

## Mélykúti Sándor Tűzoltó gépjárművek kárjavítása

Már maga a baleset is sokféle lehet akár az okozóját, a körülményeit tekintve, de miután megtörtént a baj, a jármű sérüléseinek kijavítása is több irányt vehet. Ez utóbbi fázis köré íródtak a kárjavításról szóló alábbi gondolatok.

### Mi befolyásolja a kárjavítások átfutási idejét?

A karambolos javítások nem tartoznak a rövid átfutási idejű hibalehárítások körébe. Nem csupán azért, mert egy-egy tűzoltógépjármű károsodásának kijavítása hosszú időt vesz igénybe, hanem azért is, mert maga az ügyvitel is hosszadalmas eljárást takar. Amíg egy természetes elhasználódásból eredő napi javítás megrendelése csupán a tulajdonos, üzemeltető szándékán múlik, addig a munka megkezdése kárjavítás esetén egy relatív hosszú ügymenet eredménye.

Ennek első eleme **a káresemény bekövetkezésének jelzése** a bróker, a biztosító, és/vagy a szerviz felé. Amennyiben személyi sérülés történt, illetve más okból kifolyólag rendőrségi vagy egyéb hatósági, szakhatósági vizsgálat vált szükségessé, úgy többnyire ennek lezárásáig a javítás nem kezdhető meg. A következő lépés a **biztosítói szemlék** megtartása, melynek során nem kizárt, hogy a jármű teljes megbontását végre kell hajtani. Ezért szerencsés ha a pótszemlék elvégzéséhez szükséges megbontásokat végrehajtó szerviz ugyanaz, amely majd a kárjavítást is elvégzi. Így idő spórolható meg, és a bontási fázisok nem jelentenek külön költség többletet, mivel azok egyúttal a javítás fázisai is. A szemlék során elkészülnek az árajánlatok és megtörténnek olyan egyeztetések, melyek alkalmával definiálásra kerül, hogy új részegységek beépítésével vagy karosszéria elemek javításával történjen meg a kárjavítás.

Az árajánlatok elkészültét követően **megrendelés születik az ajánlat ill. ajánlatok elfogadásával**, és „**elvieken**” megkezdődhet a javítás. Az „**elvieken**”-t azért kell kiemelni, mert a javítás megkezdéséhez egyrészt **javító alkatrészekre**, másrészt **szabad kapacitásra** van szükség. Az esetek többségében természetesen nem akkor jut el egy kárügyintézési folyamat a javítás megkezdhetőségének stádiumába, amikor szabad kapacitás is rendelkezésre áll, vagy éppenséggel egyszerre több karambolos sérülés is történik a tűzoltógépjárművek körében. Ugyanez a helyzet a kárjavításhoz szükséges javítóalkatrészek rendelkezésre állásával is, hiszen a karambolos sérüléseknek éppen az a sajátossága, hogy **éppen olyan alkatrészek sérülnek, amelyek a rendeltetésszerű napi használat során nem szoktak**. Mindennek okán valószínű készletezésükre sem áldoznak költséget a javító szervezetek.

Amennyiben figyelembe vesszük az előzőekben vázolt adminisztrációs folyamatot, valamint a konkrét javítás átfutási idejét meghatározó két utóbbi tényezőt, úgy belátható, hogy a kárjavítás többnyire valóban nem rövid folyamat. Ezért is lenne rendkívül nagy szükség egy országosan **felállított cserejármű parkra**.

### A rejtett hibák feltárása

Most nézzük meg azokat a szempontokat, amelyek a kárjavítást végző kiválasztásához vezetnek.

Amint már érintettük, a balesetek során bekövetkező gépjárműsérülések többnyire rejtett hibákat is magukban hordoznak. Az első szemrevételezés alkalmával sok minden megállapítható a sérülés mértékét illetően, azonban, **a felszín mögött meghúzódó belső deformációk csak megbontás után diagnosztizálhatók.**

Az elmúlt években számos olyan példa igazolta a megbontás szükségességét, amelynél a tüzetes felülvizsgálat elmaradt, és ezért később kerültek felszínre a jármű menetstabilitását, illetve üzembiztonságát befolyásoló problémák. Több olyan eset is előfordult, amikor a kárfelvétel során is elmaradt a jármű megbontása és maga a javítás is úgy került végrehajtásra, hogy a legalapvetőbb bontási műveleteket sem hajtották végre. *Évekkel később, a jármű felújítása alkalmával vált nyilvánvalóvá, hogy olyan mértékű felelőtlen javítással állunk szemben, amely bármikor, akár halálos áldozatot követelő közúti balesethez vezethetett volna.* A futóművek aránylag minimális elmozdulása az alváz illetve segédalváz relatív jelentéktelennek tűnő csavarodása oda vezet, hogy egy 4000 liter vízzel terhelt tartály szállításakor a jármű egy hirtelen mozdulatnál vagy útpadkára történő lehajtásnál felborulhat. Ezért van kiemelt jelentősége, hogy a kárfelvétel illetve a megbontást követő pótszemle alkalmával minden hiba, minden sérülés feltárása megtörténjen.



### **Audatex program**

A biztosító társaságok csak olyan szervezetekkel kötnek szerződést, amelyek mind adminisztrációs, mind a személyi és tárgyi feltételek terén valamennyi általuk támasztott követelménynek megfelelnek. Kötelezik a szervezeteket egy előre rögzített

ügyviteli folyamat betartására, az Audatex program használatára, és az általuk rögzített tarifák alkalmazására. A szerződés megkötését követően azonban a szerviz tárgyalási pozíciója is erősödik, amely következtében a balesetet szenvedett gépjármű tulajdonosa is biztos lehet abban, hogy valamennyi hiba feltárása és kijavítása megtörtént. Meglehet a biztosító társaság esetenként abban érdekelt, hogy ne a konkrét javítási költségeket finanszírozza, hanem kifizessen egy kialakult összeget az üzemeltetőnek és ezt követően már a tűzoltóság gondja a javítás. Ilyenkor fordul elő legtöbbször, hogy **„akkor spóroljunk a kapott pénzből”**, és keressünk egy **„nagyon olcsó”** javítót. A helyzet ugyan ez, amikor nincs biztosítás és a tűzoltóságnak saját magának kell finanszíroznia a javítás költségeit.



A **„baráti alapon”** végzett, megbontás nélkül végrehajtott relatív olcsón megszámitott kárjavítások többnyire **garanciát nem tartalmaznak**, és bár esetenként gyorsabbak, mégis **felelőtlen műszaki megoldásokat** takarnak. Nem egy esetben az is előfordult, hogy a jármű ismeretének hiányából, a felkészületlenségből, a javításhoz szükséges alkatrészek hiányából fakadóan megrekedt a javítási folyamat, és akár évekig is elhúzódott egy-egy karambolos javítás. Nem véletlen, hogy a tűzvédelmi törvény kapcsán kiadott, a technikai eszközök javítására vonatkozó BM rendelet **nem tesz különbséget javítás és kárjavítás között, amikor OKF regisztrációhoz köti a javítást végzők tevékenységét**. A karambolos javításoknál a garancia vállalása legalább annyira velejárója a javításnak, mint a felújítások esetében.

A 80 - 150 millió Ft-os beszerzési értékű tűzoltógépjárművek karambolos sérülései többnyire millió Ft-os nagyságrendűek lehetnek. Nem egy esetben fordult elő olyan karambolos sérülés, ahol a helyreállítás költsége 10 és 20 millió Ft között mozgott. Látható, hogy a kárjavítás - ha az valóban az eredeti állapot helyreállítását célozza meg - nem olcsó. Azt is tudni kell, hogy **a javító szerviz finanszírozza a kárjavítás költségeit a javítás teljes időtartama alatt**. A biztosító a munka elkészülte után rendezi a számlát meglehetősen hosszú átfutási idővel. Mindezt tetézi, hogy a végszámla az üzemeltető felé kerül kiállításra, így plusz egy lépcső iktatódik az átutalási folyamatba. Szintén nem példa nélküli az olyan eset, amikor a jelzett nagyságrendű karambolos javítást **tőkeerő hiányában nem tudta folytatni vagy befejezni a munkát „baráti alapon” bevállaló szerviz**.

### **Milyen dokumentumokra van szükség?**

*Az érdemi munka megkezdéséig az alábbi dokumentumokra, illetve azok másolatára van szükség:* kárbejelentő, forgalmi engedély és gépjármű vezetői engedély másolat, törzskönyv, vagy hiteles szerződés másolat a finanszírozói meghatalmazás beszerzéséhez, rendőrségi jelentés, amennyiben ilyen készült, meghatalmazás a kárügyintézés bonyolítására, biztosítási kötvény másolat, valamint írásos megrendelő.

A megrendelőt minden esetben az üzemeltető tűzoltóság adja ki. Megrendelő valójában már a kárfelvételhez is szükséges több okból. Egyrésztől amint azt több helyen is említettük, a mindenre kiterjedő kárfelvételhez többnyire pótszemle útján jutunk el, ami feltételezi a gépjármű megbontását. Ezek a megbontási munkák természetesen már költséggel járnak, amely költségek beépülnek a kárjavítás folyamatába, amennyiben a karambolos javítást az a szerviz végzi el, amely a pótszemlékhez a megbontásokat is végrehajtotta. Természetesen, ha más javító fejezi be a kárjavítást, úgy a pótszemlékhez szükséges megbontást végző szerviz jogosult a bontás költségeit érvényesíteni.

Legvégül: a karambolos sérülések kijavítását követően részben a hosszú átfutási határidők miatt, részben a jármű sérüléseinek mélysége miatt indokolt minden esetben **teljes felülvizsgálatot illetve üzempróbát végrehajtani**. E nélkül egy karambolos javítás csupán külső lemez munkákban és fényezésjavításban megnyilvánuló kozmetikázás. Nyugodtan mondhatjuk, hogy egy tűzoltógépjármű karambolos javítását egy felülvizsgálati jegyzőkönyv kiállításával kell zárni.

A megfogalmazott gondolatokkal talán sikerült érzékeltetni, hogy melyek azok a sarokpontok, melyre a biztosítások megkötésekor figyelni kell, és ha bekövetkezik egy közúti baleset során a jármű sérülése, akkor milyen úton és milyen tényezőkre figyelve lehet eljutni a kárjavítás végére.

Mélykúti Sándor vezérigazgató  
BM HEROS Zrt.