. Ez a biztosítási forma az általunk, rosszabb esetben mások által

okozott sérülés (például egy parkolóban nekünk tolatnak és elérhetőség nélkül cserbenhagynak minket, az olykor jelentős anyagi kárral autónkban) javításának térítésére szolgál. Természetesen fedezi az elemi és tűzkárokat, és a lopást is, a különböző módozatnak megfelelően. Viszont egy casco kár esetén van önrész is, amely vagy egy konkrét összeg, pl. 100 000 Ft, vagy a javítási összeg százalékos értéke, pl. 10%. A kettő közül a biztosítók a nagyobbik értéket vonják le a kártérítési összegből, így ezt a részét a mi pénztárcánk bánja. Kivételt képeznek egyes speciális esetek: üvegkár, lopáskár, elemi kár stb., amikor is a százalékos önrész

adott biztosítótól függően kell állnunk. Casco biztosítás megkötésekor mindig szakértők szemlézik meg a biztosítási kívánt járművet. Szemügyre veszik a jármű korát, állapotát, felszereltségét. Jelentik a biztosító felé az esetleges sérüléseket, így a sérült elemek kiesnek a biztosítás hatálya alól, további sérülés esetén ezek javíttatása nem térül meg. Továbbá a szakértők feladata a jármű állapotának dokumentálása, mind jegyzőkönyv, mind fotók formájában. Természetesen a hiányosságok is dokumentálva vannak – ilyen lehet a két gyári kulcs hiánya –, ilyenkor a lopás kockázata magas a gépkocsinak, így lopás esetén a biztosító nem téríthet. Fontos tény az is, hogy a casco igényt a biztosítónak 15 napja van bírálni, és indok nélkül visszaláphet a szerződéskötéstől.

## MILYEN LÉPÉSEKBŐL ÁLL EGY KÁRRENDEZÉS?

A baleset bekövetkeztével a résztvevők, a károkozó és a károsult kitöl-



Mérőléces fotózás, a gépjárművön fellelhető károk elhelyezkedésének meghatározására. A károkozó jármű méreteire ad utalást.



Gazdasági totálkár. A jármű még javítható, bár életkorából és értékéből adódóan a javítása gazdaságtalan.

tenek egy úgynevezett kék-sárga formanyomtatványt. Ez a nyomtatvány a CEA – Comité Européen des Assurances (Európai Biztosítók Bizottsága) – által készített mintának felel meg. Ha a balesetben érdekelt másik fél ugyanilyen, a CEA által engedélyezett, de idegen nyelvű nyomtatvánnyal rendelkezik, az ugyanúgy érvényes, annak minden pontja és szövege megegyezik a magyar változatával. Ezért az is kitölthető és felhasználható. Mindkét fél kap egy-egy példányt ebből a dokumentumból, mellyel a károsult igényelni tudja kárigényét az okozó kötelező biztosítását rendező biztosító felé. Elméletben az okozónak jelentenie kellene a saját biztosítójának, hogy kárt okozott, de mivel erre nincs törvényi szabályozás, az esetek csaknem 90%-ában ez nem történik meg. A kárigény beérkezése után a biztosító kárszakértőt küld, a jármű sérüléseinek felmérése végett. Ilyenkor fontos, hogy az alábbi dokumentumokat a szakértő számára kézhez adjuk, mivel ezek szükségesek a kárrendezéshez: baleseti bejelentő (kék-sárga) vagy

rendőrségi igazolás, forgalmi engedély másolata, vezető jogosítványának másolata (aki a balesetkor a gépjárművet vezette), törzskönyvmásolat, cégek esetén az aláírási címpéldány másolata és a kárügyben eljáró személy részére szóló meghatalmazás. Amint megtörténik a kárfelvétel a jármű javítható, a helyreállításhoz szükséges összeget pedig az ügyféllel való megállapodás szerint téríti a biztosító.

Persze ezt az egyszerűségét az ügymenetnek gyorsan bonyolítja egy rendőrségi határozat, feljelentés vagy akár személyi sérülés. Ilyen esetben a biztosító többnyire megvárja a rendőrség által kiadott dokumentumokat, a gépjármű nélkül töltött idő pedig hosszabbodik a károsult számára. Ilyenkor jó megoldás lehet, ha van casco az autón, mert jelenthetjük rá a kárunkat, elkezdődhet a jármű javítása, a biztosító térít, és csak a casco önrészünk áll bent a javításban. Így meggyorsíthatjuk autónk helyreállítását. Persze az ügy lezárásával az önrész is térítve lesz, így teljes mértékben kártalanítva leszünk.

## A KÁRSZAKÉRTŐ MUNKÁJA

A gépjármű-kárszakértő feladata, hogy felmérje a karambolos járművek sérüléseit, megállapítsa a javítási/helyreállítási költségeket a gyári alkatrészárak és a gyári normaidők alapján. Első lépésként a sérült gépjármű azonosítása történik meg forgalmi engedély, illetve az alvázszám alapján. Ezután rögzítésre kerülnek a gépjárművön található sérülések. A szakértő eldönti, mely sérülések tartoznak az adott káreseményhez, illetve melyek azok a korábbi sérülések, amik nem az adott balesettel kapcsolatosak. Kárfelvételi jegyzőkönyvbe kerülnek a sérülések, ami tartalmazza a gépkocsi adatait, a jármű felszereltségét, futásteljesítményét, és akár még a festékréteg vastagságát is. Utóbbi az előzménysérült elemek azonosítására szolgál, melynek gyakorlati jelentősége, hogy akár az adott alkatrész árát csak részben téríti a biztosító, hisz az nem volt teljesen ép, korábban javított volt, még ha az szakszerű is. Mindez fotókkal is dokumentálva van. Kárfelvételi jegyzőkönyv egy másolati példánya az ügyfélhez kerül, ezzel a papírral mehet a járműjavítóhoz, és ezáltal kezdődhet a jármű javítása. A javítás során a jármű megbontása következtében az adott káreseménnyel összefüggésbe hozható alapkárfelvételnél nem látható sérülések a jármű pótszemlézésével kerülnek jegyzőkönyvbe. Miután a gépjármű javítása megtörténik, úgynevezett beépítés-ellenőrzést végezhet a szakértő. Ellenőrzi, hogy a javítás szakszerű-e, és az elvégzett javítás a számlázott tételekkel egyezik-e. A fentebb említett casco-szemle elvégzése, illetve egyes biztosítóknál a totálkáros járművek maradványának úgynevezett roncsbörzére való feltöltése is a munkakörébe tartozik.

## A TOTÁLKÁR

Elérkeztünk a téma legkényesebb pontjához, a totálkár fogalmához.



Egyértelmű műszaki totálkár.

Kétféle totálkárrol beszélhetünk: gazdasági és műszaki totálkárrol. GFB- (Gépjármű Felelősségi Biztosítás) kár esetén akkor gazdaságtalan egy jármű helyreállítása, ha a javítási és az azzal összefüggő járulékos károk együttes összege – pl. szállítás, tárolás, bérautó stb. – nem haladja meg a káridőponti érték és a maradványérték különbségét. A gyakorlat, hogy ez az érték a jármű értékének kb. 60%-a körül mozog. Casco kár esetében a javíthatóság határértéke a biztosításszerződési feltételben rögzítettek szerint. Műszaki totálkár, ami azt jelenti, hogy a jármű oly mértékben károsodott, hogy a helyreállítása technológiailag lehetetlen. Totálkár esetében tehát a kárszámítás nem a javítás költségein alapul, hanem a jármű káridőponti értékéből vonják le az értékesíthető roncs becsült értékét, és a kettő különbsége lesz a kártérítés összege. A gazdasági totálkárt szenvedett gépjármű is megjavítható, viszont ilyenkor a kártérítésen felüli javítási költségek a jármű tulajdonosát terhelik, a károkozóra és a biztosítójára nem terhelhetők át. Totálkár esetében

a biztosító – általában különféle szoftveres kalkulációk és piaci árajánlatok, hirdetések segítségével – megállapítja a jármű balesetkori forgalmi értékét, valamint a roncs értékét, és a kettő különbségét fizeti ki a károsultnak. A roncs a jármű tulajdonosáé marad, de egy roncsbörzére felkerül a jármű, ahol regisztrált tagok licitálhatnak rá. A biztosító senki autóját nem akarja eladni, a tulajdonos dönti el, hogy elég lesz-e a helyreállításhoz kínált összeg, esetlegesen eladja a licitálónak és másik járművet vásárol. Ilyenkor az átírás közben felmerülő költségek egy részét a biztosító állja, de csak GFB-kár esetén, casco kárnál nem!

## AZ AVULÁS

Újabb sarkalatos fogalom következik, az avulás. Ennek a szónak a hallatán borsószik meg minden ügyfél háta, nem elég, hogy összetört az autója, de még pénzébe is kerül. Persze a helyzet nem ennyire gyászos. A Polgári törvénykönyv szabályai szerint a károsult csak az eredeti állapot helyreállítását követelheti meg a károkozó felelőség-

biztosítójától, azaz káridőponti, nem pedig új értéken térít. Az avulás 6 év felett már érinti a fém alkatrészeket, míg a műanyag alkatrészek 10 éves kor fölött kezdenek avulni. Természetesen az avulás mértéke a gyári, új alkatrészrel történő helyreállítást érinti. Vegyünk példának egy 10 éves autót. A biztosító feladata az eredeti állapot létrehozása, ezért szigorúan véve erre a 10 éves autóra 10 éves fém alkatrészek kerülhetnek felszerelésre biztosítói szemmel. Mivel a biztosító minden esetben gyári új alkatrészekkel kalkulál, ezért van szükség az avulás százalékos meghatározására. Viszont ettől függetlenül felhasználhatunk használt/bontott alkatrészeket. Ilyenkor arra kell figyelni, hogy ezen alkatrészek árát a biztosító az új alkatrészek árának 50–60%-áig téríti.

A kártérítés lehet számlás, avagy számla nélküli, ezt az ügyfelek döntenek el. Számlás kártérítés esetén, a kárfelvételi jegyzőkönyv alapján javított, cserélt alkatrészek számlás árai térülnek. Számla nélküli kárrendezés esetén a biztosító javítási kalkulációt végez, és ez alapján utal egy összeget a károsultnak. Ilyenkor abból indul ki a biztosító, hogy a károsultnak van egy ismerős karosszerialakatos, fényezője, így a javítási összeg jóval nyomottabb árat képvisel, mint számlás térítés esetén.



Előzményszerült ajtó. Jól láthatóak a karcolások a kilincs körül, ez már a fényezés 50%-os avulását vonja maga után.

Végeredményben azt lehet mondani, hogy egy baleset mindig komoly problémákkal jár, lehetünk vétkesek vagy vétlenek, időt vesz igénybe a baleset utáni kárrendezés. Már ezért érdemes odafigyelni az utakon. Nem beszélve a személyi sérülések elkerülésének fontosságáról, mindenkit hazavárnak.

## LÁTHATATLAN SÉRÜLÉSEK

Olykor egy kisebb koccanás során a lökhárító rugalmasságából adódóan nem keletkezik jelentősebb szemmel látható esztétikai kár, bár ebbe nem szabad belenyugodni, mert nem biztos, hogy komolyabb sérülés nélkül úszta meg autónk a kalandot. Előfordulhat, hogy a parkolószenzorok, a lökhárítóban lévő ködlámpa vagy tolatólámpa tartófüle, magát a lökhárítót tartó fűlek, a hátfal egyaránt sérülhetnek. Ezek cseréje vagy javítása könnyen az egekbe röpítheti a javítási számla végösszegét.

Lássuk egy példán, hogy mire kell odafigyelni.



Látható, hogy ez a BMW M5-ös sérülése egy hátulról történt koccanásból ered. Az ütközés hatására jól látható, hogy a lökhárító és a jobb hátsó sárvédő sérült. A lökhárító természetesen ezáltal cseréje és az új darab színre fújására szorul, de a sárvédő a klasszi-

kus kikalapálással nem lesz javítható. A tankajtón is látható, hogy ez az elem bizony az ütközés hatására előre mozdult el, így a húzópad segítségét kell igénybe venni a helyreállítás során. Ennél komolyabb sérülések esetén előfordulhat az elem komplett cseréje is, ilyen esetekben öregebb autónál megfontolandó, hogy a helyreállítás gazdaságos lesz-e. Egy ilyen hegesztett elem cseréje komoly beavatkozás egy autó életében, mert magához a jármű szerkezetéhez nyúlunk. Ezért is fontos a megfelelő technológia használata, mert egy későbbi baleset során a cserélt elemnek is úgy kell viselkednie, ahogy a gyári elem viselkedne. Itt még hozzá kell tenni, hogy a hátsó ajtóra az ütközés ereje rátolhatta a sárvédőt, így az ajtó spotfényezését is be kell kalkulálni. Ez azt jelenti, hogy nem az egész ajtót, hanem csak a sárvédőhöz közeli részét kell a sárvédő mellé fűjni. A sárvédőtől hátrafelé haladva, hamar meg is állhatunk a lökhárító jobb oldali nyúlványánál. Itt a probléma a lökhárítót felfogó műanyag, olykor fém tartóelem sérülése. Sajnos a megbontáskor ezekre is kellő figyelmet



Jól látható gyűrődés a sérült fenéklemezen

kell fordítani, mivel az összeszerelés tökéletlen lenne, a sárvédő és a lökhárító nem kerülne egy síkba. A másik lehetséges probléma a lökhárító füleinek törése, e sérülés esetén is az előbbi esztétikai gondok lépnek fel. Egyre hátrébb haladva eljutunk a hátsó lámpáig. Az ütközéstől előfordulhat, hogy a lámpa tartófülei eltörnek. Ilyenkor két megoldás lehetséges: a csere, vagy egy gyári megoldás, a javítófülkészlet. Ez egy olyan gyári technológia, amellyel a törött tartófüleket csavarozás segítségével pótolhatjuk. Látható, hogy a parkolószenzorok is sérültek. Persze, ezt kép alapján biztosan nem lehet kijelenteni, de a tapasztalat azt mutatja, hogy ilyen erőhatástól bizony sérülnek ezek a kis jeladók. A kipufogó sem úszta meg sérülés nélkül, ilyen esetben szükségessé válik a kipufogórendszer alapos vizsgálata. Az

ütés hatására a rendszer elmozdulhat, így a leömlőcsonk sérülése sem lehet kizárt.

A lökhárítót lebontva a hátsó me-revítőt is szemügyre kell vennünk, megítélés kérdése, hogy elég-e a javítása, vagy pedig cserélni kell-e. Ráfutásos baleseteknél mindig néz-zünk a csomagtartó kárpitja alá, meg kell győződni róla, hogy a fenéklemez épségben maradt-e.

Érdemes komoly figyelmet fordítani a futómű állapotára is, mivel a deformációk hatására a futómű beállításai könnyedén elmozdulhatnak, ezért mindenképpen javallott a futómű ellenőrzése.

A karosszéria teljes egésze csak akkor tekinthető szakszerűen helyreállított-nak, ha azon a gyár által megadott mérési értékek, ill. esztétikai követelmények maradéktalanul biztosítottak.



Javitófül

Látjuk, hogy rendkívül összetett problémahalmazról van szó. Szerkezetismeret, típusismeret, javítási technológia ismeret együttese alkotja a kárszakértő munkájának alapját. Ehhez jön az ún. szakértői programok szakavatott ismerete, no meg nagy gyakorlat. Gyakorlat kell például ahhoz, hogy a biztosítási csalásokat is ki tudjuk szűrni. ■

## Gázüzemű járművek, autógáztartályok

A gépjárművekbe beépítendő üzemanyag-ellátó berendezésekre, gáztartályokra (ENSz-EGB 67. és ENSz-EGB 110. számú Előírás) jóváhagyási jel használatának engedélyezése a 320/2010. (XII. 27.) Korm. rendelet 12. § (1) bekezdés értelmében a kormányhivatal szakigazgatási szerveként működő, területileg illetékes mérésügyi és műszaki biztonsági hatóságtól kérhető.

Autógáztöltő állomás a hatóság építési engedélyével létesíthető. A jóváhagyási jellel ellátott autógáz üzemanyag-ellátó berendezést csak hatóságilag engedélyezett szakműhelyek szerelhetik be a gépjárművekbe, munkagépbe. A szakműhely engedélyezési eljárásában gépjárműfenntartó tevékenység esetén szakvélemény adásával, munkagép gáz-üzemanyag ellátó berendezésével kapcsolatos tevékenység esetén engedélyező hatóságként vesz részt a hatóság.

Az eljárási díj mértékét a 20/2010. (XII. 31.) NGM rendelete határozza meg.

A gázüzemű jármű gáztartályának jóváhagyási jellel (melyet a gyártó LPG esetén 10 évnél, CNG esetén 3 évnél nem régebben elvégzett beütéssel igazolt) vagy a hatóság által kiadott „Tanúsítvánnyal” rendelkeznie kell.

A gépjárműbe beszerelt autógáztartályon

– LPG esetén a gyártástól számított 10 év letelte előtt,

– CNG esetén a gyártástól számított 3 év letelte előtt időszakos ellenőrzést kell végeztetni.

Az autógáztartályok engedélyezett élettartama

- LPG esetén a gyártástól számított 15 év,
- CNG esetén a gyártó által előírt, de legfeljebb a gyártástól számított 20 év.

Az időszakos ellenőrzésre csak gáztalanított, tisztított, szikrát okozó tevékenység végzésére alkalmas állapotban lévő autógáztartály bocsátható. A tartály ki- és beszerelését csak erre feljogosított szakműhely végezheti. Az időszakos ellenőrzést a hatóság az általa nyilvántartásba vett szervezeteknél végzi. A hatóság az időszakos ellenőrzésről az érvényességi idő megjelölésével tanúsítványt állít ki. Elvesztett tanúsítványt a jármű üzemeltetőjének kérelmére, az autógáztartály azonosítása után, külön jogszabályban meghatározott díj ellenében pótolja a hatóság. Autógáz töltése csak a rendeltetésnek megfelelő tartályba (LPG, CNG, GAS), annak megfelelő, minősített üzemanyag-gal, a hatóság által kiadott létesítési és használatbavételi engedéllyel rendelkező töltőállomáson történhet.

Forrás: Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal. Piacfelügyeleti és Műszaki Felügyeleti Hatóság.