



MOLNÁR LÁSZLÓ  
közlekedési szakértő

Napjainkban a márkakereskedések, szervizek folyamatosan szembesülnek a régi és/vagy új elvárásrendszerrel, mellyel kapcsolatban a jótállás, garancia, szavatosság, kelékszavatosság fogalmak között bizony el kell tudni igazodniuk. Az alábbi eset elemzése talán segítséget tud nyújtani ezek gyakorlati alkalmazásához, illetve rámutat e jogszabályi követelményekkel kapcsolatos gondolkodásmód egyfajta logikájára.

Tanulságos történetek szakértői szemmel VI.

## A „BÓNUSZJÓTÁLLÁS” IS GARANCIA

Piacpolitikai és marketingokokból is egyfajta versenyt láthatunk főleg a márkaképviseleteknél, ahol vagy már a polgári törvénykönyv alapján a tartós fogyasztási cikkekre – és ebbe a jármű is beletartozik – előírt 2 éves jótállási intervallumot megnövelve hirdetik az értékesítéseket, vagy „bónuszgaranciaként” a vevő dönthet, hogy az adott márka által opcionálisan adható plusz jótállási intervallumot – 1–2–3 évet – megvásárolja.

És pont itt van az egyik lényeg: garancia fogalma jogilag nem létezik, mivel garancia alatt a köznyelvben a jótállást értjük. Menjünk tovább, hisz a tisztázandó kérdéskörnek még nincs vége. A jótállás és a szavatosság közötti alapvető különbség a bizonyítási teherben van, tehát abban, hogy a hibát kinek kell bizonyítania: míg a jótállásnál a vevő egyszerűen csak visszahozza

a terméket, ami hibás, és nem kell igazolnia, alátámasztania semmi mást, hisz az eladón van az úgynevezett bizonyítási teher, hogy a vevőnek nincs igaza, addig a szavatosságnál már a végfelhasználónak, tehát a vásárlónak kell bizonyítania, hogy valóban fennáll a hiba.

Az új polgári törvénykönyv egy új rendelkezést is behozott: a termékszavatosságot. Ezek szerint a végfelhasználó közvetlenül a gyártóval szemben is érvényesítheti igényeit, és gyártónak minősül a forgalmazó és az importáló. A hibát a végfelhasználó a forgalomba hozataltól számítva maximum 2 éven belül jelentheti be, a hiba orvoslására pedig vagy kijavítást, vagy – ha javításra nincs mód – kicserélést lehet alkalmazni. Fontos, hogy termékszavatosságról csak olyan hibáknál lehet



beszélni, amelyeknél a hiba már a forgalomba hozatalkor megvolt (gyári hiba), és a végfelhasználónak kell bizonyítania, hogy a termék már hibás volt. Nézzük akkor a konkrét történetet. Egy új gépjármű vásárlásakor 2+3 év garanciában állapodtak meg a felek, ahol a vásárló egy jogi személyiségű vállalkozás. Az értékesítés után 4 év 10 hónap elteltével az adott márka márkaszerviz-partneréhez autómentővel – a tulajdonos részéről az elvárható gondosság elvét is alkalmazva – beszállításra került „beállt” motorral a szóban forgó N1

kategóriájú kistehergépkocsi. Mivel a gépjármű még garanciális intervallumban volt – tehát ezen esetben nem 2, hanem 5 év! –, így a szakszerviz haldéktalanul megbontotta a motort, majd annak meghibásodásmértékét a bevált gyakorlatnak megfelelően a vezérképviselőt szakembereivel egyeztetette.

Ezután a garanciáról szóló jogszabályok tükrében, és az elvárt tájékoztatási intervallumon belül a szerviz illetékes munkatársa tájékoztatta a tulajdonos képviselőjét az ellátó ügyvezetőt arról,

hogy egyrészt komplett, új motorcserére 100%-ban garanciában elfogadásra került, és a gyári visszaigazolásra hivatkozva 2018. 08. 21-ei szállítási, beépítési intervallumot jelölt meg az új motorra vonatkozóan. Ez azért lényeges, mivel a márkaszerviz képviselője 08. 24-én arról tájékoztatta az ügyvezetőt, hogy bár a garanciális helytállási kötelezettségük továbbra is fennáll, de az előzetes egyeztetések, írásbeli igazolások ellenére sem érkezett meg a szóban forgó új cseremotor, illetve az ügyvezető úr megrökönyödve hallotta,





hogy jelenleg még információ sincs arról, hogy mikorra tud a gyártó helyállni! A tények ismeretében nem mellékes, hogy a „termelésből kieséssel, ezáltal gazdasági tevékenységet negatívan érintő” gépjárműhiány generálódott. A márkaszerviz végül is a motor beérkezéséig – 2018. októberig – azonos típusú cseregépjárművet biztosított a vállalkozás számára.

A cseremotor megérkezése, majd beépítése után jött a következő meglepetés, mivel az adott márka 1 év „alkatrészgaranciát” akart csak bevállalni a szóban forgó motorra. Mindezt az után, hogy a vevőnek kellett futnia az illetékes közlekedési hatósághoz, hisz az azonos típusú motorcsere a forgalmi engedélybe beírt motorszám változásával is járt, melyet át kellett vezetetni. A jelenleg is érvényben lévő 2013. évi V. törvény a polgári törvénykönyvről alapvetően minden létező jogalanyra vonatkozik – ebbe beleértve szerződő félként a vállalkozást is, mint adott esetben vevőt –, kivéve, ahol a jogszabályalkotó külön nevesítve nyomatékosít adott bekezdésben – pl. fogyasztó.

A már meghivatkozott Ptk. 6.173. §. (2) bekezdése alapján egyetemlegesen került elrendelésre, hogy a jótállási igény érvényesítésére egyebekben a kellékszavatossági jogok gyakorlására vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni. Ezt is figyelembe véve, minden létező jogalanyra vonatkoztatott a 6.163. §. (5) bekezdés, melynek értelmében a dolognak a kicseréléssel vagy a kijavítással érintett részére a kellékszavatossági igény elévülése újból kezdődik. Ezt a szabályt kell alkalmazni arra az esetre is, ha a kijavítás következményeként új hiba keletkezik. A kft. – mint jogi személyiségű vállalkozás – által vásárolt gépjármű adásvételekor 2+3 éves jótállási (garanciális) időszakban állapotodott meg az eladó és a vevő. Azt egyik fél sem vitatta, hogy még az 5 éves jótállási intervallumon belül történt a motormeghibásodás, ahol garanciális szakműhelyi márka döntés alapján komplett motorcserét igényelt a javítás.

A többször módosított 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 2. §. (1) a) pontja külön kezeli a jármű „fődarabokat” –

mint esetünkben a motor –, illetve az alkatrészeket.

Az 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet 3. sz. mellékletében 5. Járművek főjavítása, középjavítása fejezet c) pontjában az ellátni kívánt járműtípus fődarabjainak (pl. motor, differenciálmű) megfogalmazása alapján a „motor” fődarabként nevesítésre is került.

A fődarab és az alkatrész külön definiáltsága azért lényeges, mivel az „alkatrészgarancia” – mely a gyakorlatban amúgy is egy szokásjogon alapul csak – alkalmazása ez esetben a motorra, mint fődarabra nem vonatkoztatott. Ezt alátámasztandó további érv a motornak, mint főegységnek a nagyságrendű bekerülési értéke, mely az alapszériás járműkivitel újkori árának is közel 20%-a.

Összegezve tehát nem alkatrész, hanem fődarab lett garanciában cserélve, ahol a garanciális igény elévülésének – azaz alapesetben 2 év – újra kell kezdődnie a Ptk. fentiekben meghivatkozott rendelkezései alapján. ■

**Q & CAR SZAKÉRTŐI  
ÉS MÉRNÖKI KFT.**