



Ügyfelek, javítók és a biztosítók kapcsolata

Szemelvények a szerzőnek a Gépjármű Műszaki Szakértői Szemináriumon (Lajosmizse, 2009. október 1-2.) elhangzott vitaindító előadásából

Javíthatósági határértékek

Ma Magyarországon a biztosítók gyakorlata az, hogy a sérült járművet (kgfb) a káridőponti értéknek csak 45-70%-áig engedik javításba. Efölötti értéket javítás szempontjából gazdaságtalannak minősítenek. Nem világos számunkra, hogy milyen jogszabályhely vagy belső szabályzat jogosítja fel a biztosítókat erre a számítási gyakorlatra. Készült ugyan 1980-ban az IMSZI részére egy módszertani ajánlás – dr. Ternai Zoltán-Halla László munkája – ami, mint az a nevében is egyértelműen olvasható: ajánlás és nem határozat, főleg nem törvényerejű rendelet. Ilyen csekély mértékű káridőponti értéket még ez az anyag sem tartalmazott. A témát felügyelő hivatalok szerint ezt a területet jogszabály nem érinti, így erre a biztosítók sem hivatkozhatnak.

Ennek a káridőponti érték számításnak „köszönhetően” nagyon sok véten gépjármű-tulajdonos veszíti el az autóját!

Németországban az a gyakorlat, hogy a sérült gépjárművet a káridőponti érték 110%-áig engedik javítani, akár kgfb, akár casco kárrendezés történik. Náluk csak a kárfelvételnél van különbség. Kgfb-s károk esetén bármelyik szakértő, cascós kár esetén csak a biztosító által kijelölt szakértő végezheti a kárfelmérést.

A károsultak túlnyomó része – akik természetesen rendelkeznek kötelező felelősségbiztosítással, vétenek, balesetet elszenvedők – nem kívánnak a gépjárművüktől megválni, szeretnék azokat „teljes körű javítást követően” újra használni. Azok a gépjármű-tulajdonosok, akik lízingszerződéssel vagy hitelszerződéssel tulajdonosai a gépjárműnek, a biztosítók magatartása miatt gyakran kerülnek abba a helyzetbe, hogy járműveiket elveszítik.

Egy példa a sok közül: egy Hyundai Getz gépkocsit (a tulajdonos a balesetben véten volt) totálkárosra törtek. A biztosító 1 430 000 Ft káridőponti értéket állapított meg, a lízingszervező viszont 2 750 757 Ft visszafizetésére kötelezte a véten gépjármű tulajdonosát.

A sérült járművet kénytelenek eladni, a lízing vagy hitelszerződésben vállaltaknak viszont kötelesek eleget tenni. Azok a tulajdonosok pedig, akiket ilyen kötelezettség nem terhel, arra kényszerülnek, hogy a gépjármű számlával történő javítása helyett, olcsóbb megoldásként a számla nélküli javítást válasszák, mivel a biztosító a számlával történő, garanciát is vállaló szakszerű javítást nem finanszírozza. Ez a vállalkozók szempontjából azzal jár, hogy a szakszerűen javítók és ennek érdekében költségeket is vállaló vállalkozók helyett azok a „vállalkozók” kerülnek előtérbe, akik megfelelő felszereltség nélkül, számla nélkül hajlandók a munkát elvégezni. Ez a feketegazdaság erősödését jelenti, háttérbe szorítva azokat a vállalkozókat, akik a megfelelő minőség biztosítása érdekében fejlesztésekre, megfelelő szakembergárdára hajlandóak költeni. Kevésbé rossz esetben a szürkegazdaság kerül előtérbe. Problémát jelent az is, hogy számla nélküli javítás esetén természetesen nem beszélhetünk javítási garanciáról sem.

Meglátásunk szerint a fenti problémákkal kapcsolatban a megoldást a Ptk. kártérítéssel kapcsolatos szabályai és a gépjármű üzemen tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet vonatkozó rendelkezései adnak.

A Ptk. 355. § (1) bekezdése szerint a kárért felelős személy köteles az eredeti állapotot helyreállítani, ha pedig az nem lehetséges,

vagy a károsult azt alapos okból nem kívánja, köteles a károsult vagyoni és nem vagyoni kárát megtéríteni.

(2) bekezdése szerint a kárt pénzben kell megtéríteni, kivéve, ha a körülmények a kár természetben való megtérítését indokolják. A kár természetben való megtérítése különösen akkor lehet indokolt, ha a kártérítés tárgyát a károkozó maga is termeli, vagy az egyébként a rendelkezésére áll.

(4) bekezdése szerint a kártérítés címén a károkozó körülmény folytán a károsult vagyonában beállott értékcsökkenést és az elmaradt vagyoni előnyt, továbbá azt a kárpótlást vagy költséget kell megtéríteni, amely a károsultat ért vagyoni és nem vagyoni hátrány csökkentéséhez vagy kiküszöböléséhez szükséges.

A 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése szerint a biztosító, illetve a Kártalanítási Számla kezelője egy biztosítási esemény vonatkozásában dologi károk esetén káreseményenként 500 millió Ft összeghatárig, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként legfeljebb 1500 millió Ft összeghatárig köteles a szerződés alapján helytállni, függetlenül a károsultak számától. A fenti összegek magukban foglalják a káresemény kapcsán bármilyen jogcímen érvényesíthető követeléseket, az igényérvényesítés költségeit, valamint a kamatokat is.

A rendelet 8. § (1) bekezdése szerint a károsult kártérítési igényét e rendelet alapján, a biztosítási szerződés keretei között a károkozó gépjármű üzemen tartójának e rendelet szerinti biztosítójával szemben közvetlenül, vagy a Kártalanítási Számla kezelőjével szemben is jogosult érvényesíteni.

Az idézett jogszabályhelyek szerint a kárért felelős személy köteles az eredeti állapotot helyreállítani. Ez a kötelezettség elsősorban a kár okozóját terheli és nem a felelősségbiztosítót, a biztosító felelőssége mögöttes, akkor is, ha a rendelet biztosítja a károsult számára a közvetlen perlési lehetőséget.

A károkozó tehát köteles a gépjármű javíttatásának költségét megtéríteni, a károsultat olyan helyzetbe hozni, mintha az általa okozott baleset nem is következett volna be. A Ptk. a kártérítést akkor engedi, ha az eredeti állapot helyreállítása nem lehetséges, vagy azt a kárszenvedett nem igényli. Ez azt is jelenti, hogy a gépjármű javításának költségén túl a károkozó köteles megtéríteni a kárt, mint például a javítás mellett felmerülő értékcsökkenést, berautót vagy a személyi károkkal összefüggő egyéb kártételt.

A fentiek alapján álláspontunk szerint a jogszabállyal ellentétes gyakorlat, amikor a biztosítók nem teszik lehetővé a jármű tulajdonosának, hogy a járművét kijavíttassák akkor, amikor a javítási költség akár a jármű értékét is eléri, illetőleg javítási költséget a károsult részére a biztosító nem hajlandó kifizetni.

Az utángyártott és eredeti alkatrészek felhasználásának kérdése

Az utángyártott alkatrészek felhasználása manapság nagymértékben elterjedt, még a márkaszervizek is sok esetben ezeket az alkatrészeket építik be a javítások során. Vannak OE, de nem márkaszervizen kérés nélkül beszerezhető, vannak jó minőségű ún. ekvivalens és vannak olcsó, bizonytalan minőségű utángyártott alkatrészek. Ez utóbbiak anyagminősége és mérete, ívei, formája gyakran kifogásolható. Ezeket sokszor szabni, alakítani kell, ami a karosszérialakatos szakembernek plusz feladatot jelent, de a hozzáadott munkával sem tudja elérni a gyári alkatrész minőségét.



KAROSSZÉRIA

A biztosítók, néha indokolatlanul javasolják az olcsó utángyártott alkatrészekkel történő javítást, aminek még az is a veszélye, hogy egy következő sérülés esetén ugyanők lesznek, akik megtagadják a gyári alkatrész árának kifizetését.

Az utángyártott alkatrészeknél tisztázni kell azt a kérdést, hogy egy 8 évesnél fiatalabb járműnél keletkezhet-e értéknövekedés, új alkatrész beépítése esetében. Megítélésünk szerint nem, mert ettől értéknövekedés nem következik be, sőt a javítás ténye önmagában is értékcsökkentő tényező. (Gondoljunk az autógyártók 10-12 év garanciájára a karosszéria átrozdásodása esetén.) Kgf-b-s kárnál, a fentieket figyelembe véve semmi sem indokolja az utángyártott vagy bontott alkatrész beépítésére tett „jóindulatú utalásokat”.

Javaslatunk: amennyiben a gépkocsi kora nem indokolja az avultatást, de mégis utángyártott alkatrész kerül beépítésre, akkor minden esetben értékcsökkenést kelljen megállapítani.

Az utángyártott alkatrészek felhasználásánál minden esetben figyelembe kell venni az autógyárak jóváhagyott technológiai elvárásait (APPROVAL), hiszen a közlekedésbiztonsági szempontok a legfontosabbak.

A biztosítók számla nélküli kárrendezése

Tudjuk, hogy jogilag ez ellen fellépni nem tudunk, hiszen a károsultnak joga van eldönteni, hogy a sérült gépjárművet megjavíttatja-e, vagy pedig a javítási költséget fogadja el. A számla nélküli kárrendezés tapasztalatok szerint a valóságban azt jelenti, hogy a sérült jármű tulajdonosa a biztosító által megkapott összegen az olcsóbb megoldást választva számla nélkül javíttatja meg a járművet, hiszen a biztosító ebben az esetben a kárrendezéshez számlát nem kér. Ilyen módú kárrendezés kapcsán közlekedésbiztonsági problémák merülhetnek fel. Vannak ugyanis olyan jellegű sérülések (kormány és futómű, váznyúlvány, tartó részek stb.), melyek nem szakszerű javítás esetén mind a javított jármű vezetőjének saját testi épségét, mind a közlekedésben részt vevő többi személyeket és vagyontárgyakat veszélyeztet.

A biztosítóknak nem lenne szabad előtérbe helyezni a számla nélküli kárrendezést, hiszen ez is a feketegazdaság egyik melegágya. A legális, közterheket fizető, szakszerűen dolgozó, jótállást adó, állandóan fejlesztő javítók hatalmas hátrányba kerülnek, a közterheket nem fizető illegális „vállalkozókkal” szemben. A biztosítók kötelezettsége kiterjed többek között az eredeti állapot helyreállítására, illetve helyreállítatására is, ami a szűnműhelyekben nem valószínű, hogy sikerülni fog.

Ennek a fajta kárkifizetésnek többek között az is hátránya, hogy a sérülést vagy nem javítják ki, vagy a (laikus számára) nem látható sérüléseket (lásd fentebb) – melyek egyébként, ismételt kijelentjük, közlekedésbiztonságot veszélyeztető tényezők – szakszerűtlenül javítják ki és egy úgynevezett rásérülés esetén a biztosító újfent kifizeti a korábbi sérüléskor keletkezett, de ki nem javított kárt.

Megoldási javaslatként azt látnánk célszerűnek, hogy számla nélküli kárrendezés esetén a biztosítókat adatszolgáltatásra kötelezzék, létrehozva a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál egy központi adatbázist. A számla nélküli kárrendezésben érintett gépjármű tulajdonosa számára kötelezővé kellene tenni, hogy az ilyen jellegű sérülések esetén, ha a gépjárművel a forgalomban továbbra is részt kíván venni, a javítás szakszerűségét (amennyiben nem szakműhelyben történt a javítás) közlekedésbiztonsági vizsgálattal kelljen igazolnia. A vizsgálat során felmerült költségeket az érintett biztosítónak kelljen állnia.

Természetesen ez a modell nem kizárólag a közlekedési hatóság közreműködésével működhet, hanem ki lehet jelölni erre a célra a szakma által elismert, megbecsült szakszervezeteket és független

Áldott, meghitt,

szeretetteljes



Karácsonyt és üzleti sikerekben

gazdag új évet kíván minden

kedves ügyfelének a

Glasurit

kizárólagos importőre, az

Ergolakk Kft.

1139 Budapest, Pap Károly u. 18/A.

Tel: 06 1/288 66 20 Fax: 06 1/288 66 53

e-mail: glasuritlakk@t-online.hu

Képviseltek:

Agria Color 98 Kft. 3300 Eger, Cifrakapu u. 162.

t/f: 06-36/311-998 30/953-1565,

e-mail: iroda@agriacolor98.t-online.hu

Sándli Fivérek Kft. 2800 Tata, Agostyáni u.79.

t/f: 06-34/382-165 70/337-3132,

e-mail: sandlifiverek@vivamail.hu

Toplakk Kft. 5600 Békéscsaba, Orosházi út 119.

t/f: 06-66/445-152 30/955-2800,

e-mail: glasurit@globonet.hu

www.glasurit.hu



igazságügyi szakértőket is. Be lehet vonni az Autóklub műszaki állomásait is. Központi adatbázis esetén a sérült járművek vizsgálata közúti ellenőrzés esetén is ellenőrizhetővé válna.

Az óradíjak kérdése

Ma is sokszor, sok helyen hallom, tapasztalom (ha óradíjról beszélnek), a REZSIÓRADÍJ elnevezést használják. Ez valószínűleg a régi megszokás (rossz beidegződés) miatt lehet, hiszen való igaz évtizedekig ez a szó volt közhasználatban. Már hosszú évek óta VÁLLALÁSI ÓRADÍJ-ról beszélünk, és ezt alkalmazuk. Ennek a kiszámítása azonban teljesen másként történik. Először tényreztisztszámítást kell végeznünk hozzá, amely minden vállalkozásnál másféle eredményt fog mutatni. A vállalási óradíj meghatározását a következőképpen kell végezni: Tényreztisztszámítás + haszon.

Egy példa: tényreztisztszám összege 7500 Ft + 25% haszon, ez kerekítve 9400 Ft-os nettó vállalási óradíj alkalmazását mutatja.

Vállalási óradíjszámításra, megállapításra, kizárólag a vállalkozás tulajdonosa, vezetője jogosult, abba „kívülről” beleszólni senkinek sincs joga.

Három idézet a felügyeletet ellátó hivataloktól:

1. A gépjárműjavító szolgáltatás díja szabadár. Annak hatósági meghatározására, korlátozására nincs jogszabályi lehetőség, illetve rendelkezés.
2. A járműjavítás mint szolgáltató tevékenység valamennyi szakmájában szabadár tevékenység.
3. A gépjárműjavítás mint szolgáltatás, valamennyi munkanemét tekintve szabadár szolgáltatás, figyelemmel az 1990. évi LXXXVII. tv. rendelkezéseire.

A szakmában eltöltött 40 év gyakorlata alapján, a KAFE elnökeként állítom, hogy az ügyfél-biztosító-javító háromszög nem működhet egymás nélkül, de a három résztvevő közül egyik sem élvezhet nagyobb jogokat a másik kettő sérelmére, mert akkor „hosszú távon” mindenki rosszul jár.

A résztvevők közös érdeke:

- a gépjárművek szakszerű javítása,
- a szürke- és a feketegazdaság vissza-szorítása,
- egységes biztosítói szemlélet,
- rendszeres konzultáció a biztosító-javító-szakértők között,
- minél kevesebb bírósági ügy,
- elégedett ügyfelek.

SZÉNÁSI RÓBERT
ELNÖK

KAROSSZÉRIAJAVÍTÓK ÉS FÉNYEZŐK EGYESÜLETE

CO₂-barát karosszériaajavítás

Milyen különbséget tapasztalhatunk a környezeti hatások, kiemelten a szén-dioxid-kibocsátás alakulásában, ha egy javítás során az alkatrészcsere helyett a javítást, felújítást választjuk? Az erre a kérdésre adandó válasz az Allianz Technológiai Központját (AZT) is elgondolkasztotta.

Járművek baleset utáni helyreállítása minden esetben kényes helyzeteket teremt. Ezt nem csak a jármű- és javítóipar folytonos változása okozza, hozzájárul ehhez az a tény is, hogy a problémának számos érdekcsoport is részese. A járműtulajdonosok tökéletes vagy éppen árban kedvező megoldást várnak a javítóműhelyektől, attól függően, hogy a biztosító vagy éppen ők maguk fizetnek. A biztosítók takarékososságra, a javítóműhelyek pedig bevételre törekednek. Ezen kavalkádban pedig a következő kérdésekre keressük a választ:

- Milyen jogos követeléseket támaszthat a biztosított?
- Milyen kötelességei vannak a biztosítónak?
- Melyik az a javítási módszer, amely a legkisebb beavatkozást kívánja a karosszériába?

A negyedik kérdés

Egy hasonlóan fontos kérdést viszont eddig még senki sem fogalmazott meg:

„Miként cselekedjünk helyesen a javítás során környezetvédelmi szempontból?”

Erre a kérdésre kereste a választ az Allianz a Karlsruhei Kutatási Intézettel közösen.

„A járműjavítás környezeti hatásai – javítani vagy cserélni, összehasonlító elemzés” című tanulmányban négy különböző hibaesetet dolgoztak fel. A negyedik káreset kivételével minden esetben alkalmaztak alkatrészcserét és alkatrész-felújítást is. A kísérleti káresetek behorpadt oldallemezből, szakadt elülső lökhárítóból, kőfelverődés által sérült szélvédőből és sérült fényezésű kerékjáratok ívből álltak. A vizsgálat során az említett esetekben környezetvédelmi szempontok alapján hasonlították össze a sérült alkatrészek helyreállításának és cseréjének következményeit. Javaslatok születtek ezen munkafolyamatok hatékonyabbá tételére. Megvizsgálták azt is, hogy a tapasztaltak milyen mértékben alkalmazhatók más javítási esetekben.

Sok kicsi sokra megy

Kiderül, hogy egy alkatrész felújítása során ugyan nem nagy mértékben járunk jobban a környezetvédelem tekintetében, viszont a káresetek számát figyelembe véve az összehasonlítás mégis jelentős. Azt sem szabad elfelednünk, hogy a mai gépjárművekben egyre értékesebb nyersanyagokat használnak fel, melyeket nemcsak környezetvédelmi, de gazdasági szempontok alapján is érdemes megőriznünk. A tanulmány eredményei egyértelműen kimutatják, hogy minden esetben kedvezőbb következményekkel jár a sérült elemek javítása az új, illetve használt elemekre történő cserével szemben. Ezen belül a használt alkatrészek alkalmazása majdnem minden esetben kedvezőbb. A legsúlyosabb környezeti károkat a fényezési munkálatok jelentik, így ezen a területen érhető el a legnagyobb fejlődés. Kiderült az is, hogy érdekes módon az alkatrészek, alapanyagok és a hulladék szállítási folyamatai jelentéktelen szerepet játszanak. A tanulmányból megtudhatjuk, hogy a javításos eljárások jelentősen hozzájárulhatnak a járműipar CO₂-kibocsátásának csökkentéséhez: „Az oldallemez javítása során a CO₂-kibocsátás 60%-kal, egy sérült műanyag lökhárító javítása során pedig 72%-kal csökkenthető az alkatrészcserehez képest. A kerékjáratok ív részleges fényezése 44%-nyi CO₂-t takarít meg az alkatrész teljes fényezéséhez képest. Napjainkban a környezetvédelmi előírások a szén-dioxid-kibocsátás komoly csökkentésére kényszerítik a járműipart.

A fenti szám adatok egyértelműen bizonyítják, hogy a gépjárművek életciklusa során kibocsátott szén-dioxid mennyisége jelentős mértékben csökkenthető a jövőben, amennyiben a javítóműhelyek gyakrabban döntenek a sérült alkatrészek javítása, felújítása mellett.

- DUAL -