



- I 41 Javítók, biztosítók párbeszéde
- I 44 Karosszéria javítás ragasztással

- I 48 Ragasztás után szegecselés
- I 51 Az új Terostat 8597 HMLC szelvédfóragasztó

Javítók, biztosítók párbeszéde

Tisztelt Kollégák, Olvasóink!

Ígértem, hogy beszámolok a 2010. július 21-én megtartott Mabisz és egyes érdekvédelmi szervezetek találkozójáról és az utána történekről. Elnézést kérek a hosszú hallgatásért, szerteágazó szakmai, szak-képzési és érdekvédelmi munkáim minden időmet lekötötték. Igyekszem ezzel az írással valamennyit törleszteni a restanciámból.

A találkozó résztvevői voltak:

- a Mabisz részéről dr. Forgács Zoltán közgazdasági ügyvezető (szervező-moderátor), dr. Kerékgyártó Csaba, főtitkárság-vezető,
- a biztosítók képviselőiben: Jurácsik János, Generali, Kocsis István, Köbe, dr. Takács László, Uniqa, dr. Varga Béla, Allianz,
- a szakmai oldal részéről Erdélyi Péter, MGE, Knezsik István, ANK, dr. Nagyszokolyai Iván, AOE, Szénási Róbert, KAFE (szervező). A tárgyaló felek között, semleges résztvevőként foglalt helyet dr. Melegh Gábor, a Magyar Igazságügyi Szakértői Kamara elnöke.

A tárgyalásra a következő témaköröket állítottam össze, melyeket előzetesen írásban eljuttattam az érdekelteknek:

- számlás, számla nélküli kifizetések (2010. április óta bevezetett rendelkezések),
 - óradíjak kérdése,
 - kárszakértők felkészültsége, tevékenysége,
 - gazdasági totál, műszaki totál,
 - káridőponti értékszámítás,
 - javíthatósági határ számítása, értelmezése,
 - roncsportál intézményének kérdése.
- Napirendi pontoknak az alább felsoroltakat javasoltam, amit mindenki elfogadott:
- kölcsönös bemutatkozások,
 - találkozó fontosságának megítélése,
 - a javasolt témakörök súlyozása,
 - a mai napra kiválasztott témakörök megbeszélése,
 - rendszeres találkozások ütemezése (ütemterv kialakítása),
 - egyebek.

A kölcsönös bemutatkozások után mindkét oldal elismerte, hogy a találkozásnak komoly aktualitása van. Mindannyian elismertük, hogy szemléletváltozásra és szemléletváltoztatásra egyaránt szükség van mind a két térfélen. A megbeszélés végig indulatmentesen, korrekt hangnemben folyt.

A biztosítók képviselői egyetértettek velünk, hogy a számlás kárrendezést kell előtérbe helyezni, állításuk szerint ők is ezt preferálják, hiszen így minden ellenőrizhető, kiszámítható és követhető. Számlás kárrendezésnél a legális autójavító vállalkozások végzik a javítást, garanciával, befizetve a közterheket a bevételük forgalma után. Saját számításaik szerint a számlás kárrendezés a teljes kárhányad mintegy 95%-át teszi ki és a számla nélküli csak 5% körül realizálódik. Nincs jogom kételkedni állításukban, de kíváncsi lennék rá, hogy a különböző káreseményeket hogyan osztályozzák, hová, melyik oszlopba regisztrálják. A legális vállalkozók ugyanis, országosan nagymértékű munkacsökkenésről panaszkodnak. Az mindenestre kiderült, hogy a 2010. áprilisban meghozott rendelkezést (közlekedésbiztonságot fokozottan befolyásoló sérülés esetén a gépjármű csak szakszervizben javítható, amennyiben nem ez történik, akkor a „javítást” műszaki vizsgának kell követnie) figyelmen kívül hagyják. Érdekességként említtem, ezt a definíciót már 1996-ban megfogalmaztam és a Szaki újságban (az Autótechnika újság elődje) leközöltem, majd a 2009. őszi lajosmizsei Szakértői Konferencián megtartott előadásom egyik témaköre volt. Az előadás teljes anyaga megtekinthető a www.szenasimuhely.hu honlapon. Nagy kár, hogy az illetékesek azóta sem foglalkoznak vele kellő erővel.

Óradíj

Az óradíjakkal kapcsolatban mindegyik biztosító képviselője elismerte, hogy nincs törvényes eszközük és lehetőségük annak befolyásolására (erre még visszatérünk), az kizárólagosan a vállalkozások privilégiuma.

Gazdasági totál – műszaki totál

A gazdasági totál – műszaki totál kérdés-e igen érdekes témakör, hiszen a jelenlegi kárrendezési tematikák, számítások szerint jószerevel nem találkozunk úgynevezett műszaki totállal, hiszen ezt minden esetben megelőzi a gazdasági totál. A műszaki totál kérdésével azért kell foglalkozni, mert sokszor keletkezik olyan mérvű sérülés a karambolos gépkocsin, amit nem szabad semmi szín alatt sem megengedni, hogy azt megjavítsák, és újra részt vehessen a közúti forgalomban. dr. Melegh Gábor dolgozik ennek a témának a megoldásán, melynek eredménye remélhetőleg minden érdekelt fél tetszését el fogja nyerni.

Káridőponti értékszámítás

Különösen az öregebb és kisebb értékű kocsiknál éri el a kárérték gyorsan az autó forgalmi értékét. A biztosítók az Eurotax katalógus alapján számítják ki az adott gépjármű káridőponti forgalmi értékét, arra hivatkozva, azt nem ők állapították meg. Ez igaz, de befolyásolni tudják azt. Idézet a Népszabadság 2009. november 4-i számából: „Általában a tényleges futásteljesítménynél többel számolnak és alacsonyabb felszereltségű modellel kalkulálnak (mindkettő jelentős érték meghatározó), s általában az ügyfél kárára tévednek. Totálkárosítás esetén viszont a roncsot túlértékelik, amivel megint az ügyfél jár rosszul.” A roncsportál ezen a helyzeten tud változtatni ugyan, de csak a leadott gépkocsik esetében. Ha a sérült gépjármű tulajdonosa úgy dönt, hogy mégis szeretné megjavíttatni és megtartani járművét, akkor az előbb említett probléma fennállhat.

Javíthatósági határ számítása, értelmezése

Itt továbbra is feloldhatatlannak látszik az ellentét a biztosítók és a szakmai oldal általam képviselt tagjainak és az autótulajdonosoknak a szempontjai között.



A biztosítók továbbra is csak a káridőponti érték 60% körüli összegéig engedik javításba a sérült gépjárművet, az általunk szorgalmazott 100% helyett. A részletekről már többször írtam, most viszont idézek Karner Miklós Az Autó 2010. áprilisi számában megjelent cikkéből: „Dr. Kovács Kázmér ügyvéd, biztosítási szakjogász, lapunk jogi szakértője mindenki figyelmét felhívja arra a zavarkeltő tényre, amit nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy alapvető különbség van a totálkárosítás szempontjaiban a casco és a felelősségi károk megtérítése között. Felelősségi károk esetében a gazdasági totálkár meghatározásánál nincs helye semmiféle százalékos arány felállításának. Ezeknél csak akkor beszélhetünk gazdasági totálkárról, ha a javítás azért gazdaságtalan, mert a javítás reális költségéhez hozzáadva a viszonylag újabb évjáratú kocsik esetén a javítással mindig együtt járó forgalmi érték-csökkenés összegét, továbbá a roncs értékét, ezek együttesen meghaladnák a jármű balesetkor forgalmi értékét. Ha ezen tételek bármelyikére nézve vita van, érdemes az ügyfélnek igazságügyi gépjárműszakértőt igénybe venni a biztosítóval szemben. A felelősségi károknál tehát egyáltalán nem bonyolult a képlet, a Ptk értelmében a vagyonban keletkezett értékcsökkenést meg kell téríteni, vagyis ugyanolyan helyzetbe kell hozni a károsultat, mint amilyenben a káreset előtt volt. A kártérítés azonban nem vezethet gazdagodáshoz, és a károsultnak kárenyhítési kötelezettsége van. Ezért a károsult nem jogosult a biztosítóval szemben olyan esetben is a kijavításhoz ragaszkodni, ha az a fentiek alapulvételével már gazdaságtalan. A casco biztosításoknál azért egészen más a helyzet, mert ott nem a teljes felmerült kárt kell a biztosítónak megtérítenie, hanem egy előre megállapodott szerződés szerinti vállalásának tesz baleset esetén eleget, ami ugyanúgy lehet különböző, mint ahogy az önrész sem egyforma minden cascónál. A biztosítók üzleti vállalkozások, próbálnak lefaragni a kifizetésekből. De amennyiben jogszerűtlenül kalkulálnak, kötelezős kárnál az összes következményt „rájuk lehet verni”, még a finanszírozással összefüggő, a balesetből eredő többletköltségeket is. Kovács Kázmér kiemeli: természetesen attól, hogy egy autót finanszírozással vásárolnak meg, az nem ér többet, emiatt a totálkárossá vált autó ellenértékéért nem kaphat nagyobb kártérítést az ügyfél. Ám ha bármilyen költsége adódik a

káreseményből (legyen az totálkár esetén az addigi finanszírozási szerződés lezárási díja), azt a biztosítónak ugyancsak (a gépkocsiban bekövetkezett káron kívül) meg kell térítenie. Adott esetben az árfolyam-ingadozás, kamatvesztés is e költségek közé sorolható, de ez mérlegelés kérdése, s a konkrét esettől függ. Jogi szakértőnk úgy tapasztalja, a kárrendezést sérelmező autótulajdonosok jó része azért nem fordul bírósághoz, mert 50-100 ezer forintért nem akar évekig pereskedni. Levenné a terheket a vállukról egy jogvédelmi biztosítás, ám ilyenről Magyarországon csupán az autósok töredéke rendelkezik. Kovács Kázmér nem ért egyet a bíróságok azon gyakorlatával, hogy tendenciózusan az indokoltnál alacsonyabb perköltségeket állapítanak meg. Szerinte ezzel azt érik el, hogy olyanok (például tőkeerős biztosítók) is a bíróságra „küldenek” másokat, akik ezt egyébként nem tennék, ha megfelelően súlyos szankciója lenne az indokolatlan perre kényszerítésnek.” Úgy gondolom, az országosan ismert és elismert szakjogász véleményével teljes mértékben egyet lehet érteni.

Roncsportál intézménye

Ismét Az Autó 2010. áprilisi számából idézek. A Magyar Igazságügyi Szakértői Kamara elnöke, az országosan és nemzetközileg elismert szakember, dr. Melegh Gábor álláspontja. „Úgy látja, a biztosítók az utóbbi években egyre inkább megpróbálják költségeiket lecsökkenteni. Ennek egyik része, hogy egyezségi kárrendezésnél átlagosan 1500-2000 forint óradíjat, azaz a reális vállalási díjnál lényegesen alacsonyabbat állapítanak meg, s az alkatrészek árát is csökkentik, nemcsak az áfával, de további százalékokkal is. Vagyis a megajánlott összeg nem ritkán arra elég, hogy a tulajdonos baráti-családi szervizben pofozza ki az autóját.

Ugyanakkor tapasztalatai alapján a javíthatósági küszöbértéket a nagyobb biztosítók az idősebb autóknál mindinkább az 50 százalék közelébe eresztik. Ez nagyon kényelmes a társaságoknak, mivel így kevesebb a költségük, és egyszerűbb ügyintézésrel megússzák. Ám ez az eljárás melegágya a feketegazdaságnak is. Melegh Gábor egy összetett és nagyon szemléletes példát említ. Tegyük fel, hogy van egy 1,8 milliós forgalmi értékű autó. Ha 50 százaléknál van a totálkár, de a sérülés helyrehozatalára 1,4 milliót hoz-

nak ki, nem javítanak. Az autó megy a roncsbörzék egyikére, ahol mondjuk 1,2 millióért találnak rá vevőt. A fennmaradó rész 600 ezer forint, ezt és a roncsértéket megkapja a vevő, vagyis van 1,8 milliója. Jó kérdés, hogy ez az 1,8 millió mennyire valós piaci értéket tükröz. A szakértő szerint az ármegállapításhoz használt katalógust sok kritika éri amiatt, hogy adatbázisa, egyes nem túl gyakori típusoknál numerikusan előállított adatokból épül fel, s így nem mindig tükrözi a valós piaci viszonyokat. A kárkori érték megállapításakor az értékbecsülőknek figyelembe kell venniük a piaci és jogszabályi környezetet, a gazdasági helyzetet, ezek miatt a megállapított összegek csak közelítenek a reális árakhoz. Vagyis az 1,8 millió nagy valószínűséggel kevesebb, mint amennyit az az autó tulajdonosának ért.

Visszatérve a roncsbörzéhez, a fenti kalkuláció megmutatja, hogy a biztosító jól jár azzal, ha „pörög” a roncs piac, hiszen a teljes 1,8 millióból neki mindössze 600 ezerbe kerül a kártalanítás, sokkal kevesebbe, mintha a javítás mellett döntött volna. Melegh Gábor szerint az előbbi példából egyértelműen látszik, hogy mi a történet vége: a drágán vett roncsot csak úgy lehet megjavítani, majd haszonnal értékesíteni, ha illegális úton szerzett alkatrészeket építenek be feketén dolgozó szerelők, vagy a javítás egyáltalán nem szakszerű, s a piacra dobott autó akár balesetveszélyes is lehet. A börzés licitek azért lehetségesek, mert a jogalkotó nem tett semmit annak érdekében, hogy az ilyen illegális üzleteket megakadályozza, s a szereplők egyszerűen tudomásul veszik a mostani jótételeket.

A fenti sorok is azt igazolják, amit a roncsbörzéről mindig is állítottunk: az autótulajdonosok és autójavítással foglalkozó, közterheket fizető legális vállalkozók részére kifejezetten hátrányos, nem is beszélve az államnak okozott károkról. Véleményünk szerint a legális, regisztrált autóbontóknak kellene leadni a „roncsokat” a roncsportálok helyett.

A kárszakértők felkészültségéről, tevékenységéről időhiány miatt nem beszélünk. Abban egyeztünk meg, hogy évente kétszer kellene összejönnünk ilyen szintű megbeszélésekre, s talán lenne reális esély az ellentétek csökkentésére.

A szakma problémáinak felszínre hozását, kimondását, a megoldások keresését folytatni fogjuk.

Várjuk az autójavítással foglalkozó kollégák hozzászólásait!

SZÉNÁSI RÓBERT