

*Deli Kálmán igazságügyi szakértő*

*Cím: 2132. Göd, Mária utca 19., Web: [balesetelemzo.hu](http://balesetelemzo.hu), e-mail: [delikalman@gmail.com](mailto:delikalman@gmail.com)*

*Terl: 06-30-9513-726*

**Mennyi a roncs értéke?**

**(amit az igazságügyi szakértő meghatározhat!)**

„A gazdaságosan nem javítható gépjármű értékének megállapítása (a roncsérték kiszámítása)” kifejezést először az 1. számú módszertani levél használta– amit az illetékes szakértői Intézet az Igazságügyi Közlöny 1996. évi 4. számában megjelent (1996.04.30-án) közleményében visszavont – nyilván észlelve a gazdasági viszonyok változását.

A visszavont 1. számú módszertani levél a mértéket a lentebb idézettek szerint határozta be:

„A roncsértéket a III. fejezet 1. pontja alapján kell megállapítani oly módon, hogy a kiszámított kárt megelőző  $F_e$  értékből le kell vonni a hivatkozott pontban megállapított előkalkulált javítási költséget.”

Ezt követően a gépjárműkárok megállapítása során és az igazságügyi szakértői gyakorlatban is, megjelentek olyan számítások, amik a roncsot annak fődarabjai, részegységei alapján értékelték, és megjelentek olyan vélekedések is, ahol a roncs értékét az arra járműként tett vételi ajánlat maximumával azonosították.

Az 1996 év – az 1. számú módszertani levél visszavonása – óta eltelt 20 évnyi időben még a járműroncs fogalma sem került meghatározásra.

A járműműszaki álláspontom szerint a járműroncs olyan volt jármű, aminek szerkezetei, tartozékai, alkatrészei nem működőképesek, rendeltetésüknek biztonságosan nem felelnek meg, külső részén és belső terében lévő részei sérülést okozhatnak, azaz állapota nem elégíti ki a 6/1990 (IV.12.) KÖHÉM rendelet 9 § (1) és (2) bekezdésében előírtakat, és/vagy a volt jármű volt eredeti jármű állapotára történő helyreállítási költsége meghaladja a volt jármű piaci forgalmi értékének a helyreállítást követően esetlegesen fennmaradó értékcsökkenéssel és a maradvány (vagy roncs) értékkel csökkentett mértékét.

*(A volt jármű sérülése során annak nem tervezett átalakítása - az 5/1990 (IV.12.) KÖHÉM rendelet 2 § (2) bekezdése szerinti átalakítás – többnyire bekövetkezik, a típusbizonyítványban meghatározott adat - pld. tengelytáv, méret -, közlekedésbiztonsági – pld. utasvédelmi rendszer, fékezhetőség - és/vagy környezetvédelmi jellemző – folyások keletkezhetnek - megváltozik.)*

**Mennyi is roncs (vagy maradvány) értéke?**

**1.00 A tömeges kárrendezésben kialakult gyakorlat:**

1.01 A károkozó biztosítója meghirdeti **az általa gazdaságosan nem javíthatónak, un. totálkárosnak minősített**, de a károsult tulajdonában lévő **sérült járművet** annak forgalmi jelzéseivel, forgalmi engedélyével járműként (pld. a roncsportálon – nem is egy ilyen internetes hirdető van), és a hirdetésre adott legmagasabb vételi ajánlat (licit) mértékét – **amit a sérült jármű** vételére a vételi ajánlattevők **egymás ajánlatai és a lehetséges licitlépcső ismerete nélkül** tettek - tekinti roncsértéknek.

Ha csak egy licitáló van, akkor a licit a sérült, gazdaságosan nem javítható jármű – mert azt forgalmi jelzésekkel és engedélyekkel történő eladásra szánja a hirdető – piaci forgalmi értéke.

De, ha több licitáló van, akkor **az a nagy gyakorisághoz tapadó – viszonylag szűk – vételi ajánlati árintervallum, amit több ajánlattevő tett, lesz a sérült, gazdaságosan nem javítható jármű piaci forgalmi értéke.**

*Nyilván az egy ajánlattevő által tett legmagasabb vételi ajánlati ár, és annak rendkívül alacsony gyakorisága nem meghatározó a sérült, gazdaságosan nem javítható jármű piaci forgalmi érték kialakulásában.*

*Nézzük, hogyan is alakul ez a gyakorlatban:*

*Például XY frsz-ú sérült, gazdaságosan nem javítható személygépkocsira (szgk) tett összes vételi ajánlat, tételesen:*

670000 Ft  
477000 Ft  
456000 Ft  
455000 Ft  
368800 Ft  
331000 Ft  
306000 Ft

*A gyakorlatban a kárrendező biztosító társaság a legmagasabb vételi ajánlatot tekinti roncsértéknek – mintha a már kártérített tulajdonostól a biztosító társaságnak kiadott sérült, gazdaságosan nem javítható járművel járna el, pld. a BH1993.426 szerint.*

*A sérült, gazdaságosan nem javítható jármű piaci forgalmi értéke viszont nem a legmagasabb ajánlattevő által felkínált ár, hanem a vételi ajánlatok mediánja, más néven a várható értéke, ami a következőképpen számítható:*

*A vételi ajánlatokat 100 000 Ft-os lépcsőkbe rendezem, akkor*

*300000 - 400000 Ft közötti ajánlat száma 3*

*400000 - 500000 Ft közötti ajánlat száma 3*

*500000 - 600000 Ft közötti ajánlat száma 0*

*600000 - 700000 Ft közötti ajánlat száma 1*

*ennek mediánja, várható értéke  $M = 434\ 000$  Ft (kerekítve 1000 Ft-ra),*

*a korrigált tapasztalati szórás  $122\ 000$  Ft (kerekítve 1000 Ft-ra),*

*a szórás és a medián hányadosa 27.9 %-ot mutat. Ez egyben azt is jelenti, hogy a várható érték behatárolása nem pontos, a szórás 20 % feletti – ha az eltérés mértéke meghaladja a 20 %-ot, akkor az jelentős – magas, a medián valószínűsége alacsony.*

*Az utolsó, és legmagasabb ajánlatot vizsgálva, azt lehet megállapítani, hogy az utolsó előtti ajánlattól, 477 000 Ft-tól, 193 000 Ft-tal nagyobb, miközben az első 6 ajánlat átlagos növekedése (a számított licitlépcső) 34 200 Ft, az utolsó licitlépcső az átlagosnak majdnem a hatszorosa. Racionálisan – és a piaci szereplők racionálisak, mert a legalacsonyabb, és a legelfogadhatóbb áron kívánják megvásárolni a felkínált árút – a licit megnyeréséhez elég lett volna akár 10 000 Ft-os licitlépcsőkkel ajánlatot tenni mindaddig, amíg a licitáló teszi a legmagasabb ajánlatot.*

*Éppen ezért az utolsó – feltűnően kiugró - ajánlatot figyelmen kívül hagyom, és az utolsó ajánlat nélkül számított mediánt, a sérült, gazdaságosan nem javítható szgk várható piaci forgalmi értékét számítom ki, ami **399 000 Ft**, ennek a korrigált tapasztalati szórása 66712 Ft, a szórás és a medián hányadosa pedig 17 % alá esett. Ez egyben a legvalószínűbb várható értéket jelzi, mert a szórás 20 % alá került.*

**A legmagasabb, és a többitől a számított átlaglicit lépcsőnél jelentősen magasabb vételi ajánlatoknak az a magyarázata, hogy a vételi ajánlatokat tevők egymás vételi ajánlatát az árverés során nem ismerik, ami irreális ajánlatok megtételét is lehetővé teszi, mert az ajánlatokat tevők által a licitlépcső sem ismert, így a piaci racionalitás – az ár érték arányosság, és a legelfogadhatóbb ajánlat megtétele – sem kivitelezhető.**

**Allításomat igazolja a végrehajtók szervezett és ésszerű árverései, ahol ismert a minimális ár, ismert a licitlépcső és főként még az érdeklődők előtt is ismert az adott vételi ajánlat.**

1.02 Az un. roncsportálos sérült jármű eladásra történő felkínálásban is, felmerül a tulajdonos kötelezettsége, nevezetesen a 267/2004 (IX.23.) Kormányrendelet 8 § (1) bekezdése előírása:

„A gépjármű tulajdonosa köteles a forgalomból véglegesen kivonásra szánt, továbbá - amennyiben nem kívánja megjavíttatni - a biztosítók által külön jogszabályban meghatározott módon jelentésre kötelezett hulladékká vált gépjárművet a bontónak, a gyártónak vagy az átvevőnek átadni.”

**Ha sérült és gazdaságosan nem javítható a jármű, és a tulajdonosa nem kívánja megjavíttatni, mert eladni kívánja – mert hirdeti a roncsportálon – akkor a kinek adhatja el a sérült, gazdaságosan nem javítható járművét?**

Milyen feltételek és azok milyen kapcsolata esetén kell a roncsot a bontónak adni?

Első feltétel: véglegesen kivonásra szánt.

Ez a feltétel **teljesülhet**, mert a jármű gazdaságosan nem javítható.

Második feltétel: amennyiben nem kívánja megjavíttatni – ha eladásra kínálja, akkor nyilván nem kívánja megjavíttatni – ez a feltétel is teljesülhet.

Az első és a második feltétel logikai kapcsolata **vagy** kapcsolat, a két mondatrészt nem köti össze kötőszó.

Harmadik feltétel: a biztosítók által külön jogszabályban – 2009. évi LXII. tv. - meghatározott módon jelentésre kötelezett, a harmadik feltétel **folymánya az első és második feltétel teljesülésének, ezért alkalmazza a szövegben a szövegíró a továbbá kifejezést.**

„Ha a biztosító úgy ítéli meg, hogy a közlekedési balesettel érintett gépjármű kormányműve, futóműve, illetve karosszériája (alváza) olyan károsodást szenvedett, amely miatt a közúti forgalomban való további részvételre közlekedésbiztonsági szempontból alkalmatlannak tekinthető és a helyreállítás – a jogosult erre irányult nyilatkozata alapján – nem történik meg, a kárfelvételi eljárás befejezésétől számított tíz napon belül – az alkalmatlanság okának feltüntetésével – értesíti a közlekedési hatóságot, kivéve, ha a károsult a hulladékká vált gépjárművekről szóló jogszabály hatálya alá tartozó gépjármű esetén annak bontási átvételi igazolását a biztosítónak bemutatja.”

Ez a feltétel és kötelezettség – ami minden karosszéria tartó, kormánymű és futómű sérülés esetében teljesül - **teljesülhet**, de teljesülése kizárólag a biztosítótól, mint pénzüntéztől függ, ezért írta a jogszabály a „Ha a biztosító úgy ítéli meg” feltételt.

**A feltétel teljesíthetősége során nyilvánvalóan felmerül az a járműműszaki szakmai kérdés is, hogy a biztosítótól, mint pénzüntéztől elvárható-e részletes jármű-műszaki ismeret, amivel közlekedésbiztonsági minősítést végezhet?**

A közlekedésbiztonsági szempontok alapján történő járműminősítés személyi és tárgyi feltételeit az 5/1990 (IV.12.) KÖHÉM rendelet – személyi feltételek a 12/A §-ban – részletesen tartalmazza. Az teljesen nyilvánvaló, hogy a kárt rendező biztosító társaság az 5/1990 (IV.12.) KÖHÉM rendeletben részletezett személyi és tárgyi feltételekkel nem rendelkezik.

*Ha a jármű javítása gazdaságtalan, akkor a sérülései indokolják az értesítést, és a helyreállítása sem történik meg, mert éppen eladásra kínálják a pld. roncsportálon – vajon az értesítés megtörténik, vagy az értesítés érdekében áll a kárt rendező biztosítónak? A válasz a gyakorlatból az, hogy az értesítés nem történik meg.*

*Ugyanígy felmerülhet az a jogkérdés is, ha ismert a BH1993.426-os bírósági határozat, akkor a kárrendezés miért nem ennek megfelelően történik?*

**2.00 Járműműszaki szempontok alapján a sérült, gazdaságosan nem javítható jármű roncsának, maradványának – a nem járműnek - meghatározható értéke (a jogszabályok betartásával védve a környezetet):**

A tulajdonos kötelezettségét a 267/2004-es (IX.23.) Korm. Rend 8 §-a írja elő:

„8. § (1) A gépjármű tulajdonosa köteles a forgalomból véglegesen kivonásra szánt, továbbá - amennyiben nem kívánja megjavíttatni - a biztosítók által külön jogszabályban meghatározott módon jelentésre kötelezett hulladékká vált gépjárművet a bontónak, a gyártónak vagy az átvevőnek átadni.”

Ha a tulajdonos a sérült, gazdaságosan nem javítható járművét a forgalomból véglegesen ki kívánja vonatni, nem kívánja megjavíttatni, akkor azt a bontónak adhatja el.

**Mennyi lesz a roncs értéke? Amennyit a bontó ad érte.**

A roncsérték pontosan úgy határozható meg, mint a jármű piaci forgalmi értéke a BH 1984.17. szerint.

"Használt gépkocsik értékének megállapításánál a műszaki állapot tisztázása mellett annak vizsgálata is elengedhetetlen, hogy hasonló gépkocsinak a szerződésalkötés idején mennyi volt a használt gépkocsik piacán kialakult forgalmi értéke "

*A már példaként említett XY frsz-ú sérült, gazdaságosan nem javítható szgk alvázszáma, sérülései, kárkori piaci forgalmi értéke, javítási költsége ismeretében a bontó ajánlata **216 000 Ft**.*

Nyilván a bontó elbontja a sérült, gazdaságosan nem javítható volt járművet, környezetterhelési díjakat, bontási igazolási díjat fizet, élőmunkát (nyilvántartás, bontás, szállítás, tárolás, eladás), és tőkét (telephely, telephelyi eszközök, szállítóeszköz, stb.) tesz a tevékenységébe, ismeri, hogy mely részek, alkatrészek eladhatók, és melyek nem, mennyi az eladható alkatrészek eladásának átlagos eladási ideje, mennyit kell azt tárolni, és ez az alapján kalkulálja ki a roncs vételi árát.

### **3.00 Az 1.00 és a 2.00 pontokban leírtak járműműszaki értékelése:**

3.1 Az igazságügyi szakértő nem támogathatja azt a folyamatot, amikor

egyrészt a volt, de sérülésük során nem szándékoltan átalakított, sérült járművek kereskedelme lehetséges, hogy a társadalom környezetvédelmi szabályozásával ellentétesen következzen be,

másrészt, hogy a sérült és gazdaságtalanul javíthatónak minősített járműveket minősítésük ellenére lehetségesen megtörténő javítása esetleg jóváhagyás – lásd az 1/1990 (IX.29.) KHVM rendelet 10 §-át – nélkül, nem ismert módon és szakértelemmel történhessen,

harmadrészt az esetleg nem kellő szakértelemmel és jóváhagyás nélkül összerakott járművek visszakerüljenek a veszélyes üzembe.

Miért is? Lássuk a műszaki és környezetvédelmi érveket.

3.2 **Ha** a sérült jármű gazdaságosan nem javítható, akkor nyilván aki azt megveszi:

A eset: nem megjavítás céljából, hanem bontás, alkatrész kinyerés céljából veszi meg, de ilyen tevékenységet csak az NKH által regisztrált bontó végezhet, és ha nem bontó veszi meg a roncsot, akkor a 267/2004 (IX.23.) Kormány rendelet nem teljesül, és a környezetszennyezés kockázata nő,

B eset: megjavítás céljából veszi meg,

B/1 és nyilván nem olyan minőségű alkatrészeket használ fel a „javításhoz”, mint amilyenekkel a sérült jármű sérülése előtt volt összeépítve, mert ezekkel az alkatrészekkel történő kijavítása gazdaságtalan,

B/2 és nyilván nem minden szükséges alkatrész cseréjével – a modern jármű javítása un. cseredarabos és csereszabatos alkatrészekkel történő javítás, nem alkatrészek megjavításával történő javítás – végzi el a javítást, mert minden szükséges alkatrész cseréjével elvégzett javítás gazdaságtalan,

B/3 és nyilván a javításra nem fordít annyi munkamennyiséget, amennyit szükséges, mert a szükséges munkamennyiséggel történő javítás gazdaságtalan,

B/4 és nyilván nem végez megfelelő értékű és minőségű munkát, mert a megfelelő értékű és minőségű munkával végzett javítás is gazdaságtalan,

B/5 és nyilván a végzett javítás a fentiek miatt az 1/1990 (IX.29.) KHVM rendelet 10 §-a szerint nem tanúsítható,

B/6 továbbá a felsoroltak és/vagy logikai kapcsolatú tevékenységével végzi a javítást, mert a szakszerű és eredeti, vagy sérülés előtti állapotú alkatrészekkel végzett javítás nem gazdaságos,

B/7 és a felsorolt módok szerint részben, és/vagy látszólagosan javított jármű nem kerül, nem kerülhet a sérülés előtti állapotába, ezért értékcsökkent állapotú lesz, másrészt a veszélyes üzemben potenciális veszélyt jelent a használójára és a többi közlekedőre, a részben, és/vagy látszólagosan javított állapota miatt.

**B/8 egyedi esetben rendelkezésére áll megfelelő minőségű és mennyiségű alkatrész és munkaerő, amivel megjavíthatja, és a javítást tanúsíthatja is, de a javítás gazdaságosságát vagy azért, mert a szükséges alkatrészekhez, és/vagy azért mert a szükséges munkaerőhöz piaci ár alatt jut hozzá, nem vizsgálja, és B/8/1 megfizeti a szükséges adókat és járulékokat, és tanúsítja a javítást, B/8.2 nem fizeti meg a szükséges adókat járulékokat, és nem tanúsítja a javítást.**

**Ebben a körben a további lehetséges eseteket azért nem jelzem, mert a tanúsítás ténye regisztrált javítót valószínűsít, míg annak hiánya a javítás szakszerűségét, a javítás jóállás hiánya kérdését veti fel.**

3.3 Ha a sérült, gazdaságosan nem javítható járművet a tulajdonosa kívánja megjavíttatni, akkor is számolnia kell a javítás gazdaságtalan – lásd 3.2 B/1-től a B/7-ig felsoroltakat - , és/vagy értékcsökkenéssel járó, nem biztonságos, nem teljes körű végrehajthatóságával.

**3.4 Az a járműműszaki kérdés nem kerülhető meg, ha az alacsonyabb árú, nem eredeti alkatrészekkel, esetleg a szükségesek nem teljes körének felhasználásával, és/vagy alacsonyabb minőséget teljesítő és/vagy értékű munkaerővel végzett javítás az 1/1990 (IX.29.) KHVM rendelet 10 §-a szerinti tanúsítással végzett?**

(Megjegyzem, végeznek nem eredeti, hanem utángyártott, és/vagy bontott alkatrészekkel is az 1/1990 (IX.29.) KHVM rendelet szerinti tanúsítású javítást is, de az így végzett javítás tanúsított.)

**3.5 Az a járműműszaki kérdés is felmerül, hogy az alacsonyabb árú, nem eredeti alkatrészekkel, esetleg a szükségesek nem teljes körének felhasználásával, és/vagy alacsonyabb minőséget teljesítő és/vagy értékű munkaerővel végzett javítással épített jármű a sérülés előtti állapotához képest értékcsökkent, vagy nem értékcsökkent állapotú?**

3.6 Az igazságügyi szakértő olyan árverést és az abból történő árképzést sem támogathatja, amely árverés során a vételi ajánlatokat tevők egymás vételi ajánlatát nem ismerik, mert ez az állapot alkalmas irreális ajánlatok megtételére is, mert az ajánlatokat tevők által a licitlépcső sem ismert, így a piaci racionalitás – a megfelelő ár és értékarányú, és a legelfogadhatóbb ajánlat megtétele – sem kivitelezhető.

**3.7 A járműműszaki álláspontom szerint a sérült, gazdaságosan nem javíthatónak minősített, volt jármű roncsának értéke kötött – az NKH által regisztrált járműbontó(k) által meghatározott – nem szabadpiaci érték, amiben kifejezésre jut a társadalom – szabadpiaci eladáshoz képest kötöttséget jelentő, környezetvédelmi szabályozása, a volt jármű előfordulási gyakorisága, kora, elhasználtsága, és a belőle hozzáadott értékkel kinyerhető és a szabad piacon eladható alkatrészek, részegységek mennyisége, értéke.**

**A járműműszaki álláspont szerint a roncsérték kötött piaci fogalom, ami kizárólag az NKH által regisztrált járműbontókban végzett megfigyelések alapján dolgozható fel, határolható be, de a döntés nem csak járműműszaki szempontok alapján történhet.**

**Javasolom, hogy a kompetens igazságügyi szakértő a roncsérték meghatározásakor**

3.7.1 egyrészt minden esetben kérje be a kárt rendező biztosítótól az összes, a sérült járműre tett vételi ajánlatot (licitet), a licitálók neve címe és azonosíthatósága nélkül, mert ezekkel a kárt rendező biztosító rendelkezik, hiszen tudja melyik a legmagasabb ajánlat, akkor azt is tudja, mekkorák és mekkora darabszámúak az ettől kisebb ajánlatok, és határozza meg az ajánlatok mediánját, és ezzel mutassa meg a sérült, gazdaságosan nem javítható jármű piaci forgalmi értékét,

*(Fontosnak tartom megjegyezni, hogy a medián, a várható érték jelenik meg a jármű piaci forgalmi értéke meghatározásában, az Eurotax piacfigyelő katalógusokban, amik az igazságügyi szakértői gyakorlatban a piaci forgalmi érték meghatározás adatbázisát jelentik, ezért a sérült, gazdaságosan nem javítható jármű piaci forgalmi értéke meghatározásában is kívánatos, és célszerű, hogy a medián jelenjen meg.)*

3.7.2 másrészt, minden esetben járjon el a károsult járműtulajdonos környezetében működő az NKH által regisztrált bontónál, ha több van, akkor többnél, és szerezzen be a bontótól a vizsgálata tárgyát képező roncsra vételi ajánlatot a 17.1984 BH mintájára:

*A járműműszaki álláspont szerint a járművek roncsértékének megállapításánál a műszaki állapot tisztázása mellett annak vizsgálata is elengedhetetlen, hogy hasonló roncsoknak a káresemény idején mennyi volt az NKH által regisztrált bontók piacán kialakult forgalmi értéke.*

A 3.7.1 pontban leírt számítás és 3.7.2 pontban leírt ajánlat közötti döntés **jogkérdés**, mert azt az összes körülmények mérlegelése alapján kell eldöntetnie a jogalkalmazónak, hogy minek tekinti a roncsot, a maradványt?

A eset: A sérült jármű az ismert várható javítási költség és a végzendő javítás során beálló piaci forgalmi értékcsökkenés szerint gazdaságosan javítható, vagy nem javítható?

B eset: A sérült jármű az ismert várható javítási költség és a végzendő javítás során beálló piaci forgalmi értékcsökkenés szerint gazdaságosan nem javítható, akkor a sérült járművet járműnek (forgalmi rendszámmal, forgalmi engedéllyel) tekinti?

C eset: A sérült jármű az ismert várható javítási költség és a végzendő javítás során beálló piaci forgalmi értékcsökkenés szerint gazdaságosan nem javítható, akkor a sérült járművet nem járműnek, hanem maradványnak, roncsnak tekinti?



*Deli Kálmán igazságügyi szakértő*

*Cím: 2132. Göd, Mária utca 19., Web: [balesetelemzo.hu](http://balesetelemzo.hu), e-mail: [delikalman@gmail.com](mailto:delikalman@gmail.com)*

*Terl: 06-30-9513-726*

(Hasonló jogkérdés merült fel a gépkocsi értéke kérdéseként akkor is, ha pld. válóperben kell meghatározni a gépkocsi értékét, vagy pld. baleset során tönkrement gépkocsi értékét kellett szakértői eszközökkel és módszerekkel behatározni.


Nyilván a válóper során a gépkocsi értéke annyi, amennyit a vevő, vagy kereskedő ad érte, ez a piaci eladási ár, és nyilván a baleset során tönkrement gépkocsit a piacról vásárolt használttal lehet pótolni, ami a piaci vételi ár!

Ahogy a piaci vételi és eladási ár jogkérdések felmerülnek, ugyanúgy felmerül az a jogkérdés is, hogy melyik érték a roncs, a maradvány értéke?)

Göd, 2016. április 5.

Tisztelettel

Deli Kálmán

A rectangular box containing a handwritten signature in black ink, which appears to be 'Deli Kálmán'.