

PIAC ÉS PROFIT ÜZLETI MAGAZIN

PROFIT

1999/2. SZÁM
FEBRUÁR
ÁRA: 391 FT

MELLÉKLET:
PROFIT PLUSZ

ARC:
SZABÓ ISTVÁN



HOLLAND-
MAGYAR
KAPCSOLATOK



TÁRSASÁGI TÖRVÉNY

TŐKE FELFÚJT



EREDETI HAMISÍTVÁNYOK

Szabványos történet: valaki jó áron, jó állapotú használt autót vesz, majd amikor egyszer be akar vele lépni Németországba, a határon fel- vagy rosszabb esetben letartóztatják, a kocsit pedig elkobozzák tőle. A jármű ugyanis lopott, a németeknél körözik, aki tulajdonosának hitte magát, valójában orgazda, még ha jóhiszemű is. Ha ez utóbbi körülmény bebizonyosodik, nagyobb baja nem lesz a dologból, csupán az autónak mondhat búcsút. Eből szerzett jószág ebül vész el.

Ki az igazi tulajdonos? Az ilyen eset, sajnos, korántsem egyedi. Hárommillió gépjárműállományunkhoz képest a 10–100 ezer közöttire tehető számú (inkognitóját őrző rendőrségi szakértőnk becslése szerint körülbelül 40 ezer darab) zűrés múltú jármű százalékosan nem tűnik soknak, de azért elég nagy a valószínűsége, hogy valaki magánszemélytől vagy akár kereskedőtől ilyen fogjon ki. Annál is inkább, mert a kocsilopások jó részének célja az autó későbbi „elpasszolása”. A bűnügyi statisztika élén álló típusokból (Lada, VW, Audi, Mercedes, BMW) az átlagosnál is könnyebben foghatunk ki olyat, amely valójában másé. Könnyen előfordul, hogy az eladó, sőt a láncban előtte szereplő egy vagy több személy sem volt tisztában a kocsijának eredetével, múltjának állomásaival, de ettől még tény marad, hogy igazi tulajdonos csupán egyvalaki lehet: az, akitől a kocsit valaha ellopták.

Ám nem csupán ilyen okból érheti csalódás a vásárlót. Megesik, hogy az autó nem lopott ugyan, csak jóval idősebb a forgalmiban szereplőnél, és ráadásul egy vagy több roncsból állították helyre, kétes szakértelemmel és technológiával. Valós értéke a kifizetett vételár töredéke, forgalombiztonsági jellemzői aggályosak, várható élettartama katasztrofálisan rövid.

Hogyan védekezhetünk? Régi alapigazság, hogy autó-adásvétel esetén mindig az eladó a szakember, és a vevő a laikus. Az eladó tudja, miért adja el a kocsit: azért, mert újat vesz, vagy mert szabadulni akar tőle ilyen vagy olyan okból. Csakhogy ma már ez a bölcsesség sem mindig állja meg a helyét, hiszen lehet, hogy az eladó sem tudta, mit kínál, mert jóhiszemű orgazda volt. Ez persze nem sokat segít rajtunk, ha a végén nálunk marad a Fekete Péter.

Bizalomra tehát nem építhetünk, csak az ellenőrzésre. Ám ismét azt tapasztaljuk, hogy kiszolgáltatott helyzetben vagyunk. A forgalmi engedély Európában egyedül Magyarországon van kézzel kitöltve. Aki szerez néhány bízikó példányt, van golyóstolla, és nem analfabéta, az tudja hamisítani. Az is szokás, hogy az eredetit kimossák, átírják, megváltoztatják. De még ha nem történt is manipuláció, számos lehetőség adódik a kézírás félreolvasására, emberi hibákra. Az érvényes rendelet szerint az újfajta forgalmi számítógéppel kellene kitölteni, kézzel tilos, erre mit gondolnak, hogyan töltik ki? Eltalálták... Ami a magyar vámárnyilatkozatot illeti, az önindígos papír a

szakemberek véleménye szerint nevetséges, ez az okmányfelettség nagyobb szerepet játszott külföldről lopott kocsik magyarországi legalizálásában, mint a bűnözés megakadályozásában.

Eredetiségvizsgálat Maradna mentsvárnak a hosszú évek huzavonája után végre bevezetett törzskönyv, de a világszerte mintának tekintett német okmányhoz képest az a hitelkártya méretű papír, amit nálunk jóváhagytak, édeskeves információt tartalmaz. Szóval: ott állok az autópiacon vagy a kereskedőnél, nézegetem a kocsit és a forgalmi, és nem látok semmit. Zsebemben a pénz, az autó kéne, mit csináljak?

Csak és kizárólag egyetlen dologban bízhatunk, egy újszerű szolgáltatásban, az autó eredetiségvizsgálatában. Elvileg nem új dologról van szó, hiszen a Közlekedési Főfelügyeletnek eddig is feladata volt, hogy a vizsgáztatás során azonosítsa az autót, de ez a gyakorlatban nem mindig valósult meg: ránézés alapján összehasonlították az alváz- és motorszámot a forgalmi engedélyben szereplővel, és azzal kész. Rengeteg lopott, összetakolt autó legalizálásához nyújtottak ezzel segítséget. Szemrevételezéssel ugyanis még az olyan primitív megoldást sem könnyű kideríteni, amikor az eredeti alvázszám egy részét cinnel vonják be, beleütik az új számot, és az egészet befestik. Nem feltűnő. Az sem nagyon látszik, ha az alvázszámot tartalmazó karosszériarészt kicserélték. De ne ítéljünk túl szigorúan: mint látni fogjuk, az eredetiség vizsgálata nem is olyan egyszerű, különleges felkészültséget igényel, ezért akár indokoltnak is tekinthetjük, hogy a műszaki vizsgáztatástól elkülönítve kerüljön rá sor.

A helyzet megoldása érdekében az ORFK pályázatot írt ki eredetiségvizsgáló állomások létesítésére és a tevékenység végzésére. Öt cég lett tendernyertes, az Euromobil, az Info Holding Group, a Metalelektro, az NJL és a Trans Műszaki Szakértői Iroda. Ezek az ország egészét lefedő, körülbelül 80 vizsgálóállomásból álló hálózatot építettek ki és üzemeltetnek, úgyhogy szolgáltatásuk említésre méltó utazás és várakozás nélkül egyszerűen igénybe vehető. Az eredetiségvizsgálat elvégzése jelenleg akkor kötelező, ha az országba használtan behozott gépkocsit akarnak forgalomba állítani, az azonban még vita tárgyát képezi, hogy általánosan kötelezővé tegyék-e. Addig is, míg ez netán bekövetkezik, minden használtautó-vásárló elemi érdeke, hogy a legcsekélyebb kétely esetén maga kérje a vizsgálatot, és ha az eladó netán húzódozna tőle, pánikszerűen álljon el az ügylettől.

Okmányok, motorszám, egyebek Nézzük meg, miből is áll egy komplett eredetiségvizsgálat, hogy belássuk: erre mi magunk, a felkínált kocsit mellett topogva, képtelenek vagyunk. A kocsit zárt helyen vizsgálják, nehogy az esetleges rosszhiszemű ügyfél kilesesse a műhelytitkokat, a jóhiszemű orgazda pedig ott ájuljon el. A vizsgáló személy először is megnézi az okmányokat (vámárnyilatkozat, belföldi forgalmi engedély), nem látszik-e hamisítás, illetéktelen módosítás.

Meghamisított azonosító jelű gépjármű birtoklása Magyarországon bűncselekmény. Lehet, hogy tudtán kívül ön, cikkünk olvasója is megvalósítja e tényállást, hiszen hazánkban mintegy 40 ezer lehet a lopásból származó, manipulált jelzéseket viselő gépkocsi száma. Használt autót vásárolni ezért kockázatos üzlet, amely anyagi veszteséggel és egyéb hátrányokkal is járhat. Az új vizsgálati eljárások szerencsére változást hoztak: ma már bárki ellenőriztetheti a kérdéses kocsi azonosságát.

*Minden
használtautó-vásárló
elemi érdeke,
hogy a legcsekélyebb
kétely esetén
maga kérje
az eredetiség-
vizsgálatot.*

Utána a jármű azonosítójelei következnek, a közkeletű nevén „alvázsámként” ismert jármű-azonosító szám (Vehicle Identification Number – VIN), a motorszám, a típus tábla és egyebek. Semmi sem maradhat ki, mert a számítógép kérdéseit sorra meg kell válaszolni, kitöltve az egész táblázatot. A szoftver ellenőrzi, hogy az alvázsám (a nemzetközi szabvány szerint 17 karakterből áll) valódi-e, és csakugyan azt mondja-e el a kocsiról (típus, évjárat, kivitel, sebességváltó, szín stb.), amit a többi jelzés és a tárgyi valóság. Bizonyos számkombinációknak a különböző azonosítókon egyezniük kell. Az üvegek, biztonsági övek, egyes műanyag alkatrészek jelzése mutatja a gyártási időpontot, ez nem lehet ellentmondásban a kocsi évjártával. Ha van az autóban fedélzeti számítógép, a beavatottak néhány egyszerű lépéssel lehívják, hogy milyen VIN-számú járműbe szerelték be, sőt egyéb adatokat is. Talán említeni sem kell, hogy a következő lépésben azt ellenőrzik, megfelelnek-e egymásnak az önmagukban jónak talált okmányok és járműazonosítók adatai.

Szemügyre veszik a zárat, kulcsokat, nincs-e rajtuk valamilyen áruklódó jel. A kritikus részeken, tehát a VIN-szám környékén megnézik a hegesztéseket: nem cserélték-e ki a karosszéria illető részét? Ugyanezen a fertályon sor kerül a festék rétegvastagságának mérésére is. Az eljárás roncsolásmentes, a műszer két ezredmilliméteres pontossággal működik. Ennek segítségével észreveszik a logikai bukfenceket: miért kellett az állítólag karambolmentes autón újráfényezni bizonyos részeket? Itt körülbelül véget ér az a vizsgálati kör, amelyet az egyes autómárkák azonosítási rendszerének és fedélzetiszámítógép-programozásának ismeretében, józan ész és alaposág birtokában, néhány egyszerű segédeszközzel végre lehet hajtani. Az igazán ügyes hamisítás leleplezéséhez többre van szükség.

Némi anyagfizikai kitérő Az eljárás megértéséhez tegyünk némi anyagfizikai kitérőt. Egy Barkhausen nevű úr még 1917-ben felfedezte, hogy változó mágneses térbe helyezett ferromágneses anyagban (például acéllemezben) elektromágneses „zaj” keletkezik, amely szennyezéssel és műszerrel kimutatható. Homogén, izotróp anyag bármely pontjában minden irányban azonos zaj mérhető. Mechanikai feszültség hatására azonban, a doménszerkezet elmozdulása miatt, a zaj egyik irányban nő, a másikban csökken. Az autó karosszérialemezeiben a kivágás, a préselés, a hegesztés és például az alvázsám beütése maradékos mechanikai feszültségeket okoz, amelyek az illető kocsi gyártástechnológiájára jellemzők, és a típus egyedei között nagymértékben hasonlóak. Valamilyen autótípuson végrehajtott Barkhausen-zaj-méréseknek tehát ugyanúgy hasonló képet kell adniuk, mint mondjuk az egyetemesi ikrek röntgenfelvételeinek. Ha valahol nagy eltérés van, az különleges figyelmet érdemel – autó esetében messzemenően gyanús.

Az elv egyszerű, a kivitelezés már nem annyira (példáékppen a Metalelektro Kft. technológiáját és műszerét ismertetjük). Az autótípusok garantáltan „tisztá” egyedeinek kritikus karosszériarészeit kézi mérőfejjel letapogatva VINTEST készülékkel felveszik a Barkhausen-zaj görbét, és sok ilyen görbe átlagolásával

úgynevezett mestergörbét állítanak elő. Ezeket a számítógép a memóriájában tárolja. A kérdéses kocsi vizsgálatkor annak a görbét hasonlítják össze a mestergörbékkel. Az esetleges eltérések alapján következtetni lehet az alvázsám manipulálására, eltitkolni akart karambolos javításra, a gyári technológiának nem megfelelő helyen található hegesztésre, általában az autó előéletére. Talán nem érdektelen itt megemlíteni egy apróságot: ha az alvázsám megsérül, azt ugyanúgy nem szabad számbelítéssel vagy bárhogy másképp kijavítani, mint ahogy az elveszett rendszám tábla sem pótolható házi gyártmánnyal. Egyik sem érvényes. Rablómeséknek ne higgyünk.

Most jön a minősítés A vizsgálat lezárult, most jön az igazán kritikus rész, a minősítés. Ez műszaki szakértő feladata, aki aláírásával vállalja a felelősséget a kiadott bizonyítványért. Öt alapeset lehetséges. Az első: a jármű és okmányai rendben vannak. A második: változás van, de szándékosság nincs, például korrózió okozta az alvázsám elmosódását. A harmadik: az okmány eltér a járműtől, de szándékosság nincs, például a kézi kitöltés során elírták a forgalmi. A negyedik: a jármű azonosító számát rosszhiszeműen megváltoztatták. Az ötödik: a jármű rendben, de „papírozva” van, azaz hamis okmányokkal látták el. Az eredményről a szakértő mérlegelése alapján papírt adnak ki a tulajdonosnak, illetve szükség esetén értesítik a rendőrséget. A bizonyítványban nyugodtan meg lehet bízni, mert az eredetiségvizsgáló állomás termékfelelősségi biztosítást köt. Ha tévedett, az ügyfél teljes kártérítést kaphat a biztosítótól.

A vizsgálat díja cégenként és járműjellegként eltérő, de az átírási illetékhez hasonlóan általában a jármű lökettérfogatához kapcsolódik, és 3–5 forintos összeget tesz ki köbcentiméterenként, de maximálva van 25 ezer forintban. Ez még a használt autóknak az újakétól jóval elmaradó vételárához képest sem jelentős tétel, de ha nem csupán az anyagi kockázat kiküszöbölésére gondolunk, hanem az esetleges jogi bonyodalmak elkerülésére is, akkor feltétlenül megéri. Az eredetiségvizsgáló állomások tapasztalata szerint ugyanis a bemutatott autók körülbelül tizede nem tiszta...



**GÉPJÁRMŰEREDETISÉG-VIZSGÁLAT
ÉS -ÉRTÉKBECSLÉS GARANCIÁVAL!**

Az ORFK-pályázat nyertese a hatóság által elfogadott módszerrel és eszközzel, valamint specializálódott szakemberekkel végzi vizsgálatait nem csak a jogszabályok által előírt esetekben a jóhiszemű gépjármű-tulajdonosok érdekében.

Metalelektro Kft., 1119 Budapest, Thán Károly u. 3–5.

Tel/fax: 203-0387, E-mail: metalelektro@mail.datanet.hu

PARTNEREINK:		Budapest II.	356-8326	Budapest III.	367-3976	Budapest XIII.	340-9954
Budapest XXI.	277-8236	Budapest XXII.	277-8236	Budapest XXII.	287-2353	Békéscsaba	30-998-7854
Csurgó	82-471-035	Debrecen	30-955-3325	Dombóvár	74-465-047	Dombóvár	74-466-891
Dunaújváros	25-285-374	Eger	30-965-5336	Győr	96-415-088	Hódmezővásárhely	62-249-346
Kaposvár	30-959-6913	Kaposvár	82-319-720	Kecskemét	76-500-252	Kiskunhalas	77-421-566
Miskolc	30-965-5336	Nyíregyháza	30-955-3325	Pécs	72-213-976	Salgótarján	32-440-777
Siófok	30-959-6913	Székesfehérvár	22-337-497	Székkutas	62-293-232	Szekszárd	74-311-236
Szolnok	56-421-655	Szombathely	94-330-805	Veszprém	20-920-4966	Zalaegerszeg	92-311-186