

**Deli Kálmán közúti közlekedésbiztonsági-műszaki és gépjármű-közlekedési  
műszaki igazságügyi szakértő**

**A járművek piaci forgalmi értékében bekövetkező értékcsökkenés, azok  
sérülése, meghibásodása, és az azt követő kijavítása után**

A **piaci forgalmi értékcsökkenés** az, ami a leendő vásárló bizalmatlanságát fejezi ki a szakszerűen, szakszervizben, garanciával kijavított jármű – esetünkben legyen személygépkocsi - iránt, és fontos feltétel, hogy nincs ún. műszaki állapotból adódó értékcsökkenés, (a javítás nem szakszerűtlen, és teljes körűen elvégzett javítás), az olyan járművel, esetünkben személygépkocsival szemben, aminek karosszériája és egyéb szerkezeti része (pld. motorja) eredeti, a gyártó által gyártott, a karosszéria esetében sérülés- és korróziómentes, a szerkezeti rész (pld. motor) esetében a gyártó által előírt rendeltetésszerű használatra alkalmas állapotú.

**A piaci forgalmi értékcsökkenés mindig piacfüggő, a piac – és nem pld. az igazságügyi szakértő - értékítélete.**

Emlékezzünk arra a múlt rendszerbeli személygépkocsi piacra, ahol a 3 éves Lada, drágább volt, mint az új. Miért? Mert nem lehetett újat kapni, csak több éves előjegyzés után!

Nos ezen, a múlt rendszerbeli járműpiacon nem volt érvényesíthető a piaci forgalmi értékcsökkenés, a vevő örült, hogy személygépkocsit kapott a pénzéért.

Majd változott a helyzet, a rendszerváltáskori kb. 1 700 000-res személygépkocsi park mostanra kb. a kétszeresére nőtt, és a személygépkocsik piaci forgalmi értéke állapotfüggővé vált.

A folyamat sok – kb. 30 – éven át zajlott.

1996 04.30.-ig, amíg az akkori IMSZI az 1. számú módszertani levelét vissza nem vonta – Magyar közlöny 1996 év 4. szám – ez a módszertani levél adott, már akkor is vitatott útmutatást a piaci forgalmi értékcsökkenésről.

**IV. Az értékcsökkenés és értékelkedés megállapítása**

A gépjárművek sérülés utáni, vagy egyéb javítása során azokban értékcsökkenés vagy értékelkedés keletkezhet. A számítás módszere a következő:

**1. Az értékcsökkenés megállapítása**

A szakértő – kivételes, alaposan indokolt esetektől eltekintve – csak akkor állapíthat meg értékcsökkenést, ha a jármű

- 6 évnél kevesebb időt töltött üzemben,
- megállapított futásteljesítménye a 6 évnek megfelelő minimális futásteljesítményt nem haladta meg,
- műszaki állapota  $M_a$  60% fölött van.

**Megjegyzés:**

Kivételes esetnek minősül például, ha az első forgalombaállítástól több mint 6 év telt el, de hitelt érdemlően igazolható, hogy a gépkocsit hosszabb időre – megszakítás nélkül legalább egy évre – szakszerűen leállították.

**Deli Kálmán közúti közlekedésbiztonsági-műszaki és gépjármű-közlekedési  
műszaki igazságügyi szakértő**

Majd 1996 után jött a táblázat:  
Az egyszerűsített:

**az értékcsökkenés egyszerűsített számításához:**  
(a várható nagyságrend behatárolása, fél százalékra kerekített értékekkel)  
**A táblázatban levő értékek a kárkori forgalmi érték %-a**

Üzemidő/kár	Kis kár	Közepes kár	Nagy kár
Relatív jav.költség→	25 % alatt	25% és 50% között	50 % felett
<b>0-1 évig</b>	<b>4.0</b>	<b>11.5</b> ***	<b>18</b>
<b>1-3 évig</b>	<b>2.5</b>	<b>6.5</b>	<b>10</b>
<b>3-5 évig</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>	<b>3.5</b>
<b>5 év felett</b>	<b>-</b>	<b>0...0.5</b>	<b>0.5...1</b>

A részletes:

Honapok száma Az értékváltozás relatív mértéke, üzemidő es javítási költség függvényében

Relatív javítási költség:

	0-05	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75
11	1.1	1.9	3.0	3.3	3.5	3.8	4.0	4.3	4.5	4.8	5.0	5.3	5.5	5.8	6.0
131	1.1	1.9	3.0	3.2	3.5	3.7	4.0	4.2	4.4	4.7	4.9	5.2	5.4	5.7	5.9
161	1.1	1.8	2.8	3.1	3.3	3.5	3.8	4.0	4.2	4.4	4.7	4.9	5.1	5.4	5.6
191	1.1	1.8	2.7	2.9	3.1	3.3	3.6	3.8	4.0	4.2	4.4	4.6	4.8	5.0	5.3
111	1.1	1.7	2.6	2.8	3.0	3.2	3.3	3.5	3.7	3.9	4.1	4.3	4.5	4.7	4.9
1151	1.1	1.7	2.4	2.6	2.8	3.0	3.1	3.3	3.5	3.7	3.9	4.0	4.2	4.4	4.6
1181	1.1	1.6	2.3	2.4	2.6	2.8	2.9	3.1	3.3	3.4	3.6	3.8	3.9	4.1	4.3
1211	1.1	1.6	2.1	2.3	2.4	2.6	2.7	2.9	3.0	3.2	3.3	3.5	3.6	3.8	3.9
1241	1.0	1.5	2.0	2.1	2.3	2.4	2.5	2.7	2.8	2.9	3.1	3.2	3.3	3.4	3.6
1271	1.0	1.5	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2
1301	1.0	1.4	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9
1331	1.0	1.3	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7
1361	1.0	1.2	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6
1391	1.0	1.1	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5
1421	1.0	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3
1451	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.4	1.4	1.5	1.5	1.6	1.6
1481	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.4	1.4	1.5	1.5	1.6
1511	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.4	1.4
1541	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3
1571	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2
1601	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1

1601 Nyomtatás RL - M 300

Indoklás – forrás Dr Melegh: Gépjárműszakértés:

„Statisztikai vizsgálatok alapján megállapították, hogy a járművek különböző érték kategóriájához eltérő átlagos javítási költségek tartoznak. Feltételezték, hogy adott kategóriában a nagyobb javítási költség nagyobb sérülést is jelent, ebből következően nagyobb forgalmi érték-csökkenést is okoz. Így került bevezetésre az, hogy a gépkocsi kárkori forgalmi értéke és a javítási költsége feltételezhetően meghatározza az értékcsökkenés összegét is.

A táblázat eredeti, osztrák adatai továbbfejlesztésre kerültek a magyar piaci adottságoknak megfelelően.”

***Deli Kálmán közúti közlekedésbiztonsági-műszaki és gépjármű-közlekedési  
műszaki igazságügyi szakértő***

Ez az ún. táblázatos módszer félrevezető, a piaci viszonyokat mellőző, piaci forgalmi értékcsökkenés számításához vezetett, az alábbiak miatt:

Ahhoz nem szükséges statisztikai vizsgálat, hogy megállapítsuk, a járművek különböző érték kategóriáihoz eltérő átlagos javítási költségek tartoznak.

A javítási költséget a jármű korán túlmenően – mert az alkatrészek részben korfüggők is – kifejezetten a sérülés mértéke, a szakszerű, javításhoz szükséges - és a sérülés előtti állapotú - alkatrészek árai, továbbá a javítómunka díjai határozzák meg, és mint tudjuk egy drágább, luxus kivitelű személygépkocsi ugyanazon, vagy hasonló alkatrészeinek piaci árai és javítási díjai magasabbak, mint egy nem luxus kivitelű személygépkocsi ugyanazon, vagy hasonló alkatrészeinek és javítási díjainak piaci árai. **Ez a formális logika szabályaival is megállapítható!**

Azt is láttatnunk kell, hogy **feltételezték** – nem pedig elvégzett vizsgálatok valamilyen feldolgozásából származó adathalmazt, tendenciát vettek figyelembe - azok, akik azt a következtetést vonták le, miszerint a nagyobb javítási költség nagyobb sérülést is jelent, ebből következően nagyobb forgalmi érték-csökkenést is okoz.

Ez egy feltételezés, amely vagy igaz, vagy nem!

Mint írtam, a javítási költséget a jármű korán túlmenően – mert az alkatrészek részben korfüggők is – kifejezetten a szakszerű javításhoz szükséges - és a sérülés előtti állapotú - alkatrészek árai, és a javítómunka – vállalkozásonként is eltérő - díjai határozzák meg, a közölt feltételezéshez nincs köze.

Azt is láttatnunk kell, hogy a fentebbi értékcsökkenési táblázat – nem ismert adatgyűjtésű és feldolgozású – osztrák táblázat adatai alapján került továbbfejlesztésre. Hogyan került a magyar piaci adottságoknak megfelelő továbbfejlesztésre? Ennek **közlése elmaradt** – annak ellenére, hogy amit közölt a szerző, az egy 800 oldalas könyvben került kiadásra.

Azt is láttatnunk kell, hogy az értékcsökkenési táblázat esetén hivatkozott magyar piaci adottságok a táblázat kiadásakor (1994.) időpontra vonatkozó kellő részletességű **közlése szintén elmaradt** – annak ellenére, hogy amit közölt a szerző, az egy 800 oldalas könyvben került kiadásra **Mik is voltak a magyar piaci adottságok a táblázat közlésekor időszakban?**

(Egész pontosan az, hogy 1994-ben a magyarországi személygépjármű-állomány túlnyomó többségét még a szocialista gyártmányok tették ki (a Merkur Személygépkocsi-értékesítő Vállalat csak 1992-ben fejezte be működését), a kisebb részét pedig magasabb életkorú, külföldről használtan, gyakran sérülten behozott, majd az akkori magyarországi műszaki lehetőségek korlátozott volta miatt szakszerűtlenül helyreállított, ellenőrizhetetlen múltú, szervizkönyvvel nem rendelkező, elhanyagolt állapotú nyugati gyártmányok tették ki. Ezen sajátos magyar piaci adottságokra az akkori osztrák piaci viszonyok semmiképpen sem voltak alkalmazhatóak!)

Tehát azt láttatnunk kell, hogy az említett táblázatos módszer feltételezésen, és nem vizsgálatok feldolgozott adatain alapuló módszer, amely táblázatát – nem ismert módon, mennyiségben, és céllal gyűjtött, és nem ismert módon feldolgozott - osztrák

**Deli Kálmán közúti közlekedésbiztonsági-műszaki és gépjármű-közlekedési  
műszaki igazságügyi szakértő**

adatok – nem ismertett magyar piaci adottságoknak megfelelő, és nem ismertett módú - továbbfejlesztésével keletkezett.

**Miért tükrözné ez a táblázat a valóságot?**

Álláspontunk szerint nem is tükrözi a valóságot!

A Bíróságok – logikus - gyakorlatában alkalmazott példa igazolja álláspontunkat: Vegyük alapul a BH 1984.17. számú Bírósági Határozatot, nevezetesen :

"Használt gépkocsik értékének megállapításánál a műszaki állapot tisztázása mellett annak vizsgálata is elengedhetetlen, hogy hasonló gépkocsinak a szerződéskötés idején **mennyi volt a használt gépkocsik piacán kialakult forgalmi értéke** (Ptk. 201. par (2) bek., 305. par., 306. par. (1) bek., Pp. 141. par. (2) bek. és 164. par. (2) bek.."

Az igazságügyi szakértőnek nem kell csodát tenni, dehog, csak ismerni és bevinni kell a piac értékítéletét, értékrendjét a tárgyaló terembe, és be kell mutatni azt.

A járműpiac értékrendjét, értékítéletét 1994. márciusa óta megfigyeli, és rögzíti Magyarországon az Eurotax Kft., mint a (gép)járművek piaci áradatait gyűjtő, és közlő vállalkozás, amely vállalkozás a saját közlése szerint „A piacmegfigyelést Magyarország egész területén végezzük, autókereskedőknél, szabadpiacokon, valamint az egyre inkább tért nyerő internetes adatbázisok segítségével.”

Az Eurotax Kft.-nél igen sok, országos **piaci adatgyűjtésből** keletkezik piaci átlagárakat és járműállapot osztálybeli besorolásokat tartalmazó és széles körben – kereskedők, márkaszervizek, i. ü. szakértők, bankok, stb. - alkalmazott, piaci értékrendet, és értékítéletet tartalmazó adatbázis, amely kiválóan alkalmazható a piaci forgalmi értékcsökkenés behatárolására is.

Az Eurotax Kft. adatbázisa korábban megjelent nyomtatott, és elektronikus, mára már csak elektronikus formában, és tartalmazza a **piaci megfigyelésből származó, a járművek állapotosztályba sorolásának feltételeit (használt autó értékelő skála)**, és a feltételekhez tapadó árkülönbözeteket is.

**Járműállapot korrekció**

Amennyiben egy konkrét jármű általános állapota a "Használtautó-értékelő skála" 3. járműállapot-osztályától eltér, ezen eltérés figyelembevételére az alábbi korrekciók figyelembevételére indokolt:

Általános járműállapot az értékelő skála szerint	Járműállapot-korrekció (%)		
	0-12 hónapos gk.	12-24 hónapos gk.	2 év felett
1. osztály	0 - +10%	+10 - +15%	+15 - +20%
2. osztály	0 - +5 %	+5 - 7.5%	+7.5 - +10%
3. osztály	0 %	0 %	0 %
4. osztály	0 - (-5)%	(-5) - (-7.5)%	(-7.5) - (-10)%

2014. 06. hóig az alábbiak szerint történt a járművek állapotosztályba sorolása:

<b>Használtautó értékelő skála</b>			
<b>Értékelés</b>	<b>Műszaki állapot</b>	<b>Fényezés</b>	<b>Belső terek</b>
<b>1. Osztály</b>	Újszerű általános műszaki állapot. Rendszeresen és szakműhelyben folyamatosan karbantartott. A karosszérián kijavítatlan sérülés vagy értékcsökkenést okozó kijavított előzménykár nincs. A jármű minden szerkezeti eleme kifogástalan, működőképes, a kopásnak kitett alkatrészek állapota azok közeli cseréjét nem indokolja. A szélvédők épek, sértetlenek, karcmentesek. A kilométerfutás a korra és kategóriára jellemző átlagértéket nem haladja meg.	A fényezés eredeti, illetve azon értékcsökkenést okozó javítás nem történt. A karosszérián karcolás ill. korróziós nyom nem fordulhat elő.	Az ülések kárpitozása az utastér és csomag-tér burkolatai újszerűek, tiszták, sérülés- és kopásmentesek. A csomagtér és a motortér felületbevonata ép, sértetlen
<b>2. Osztály</b>	Jó általános állapot. Rendszeresen és szakműhelyben folyamatosan karbantartott. A karosszérián kijavítatlan sérülés vagy értékcsökkenést okozó kijavított előzménykár nincs. A jármű minden szerkezeti eleme kifogástalan, működőképes, a kopásnak kitett alkatrészek állapota azok közeli cseréjét nem indokolja. A szélvédők épek, sértetlenek, karcmentesek. A kilométerfutás a korra és kategóriára jellemző átlagértéket jelentősen nem haladja meg.	A fényezés jó állapotú eredeti, vagy jó minőségű javított elem-fényezés. Teljes elemfényezés nem lehetséges. Felületi jellegű karcok előfordulhatnak, korrózió azonban nem.	Az ülések kárpitozása, az utastér, csomagtér burkolatai tiszták, sérülés és kopásmentesek. A csomag-tér felületbevonata a korrózió-védelmi és esztétikai funkcióknak megfelel, azonban kisebb kopások felületi jellegű karcosság előfordulhat, horpadás, deformáció azonban nem.
<b>3. Osztály</b>	Átlagos állapot. A karosszérián kisebb kijavítatlan sérülések előfordulhatnak, korábbi javítások nyomai felfedezhetők. A szerkezeti elemek rendeltetésüknek megfelelően működőképesek, a kopásnak kitett alkatrészek állapota nem veszélyezteti a forgalom és üzembiztonságot. A szélvédőkön kis kiterjedésű karcosság, kavicsfelverődés előfordulhat, azonban ezek az első szélvédő esetén nem eshetnek az un. távollátási mezőbe.	Az eredeti fényezés kissé matt, újrafényezés esetén annak állapota jó. Kisebb sérülések a felületi jellegűnél mélyebb karcok, köfelverődés nyomai, helyi javítások és kis felületrészekre kiterjedő, de nem mély korróziós nyomok előfordulhatnak. Jelentős színeltérés nem engedélyezett.	Az ülések kárpitozása, az utastér és csomagtér burkolatai átlagos állapotúak, fakulás, kopás előfordulhat. A csomagtér lemezein kisebb sérülések, horpadások előfordulhatnak, jelentősebb deformáció azonban nem, a bevonat mélyebb karcokat, kopást tartalmazhat, a bevonat sérüléseinél azonban csak helyi és felületi jellegű korrózió megengedett.
<b>4. Osztály</b>	Elhasznált, elhanyagolt állapot. A karosszérián kisebb-nagyobb horpadások, meghúzások, mélyebb karcok előfordulhatnak. Korábbi sérülések szakszerűen javításának nyomai felfedezhetők, azonban nincs kocsiszekrény vagy vázdeformáció. A karosszériaelemek össze-illesztési felületein a korrózió megkezdődött, a lemezek helyenként átrozsdásodás tapasztalható. A szerkezeti elemek működőképesek, azonban kisebb alkatrészcsere, beállítások szükségesek. A kopásnak kitett alkatrészek állapota akár a forgalom- és üzembiztonságot is veszélyeztetheti. A réteges szélvédőkön repedés, karcosság az un. távollátási mezőben is előfordulhat.	Az eredeti fényezés matt, fakult. Az újrafényezés minősége rossz, az egyes rétegek elválhatnak egymástól. A fényezési réteg alatt helyi korróziós nyomok, felhólyagzások láthatók.	Az utastér kopott ill. elhanyagolt. A kárpitokon foltok, szakadások, erős elhasználtság jelei tapasztalhatók. A csomagtér erősen használt, kopott, a motortér szennyezett, esetleg olajfolyási nyomokkal.



**Deli Kálmán közúti közlekedésbiztonsági-műszaki és gépjármű-közlekedési  
műszaki igazságügyi szakértő**

2014. 06. hótól kissé megváltozott az állapotosztályba sorolás, az 1. és 2. állapotosztályból eltűntek a km-futás követelményei – nyilván változott a használat mértéke, és változott a piaci értékítélet is:

<b>Használtautó értékelő skála</b>			
<b>Értékelés</b>	<b>Műszaki állapot</b>	<b>Fényezés</b>	<b>Belső terek</b>
<b>1. Osztály</b>	Újszerű általános műszaki állapot. Rendszeresen és szakmühelyben folyamatosan karbantartott. A karosszérián kijavítatlan sérülés, vagy értékcsökkenést okozó kijavított előzménykar nincs. A jármű minden szerkezeti eleme kifogástalan, működőképese, a kopásnak kitett alkatrészek állapota azok közeli cseréjét nem indokolja. A szélvédők épek, sértetlenek, karmentesek.	A fényezés eredeti, illetve azon értékcsökkenést okozó javítás nem történt. A karosszérián karcolás, ill. korróziós nyom nem fordulhat elő.	Az ülések kárpitozása az utastér és csomagtér burkolatai újszerűek, tiszták, sérülés- és kopásmentesek. A csomagtér / raktér és a motortér felületbevonata ép, sértetlen.
<b>2. Osztály</b>	Rendszeresen és szakmühelyben folyamatosan karbantartott. A karosszérián kijavítatlan sérülés, vagy értékcsökkenést okozó kijavított előzménykar nincs. A jármű minden szerkezeti eleme kifogástalan, működőképese, a kopásnak kitett alkatrészek állapota azok közeli cseréjét nem indokolja. A szélvédők épek, sértetlenek, karmentesek.	A fényezés jó állapotú eredeti, vagy jó minőségű javított elemfényezésű. Teljes elemfényezés nem lehetséges. Felületi jellegű karcolások előfordulhatnak, korrózió azonban nem.	Az ülések kárpitozása, az utastér, csomagtér burkolatai tiszták, sérülés- és kopásmentesek. A csomagtér / raktér felületbevonata a korrózióvédelmi és esztétikai funkciónak megfelel, azonban kisebb kopások, felületi jellegű karosság előfordulhat, horpadás, deformáció azonban nem.
<b>3. Osztály</b>	A karosszérián kisebb kijavítatlan sérülések előfordulhatnak, korábbi javítások nyomai felfedezhetők. A szerkezeti elemek rendeltetésüknek megfelelően működőképese, a kopásnak kitett alkatrészek állapota nem veszélyeztet a forgalom- és üzembiztonságot. A szélvédőkön kis kiterjedésű karosság előfordulhat.	Az eredeti fényezés kissé matt, újrafényezés esetén annak állapota jó. Kiseb sérülések a felületi jellegűnél mélyebb karcok, körfelverődés nyomai, helyi javítások és kis felületrészekre kiterjedő, de nem mély korróziós nyomok előfordulhatnak. Jelentős színelterés nem engedélyezett.	Az ülések kárpitozása, az utastér és csomagtér burkolatai a korának megfelelő állapotúak. Fakulás, kopás előfordulhat. A csomagtér / raktér lemezén kisebb sérülések, horpadások előfordulhatnak, jelentősebb deformáció azonban nem, a bevonat mélyebb karcokat, kopást tartalmazhat, a bevonat sérüléseinél azonban csak helyi és felületi jellegű korrózió megengedett.
<b>4. Osztály</b>	Elhasznált, elhanyagolt állapot. A karosszérián kisebb-nagyobb horpadások, meghúzások, mélyebb karcolások előfordulhatnak. Korábbi sérülések szakszerűtlen javításának nyomai felfedezhetők, azonban nincs kocsiszekrény, vagy váz deformáció. A karosszériaelemek összehajlással felületein a korrózió megkezdődött, a lemezek helyenként átrozsdásodás tapasztalható. A szerkezeti elemek működőképese, azonban kisebb alkatrészcsere, beállítások szükségesek. A kopásnak kitett alkatrészek állapota akár a forgalom- és üzembiztonságot is veszélyeztetheti.	Az eredeti fényezés matt, fakult. Az újrafényezés minősége rossz, az egyes rétegek elválhatnak egymástól. A fényezési réteg alatt helyi korróziós nyomok, felhólyagzások láthatók.	Az utastér kopott, illetve elhanyagolt. A kárpitokon foltok, szakadások, erős elhasználtság jelei tapasztalhatók. A csomagtér / raktér erősen használt, kopott. A motortér szennyezett, olajfolyási nyomokkal rendelkezhet.

***Deli Kálmán közúti közlekedésbiztonsági-műszaki és gépjármű-közlekedési  
műszaki igazságügyi szakértő***

Tehát, ha egy 1. állapotosztályú jármű karosszériája megsérül, és azt kijavítják, akkor a jármű 3. állapotosztályúvá válik, és piaci forgalmi értékében az 1. és a 3. állapotosztály közti különbségben – a jármű korától függően a piaci átlagár 10-20 %-ának mértékében – ún. piaci forgalmi értékcsökkenés következik be.

Ha egy 2. állapotosztályú jármű karosszériája megsérül, és azt kijavítják, akkor a jármű 3. állapotosztályúvá válik, és piaci forgalmi értékében a 2. és a 3. állapotosztály közti különbségben – a jármű korától függően a piaci átlagár 5-10 %-ának mértékében – ún. piaci forgalmi értékcsökkenés következik be.

A fenti véleményünket osztotta a II. fokú bíróság is:

mérlegelése a fentiekre figyelemmel okszerű volt: helyesen állapította meg, hogy a széles körben alkalmazott és elfogadott EUROTAX értékelés alapján megállapítható értékkülönbség jobban tükrözi a piaci értékítéletet, mint a becslésen alapuló változókkal, műszaki szempontból számszerűsítve levezetett értékcsökkenés.

**De mekkora a piaci forgalmi értékcsökkenés mértéke, ha egy 3. állapotosztályú jármű karosszériája sérül meg?**

Ennek a kérdésnek a megválaszolásához egyedi, a jármű és a sérülés sajátosságait is figyelembe vevő szakmai értékelés szükséges.

Többféle 3. állapotosztályú jármű van:

- amelyik karosszériája előzményi károktól mentes, de rendszeresen nem szakmúhelyben tartották karban,
- amelyik karosszériája előzményi károktól nem mentes, de rendszeresen szakmúhelyben tartották karban,
- amelyik karosszériája előzményi károktól nem mentes, de rendszeresen nem szakmúhelyben tartották karban.

A sérülések helye, és mértéke is eltérő, és ennek értékelése igazi – a járművet ismerő - szakértői feladat, és minősítés.

A sérülések helyének – burkoló elem, vagy vázszerkezet, eleje, hátulja, oldala, tetőlemez, futómű, hajtómű, motor felfüggesztést tartalmazó karosszéria rész – azért van jelentősége, mert szakszerű – de nem a gyárban végzett - helyreállításuk után kell-e számolni a sérülés előtti állapothoz képest élettartam-csökkenéssel, vagy a javítást követő rendeltetésszerű használat mellett fokozott elhasználódással.

Göd, 2019.04.26.

Tisztelettel

Deli Kálmán és Pintér Zoltán  
Igazságügyi szakértők