

<b>LOÓS ANDRÁS</b>	
<i>okl. autógépész mérnök</i>	<i>igazságügyi műszaki szakértő</i>
<i>4031 Debrecen, Földi J utca 12.</i>	<i>mobil: 06-30-9556-092</i>
<i>Szakértői igazolvány száma : Sz 272295</i>	<i>Nyilvántartási szám : 2619</i>
<i>E-mail: <a href="mailto:loosandras49@gmail.com">loosandras49@gmail.com</a></i>	<i>web : <a href="http://kozledesszakertő.hu">közledesszakertő.hu</a></i>

Kirendelő Hatóság:

■■■■■■■■■■ **Járásbíróság**

Ügyirat száma: ■■■■■■■■■■

## **IGAZSÁGÜGYI MŰSZAKI SZAKÉRTŐI VÉLEMÉNY**

■■■■■■■■■■ Katalin felperesnek ■■■■■■■■■■ Kft. alperes ellen  
szavatosság érvényesítése iránt indított perében.

A szakértői vélemény 4 példányban készült, és ez a ..... számú példány.

A szakértői vélemény ..... számozott oldalból áll.

A szakértői véleményt kapják: 1-3. pld.: Kirendelő Hatóság

4. pld.: Saját irattár

Debrecen, 2024. január 24.

Készítette:

**Loós András**  
igazságügyi közlekedési  
műszaki szakértő  
Debrecen, Földi János u. 12. I/4.  
Tel.: 52-316-668  
06-30-9556-092  
[loosandras49@gmail.com](mailto:loosandras49@gmail.com)

## IGAZSÁGÜGYI MŰSZAKI

## SZAKÉRTŐI VÉLEMÉNY

### I.

#### MEGBÍZÁS

A [REDACTED] bíró tanácsa kívül jelzett számú szakértői kirendeléséről szóló határozatával igazságügyi műszaki szakértői vélemény készítésére adott megbízást [REDACTED] Katalin felperesnek [REDACTED] Kft. alperes ellen szavatossági igény érvényesítése tárgyában indított perében.

### II.

#### ELŐZMÉNYEK

A rendelkezésemre álló kirendelő végzés a rövid tényállást az alábbiakban rögzíti:

[REDACTED]  
forgalmi rendszámú, BMW xDrive 20d típusú gépjárműre vonatkozóan (az adásvételi szerződés a peres iratok között a keresetlevél F/4. szám alatti mellékleteként került becsatolásra). Az adásvételi szerződéssel egyidejűleg a felek között egy „Jótállási megállapodás” megnevezésű okirat (keresetet tartalmazó irat F/5. szám alatti melléklete) is létrejött, melyben rögzített feltételek a felperes álláspontja szerint arra az esetre vonatkoznak, hogy amennyiben a megállapodásban felsorolt alkatrészek meghibásodás folytán elveszítik a működőképességüket, úgy az alkatrészek cseréjét vagy kijavítását kérhesse az alperestől.

A felperes előadása szerint a perbeli a gépjármű a használat során több alkalommal (első alkalommal 2022. június 15. napján, majd ezt követően két hónap múlva) is meghibásodott, ezért azt szervizelni kellett, mely szervizelési munkálatokat a felperes az alperes javaslatára az [REDACTED] végeztette el (a szóban forgó szervizelési munkálatokkal kapcsolatban készült munkalapok a peres iratok között a keresetet tartalmazó irat F/6. és F/7. szám alatti mellékleteként kerültek becsatolásra).

A felperes 2022. december 16. napján, az M3-as autópályán haladva észlelte, hogy a gépjármű elektronikus hibajelzője „alacsony motorolaj-nyomásra” figyelmeztető és a jármű azonnali leállítását előíró üzenetet küldött, emiatt a gépjárművet azonnal leállította, majd autóművel beszállította a korábbi szervizelését is végző [REDACTED] telephelyére, ahol a szerviz elsőként azt állapította meg, hogy a gépjárműnek minden bizonnyal motorproblémája van, mely hibát aztán 2022. december 20. napján közölte is az alperessel (a 2022. december 16-i szervizelésről készült munkalap a keresetet tartalmazó irat F/13. szám alatti mellékleteként került becsatolásra). Állítása szerint a gépjármű működésében ezen meghibásodáshoz hasonló jellegű hibát, rendellenességet azt megelőzően nem tapasztalt.

### III.

#### SZAKÉRTŐI FELADAT

A perben álló felek és jogi képviselőik előzetes értesítését követően szakértői szemlét kell tartani, majd ezt követően választ kell adni a kirendelő végzésben feltett kérdésekre, mely kérdéseket a rájuk adandó válaszokkal együtt szakértői véleményem VI. fejezetében fogom ismertetni.

#### IV.

#### SZAKÉRTŐI VIZSGÁLAT MÓDSZERE

Az iratanyag kézhezvételét követően a perben álló felek előzetes értesítése után 2024. január 16. napján szakértői szemlét tartottam Nyíradonyban. A szakértői szemlén megállapítottam, hogy érdemben a kisserelt motor vizsgálatának műszaki feltételei nem állnak rendelkezésre, ezért a perben álló felek és jogi képviselőik egyetértésével  Kft. Debrecen, Kishatár utcán lévő szakműhelyébe szállítottam, ahol szükséges vizsgálatot a motor megbontását követően a szakműhely közreműködésével elvégeztem. A szakértői szemléről színes fényképfelvételeket készítettem, melyet a szakértői véleményem készítéséhez felhasználok, elektronikus úton is a szakvéleményhez mellékelem.

Az igazságügyi szakértőkről szóló törvény alapján nyilatkozom arról, hogy az Igazságügyi Minisztérium által vezetett névjegyzékben szereplő Sz 272295. nyilvántartási számú szakértői igazolvánnyal ellátott igazságügyi műszaki szakértőként jogosult vagyok az alábbi szakterületeken

***„Gépjármű közlekedés műszaki (javítás, karbantartás) közúti közlekedésbiztonság műszaki (balesetelemzés), gépjármű műszaki értékelés” szakértői vélemény elkészítésére.***

Nyilatkozom arról is, hogy alkalmasnak érzem magam az elfogulatlan véleményadásra, melyet büntetőjogi következmények ismeretében és tudatában, valamint szakértői eskümben foglaltak megtartásával adok meg.

Nyilatkozom arról, hogy a szakvéleményben résztvevő személyes adatokat az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. tv., továbbá a természetes személyeknek a személyes adatkezelése tekintetében történő védelmében, és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46 ÉK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi



rendelet) szóló Európai Parlament és Tanács 2016./679 rendelete (2016. április 27.) rendelkezéseinek megfelelő módon, kizárólag a szakértői tevékenységgel összefüggésben kezelem.

Szakértői véleményemet a rendelkezésre álló adatok elemzése, valamint műszaki elméleti és gyakorlati ismereteim szerint, legjobb tudásom és lelkiismeretem szerint adom meg.

V.

### SZAKÉRTŐI MEGÁLLAPÍTÁSOK

A perben szereplő [ ] forgalmi rendszámú BMW X Drive 20 D típusú gépjárművet tárolási helyén Nyíradonyban a [ ] szám alatt találtam. A személygépkocsi zárt garázsban volt tárolva, a mellette lévő szintén zárt melléképületben volt elhelyezve a kiszereelt motor, és a sebességváltó.

A tárolás körülményeit az alábbi fényképfelvételekkel dokumentáltam:



A szakértői szemlén megjelent a felperes képviseletében [ ],  
[ ], valamint jogi képviselőjük, [ ]

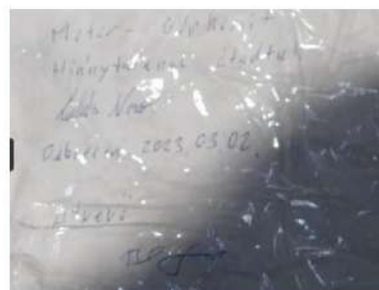
ügyvéd, az alperes képviseletében [REDACTED] Plusz Kft. képviseletében.

A szakértői szemlén megállapítható volt, amit az iratanyag is tartalmaz, hogy az [REDACTED] Hungária Kft. BMW szakszerviz szerelte ki a motort, a sebességváltót, majd szétszerelve a motort megállapította a motor meghibásodásának okát, és visszaszerelte az alkatrészeket. Ezt követően a szakértői szemlén javaslatot tettem a további vizsgálatra, melyet a felperes és az alperes is elfogadott, emiatt a motort 2024. január 19. napján pénteken 9 órára a Motor Profi Kft. motorfelújítással foglalkozó vállalkozás telephelyére szállították.

Az ismételt szemlén, amely a szükséges megbontások elvégzésével végeztem el, megjelent a felperes képviseletében [REDACTED] férje, valamint az alperes képviseletében [REDACTED] Plusz Kft. ügyvezetője. A vizsgálat első lépéseként a befóliázott, gondosan tárolt motorról a takarófoliát lebontották,



A lebontás során megállapítható volt,



hogy 2023. március 02. napján történt az [REDACTED]-nél a megbontott, majd részlegesen visszaszerelt motor fóliázása. Ezt a dokumentumot a megbontást követően a felperes képviselőjének átadtam.

Ezt követően



a motorszám ellenőrzése, meghatározása történt, Megállapításra került az is,



hogy nincs a motorral a kettős tömegű lendkerék, valamint az is megállapítható, hogy a vezérlés pontos szerkezeti eszköze a vezérmű-lánc és a vezérlőfeszítő



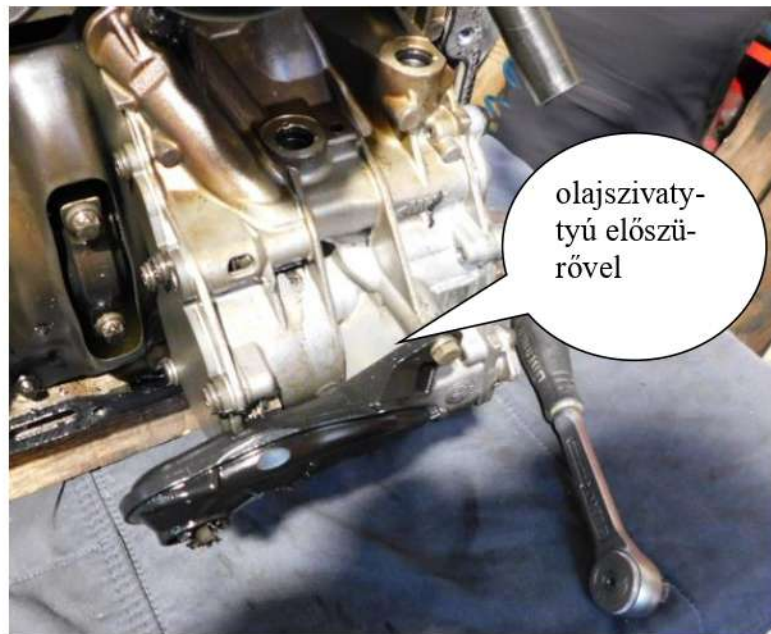
tők nincsenek visszaszerelve. Szakértői szemlén ez nem volt vizsgálható. A felperes nyilatkozata szerint az nagy valószínűséggel a tárolási helyén maradt. Szintén nincs a motorral a főtengety végén lévő szíjtárcsa sem, így annak vizsgálata sem lehetséges.

A vizsgálat következő lépése az olajteknő leszerelése,



melyben fémes szennyeződések láthatóak, annak ellenére, hogy **a motorolajat korábban leengedték, abból mintát nem biztosítottak.**

Ezt követően az olajszivattyút és az előtte lévő durva olajszűrőt vizsgáltam,

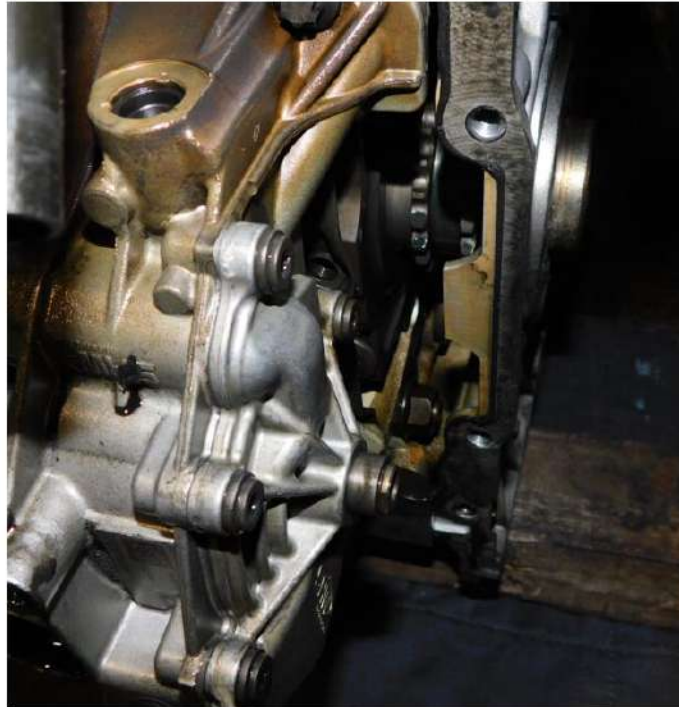


melyet leszerelve a szűrőn megállapítható, hogy az gyári kivitelű, **illetőleg a szűrőkosár tele van apró fémdarabokkal, amelyek az olajszivattyú funkcióját jelentős mértékben lecsökkentették.**



A későbbiek során visszatérek arra, hogy ez következmény, vagy előzmény volt.

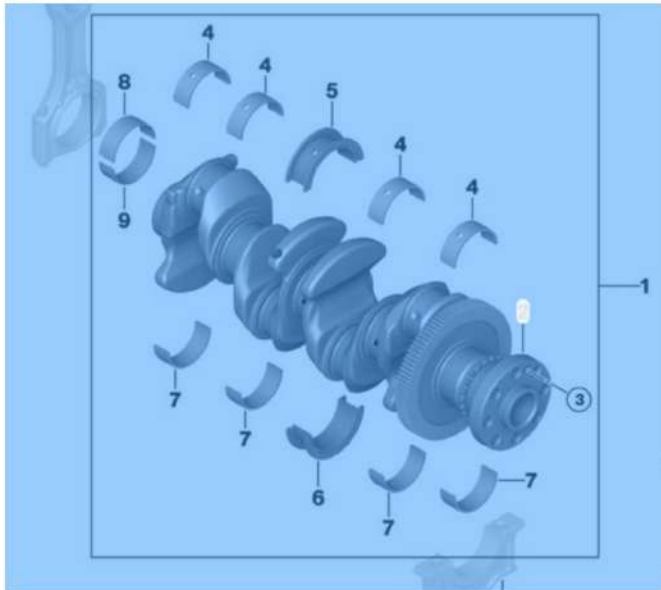
A már hivatkozott adatok szerint a vezérlés a vezérmű-lánc és a feszítők hiányában nem vizsgálható.



Ezt, amennyiben szükséges, a későbbiek során lehet pótolni. A felperes kérdésekre azt nyilatkozta, hogy ezt beszállítja a tárolási helyéről.

Ezt követően történt a forgattyúsmű alsó részének, a főtengetynek és a főtengety tartócsapágainak





a vizsgálata.

**Megállapítható, hogy ezeket korábban már megbontották, de a megbontást követően vizsgálható állapotra visszaszerelték.**

A vizsgálat első lépésénél (a számozás a vezérlési oldalról indul) a második hajtókar csapágyakat szerelték szét. A hajtókar-csapágy szétszerelésénél megállapítható volt, hogy a hajtókar-csapágy jelentős mértékben sérült és megfordult.





A kenéskimaradás okai és a csapágyfém hibái jól láthatóak.

A szemlén fölvetődött az alperes részéről, hogy ezek gyári kivitelű csapágyak-e. Ez a szám alapján,





a szakműhely segítségével egyértelműen bizonyítható volt. Ezt követően történt, a harmadik hajtókar csapágy megbontása,



mely során megállapítható volt, hogy a csapágyon szintén és a főtengelyen is, kenéskimaradás miatti sérülés



látható.

Ezt követően megtörtént az első és a negyedik hajtókarcsapágy vizsgálata, ahol hasonló megállapításokat lehetett tenni.

**Ezt követően a főtengelytartó támcsapágyak** megbontására került sor, és a kettes jelű hajtókarcsapágy mellett lévő tám-csapágyat bontottuk meg legelőször,



amely megbontása során egyértelműen megállapítható a csapágyrészek drasztikus sérülése megfordulása. Megállapítható volt, hogy a nyugvó csapágyak is gyári kivitelűek. A többi nyugvó csapágy megbontása során is láthatóak voltak a csapágy sérülései, de nem voltak ilyen drasztikus mértékűek.



A szakértői szemlén a motor megbontását követően ismerttettem a perben álló felekkel azt, hogy az első szemlét követően felkerestem a [REDACTED] BMW debreceni márkaképviselőjét, majd ezt követően a [REDACTED] BMW győri képviselőjét, ahonnan megkaptam a jármű teljes szerviztörténetét, melyet a szakértői véleményemhez dokumentálok.

**A szerviztörténet alapján az egyértelműen megállapítható, hogy a járművet végig a [REDACTED] Kft.-nél szervizelték.**

A szerviz-intervallum minimális (500 km – 1000 km eltéréssel) végrehajtásra került.

A szakértői szemlén nem állt módomban a vezérmű-láncot és a láncfeszítőt vizsgálni.

Későbbiek során, amennyiben erre szükség lesz, lesz még rá lehetőségem.

A [REDACTED] 2024. január 17. napján írt hivatalos nyilatkozatát az alábbiakban is beemelem a szakvéleménybe, az eredeti példányát mellékletként csatolom.



Ebből megállapítható, hogy a szerviz- történetet áttekintve a BMW képviselő nem talált arra adatot, hogy a szervizükben a motorblokk megbontásra került volna, így a vezérlés alkatrészei sem voltak cserélve.

**Tisztelt Loós András Úr!**

Levele alapján megkerestem a Leier Autó Kft. BMW márkaszervíz vállalatirányítási rendszerében (DMS) a WBAHU31080P917957 alvázszámú BMW 530 D gépkocsi szerviztörténetét.

Az Ön által 2024. január 17.-i írásos megkeresésére reagálva a következőkről tudom tájékoztatni:

A szerviztörténetet átnéztem, a szervizünkben a motor blokk megbontásra nem került, így a vezérlés alkatrészei nem voltak cserélve.  
A vezérlés cseréjére gyári normatíva nincs, viszont tapasztalatainkra hagyatkozva a vezérlés cserét 200.000 km futásteljesítménynél ajánlani szoktuk.

Győr, 2024.01.17



A vezérlés cseréjére gyári norma nincs, viszont a márkaképviselők javító ipari gyakorlatára, tapasztalataikra hivatkozva a vezérlés cseréjét 200.000 km futásteljesítménynél ajánlani szokták.

**A szakértői szemlén, ezt ismertetve az alperes kérdést tett fel a felpereshez, hogy az [REDACTED] Kft. tájékoztatta-e őket a vezérmű-lánc, illetve a kapcsolódó alkatrészek cseréjéről. Erre egyértelmű választ nem kaptam.**

A Motorprofi Kft. szakmai információját, valamint a szakirodalmi adatokat is felhasználva a vizsgált BMW motor típushibái a szakmai körökben ismertek. Ezek közül három lényeges adatot emelek ki:

- **A főtengely végén lévő ékszj- tárcsa kiegyensúlyozatlansága forgó-kopó alkatrésznel:**

Ez a kiegyensúlyozatlanság a főtengely tartó csapágyaira olyan tengelyirányú terhelést ad, amely a csapágyak károsodásához vezet. Ez abban az esetben állhat elő, mivel a legnagyobb igénybevétel az ékszj-tárcsához legközelebb lévő tartócsapágnál jelentkezik, akkor a hiba oka nagy valószínűséggel ez. A szakértői vizsgálat során azonban nem az első, hanem a második tám-csapágnál és hajtókarcsapágnál jelentkezett a durva elváltozás.

A második hibalehetőség, amely a motor konstrukciójából ered, és gyártása óta a javítóipari tapasztalatok alapján meghibásodást okoz az, hogy

- **A motorblokk alumíniumöntvény, a tám-csapágy pedig acélöntvény:**. A két öntvény hőterhelés miatti alakváltozása nem egyforma, emiatt okozhatja a meghibásodást, és a csapágy élettartamának rövidülését ez a gyártási körülmény miatt kialakuló ok.
- **A harmadik ok a vezérmű-lánc megnyúlása miatt a láncfeszítők műanyag felületei mechanikai igénybevételnek vannak kitéve:**

Emiatt az abból leváló darabok bekerülnek az olajozási rendszerbe, és akár az olajszivattyúnál, akár az olaj-főcsatornánál rendellenes elváltozást okoznak, amely adott esetben a motorolajozás kimaradásához vezet, és okozhat ilyen jellegű meghibásodást.

A Motorprofí Kft. rendelkezésemre bocsátotta azokat a robbantott ábrákat, amelyekkel a vizsgálatot érthetőbbé, szemléletesebbé tudom tenni.

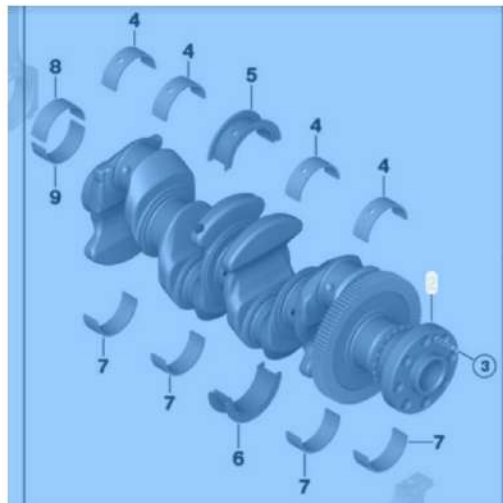
Ezek közül kiemelem a hajtókar és annak csapágyainak ábráját (ezt vizsgáltam a megbontás során először), majd ezt követően



a főtengely nyugvó csapágynak elhelyezkedését vizsgáltam, és az általam megvizsgált hajtókar, illetőleg nyugvó csapágó legdrasztikusabb kenéskimaradás miatti elváltozását tapasztaltam.



A motor főtengelye, vagy másnéven a forgattyús-tengely feladata a le-fel mozgás forgómozgássá alakítása.



A főtengely csapágyn mozog, (nyugvó csapágynak, tám csapágynak nevezik). A főtengely-csapágó (támcsapágó) így a leginkább igénybe vett terhelt alkatrész a forgattyúsműnek. A főtengelynek mindig pontosan kell illeszkednie a



motorblokkba a főtengely-csapágyak segítségével. Hézag, holtjáték, kiegyensúlyozatlanság nem jelentkezhetsz. A vizsgált csapágyaknál a szakirodalmi adatok alapján, melyet az internetről javítóipari tapasztalatok alapján töltöttem le, és az alábbiakban is dokumentálok,

#### Káros szemcsék okozta berágódás

**Tünet:** Különálló, mély berágódások a betét felületén.



**Ok:** Az olaj beöntésekor vagy a sűrítési folyamatok során különálló részecskék beágyazódás nélkül bejutottak a csapágy mellé. Eltömődött olajsűrítő.

**Megoldás:** Gondoskodjunk róla, hogy a motoron végzett munka során az alkatrészek és a számszámok, valamint kezeink is makulátlanul tiszták legyenek! Az összeszerelési műveletek után és a motor beindítása előtt egy külső olajpumpa segítségével mossuk át a motort tiszta olajjal! Cseréljük ki az olajsűrítőt a gyártó specifikációjának megfelelően!

hogy a csapágyfelszínen helyi jellegű felületkárosodás alakul ki, idegen anyag ágyazódott be a csapágy háta és a csapágyház közé.

Ez a csapágy torzulását eredményezheti, amely a túlnyomás következtében a kenőolajfilm megszakadását is okozza.

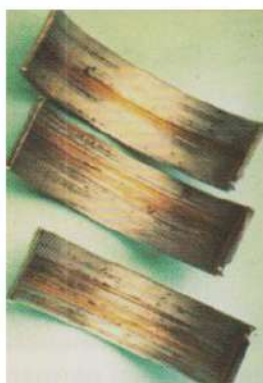
Ez látható drasztikusan a kettes nyugvó és a kettes számú hajtókarcsapágyakon is,



összehasonlításképpen az alábbi fényképfelvételekkel dokumentálom ezt:

## Káros szemcsék okozta berágódás

**Tünet:** Különálló, mély berágódások a betét felületén.



ez a fémfelkenődés aztán felkerült az olajozási rendszerbe, és emiatt a többi csapágyfelületen is berágódásokat okozott, és emiatt történt a csapágy hordlemez anyagainak mechanikai sérülése, amely végül is az olajteknőben összegyűlve részben bekerült a kenési rendszerbe, és nem csak a vizsgált forgattyústengely, és a hozzá kapcsolódó szerkezeti részek környezetben, hanem nagy valószínűséggel a turbóban, drasztikusabb esetben a dugattyú és a hengerfal között is okozhatott sérülést.

A szakértői szemlén ezen vizsgálatokat elvégezve a felperes a jogi képviselőjével történt telefonos konzultációt követően arra a megállapításra jutott, hogy szakértői szemlét befejezve a motorblokkot még a Motorprofi Kft. telephelyén tartja azzal, hogy behozza a még hiányzó alkatrészeket, másrészt további motormegbontást és hibafeltárást végez a felújító, és árajánlatot ad a javítással kapcsolatban. A Motorprofi Kft. ügyvezetőjével a szemlén szóban megegyeztem, hogy a további megbontásról fényképfelvételeket készítenek, illetőleg szükség esetén értesítenek és ismételten megvizsgálom a kisserelt alkatrészeket.

## VI.

### ÖSSZEFOGLALÁS, VÁLASZ A KIRENDELŐ HATÁROZATBAN FELTETT KÉRDÉSEKRE

### ***1./kérdés***

Nyilatkozzon arra nézve, hogy szakértői módszerekkel megállapítható-e, hogy a felperesnél fellehető alkatrész a perbeli gépjárműből lett kiszerve, és a kiszervezési állapottal azonos állapotban van!

### ***Válasz***

Szakértői módszerekkel csak az állapítható meg, hogy általam a szakértői véleményem előző fejezetében rögzített alkatrészek korábban már kiszervezésre, majd visszaszerelésre kerültek, gyári alkatrészek, beazonosíthatóak. Arra vonatkozóan, hogy ez a perbeli gépjárműből lett kiszerve, majd visszaszerelve, megállapítást tenni nem tudok. A rendelkezésre álló márkaképviselet információja szerint, melyet a szakértői véleményem előző fejezetében hivatkoztam és dokumentáltam, a motor márkaképviseletben megbontva nem volt.

### ***2./kérdés***

Amennyiben szakértői módszerrel megállapítható, hogy a vizsgálattal érintett alkatrész a per tárgyaül szolgáló gépjárműből került kiszervezésre, és állapota megegyezik kiszervezési állapotával, nyilatkozzon arról, hogy a felperes által megjelölt, 2022. december 16. napján bekövetkezett hibajelenség a perrel érintett gépjármű vásárlásának időpontjában fennállt-e, vagy ezt a szerződést követően a felperesi gépjármű használat eredményeként állt elő. Amennyiben a szóban forgó hibajelenség a felperesi gépjárműhasználat eredményeként állt elő, úgy nyilatkozzon arról, hogy a hibajelenség kialakulásában a gépjármű korábbi, munkalapokkal is igazolt meghibásodásai közrejátszottak-e? Amennyiben közrejátszottak, úgy milyen mértékben?

### ***Válasz***

Szakértői módszerekkel a vizsgálattal érintett alkatrészek, hogy korábban a per tárgyából kerültek-e kiszervezésre, az előző kérdésben már válaszoltam, hogy



megállapítást tenni nem tudok. Az megállapítható volt, hogy a motor a márkaképviselőben megbontásra korábban nem került, az alkatrészek gyári kivitelűek. Az iratanyag adatai szerint az adásvétel óta a jármű 10.995 km-t teljesített. Az [REDACTED] 221.446 km futásteljesítménynél, 2022. június hónapban diagnosztikát EGR szelephibát talált, amely bármikor élettartam és üzemszerű elhasználás következtében bekövetkezhetett, az adásvétel időpontjában nem állt fenn, majd 2022. október 03. napján, 225.337 km futásteljesítménynél szívósor dióhéjas takarítása történt meg, mert az üzemeltetés során felmerülő rendellenes motorjárás alapján erre következett a szerviz. 2022. december 16. napján 227.234 km futásteljesítménynél *alacsony olajnyomás*, illetőleg *olajnyomás megszűnt* jelezés következett be a motor jelentős mértékű károsodása mellett. Ezen rendelkezésre álló dokumentumok alapján szakértői eszközökkel megállapítható, hogy ezek a hibák az adásvétel időpontjában nem álltak fenn, a jármű évjáráti és futásteljesítmény-elhasználódásának következtében bármikor előfordulhatnak. Ezek a korábbi meghibásodások nem játszottak szerepet a kenés kimaradásában, és a szakértői véleményem előző fejezetében rögzített csapágysérülésben.

### **3./kérdés**

Nyilatkozzon arról, hogy a hibával érintett alkatrész javítható-e? Amennyiben javítható, milyen javítási költség mellett? A javítási költsége tekintetében milyen költséget kell számolni abban az esetben, amennyiben a perbelihez hasonló használt, vagy teljesen új alkatrész kerül a járműbe beszerelésre?

### **Válasz**

Szakértői véleményem készítésének időpontjában konkrét árajánlatot a javító még nem tudott a rendelkezésemre bocsátani. A hibafelvételést követően a javító előzetes tájékoztatása alapján 1.500.000-2.000.000 Ft között várható

javítási költséggel kell számolni, amely motor szükség szerinti javításával, gépmunkával és szerelési munkával végezhető el.

**A javítás megkezdése előtt részletes árajánlat készül.**

Nyilvánvalóan új alkatrészek kerülnek a gépjármű motorjába beszerelésre. A motor felújítását követően értékelkedéssel lehet számolni, ennek költségmegosztását csak szakértői tapasztalatom alapján becsléssel tudom meghatározni, amely kb. 50% - 50 %-os költségfelosztást jelenthet, hiszen egy 200.000 km futásteljesítményű motor javítása nem gyári körülmények között és nem gyári technológiával, de a javítóipari gyakorlatban elfogadott megfelelő minőségben, garanciával kerül elvégzésre, így az értékelkedés figyelembe vétele indokolt.

**4./kérdés**

A felperes által megjelölt árleszállítási igény a feltárt hibajelenség mértékével arányban áll-e?

**Válasz**

A konkrét javítási költség ismeretében a felperes által megjelölt árleszállítási igény, mely 5.000.000 Ft, szakértői eszközökkel nem támasztható alá.

**5./kérdés**

Nyilatkozzon továbbá a szakértő az alperes 4. sorszám alatti ellenkérelmében, illetőleg a felperes 17. sorszám alatti előkészítő iratában szereplő kérdésekre!

**Alperes kérdései:**

**1./kérdés**

A felperes által szétszereltetett motor teljes bizonyossággal megállapítható-e, hogy az a felperes által elszállításkori állapottal azonos állapotban van? Teljes bizonyossággal megállapítható-e hogy a motor, illetve valamennyi alkatrésze azonos azzal, mint ami a hiba bekövetkezésekor a gépkocsiban volt?

***Válasz***

A motor első megbontásakor szakértői nem volt jelen, így a motorból kisserelt alkatrészek azonosítása az első megbontáskor nem történt meg. Az megállapítható, hogy gyári alkatrészek kerültek a szakértői szemlén vizsgálatra. Azt, hogy ezek az alkatrészek azonosak-e azzal, amit az első kissereléskor feltalált az N-Service Kft. választ adni nem tudok.

***2./kérdés***

A hiba kialakulásában szerepet játszhatott-e az, hogy egy éves használat alatti karbantartási kötelezettség nem megfelelő teljesítése vagy elmaradása, illetve ezen időszak alatt végzett javítási, karbantartási munkák?

***Válasz***

A beadványban nem találok annak az indokát, hogy éves használati karbantartási kötelezettség alatt mit ért az alperes, így azt sem tudom megmondani, hogy mi maradt el. Az látszik a szervizkönyv adatai szerint, hogy az N-Service egy karbantartási előírt munkát elvégzett. Egyéb vonatkozásban erre nem tudok választ adni.

***3./kérdés***

A hiba javítható-e? Illetőleg a javítási költsége mennyibe kerülne abban az esetben, ha a javítást a hibás alkatrészekkel azonos, de hibátlan, használt alkatrészekkel cserélnék ki?

***Válasz***



A javítás használt alkatrészekkel meg- nyugtató módon nem végezhető el. A motor szükség szerint javításának esetleg felújításának költségét a szakértői véleményemben rögzített árajánlat elkészülése után tudom pontosítani..

***Felperes kérdései:***

***1./kérdés***

Szakértői módszerekkel egyértelműen megállapítható-e, hogy a perbeli gépjármű működésképtelenségét okozó hiba a teljesítés időpontja, vagyis a szerződéskötés után keletkezett?

***Válasz***

Szakértői módszerekkel egyértelműen megállapítható, hogy a perbeli gépjármű működésképtelenségét okozó hiba, figyelembe véve a szerződéskötéstől eltelt időt és futásteljesítményt, az adásvétel időpontjában nem állt fönt, ezután keletkezett.

***2./kérdés***

Az árleszállítás jogcímén a felperes által megjelölt 5.000.000 Ft-os összeg nem tekinthető-e eltúlzottnak, figyelembe véve, hogy a gépjármű vételára 6.050.000 Ft volt, az [REDACTED] Kft. ajánlása szerint pedig a javítás költsége 5.197.965 Ft. lett volna?

***Válasz***

Az árleszállítás jogcímén a felperes által megjelölt összeg túlzottnak tekinthető.

***3./kérdés***

Esetlegesen a gépjármű motorjának egy másik, használt motorral való kicserélése nem okoz-e a gépjármű értékében maradandó értékcsökkenést, vagyis a javítás után a gépjármű értéke megegyezhet-e a hasonló évjáratú, hasonló futásteljesítményű gépjárművek értékével, máshogyan fogalmazva: lehet-e a fenti módon leírt javítás „teljes értékű”?

### ***Válasz***

Szakértői eszközökkel a „teljes értékű” javítást nem tudom értelmezni. A gépjármű motorjának másik, használt motorral való kicserélése, mivel annak az előélete nem ismert, jelentős kockázattal jár, adott esetben értékemelkedést, de adott esetben értékcsökkentés is jelenthet. Erre a konkrét motor paramétereinek, évjáratának, futásteljesítményének, állapotának ismeret nélkül választ adni nem lehet.

Debrecen, 2024. január 24.

**Loós András**  
igazságügyi közlekedési  
műszaki szakértő  
Debrecen, Földi János u. 12. I/4.  
Tel.: 52-316-668  
06-30-9556-092  
loosandras49@gmail.com