

Tanulságos történetek szakértői szemmel XII.

A „TRÜKKÖS” PAPIROK VILÁGA

Lassan egy használt gépjármű vásárlásához szakértő csapatot kell magunkkal vinni. Nagyon fontos, hogy vigyünk magunkkal egy autószerelőt, de ma már ez nem elég, mert a gépjármű „kísérő” okmányainak ellenőrzése, ha lehet, még fontosabbak a vételnél, tehát egy jogász is legyen a csapatunkban. Sajnos, mint a következő szakértői eset is rámutat, a „szemfényvesztés kikerült a cirkuszok világából” a hétköznapi üzleti életbe és sokan ezt „egyetemi” színvonalon művelik.



De nézzük a száraz tényeket. Egy magánszemély 2018. 11. 16-án vásárolta meg egy kft.-től, gépjármű-értékesítéssel foglalkozó vállalkozástól, a szóban forgó gépjárművet. Az első „csattanó”, hogy az ekkor kelt Tulajdonjog Átruházási Szerződésben az eladó részéről feltüntetett bélyegzőlenyomaton – mind az eladó rovatnál, mind az aláírásnál – 2744 irányítószám szerepel. Mint kiderült, a posta irányítószám-keresőjén ilyen irányítószám nincs. És akkor még mindig maradjunk a formaságok területén. A kft. bélyegzőjén beazonosítható cégjegyzékszám törlésre került a cégnyilvántartás alapján 2018. 10. 09-én, tehát az adásvétel előtt több, mint 1 hónappal! Tudvalevő,

hogy ez már a jogászok szakterülete, de a fentiek olvasásakor véleményem szerint még a laikus emberben is felmerül a kérdés: egyáltalán, akkor érvényes-e az adásvételi szerződés, létrejött-e jogilag maga az adásvétel? És akkor jön a másik oldal, hogy az okmányiroda minden további nélkül a forgalmi engedélybe a tulajdonjog-változást átvezette.

Az adásvételkor – a Tulajdonjog Átruházási Szerződésben szereplő – km-óra-állás: 179 132 km. Az eladó által a vevő rendelkezésére bocsátott 2018. 11. 07-én kelt, egy gépjárműfenntartó autószervez által kiállított munkalappon, mellyel a frissen diagnosztizált, karbantartott állapotot igazolták, km-

óra-állás nem került feltüntetésre. A vevő által felkért hivatalos márkaszerviz által felvett vétel utáni átvizsgálás állapotlapján a km-állás: 180 397 km. A szakértői szemlekor a km-óra 180 406 km-t mutatott. Ezt a szálat tovább gombolyítva, a rendelkezésre bocsátott 2018. 12. 17-ei hivatalos márkaelőzmény-jelentés alapján, hivatalos márkaszervizben végzett javítási dokumentáció nem állt rendelkezésre. A 2018. 11. 16-ai Tulajdonjog Átruházási Szerződés megjegyzés rovatában az alábbi kézzel beírt záradék szerepel: „Az autón óraegység cserélve lett, ezért nem a valós km-t mutatja az autónál. Semmilyen rejtett hibája nincs.” (Elgondolkodtató, nem?)

Míg a vevő laikus, addig az eladó, mint jogi személyiség a főtevékenységéből adódóan szakértelemmel rendelkezik, így a gépjárműben lévő km-számláló és a ténylegesen futott km különbségére fokozottan figyelni kell. Ez vonatkozik többek között arra is, hogy a gépjárműmárka szerviztechnológia alapján – lásd Szerviz-ellenőrzőlap – mind a vezérműszíjat, mind a tüzelőanyag-szivattyú hajtószíjat 200 000 km-enként, illetve 10 évente ki kell cserélni. Ide illő tétel, hogy a 2012. évi C. törvény a büntető törvénykönyvről a gépjármű kilométer-számláló műszer által jelzett érték meghamisításával kapcsolatban így rendelkezik:

„348. § Aki jogtalan haszonszerzés 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.”

Előzményként a tulajdonos elmondta, hogy mivel a járművel kapcsolatban több hibát is észlelt – erőtlenné vált, nem volt fűtés stb. –, ezért kereste fel a hivatalos márkaszervizt.

Csak néhány szemelvény, mely azonban sokatmondó. Gumi vízcsövek fel voltak dagadva.



A motortérben, a motoron erőteljes, nagynyomású tisztításra utaló nyomok voltak találhatóak.

Nézzük a tanulságokat, hisz a gépjármű a lényeg. A belső hajtószíj gyártói előírásának megfelelő cseréje nem volt igazolt. A gyártók megadják a csereperiódusokat, ettől eltérni nem szabad. A 2018. 11. 07-ei munkalappal kapcsolatos gépjárműfenntartói tevékenységgel kapcsolatban az alkalmazott szerviztechnológiára vonatkozó kérdésre nem kaptam választ. A tények ismeretében – mivel cserélték a km-óra-számlálót, de nem tudni, hogy mikor –, így feltételezhető, hogy meghaladhatta a 200 e km gyárilag előírt periódust, és így az sem ismert, hogy a vezérműszíj

is időben lett-e cserélve. A szerviz által leírt válasz alapján olyan állapotban volt a szíj, hogy maga a régi tulajdonos – esetünkben az eladó – kérte a cseréjét. Ha szakad a szíj, vége az erőforrás összehangolt munkájának, szelep- és dugattyútörés, hengerfal-, hengerfej- és égéstérsérülés lehet az eredménye. Szakmailag hiányolható, hogy a vezérműszíjat cserélő szerviz miért nem végzett szíjproblémákból eredő esetleges sérülések kiszűrésére vizsgálatokat. Mivel a szakértői szemlekor sem volt fűtés, és a szerviznek a 2018. 12. 17-ei átvizsgáláskor az elmondásuk alapján közel 3,5 liter hűtőfolyadékot kellett utána önteni, így valószínűsíthető, hogy „hengerfejes” a jármű, hisz a hengerfej-



hibák elsődleges jele a hűtővíz fogyása. Leggyakrabban az elmulasztott szíj-csere az ok: az öregedő szíj elveszti a rugalmasságát, a terhelésváltást a fogazása nem viseli el, amit így „legyalul” a fogazott tárcsa. A vezérlés emiatt jobb esetben csak elmegy, a motor kihagy, leáll. Vélelmezhetően az eladó ezért kérhette a vezérlés cseréjét, viszont mivel ezzel összefüggésben a szerviz e-mailjes nyilatkozata alapján nem volt komplett diagnosztika, így nem kizárható, hogy rossz esetben ütemet vesztett: a dugattyú utoléri a szelepet, kész a motorkár. Az öreg szíj, ha már gyötrődik, de még nem tört ki annyi foga, hogy megcsússzon, előbb-utóbb megszorulhat, vagy lecsúszhat a tárcsákról, szintén a fenti károkat okozva. Mivel mindez gyorsan történik, sofőrként nehéz elkerülni a bajt, egyedül csak a gondos karbantartás iktathatja ki a veszélyt.

Sajnos a szerviz hibakód-kiolvasást nem végzett, így nem ismert, hogy pl. az EGR-szelepre vonatkozóan volt-e már benne hibakód. Mivel átfogó diagnosztikát nem végeztek, és a leírtak alapján mosást sem, így nem igazolható, hogy az olajszivárgások



esetleg már előttük is „palástolva” voltak-e. A kiegyenlítő tartályban olaj-, koromnyomok találhatóak. Nem csupán a hűtőrendszer kiegyenlítő tartályának szintfogyatkozásából, hanem a motor szűrke, vízgőzös füstöléséből, illetve még indítási problémájából, erőtlenedéséből is következtethetünk a hengerfejtrepedésre. Ezt a márkaszerviz is észrevételezte, illetve a szemlekor egy rövid indításkor hasonló tapasztalatokat lehetett leszűrni.

Nem árt eléggé nyomatékosítani, hogy jelen esetben is alkalmazható a Ptk. 6:159.§, 6:163.§ paragrafus: a gépjármű értékesítési jogügyletetől – esetünkben 2018. 11. 16. – 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. Ezt kiegészítendő, az előzmények ismeretében az alábbi jogszabályi elvárást a felek az egyeztetésük során alkalmazni kötelesek:

6:159. § [Kellékszavatossági jogok]
 (1) Olyan szerződés alapján, amelyben a felek kölcsönös szolgáltatásokkal tartoznak, a kötelezett a hibás teljesítésért kellékszavatossággal tartozik.
 (2) Kellékszavatossági igénye alapján a jogosult választása szerint
 a) kijavítást vagy kicserélést igényelhet. Jelen esetben, amivel a szakértő találkozott, sajnos egyre gyakoribb: „lepapírozás”, eltagadás, csalás gyanúja, gondatlanság, szakmai hozzá nem értés, szakmai felületesség halmaza. Jó tudni, hogy a vevőnek mik a jogai. ■



MOLNÁR LÁSZLÓ

közlekedési szakértő

Q & Car Szakértői és Mérnöki Kft.