

KASZÁLÓK

A múlt század közepén kezdtem dolgozni, akkor tanultam meg azt a kifejezést, ami az akkori népgazdaságban vált elfogadottá, hogy ha valaki vagy egy állami cég monopolhelyzetben van, nincs korlátja annak, mennyit kérhet el az ügyfelektől, azaz „kaszálhat”. Az itt következő ügyek erre adnak jó példát.

I. Ő miért és én miért nem? (vagy fordítva)

Siófoki Városi Bíróság

P. 20310/2004 ügyiratszám

Előzmények

A felperes vitorlás hajó tulajdonos 6 vitorlás hajója részére az alperes BH Rt. tulajdonában levő és általa fenntartott siófoki vitorláskikötőben több éve bérelt kikötőhelyet, illetve az egyiknek, mivel személyszállítási engedéllyel rendelkezik és rendszeresen végez személyszállítást Siófok-Tihany-Siófok viszonylatban, személyhajó kikötőhelyet a siófoki és a tihanyi kikötőben.

A szerződéseket a felek évente megújították, de a bérlő felperes folyamatos panasszal élt amiatt, hogy információi szerint a vitorlás hajó tulajdonosok közül többen nem fizetnek a kikötőhelyért. Érvelése szerint az alperes hibája, hogy azok a vállalkozók, akik rendszeresen fizetik a bérleti díjat, jelentős gazdasági hátrányba kerülnek azokkal szemben, akik (meggyőződése szerint) díjfizetés nélkül jutnak a kikötőhelyhez. A felperes két rendőrségi jegyzőkönyvet is benyújtott állításának bizonyítására. Az alperes az állítást visszautasította, de a kapcsolat megjavításának reményében fenntartotta az előző évben elfoglalt helyeket a felperes hajói számára.

A felperes a fentiek alapján megbízta képviselőjét, hogy perben szerezzen érvényt kárigényének. A képviselő a Siófoki Városi Bírósághoz fordult.

Meg kellett állapítanom a bíróság kérdései szerint, hogy a hajók után a 2000., 2001., 2002., 2003. és 2004. évre vonatkoztatva milyen mértékű a bérleti díjat szedhetett volna be az alperes a bérleti szerződések tartalmának megfelelő mértékű használat fejében.

Szakértői megállapítások

Az iratok tanulmányozása során két gondolat fogalmazódott meg bennem.

Az első az, hogy az ügy bonyolult egyszerű. A felperes képviselőjének kereseti beadványát első olvasásra nem értettem meg, csupán ismételt, illetve egyes részleteknél többszörös átolvasás után. Az előbbi antagonisztikus kifejezéssel azt akarom kinyilvánítani, hogy egzakta választ tudok adni a bíróság kérdésére, de csak azután, hogy a peres felek álláspontja világossá vált előttem. Az alperes a tőle általánosan elvárható módon, az évtizedes monopol-hagyománynak megfelelően üzemeltette a vitorláskikötőket. Ne felejtjük el, nem 25 év telt el a hatalomváltás óta, csak 12. Ezért díjat szedett, amit lehetett alacsonynak, magasnak vagy megfelelőnek ítélni, de nem volt összehasonlítási alap, mivel minden törekvésem kudarcot vallott arra vonatkozóan, hogy másik kikötő-bérbeadót találjak (ez nem jelenti, hogy nem volt másik, de én nem találtam ilyent). Tapasztalatomat alátámasztja, hogy a Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa úgy döntött 2002. november 8-án kelt határozatában, hogy megállapítható a BH Rt (a jelen ügy alperese) gazdasági erőfölényes helyzete a vitorláskikötő bérbeadási tevékenység területén a Balaton partját tekintve (azaz monopol-helyzetben van). A felperesnek (ad absurdum) minden esetre módjában állt volna alternatív megoldást találni az alperes kikötőjében történő béreltetel szemben. Ilyen lehetett volna nálam hatékonyabb kereséssel más bérelhető kikötő fellelése (2004-ben még nem volt olyan jó az Internet, mint ma), saját kikötő létesítése (eléggyé extrém), vagy, bár ez még extrémebb megoldás lenne az

előzőnél, használat után a hajókat minden alkalommal elszállítani saját bázisára.

Természetesen, mivel a kikötői vagy egyéb költség minden esetben felmerül, el kellett volna döntenie, melyik mód a legkedvezőbb számára.

A második gondolatom az volt, hogy az előzőekben vázolt gazdasági környezetben a felperes keresetének magját Korda György 55-éves slágere szövegének megfordított változata fejezheti ki legjobban: hogy 'én miért (fizetek) és ő miért nem' (fizet kikötői díjat). Az azóta eltelt jó pár év sem változtatott azon sajnos, hogy a magyar gazdaság valamennyi szektorában érvényesülő elv: „az a legtisztább megtakarítás, amit nem fizetünk ki”, tehát a kenőpénzzel megspórolt díjtétel-különbség tiszta megtakarítás. Ennek az atmoszférának a megteremtése mintegy negyven évig tartott, és olyan sikeres volt, hogy ma a tisztakezűség szerint összeállított világlistán hátul van a helyünk. Miközben igaz, hogy aki megfizeti a törvényes illetéket vagy díjat, hátrányba kerül azzal, aki nem fizet, meggyőződésem, hogy ezt a jelenséget nem azonosíthatjuk a hibás teljesítés fogalmával.

Az elmondottakból következik, hogy a bíróság által feltett kérdésre adott számszerű válaszomat megfogalmazni (az alperes illetékes megbízottjától beszerzett díjszabások alapján) a szerződésekben foglalt szolgáltatások választéka és a hajóméretek alapján ugyan hosszadalmas, de viszonylag egyszerű feladat volt. Sehol nem találtam utalást arra a periratokban, hogy a bérleti szerződésekben foglalt szolgáltatások teljesítése hiányos lett volna, így a mindenkor kikötői díjakat az adott évre érvényes díjszabásban megadott mértékben találtam esedékesnek. Legvégül azonban össze kellett vetnem a kapott eredményt a ténylegesen szerződésbe foglalt díjakkal, hiszen a bérbeadónak az üzleti gyakorlat szerint mindig joga volt kisebb árakat adni annál, mint amelyeket a díjszabás alapján kiszámított. Ahol a szerződéses díj alacsonyabb volt a számítottnál, ott azt fogadtam el érvényesnek.

Nem ismerem a végkifejletet, de lehet, hogy kicsorbult a kasza.

II. Nem minden szarka farka tarka, csak a tarka farkú szarka farka tarka **Pesti Központi Kerületi Bíróság** **20.P.102294/2001 ügyiratszám**

Előzmények

A felperes tulajdonát képező H-12286-11 Bayliner 1850 Capri SS Bowrider kishajó, amelyet a tulajdonos a Biztosító Rt-nél 4 millió Ft értékben biztosított 2000. május 19-én kötött határozatlan idejű szerződéssel, 2000. július 1-én balesetet szenvedett, amikor a kishajó egy nem látható víz alatti padkára futott rá. A felperes 2000. augusztus 14-i kárbejelentésében tájékoztatta a biztosítót a káreseményről. A bejelentéshez mellékelte a hajóvezetői engedélyt, a sérült alkatrészekről készült fényképeket és a nettó 1.718.000.- Ft összegű javítási árajánlatot.

A szerződés IV. 2) pontja tartalmazza a biztosításból kizárt kockázatokat, a h) alpontban felsorolt tételek közül a jelen esetre vonatkozó tételek: 1. hajócsavar, 2. Mercruiser motoros Z-hajtómű pajzs mögötti része. A biztosító társaság véleménye ezért az volt, hogy biztosítási esemény nem következett be a fenti kizárt kockázatok miatt. Az ügyfél (felperes) felülvizsgálati kérelmére azonban meglehetősen egyedi számítási eljárással méltányosságból megítélt 591.300.- Ft-ot, amelyet 2000. november 13-án átutalással kifizetett.

A felperes 2001. március 5-én a Pesti Központi Kerületi Bíróságnál 210.000.- Ft összeg és kamatai megfizetése iránt az alperes ellen keresetet nyújtott be.

A kirendelő hatóság a szakértői feladatot a következő kérdések megválaszolásában jelölte meg:

- mekkora a perbeli járműben bekövetkezett kár mértéke,
- a motor a motorcsónak testen belül vagy kívül helyezkedik-e el,

- a motor a vízi-sport járművek egyedi biztosítási feltételek IV.2.h-ba tartozik-e.
Szakvéleményem kialakításánál a periratok részletes tanulmányozására és a jármű javítását elvégző szerviz illetékes szakemberével történt konzultációra támaszkodtam.

Szakértői megállapítások

Az iratok tanulmányozása rámutatott, hogy

- a biztosítási szerződés szövegezése számos lehetőséget biztosít a biztosító társaságnak arra, hogy a biztosított járműben bekövetkezett káresemény elbírálásánál saját hatáskörben dönthesse el, mi tartozik a szerződés hatálya alá és mi van kizárva abból,
- a hajó meghajtását biztosító Z-hajtóművek esetében a biztosítási szerződés szövegezése nem mindenben alkalmazkodik az értékes vagyontárgyak biztosításánál elfogadott általános elvekhez.

Második megállapításomat arra a tapasztalatra alapozom, amelyet a hajótervezés- és építés, illetve az igazságügyi hajózási szakértői munka területén szereztem. A Z-hajtóművek több évtizede elfogadott változatlan konstrukcióval rendelkeznek. Eltérően a motorcsónakoknál használt külmotorokkal, a kishajók hajtására szolgáló hajtóművek több száz lóerős teljesítményt képesek nyújtani, motorjuk a hajó héjazatán belül van stabil alapon elhelyezve, az erőátviteli berendezés (Z-hajtómű) és a hajócsavar azonban a hajó hátsó vízmentes válaszfalára (fartükör) van rögzítve, hogy a hajócsavar tolóerejét a hajótestnek át tudja adni, ugyanakkor felbillenthető kialakítása miatt viszonylag egyszerű karbantartást tegyen lehetővé. Ez a megoldás üzembiztos, több évtizede bevált, ugyanakkor azt a benyomást keltheti a külső szemlélőben, hogy a hajótesten kívül elhelyezett berendezés nem biztonságos, sérülékeny. A biztosító társaság ezt a látszólagos sérülékenységet használta fel a szerződés megszüvegezésekor a hatály alól kivett kockázatok felsorolásánál. A kishajó propulziós (meghajtására szolgáló) hajtóműve azonban nem olyan, mint pl. a gépkocsik kiálló visszapillantó tükre vagy antennája, amelyek értéke a jármű néhány ezrelékét képviseli csak. A propulziós hajtómű a jármű teljes értékének mintegy felét teszi ki. Nem fogadható el tehát az a gyakorlat, hogy a biztosító saját anyagi biztonsága érdekében indokolatlanul kivonja a szerződés hatálya alól a hajó létfontosságú nagy értékű berendezéseit.

A hatóság kérdéseire tehát csak ennek értelmében adhattam meg a választ.

- A járműben keletkezett kár összege nettó értékben:
250.000.- Ft a hajótest javítása algmentesítéssel +
1.468.000.- Ft hajtómű és hajócsavar javítása,
összesen 1.718.000.- Ft + ÁFA,
- A motor a csónaktesten belül helyezkedik el.
- A motorra nem vonatkozik a biztosítási szerződés IV. 2. h. pontja.

A kasza, ha a bíróság helyt adott szakvéleményemnek, ebben az esetben is megsérült.

III. A visszavett autó esete **Pesti Központi Kerületi Bíróság** **42.P.89.282/2011 ügyiratszám**

Előzmények röviden

A felperes, mint lízingbevevő (magánvállalkozó) és az alperes (külföldi tulajdonú pénzügyi szolgáltató cég), mint lízingbeadó 2005. szeptember 6. napján lízingszerződést kötött a P..... P..... Kft-től megvásárolt, 3D7MU48C23G815236 alvázszámú, Dodge RAM 3500 D Heavy DU típusú, a felperes által hajóvontatásra használni kívánt gépkocsira. A gépkocsira – állítása szerint – a felperes a járműnek a szállító általi külföldi behozatala előtt megvásárolt és ideiglenesen rögzített egy platóra szerelt Mopar zárható pneumatikus tároló rekeszt, egy

ugyanilyen típusú platóbélést és plató takarót, 4 db fellépő küszöböt, nyerges felépítményhez való vontatási segédvázat, a megemelt vontatási teljesítményhez szükséges vontatófej kiegészítőt, Power Pack teljesítménynövelő elektronikát, Magellán Meridian Color típusú GPS-t világtalasszal és nautika szoftverrel, valamint vonófej átalakítót. Az alperes állítása szerint ezzel szemben ezen tartozékok az alperes tulajdonát képezik.

A felperes a gépkocsiban 2009. július 20. napján egy Bavaria A38-as típusú vitorlás felújításához szükséges alkatrészeket helyezett el. Az alperes a gépjárművet 2009. július 21. napján a jármű zárt rakodóterében lévő ingóságokkal és a fenti felszereltséggel elszállította (olyan tartozás fejében, amely úgy keletkezett, hogy a lízingbe adónak, mint tulajdonosnak – a kocsira irataiban így szerepelt – egy külföldön történt baleset miatt, amelyet a kocsit vezetője, a lízingbe vevő okozott, kártérítést kellett fizetnie, amelyet szerinte a felperes nem egyenlített ki). A zárt csomagteremben volt 4 db ST40 típusú Andersen csörlő, 4 db ST28 típusú Andersen csörlő, 2 db 50x50 cm-es Ruttgerson ablak, 6 db 40x18 cm-es Ruttgerson ablak, 2 db 25x40 cm-es Ruttgerson ablak, 2 db Spinlock kötélfogó, 1 db kapcsoló panel, 1 db akkumulátor töltő, 2 db Spinlock fordító csiga, 15 Atm. 40 tengeri kötélcsgiga és 2 db Johnson Hull szivattyú.

Az alperes a zárt csomagteremben elhelyezett ingóságok felperes részére történő kiadását állítja.

A bíróság feladatokat a következőkben jelölte meg.

1. Állapítsam meg, hogy a gépkocsira felszerelt, fent megjelölt tartozékok járműről történő eltávolítása a jármű állagsérelme nélkül megtörténhet-e.

2. Ha igen, állapítsam meg, hogy mennyi volt a fent felsorolt tartozékok 2009. július 21. napján fennálló pótlási értéke.

Az érték megállapításánál 2005. évben újként beszerezett ingóságokat vegyem figyelembe.

3. Állapítsam meg, hogy mennyi volt 2009. július 21. napján a zárt csomagteremben elhelyezett ingóságok pótlási értéke.

Az érték megállapításánál 2009. júliusában újként beszerezett, használatba nem került ingóságokat vegyem figyelembe.

4. Válaszoljak a felperes 2011. november 28. napján kelt előkészítő iratában feltett kérdésekre.

Szakvéleményem kialakításához a periratok tanulmányozásával ismerkedtem meg az előzményekkel. Mivel az ügyet meglehetősen bonyolultnak találtam, és a periratok nem adtak elegendő információt, felvettem e-mailben a kapcsolatot mindkét peres fél jogi képviselőjével. A felperesi ügyvéd haladéknél lehetővé tette, hogy találkozzam ügyfelével, aki ígéretet tett a szükséges információk forrás (honlap-címek, stb.) rendelkezésemre bocsátására. Ezt meg is tette.

Az alperesi ügyvéd ismételt kérésemre azt a választ adta, hogy

„A gépjármű ügyfelem által értékesítésre került, így annak szemléjében ügyfelem nem tud segítségére lenni.

A bírósági kirendelő végzés tartalmazza, hogy milyen felszereltség, milyen eszközök vonatkozásában vár szakvéleményt a t. Bíróság. Erre vonatkozóan a per iratai is eligazítást adnak. E tekintetben tehát álláspontom szerint a felekkel további egyeztetésre nincsen szükség.

Fentiekre tekintettel t. kérem a t. Szakértő Urat, hogy szakvéleményét a kirendelő végzésben foglalt adatok szerint szíveskedjen megadni.”

Ennek értelmében tudomásul vettem, hogy segítségére nem számíthatok, a gépkocsi szemléjére nincs lehetőség.

A bíróság és a felperes kérdéseire adandó válaszokhoz szükséges további adatokat az Internetről szereztem be. A válaszokhoz elengedhetetlen volt annak kiderítése, milyen

tényezők hatottak a gépkocsi és a felszerelések illetve alkatrészek árának alakulásánál. Meghatároztam a vizsgált időszak piaci tendenciáit, és ehhez igazítottam a perbeli gépkocsi, tartozékok és egyéb alkatrészek árának változását.

Szakértői megállapítások

1. A gépkocsira felszerelt extra tartozékok

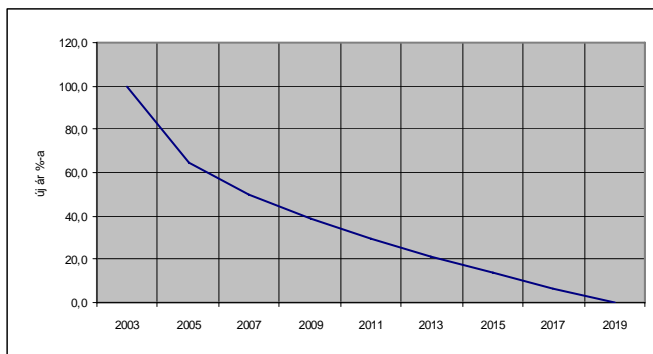
Azokat a tételeket, amelyeket a felperes a járműre felszereltetett, az Interneten meg tudtam tekinteni, és azok egyértelműen bontható kötéssel szerelhetők fel a járműre, tehát ugyanilyen módon a járműben okozott sérülés nélkül eltávolíthatóak.

2. A gépkocsi és tartozékainak pótlási értéke 2005-ben és 2009-ben

A gépjárművek értékét egy adott időpontban a gyártás idején érvényes egységár, amely a felszereltségtől is függ, a kibocsátástól eltelt idő és a jármű élettörténete (amortizáció), a piaci kereslet-kínálat és esetünkben a devizaárfolyamok alakulása befolyásolja.

- A vizsgált jármű 2003. évi új áráról nincs adatunk, azt a jelenlegi 2011-es új árból visszszámolva lehet meghatározni.

- A tárgyi gépkocsi esetében a 2003. évi új ár az eszmei kopás hatására az ilyen járműveknél szokásos ütemben csökkent. Gépkocsinál az általánosan elfogadott amortizációs időszak 8 év, ennyi idő alatt kell a tulajdonosnak az új jármű megvásárlásához szükséges összeget félretennie. Amennyiben azt is figyelembe vesszük, hogy ez a jármű munkagép és tehergépkocsi, nem szokásos személyautó, akkor 16 évet vehetünk számításba, mert az ipari, üzleti tevékenységhez használt járműveket gondosabban karbantartják, az amortizációs összeg egy része erre fordítódik, tehát a jármű értéke hosszabb idő alatt íródik nullára (ami valójában nem nulla, hanem az acélhulladék ára, jelen esetben kb. 200.000 forint).



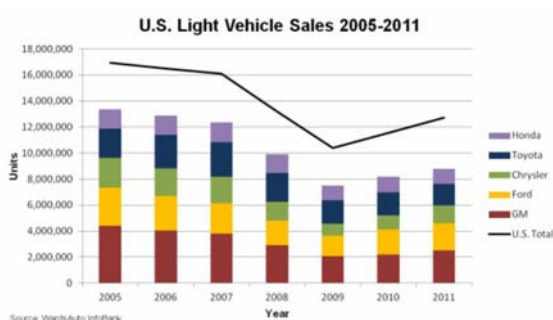
1. ábra

Az árcsökkenés lefolyása azonban nem lineáris, amit részben a használt státusz idéz elő, egy szinte új gépkocsi, ha más tulajdonoshoz kerül, jóval alacsonyabb áron cserél gazdát, mintha az első vevőhöz kerülne. Az élettartam kezdetén az ár görbéje vízszintes tengelyű parabola alakját követve

meredeken csökken, a vége felé az árcsökkenés mérsékeltebb (1. ábra).

Az általunk vizsgált jármű a futásteljesítmény és elhasználtság szempontjából jó állapotban volt a kérdéses időpontokban, ezért ezt a tényezőt elhanyagolhatjuk.

- A használt jármű árának alakulására hatással van a piaci kereslet és kínálat. A 2. ábra azt a görbét mutatja, hogyan változott az Egyesült Államokban bizonyos kiválasztott gyártmányú személyautók eladott darabszáma a 2005-2011 időszakban. A záró-görbe a teljes USA forgalmat mutatja, ami jellegében azzal megegyezik.



2. ábra

A tárgyi járműről ilyen adat nem volt elérhető, ezért a trendet hasonlóan tételeztem fel. A 2005 és 2007 közötti időszakban kb. 3%-os éves csökkenés tapasztalható az eladott darabszámokban, ez stagnáló piacot jelez, ami nem volt hatással az egységárakra. A 2005

előtti időszakban is ez volt a helyzet. A 2007. évben kezdődött az a pénzügyi válság, amelyet a nem kellően biztosított ingatlanok indítottak el, ami magával rántotta az autóipart is, amelyet ki kellett segíteni az államnak (USA). Az iparág 2009-ben kezdett ismét növekedni az említett segítség és saját szerkezetváltásuk eredményeként. A görbe 2007 és 2009 között évente 17%-os visszaesést mutat, ennek befolyása volt az új egységek ára is, amely ebben az időszakban mintegy 30%-kal csökkent. Ezt követően az eladott darabszám nőni kezdett, ennek mértéke kb. 10,5% évente, ami azonban nem feltétlenül hozta magával az árak növekedését is. Az előzőek alapján azt fogadhatjuk el, hogy a 2003. évben gyártott tárgyi gépkocsi új ára a kibocsátás és 2011 között kb. 30%-kal csökkent. A 2011-2012 új árakat tehát ilyen arányban kell növelni ahhoz, hogy a kocsi 2003-as új árát megkapjuk. Az extra tartozékok új ára más hatások miatt ebben az időszakban szinten maradt, az amortizáció azonban azokra is vonatkozik.

- Az USA dollár árfolyama a <http://vasarlocsapat.hu/ajanlat/arfolyam/> honlapon működtethető grafikon szerint (3. ábra) az alábbiaknak megfelelően változott 2005 és 2009 között.



3. ábra

A vizsgálat időpontjában, 2012. január 13-án az árfolyamok:

241,00 HUF/USD

309,30 HUF/EUR

A <http://www.hasznaltauto.hu/> honlapon az alábbi két olyan autót kínálják, amelyek a tárgyi gépkocsival összevethetőek (DODGE RAM 3500 Heavy Duty, 5,9 liter hengerűrtartalom, dízel).

DODGE RAM 4x4.5.9 TD FULL EXTRA!! 5900 cm³ Dízel júl.03 4.400.000 Ft

DODGE RAM 3500 Heavy Duty Laramie 4X4 5900 cm³ Dízel nov.06 8.000.000 Ft

Az első tételben a full extra a per tárgyát képező járműnek felel meg, mivel a 2005. 08. 30-i állapotlap szerint az is minden extrával rendelkezik.

A Laramie kifejezés a <http://www.ramforumz.com/showthread.php?t=55854> fórum-honlap szerint a második tételben luxus kivitel jelent, ami az árat kb. 20%-kal emeli meg (az alapkivitelre számítva, ez a teljes árnak 16,7%-a).

Ezek az árak 2012. január 13-iak.

Az első tétel a tárgyi kocsival megegyezően 2003. évi gyártású. Az amortizációs görbéből a 2003-ban gyártott kocsi maradék értéke ill. ára 2005-ben kb. 65%-a, 2012-ben kb. 25%a az új

árnak, ezt figyelembe véve az ajánlott árból a 2005. szeptember 8-án érvényes eladási ár:
 $4.400.000 \text{ Ft} \times 0,65 / 0,25 = 11.440.000.- \text{ Ft}$.

A második tétel 2006. évi gyártású jármű. A luxusfelár nélkül jelenlegi ára: $8.000.000 / 1,17 = 6.837.600.- \text{ Ft}$. Amortizációval (2012-ben 39%, 2008-ban, ami a per tárgyat képező jármű 2005-ös életkorának felel meg, 65%) a tárgyi jármű 2005. évi értékének megfelelő ár: $6.837.600 \text{ Ft} \times 0,65 / 0,39 = 11.396.000.- \text{ Ft}$.

A per tárgyat képező gépkocsi jelenleg már nem készül nagyobb szériában. A http://www.motortrend.com/cars/2011/dodge/ram_3500/ honlapon egyetlen olyan új járművet találtam, amelyből kiindulva meghatározhattam egy új autó jelenlegi beszerzési költségét.

Dodge Ram 3500 Mega Cab Crew Cab Pickup 6.7L 350hp gas 2011 \$45,715.

Ez a tétel kisebb értéket képvisel, mivel benzinmotoros, és csak 350 LE teljesítményű a tárgyi 420 LE-s dízel járműhöz képest.

A jelenlegi árfolyamon az új ár $45.715 \times 241 \text{ HUF/USD} = 11.017.315.- \text{ Ft}$.

A 2. ábrához fűzött indoklással a jelenlegi új dollár árhoz hozzáadva a 2003 és 2011 közötti 30% csökkenést az új árakban (ez kb. 43% a csökkent alaphoz képest) a 2003-ban érvényes új ár: $45.715 \text{ USD} / 0,57 = 80.219.- \text{ USD}$, ami kb. a 2003-ban gyártott új autó ára volt akkor. 2005-ben a kétéves autó maradék értéke ennek 65%-a, azaz 52.143 USD. Az akkor érvényes árfolyam 196,4 HUF/USD, ezzel a forint ár: $52.143 \text{ USD} \times 196,4 \text{ HUF/USD} = 10.240.885.- \text{ Ft}$.

A három eredmény megfelelően egybecseng.

Az első két tételből kapott adatokat lehet pontosnak elfogadni, ezért a továbbiakban a 2005. szeptember 8-i pótlási értéket 11, 4 millió Ft-nak veszem.

A gépkocsira felszerelt extra tartozékok és munkaeszközök 2009. július 21-i értékének meghatározását a következő honlapokon talált adatok segítségével tudtam elvégezni.

- Mopar zárható pneumatikus platóra szerelt tároló rekesz (1 db),

<http://www.trademotion.com/partlocator/index.cfm?action=MorePartInfo&PartID=764934&siteid=213674&catalogid=5399>

Toolboxes (szerszámtárolók) USD 570

- Mopar platóbélés (1 db) és oldal takaró a plató magasítón.

<http://www.trademotion.com/partlocator/index.cfm?action=MorePartInfo&PartID=765056&siteid=213674&catalogid=5399>

8in Bed Rug. - floor, walls, bulkhead (logo), tailgate cover (plató, oldalfal és hátsó ajtó takaró) USD 420.-

- Mopar plató takaró (1 db), ebből csak műanyag található, egy kicsivel volt drágább a rozsdamentes.

<http://www.trademotion.com/partlocator/index.cfm?action=MorePartInfo&PartID=765014&siteid=213674&catalogid=5399>

Fiberglass Tonneau Cover (műanyag platófedél) USD 1.335.-

Fémről készült, pneumatikusan nyitható kb. USD 1.500.-

- Mopar Fellépő küszöb (4 db), ez csak így található, a link oldalanként értendő, tartó szerkezet nélkül. Két elemet tartalmaz.

<http://www.trademotion.com/partlocator/index.cfm?action=MorePartInfo&PartID=764988&siteid=213674&catalogid=5399>

Side Steps - Diamond Plate (alu. fellépő) USD 416.-/oldal, össz. USD 832.-

- Vontatási segédváz, nyerges felépítményhez (1 db), csak egy hasonló segédvázat találtam, ezen semmilyen szerelvény nincs.

<http://www.ebay.com/itm/2003-2011-Dodge-Ram-2500-3500-Hitch-Class-5-/140564755517>

03-10 Dodge Ram Trailer Hitch 2" Class 5 Curt 15515 USD 666.-

- Vontatófej kiegészítő a megemelt vontatási teljesítményhez (1 db),
http://www.gorowan.com/2007ram/Hitch_Crafter/index.html
<http://www.trademotion.com/parts/2003/DODGE/RAM%203500%20PICKUP/?siteid=213674&vehicleid=1413559&diagram=TH03220&diagramCallOut=4>
 3-7. tétel USD 200.-
- Power Pack teljesítménynövelő elektronika (typ 425 HP) (1 db),
<http://www.ebay.com/itm/AFE-45-00060-Power-Pack-07-10-Dodge-Ram-3500-Diesel-/300565415157>
 AFE 45-00060 Power Pack 07-10 Dodge Ram 3500 Diesel USD 600.-
- Kihangosító szett (1 db),
<http://www.procinema.hu/termek/kihangosito-szett/nokia-ck-600>
 HUF 50.000.-
- Magellán Meridian Color GPS teljes világatlasszal, és teljes globális navigációs szoftverrel (1 db),
<http://www.gotyataackle.com/store/product.asp?ID=1263>
 USD 965.- + kb. USD 1.000.- térkép és navigációs szoftver
- Egyéb elektromos kézi szerszámok és berendezések (14 db Aeg, Bosch, Makita csiszolók, fűrő, polírozó és egyéb gépek, mivel lista sohasem készült róluk, sem jegyzőkönyv, így csak becsülni lehet az értéküket, megközelítően 500.000.- Ft).
<http://www.arkep.hu/trend/AEGF/AEG-furogep.html>
 Aeg fűrőgép BE 705 R 705 wattos HUF 22.375.-
<http://www.arkep.hu/kat3-498-17.html>
 AEG WS 12-125 XE sarok-csiszológép HUF 30.353.-
<http://www.onlineszerszam.hu/index.php?kat=1&alkat=37>
 Bosch GBM 6RE fűrőgép 350 wattos HUF 31.623.-
 Bosch GWS 7-125 sarokcsiszoló 720 wattos HUF 29.337.-
<http://www.keziszerszamshop.hu/>
 Makita akkus fűrő-csavarbehajtó DF 330 DWE HUF 59.500.
 Átlagos egységár kb. HUF 34.600.- 14 x 34.600 = kb. HUF485.000.-
- Szállítási segédanyagok (spaniferek, kötöző és rögzítő anyagok, 10-20 db)
<http://www.olcso.hu/arak/spanifer>
 Különbőféle spaniferek HUF 1.800.-/db és 5.400.-/db között kb. HUF 80.000.-
- Speciális vonófej átalakítók (EU - USA szabványon kívüli vontatmányhoz) (3 db),
 a. http://www.ebay.com/itm/20K-5TH-WHEEL-HITCH-KIT-2006-2008-DODGE-RAM-1500-MEGA/200620694691?pt=Motors_Car_Truck_Parts_Accessories&fits=Make%3ADodge
 20K 5TH WHEEL HITCH KIT 2006-2008 DODGE RAM 1500+MEGA (vonófej rögzítő készlet) USD644.-/db.
 b. http://www.ebay.com/itm/03-11-Dodge-Ram-2500-Curt-30kGooseneck-Hitch-20k-Rails-/280648674068?pt=Motors_Car_Truck_Parts_Accessories&vxp=mtr&hash=item4157f6eb14
 03-11 Dodge Ram 2500 Curt 30kGooseneck Hitch/20k Rails (hattyúnyakás vonófej sínpár) USD 380.-
 c. http://www.ebay.com/itm/2002-Dodge-Ram-1500-BUILT-BEFORE-11-2002-Color-Hitch-Cover-2-Ball-White-/120780529739?pt=Motors_Car_Truck_Parts_Accessories&fits=Make%3ADodgeModel%3ARam+1500&vxp=mtr&hash=item1c1f14a04b

2002 Dodge Ram 1500 BUILT BEFORE 11/2002 Color Hitch/Cover & 2" Ball-White (vonófej burkolat) USD 318,41

- Különböző elektronikai bekötésekhez, hajó javításához használatos műszerek, fáziskeresők (4-5 db),

<http://www.conrad.hu/conrad.php?name=Products&pid=121307>

LCR kézi mérőműszer, MT 4080 A HUF 350.000.-

<http://www.conrad.hu/conrad.php?name=Products&pid=100368>

Gigahertz Solutions ME 3030B elektroszmog mérő HUF 33.000.-

<http://www.conrad.hu/conrad.php?name=Products&pid=827614>

Ragasztópisztoly, STEINEL Gluematic 5000 HUF 25.000.-

<http://www.conrad.hu/conrad.php?name=Products&pid=123326>

Kézi endoszkóp, BS-250XWSD HUF 45.000.-

összesen kb. HUF 453.000.-

A tartozékok és eszközök számítását a következő táblázat tartalmazza.

1. táblázat

196,40 HUF/USD	2012.01.13		Ár/Érték 2005.09.08		2009.07.21	
	deviza	HUF	deviza	HUF	deviza	HUF
Mopar zárható tároló rekesz	USD 570		USD 570	111948		
Mopar platóbélés és plató takaró	USD 420		USD 420	82488		
4 db fellépő küszöb	USD 832		USD 832	163405		
Nyerges vontatási segédváz	USD 666		USD 666	130802		
Vontatófej kieg.emelt telj-hez	USD 200		USD 200	39280		
Power Pack telj.növ.elektronika	USD 600		USD 600	117840		
Kihangosító szett				50000		
Mag.Mer.GPS+atl.és naut.szoftev.	USD 1965		USD 1965	385926		
El.kézi szersz.és berend.(14 db)				485000		
Száll.segédanyagok (10-20 db)				80000		
El.műszerek hajójav-hoz (4-5 db)				453000		
Vonófej átalakító 1	USD 644		USD 644	126482		
Vonófej átalakító 2	USD 380		USD 380	74632		
Vonófej átalakító 3	USD 318		USD 318	62455		
Összesen				2363258	x 0,5 =	1181629

3. A zárt csomagterben elhelyezett ingóságok pótlási értéke 2009-ben

A zárt csomagterben elhelyezett ingóságok 2009. július 21-i értékének meghatározását a következő honlapokon talált adatok segítségével tudtam elvégezni.

- Andersen csörlő ST40 (4 db),

[http://www.busse-](http://www.busse-yachtshop.de/shop/wbc.php?sid=670956d0a05d&pid=5480&tpl=produktdetail.html)

[yachtshop.de/shop/wbc.php?sid=670956d0a05d&pid=5480&tpl=produktdetail.html](http://www.busse-yachtshop.de/shop/wbc.php?sid=670956d0a05d&pid=5480&tpl=produktdetail.html)

Andersen 40ST Winch EUR 940.- x 4EUR 3.760.-

- Andersen csörlő ST28 (4 db),

[http://www.busse-](http://www.busse-yachtshop.de/shop/wbc.php?sid=670958e4a051&pid=5480&tpl=produktdetail.html)

[yachtshop.de/shop/wbc.php?sid=670958e4a051&pid=5480&tpl=produktdetail.html](http://www.busse-yachtshop.de/shop/wbc.php?sid=670958e4a051&pid=5480&tpl=produktdetail.html)

Andersen 28ST Winch EUR 780.- x 4EUR 3.120.-

- Rutgeron ablak (50x50) (2 db),

[http://www.bcw-bootszubehoer.de/assets/s2dmain.html?http://www.bcw-](http://www.bcw-bootszubehoer.de/assets/s2dmain.html?http://www.bcw-bootszubehoer.de/0000009a6a0cefc8c/0000009b3413664ab/0000009b3b091bf2a/000009b3b0987f3a.html)

[bootszubehoer.de/0000009a6a0cefc8c/0000009b3413664ab/0000009b3b091bf2a/000009b3b0987f3a.html](http://www.bcw-bootszubehoer.de/0000009a6a0cefc8c/0000009b3413664ab/0000009b3b091bf2a/000009b3b0987f3a.html)

DECKSLUKE Rutgeron EUR 500.- x 2EUR 1,000.-

- Rutgeron ablak (40x18) (6 db),

<http://katalog.gotthardt-yacht.de/index.php/produkte/motorboot/decksausrustung/fenster-luken/elliptische-rutgerson-schiffsfenster-portlights-zu-offnen.html>

Ell. Rutgerson Schiffsfenster, zu öffnen EUR 266.- x 6 EUR 1,596.-

- Rutgerson ablak (25x40) (2 db),

<http://katalog.gotthardt-yacht.de/index.php/rutgerson-schiffsfenster-portlights.html>

Portlight 402 x 195 x 26mm, rechteckig / zu öffnen EUR 266.- x 2 EUR 532.-

- Spinlock kötélfogó (2 db),

<http://www.apsltd.com/c-1188-spinlockclutchesjammers.aspx>

a listán belül a konkrét tétel:

<http://www.apsltd.com/p-15801-xcs-clutch-516-916-triple-black.aspx>

XCS Clutch, 5/16 - 9/16: Triple, Black USD 443.- x 2 USD 886.-

- Kapcsoló panel (1 db),

<http://www.go2marine.com/product/98856F/ac-dc-31-dc-positions-panel-w-main-16-ac-positions-4403-paneltronics.html>

AC/DC 31-DC Positions Panel w/Main&16 AC Positions, 4403, Paneltronics

USD 1.742.- és USD 2.386.- között kb. USD 2.064.-

- Akkumulátor töltő (1 db),

<http://www.go2marine.com/product/98856F/ac-dc-31-dc-positions-panel-w-main-16-ac-positions-4403-paneltronics.html>

Xantrex XC Series, 12 Volt Battery Charger USD 717,76

- Spinlock fordító csiga (2 db),

http://deckbits.com/chandlers/product_info.php?manufacturers_id=16&products_id=35281

Spinlock BRS-63 - Jammer Spinnaker block GBP 87,28 x 2 GBP 174,56

- Atm. 40 tengeri kötél csiga (15),

<http://www.tengerszem.hu/?p=termek&tnev=Petzl+Fixe+fekete>

Petzl Fixe fekete cikkszám: P05WN HUF 5.790.- x 15 HUF 86.850.-

- Hull szivattyú (Johnson) (2 db),

http://www.pumpvendor.com/Johnson_10-13350_series.html

Johnson 10-13350 Series Viking Power 16 Waste Pump

USD 224,39 x 2 USD 448,78

A számítást a következő táblázat tartalmazza.

2. táblázat

	275,37 HUF/EUR		Ár/Érték		2009.07.21		
	193,90 HUF/USD	2012.01.13	2005.09.08				
	320,98 HUF/GBP	deviza	HUF	deviza	HUF	deviza	HUF
4 db ST40 Andersen csörlő	EUR 3760					EUR 3760	1035391
4 db ST28 Andersen csörlő	EUR 3120					EUR 3120	859154
2 db 50x50 cm Rutgerson ablak	EUR 1000					EUR 1000	275370
6 db 40x18 cm Rutgerson ablak	EUR 1596					EUR 1596	439491
2 db 25x40 cm Rutgerson ablak	EUR 532					EUR 532	146497
2 db Spinlock kötélfogó	USD 886					USD 886	171795
1 db kapcsoló panel	USD 2064					USD 2064	400210
1 db akkumulátor töltő	USD 718					USD 718	139220
2 db Spinlock fordító csiga	GBP 175					GBP 175	56171
15 db Atm. 40 tengeri kötél csiga			86850				86850
2 db Johnson Hull szivattyú	USD 449					USD 449	87061
Összesen							3697210

Válaszaim a kérdésekre a következők voltak.

- Azokat a tételeket, amelyeket a felperes a járműre felszereltetett, az Internet segítségével meg tudtam tekinteni, és megállapíthattam, hogy azok egyértelműen bontható kötéssel szerelhetőek fel a járműre, tehát ugyanilyen módon a járműben okozott sérülés nélkül eltávolíthatóak.

- Az 1. táblázat tartalmazza a felsorolt tartozékok 2012.01.13-i beszerzési (új) árait. Ezek az árak a kedvezőtlen piaci viszonyok miatt stagnáltak az elmúlt évek során, ezért ugyanezeket a deviza- és forintárat tétéleztem fel a 2005-ben beszerzett tartozékoknál is. A devizaárakat a 2005.09.08-án érvényes 196,40 HUF/USD árfolyamon számítottam át, a forintárat változatlanul tartottam. Ezzel megkaptam a tartozékok beszerzési új árát 2005-ben, ami 2.363.258.- Ft volt. Az amortizáció miatt a tartozékok maradék értéke 2005 és 2009 között az új érték 50%-ára csökkent, azaz $2.363.258.- \text{ Ft} \times 0,5 = 1.181.629.- \text{ Ft}$ volt 2009. 07.21-én. (A pótlási érték azonban ezzel nem egyenlő. Nem lettek volna beszerezhetőek ugyanezek az alkatrészek ugyanolyan amortizálódott állapotban, azokat újakkal kellett volna pótolni. A 2009.07.21-én érvényes 193,90 HUF/USD árfolyamon ez az összeg – a forintért beszerezhető tételek változatlan új ára mellett – 2.346.770.- Ft-ra adódik.)

- A 2. táblázat tartalmazza a zárt csomagtérben elhelyezett ingóságok 2012.01.13-i beszerzési (új) árait. Ezek az árak az előző pontban megadott indokok miatt stagnáltak az elmúlt évek során, ezért ugyanezeket a deviza- és forintárat tétéleztem fel a 2009-ben beszerzett ingóságoknál is. A devizaárakat a 2009.07.21-én érvényes devizaárfolyamon számítottam át (275,37 HUF/EUR, 193,90 HUF/USD, 320,98 HUF/GBP), az egyetlen forintárat változatlanul tartottam. Az ingóságok pótlási értéke, amely új, használatba még nem került tételleket tétélez fel, 3.697.210.- Ft volt 2009.07.21-én.

- A 2005. augusztus 30. napján készült állapotlapon szereplő felszereltségű gépjármű 2005. szeptember 8. napján érvényes pótlási értéke: a szakvélemény 5. oldalán elvégzett vizsgálat alapján, amelyben két használt és egy új összevethető típusú és felszereltségű gépjármű paramétereit hasonlítottam össze, és az árakat az amortizáció és a piaci viszonyok figyelembevételével korrigáltam, a 2005. szeptember 8-i pótlási értéket 11,4 millió Ft-ban határozom meg.

- A perbeli gépjármű 2005. szeptember 8. napján érvényes pótlási értéke: az 1. táblázatban elvégzett számítás alapján, amelyben 2005-ben beszerzett új alkatrészeket vettem figyelembe a 2005. 09.08-án érvényes devizaárfolyamokon átszámítva, a tartozékok értéke (beszerzési új ára) 2.363.258.- Ft volt az adott időpontban; a gépjármű pótlási értékét ezzel kell megnövelni, hogy az együttes pótlási értéket megkapjuk, ami így: $11.400.000.- + 2.363.258.- = 13.763.258.- \text{ Ft}$.

- A perbeli gépjármű 2009. július 14. napján érvényes pótlási érték: amennyiben az amortizációra elfogadjuk az 1. ábrán látható görbét, a 2005-ben kétéves gépkocsi maradék értéke 65%-a az új árnak (ez egyezik meg a 11,4 millió Ft-tal), a hatéves gépkocsié 2009-ben pedig 39%-a, akkor a gépkocsi pótlási értéke 2009. július 14-én: $11.400.000.- \times 0,39 / 0,65 = 6.840.000.- \text{ Ft}$.

- A perbeli gépjármű 2009. július 14. napján érvényes pótlási értéke: az előző kérdésre adott válasz szerint a tartozékok új ára 2005-ben 2.363.258.- Ft volt. A bíróság 2. kérdésére adott válaszában az amortizációval csökkentett pótlási értéket 1.181.629.- Ft összegben határoztam meg, azonban megjegyeztem zárójelben, hogy ilyen mértékben amortizálódott tartozékok nem szerezhetőek be, hanem újakat kell vásárolni, ami az összeget 2.346.770.- Ft-ra módosítja az adott időpontban érvényes devizaárfolyamok miatt; ha feltételezzük, hogy vannak a kínálatban olyan használt tartozékok, amelyek amortizációs foka megegyezik a per tárgyát képező gépkocsihoz vásárolt tételekével, akkor az első összeget fogadhatjuk el, ellenkező esetben az új alkatrészek árát kell figyelembe venni; a gépjármű és a tartozékok együttes pótlási értéke tehát az előzőekben megadott 6.840.000.- Ft, megnövelve a fenti két összeg egyikével (8.021.629.- Ft illetve 9.186.770.- Ft).

Az csak természetes, hogy szakvéleményemet nem mindenki fogadta kitörő örömmel. Az alperesi jogi képviselő, aki megtagadta a segítséget, beadványt írt, az ennek alapján meghozott végzésre a bírónőnek többek között a következő választ adtam.

„Végzésére válaszolva tisztelettel fenntartom a szakvéleményemben foglalt megállapításokat. Sajnos nem ez az első eset 37-éves szakértői gyakorlatomban, hogy valamelyik fél jogi képviselője hitelteleníteni akar. Annak eldöntése azonban a Tisztelt Bíróság feladata, hogy ennek a kísérletnek hitelt ad vagy nem.

Röviden szeretnék reagálni az ügyvédnö érveire.

A legtökéletesebb szakértő sem tudhat mindent, ezért nem tudok egyetérteni azzal, hogy régen rossz, ha a szakértő elfogad tájékoztatást a peres felektől. A bíróság kirendelő végzése értelmében a peres felekhez fordulhattam, amit egyidejűleg mindkét jogi képviselővel megtettem, ezért nem felel meg a tényeknek az, hogy az alperes kihagyásával kértem volna adatokat a felperestől. Mellékelem válaszóhoz a teljes e-mail levélváltást.

Az sem állja meg a helyét, hogy részrehajlóan, mérlegelés nélkül fogadtam volna el mindent, amit kaptam. Ez az oka annak is, hogy a hajófelszerelés kereskedő cég árjegyzékét nem vettem figyelembe, hanem helyette a sokkal frissebb adatokat töltöttem le a megfelelő honlapokról. Amint szakvéleményemből kiderül, azért sem mérlegelés nélkül fogadtam el a felperestől kapott adatokat, mert több olyan forrását is figyelmen kívül hagytam, ahol úgy éreztem, hogy az nem elég hiteles, viszont számos olyan honlap segítségét igénybe vettem, amelyekről a felperesnek nem volt tudomása véleményem szerint.

A legsúlyosabb érv ellenem, hogy túlléptem a szakterületet, amelyre jogosítványom van. Igaz, hogy a szakértői jegyzék hiányosságai miatt szakterületem a hajó műszaki terület, arra nem volt lehetőség, hogy a korábbi gyakorlat szerint általános hajózási és műszaki szakértő legyek valaki. Ez azonban nem jelenti, hogy máshoz nem értek. (A hajózást is tudnám vállalni, bár általában nem teszem. És az autóhoz is értenem kell, műszaki szakemberként tíz évig dolgoztam a Hungarocamion műszaki igazgatójának csapatában, sőt, két évet fejlődő országban töltöttem, ahol szakterületem az autó volt.)

A Tisztelt Bíróság dönt arról, helyt ad-e a kizárási indítványnak, vagy nem. Azt azonban bizonyára megteszi, hogy autóiipari szakértőt kér fel, aki az én megállapításaimat vagy támogatja, vagy ellenzi. Ettől azonban úgy gondolom, hogy a Tisztelt Bíróság feladata csak még nehezebb lesz.”

Végül azonban még kiegészítést is kellett írnom a szakvéleményhez, ebben két dolgot kellett érthetőbbé tennem.

1. A zárt csomagterben elhelyezett ingóságok 2009. 07. 21-i pótlási értékének alátámasztása összehasonlító adatokkal.

Az elszállított gépkocsi zárt tárolóterében elhelyezett felszerelések és eszközök, amelyek luxus és szabadidős hajók javításához voltak szükségesek, korábban megfelelő körültekintéssel kiválasztott, kizárólagos, nem bármelyik szaküzletben kapható anyagok és eszközök voltak. Ezt már a szakvélemény készítésének idején is meg kellett állapítanom, mivel éppen azért nem közöltem összehasonlító adatokat a felperes által rendelkezésemre bocsátott honlapok adatain kívül, mert azokra irányuló keresésem sikertelen maradt.

A jelen végzés értelmében azonban ismét meg kellett tennem, hogy keresést indítok. A magyar alkatrész- és felszerelési piac, bár szinte mindent meg lehet kapni (vagy rendelni), sokkal szűkebb a globálisnál, azonban amit lehetett, hazai kereskedőnél akartam megtalálni, mielőtt más beszerzési források után néznék. Az említett kizárólagos jelleg azonban ezt mindössze két tételnél tette lehetővé, a két csörlő esetében. A hazai forgalmazó jelenlegi árai

ezeknél szinte teljesen megegyeznek a korábban közölt adatokkal, az eltérés mindössze 5-6%. A többi tételre a már ismertetett honlapokon kívül vagy nem találtam összevethető paraméterű eszközöket sem hazai forgalmazónál, sem külföldieknél, vagy csak más gyártótól származó (valószínűleg kínai előállítású) termékeket találtam. Azok esetében az eltérés a 20%-ot is eléri, mivel más paraméterekkel rendelkeznek.

Az utolsó tételt, a fenékvíz szivattyút, egy külföldi forgalmazó kínálatában találtam meg, de az a berendezés valószínűleg kifutó termék, mert a honlapon közölt ár eredetileg is alacsonyabb a 2009. évi beszerzésű tétel áránál, azon kívül akcióban értékesítik további engedménnyel, ezért ezt nem tudom figyelembe venni.

(Saját tapasztalatom az Interneten történő kutatással kapcsolatban az, hogy az Internet olyan, mint egy enciklopédia egy lexikonnal ellentétben, ahol mindent meg lehet találni annak kivételével, amit keresünk.)

Az Interneten végzett keresésnél a következő honlapokon találtam adatokat, azonban kizárólag a magyar honlapok adatokat tudom tárgyilagosan elfogadni:

<http://www.marina.hu/webshop>

LOWLINE ablak 50x50 cm	112.000 Ft/db
ablak műanyag 405x155 mm	61.000 Ft/db
alumínium 405x155 mm	60.500 Ft/db
Portlight ablak 40x23 cm (kb.)	66.000 Ft/db
csörlő Andersen ST40	272.500 Ft/db
ST28	203.000 Ft/db
kötélfogó hármás/fekete	95.000 Ft/db
Akkutöltő 12V/30A/IUU	59.299 Ft/db (teljesen eltérő termék)

<http://www.vizvonal.hu>

Barton csuklófüles, egyszerű csiga, 8-12 mm kötelekhez 45 mm 4.550 Ft/db

<http://www.firstmatemarine.com>

Johnson Hull Viking Power 16 szivattyú USD236,20 helyett USD200,77/db

<http://www.gaelforcemarine.co.uk>

BRS/63 Spinlock Jammer Block Spinnaker (kötélfordító) GBP107,99/db

A következőkben táblázatban összegeztem az eredetileg szakvéleményemben foglalt és a jelenleg talált árakat, mindkét csoportot 2009. júliusi állapotban (ezt a következő kérdésre adott válaszomban indokolom meg).

	HUF 2009.07.21	HUF 2012.05.16	
		marina.hu	vizvonal.hu
4 db ST40 Andersen csörlő	1035391	1090000 (+5%)	-
4 db ST28 Andersen csörlő	859154	812000 (-6%)	-
2 db 50x50 cm Ruttg. ablak	275370	224000 (-23%)	-
6 db 40x18 cm Ruttg. ablak	439491	366000 (-20%)	-
2 db 25x40 cm Ruttg. ablak	146497	132000 (-11%)	-
2 db Spinlock kötélfogó	171795	190000 (+10%)	-
1 db kapcsoló panel	400210	-	-
1 db akkumulátor töltő	139220	-	-
2 db Spinlock fordító csiga	56171	-	-
15 db Ø40 tengeri kötélcsiga	86850	-	68250 (-27%)
2 db Johnson Hull szivattyú	87061	-	-

A táblázat számértékei azt a megállapításomat igazolják, hogy összevethető paraméterű tételek sem hazai forgalmazónál, sem külföldieknél nem lelhetőek fel, ezért nincs mód arra,

hogy egzakt összehasonlítást alkalmazzak a zárt csomagterben elhelyezett hajójavítási anyagok és eszközök esetében.

Fenntartom a szakvéleményemben tett megállapítást, hogy ezeknek az anyagoknak a pótlási értéke, amely új, használatba még nem került tételeket tételez fel, 3.697.210.- Ft volt 2009.07.21-én.

2. Érveim annak a megállapításnak az alátámasztására, miszerint a zárt csomagterben elhelyezett ingóságok 2012. 01. 13-i és 2009. 07. 21-i pótlási értéke az árak stagnálása miatt megegyezik.

A zárt tárolótérben elhelyezett felszerelések és eszközök luxus és szabadidős hajók javításához voltak szükségesek, ezek kizárólagos, nem akárhol kapható anyagok és eszközök voltak. Az ilyen árucikkek forgalma rendkívül stabil, nagyon kicsi az árrugalmasság (az árban eszközölt változtatás csak kis változást idéz elő a forgalom volumenében). Amint az amerikai gazdaságban tavaly elvégzett vizsgálatok mutatják, még a 2007. évben kezdődött pénzügyi válságnak – amelyet Amerikában a nem kellően biztosított ingatlan kölcsönök indítottak el, és ami magával rántotta a gazdaság többi területét is az egész világon – sem volt komoly befolyása a nagy értékű ingatlanok, luxushajók és azok felszerelése, illetve luxus sportautók eladott darabszámára és a forgalom értékére. A válság ideje alatt (2008 és 2010 között) minden területen visszaesés volt az áruk és szolgáltatások forgalmában, ezt az egy terület kivéve. A tanulmányt készítő szakemberek véleménye szerint ennek oka az, hogy a jelentős vagyonnal rendelkező emberek a rosszabb időszakokban sem hajlandóak költségeiket visszafogni.

(www.thedailybeast.com, Newsweek, What Recession, Darling?
by Michael Gross November 28, 2011)

A fentiek értelmében az említett felszerelések keresletében azok piacának legnagyobb szegmensében nem mutatkozott csökkenés, tehát nem volt arra szükség, hogy az árak lefelé mozogjanak (kivéve azokat a termékeket, amelyek kifutóban vannak és mások lépnek be helyettük, emiatt az avulás miatt olcsóbbakká válnak). Az árak felfelé való változása ellen hatott viszont az, hogy a vizsgált áruk piaca szélesebb, mint általában a luxuscikké, olyanok is keresik azokat, akiket ugyan érintett a válság, hajójuk javítását azonban el kellett végezniük. Ennek a kisebbik piacszegmensnek a rugalmassága nagyobb, az árak emelkedése esetén a vásárlók alternatív megoldásokat keresnek (pl. új tételek vásárlása helyett a régiék felújítása).

Míndezek alapján fenntartom azt a megállapítást, hogy a 2009-2012 időszakban az említett anyagok és eszközök ára nem változott, ezért azok 2012. 01. 13-i és 2009. 07. 21-i pótlási értéke megegyezik.

Úgy érzem, ez az eset beleillett volna egy másik kategóriába is, ahova polihisztóri próbálkozásaimat soroltam be. Nemcsak a 'hajó műszaki' skatulyából léptem át az autóiparba, hanem a közgazdasági területet sem tartottam tabunak. Szerencsére közgazdasági oklevelem erre is feljogosított.