

A KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS SZEMÉLYI SÉRÜLÉSES KÁRAINAK VIZSGÁLATA

Hollósné dr. Marosi Judit (MNB vezető aktuárius), hollosnej@mbn.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

Az MNB által létrehozott és működtetett, a hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (kgfb) részletes szerződés- és káradatait tartalmazó Központi Kgfb Tételes Adatbázis (röviden KKTA) adataiból készült az elemzés. A vizsgálat célja annak megállapítása, hogy a károkozó járművek és üzembentartóik főbb adatai, továbbá a káresemény helyszíne milyen összefüggést mutatnak a személyi sérüléssel járó káresemények gyakoriságával és a keletkezett kár nagyságával. A KKTA rendszer adatai alapján vizsgált személyi sérülései károk kárfelhasználása jelentősen eltér a hazai és a külföldön keletkezett károk között. Ez az összehasonlítás több mutató alapján is átlagosan másfélszeres kárfelhasználást jelent a külföldön keletkezett károk esetében. Nagy az egyes károkra történő kárfelhasználások terjedelme, minden évben előfordulnak néhány ezer forintos, ugyanakkor több száz milliós károk is. Az egyes járműtípusok kárgyakorisága jelentős eltérést mutat, és ebből a szempontból a fiatalok is kockázatosabb közösséget alkotnak.

SUMMARY

The analysis was prepared from the data of the Central Itemized MTPL Database, which was established and operated by the Hungarian National Bank and contains detailed contract and loss data of vehicle accidents settled under Motor Third Party Liability insurance. The aim of this study is to find out how the data, collected on the policyholder of the vehicle, the vehicle type causing injury and the location of the claim event, connected to the frequency of personal injury and the magnitude of the damage caused by the accident. Based on the above data considering claims with personal injuries the amount of damage significantly different between accidents happened abroad and at home. This comparison based on several statistics represents an average of one and a half times the use of claims for claims incurred abroad. The range of the individual amount of damages is very large, with a few thousand forints and hundreds of millions of damages occurring every year. There is a significant difference of the claim frequency among the different vehicle types, and the young people are creating a more risky group in this respect.

Kulcsszavak: kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, személyi sérülés, kárfelhasználás, járműtípus, kárgyakoriság

Keywords: MPTL - Motor Third Party Liability insurance, personal injury, amount of damage, vehicle type, claim frequency

JEL: G22

DOI: 10.18530/BK.2021.1-2.14

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2021.1-2.14>

Bevezetés

Az MNB által létrehozott és működtetett, a hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (kgfb) részletes szerződés- és káradatait tartalmazó Központi Kgfb Tételes Adatbázis (röviden KKTA) adataiból készült az elemzés. Célunk az volt, hogy a kárt okozó járművek és üzembentartóik adatai alapján, minél részletesebben mutassuk be a személyi sérülései károkat, valamint azok nagyságát.

A KKTA rendszer 2011-től kezdődően tartja nyilván a kgfb-piac teljes szerződés- és kárállományát nem beazonosítható, de jól részletezett formában, amely alkalmas a felügyelet számára a piaci folyamatok áttekintésére és – szükség esetén – az azokra történő beavatkozásra is.

Az adatbázis az egyes káreseményeket a biztosítói gyakorlattal összhangban rész-kár szinten tartja nyilván, annak megfelelően, hogy milyen jogcímenek történik a károk rendezése. A rész-károk a KKTA adatszolgáltatás során az alábbi kategóriákba sorolhatók: járműkár, személyi sérülései kár, dologi kár és egyéb kategória. Egy-egy káreseményhez több és többféle rész-kár is tartozhat, így, kiválasztva a személyi sérülései során történt kártérítéseket, érdemes azokat a továbbiakban rész-kár szinten elemezni. A személyi sérültek kártérítésében a piaci gyakorlat nem egységes, vannak olyan biztosítók, ahol több sérült esetén minden sérült külön rész-káron szerepel, ez a gyakoribb eset, de van, ahol nincs ilyen megbontás, és egy rész-kárhoz több sérült is tartozhat. Erre vonatkozóan az adatbázis nem tartalmaz információt. Ennek ellenére úgy tekintjük, hogy a rész-kár szinten történő elemzés a baleset során az egyes sérültekre jutó ráfordításokat mutatja. Ugyanakkor káresemény szintjén, nem rész-károokra bontva a kárt, összességében tudjuk megmondani, hogy egy adott káreseményben mennyit fordítottak összesen személyi sérülésre. Mindkét megközelítés járható, ebben az összefoglalóban – kihasználva a KKTA rendszerben lévő lehetőséget – rész-károk szintjén készültek a számítások. A továbbiakban a rész-kár és kár szavak ugyanazt jelentik, így az egyszerűség kedvéért a rész-károkat kárnak nevezzük, és ha nem rész-kár szinten történik a számítás, arra a káresemény kifejezést használjuk.

Az elemzéshez a 2011–2018 közötti időszakban, a teljes kgfb-piacon keletkezett 35 648 kárt vizsgáltuk a KKTA adatai alapján. A károk számának évenkénti megoszlása lényegében követi a KSH személyi sérüléses balesetek évenkénti alakulását, bár a KSH adataihoz viszonyítva a 2012-es legkedvezőbb időszaktól kezdődően kismértékű emelkedés tapasztalható. A kgfb keretén belül rendezik a hazai biztosítottak külföldön okozott kárait is, a személyi sérüléses károknak a káresemény helyszíne szerinti megkülönböztetése fontos része az elemzésnek. A KKTA rendszer kezeli a „Káresemény országa” adatot, amelyet, ha a biztosító nem rögzíti ezt a kárnyilvántartó rendszerében, akkor a „Hiányzik” kóddal helyettesíthet.

A személyi sérüléses károknak a káresemény helyszíne szerinti megkülönböztetése fontos része az elemzésnek.

A részletes adatokat az 1. táblázat tartalmazza, a KSH-val történő összehasonlításban a magyarországi személyi sérüléses balesetek és a KKTA-ban szereplő személyi sérüléses károk szerepelnek.

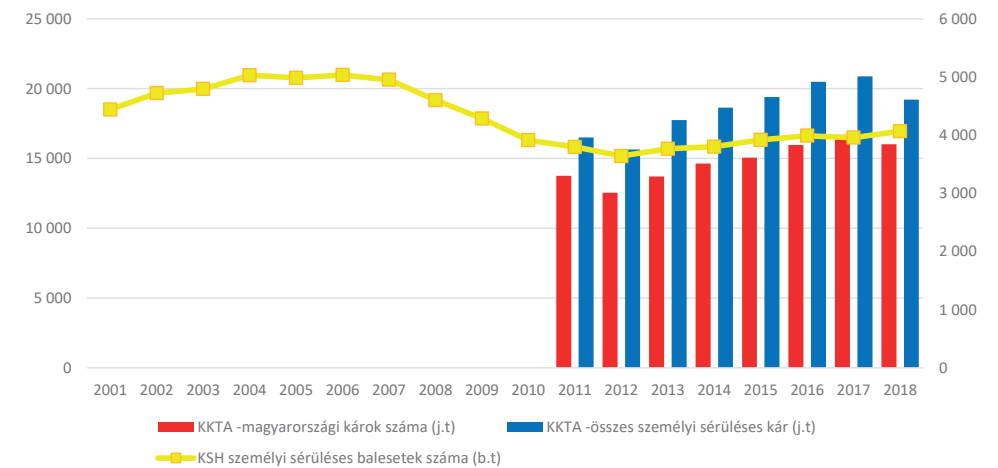
1. táblázat: A személyi sérüléses károk száma évenként és a káresemény helyszíne szerint

Kár keletkezésének éve	Magyarország	Külföld	Hiányzik	Összesen
2011	3 301	474	184	3 959
2012	3 012	577	167	3 756
2013	3 290	798	173	4 261
2014	3 514	704	257	4 475
2015	3 613	793	250	4 656
2016	3 830	734	353	4 917
2017	4 006	678	329	5 013
2018	3 842	549	220	4 611
Összes eset	28 408	5 307	1 933	35 648

Forrás: MNB

Az 1. ábra mutatja 2011-től kezdődően a magyarországi személyi sérüléses baleseteket a KSH [4.] adatai alapján, továbbá a KKTA-ban szereplő, Magyarországon és az egyes években összesen keletkezett személyi sérüléses károk számát. A KSH személyi sérüléses balesetek száma minden évben magasabb, mivel szerepelnek itt például a gyalogosok, kerékpárosok, továbbá olyan gépjárművek által okozott balesetek is, amelyek nem érintik a kgfb szerinti felelősséget.

1. ábra: Személyi sérüléses balesetek száma KSH-KKTA



Forrás: KSH, MNB

*A 2018-as KKTA adatok néhány biztosítónál még nem tartalmazzák a teljes év káradatait.

Céltűzés

A vizsgálat fő célja az volt – ahogy a bevezetőben is utaltunk erre –, hogy megállapítsuk, ténylegesen mennyibe kerülnek a személyi sérüléses károk, hogyan viszonyulnak egymáshoz a magyarországi és a külföldön keletkezett károk, továbbá hogyan alakul a személyi sérüléses károk kárgyakorisága a szerződők életkora és a jogszabályban rögzített járműkategóriák között.

A kártérítés mértékére az ún. teljes kárfelhasználás (a továbbiakban kárfelhasználás, kárráfordítás) fogalmat használjuk, és minden esetben forintban adjuk meg. Ez az érték a biztosítók által az egyes károokra megadott összes kárkifizetés, az adott hatálynapra érvényes függőkártartalék, járadékosok esetében még a járadéktartalék és a kifizetett járadékok, együttes összegéből levonva a regressz megtérülés és regressz tartalék értékét, amelyek jogszabályban rögzített feltételek esetén megilletik a biztosítót. A felsorolt adatok a KKTA rendszerben 2020. április 15-i hatálynapon lekérdezett állapotot mutatják. Valamennyi adat bruttó, költségrész nélküli összeggel szerepel, nem véve figyelembe a biztosítók VB politikája miatti esetleges korrekciót. Ezen megközelítés alapján kihagytuk azokat a személyi sérüléses károkat, amelyek kárfelhasználása a várható regressz megtérülés miatt 100 Ft alatti összeg, azaz a biztosítónak nincs kártérítési kötelezettsége. A 2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról 13.§ (1) pontja megadja egy káreseményre vonatkozóan a biztosítók helytállási kötelezettségének felső határát, ami személyi sérüléses károknál 6.070.000 EUR (az árfolyamtól függően 2 milliárd Ft körüli összeg). Ez azt jelenti, hogy

ha egy káreseményen belül több a sérült személy, és több személyi sérüléses részkar is tartozik a káreseményhez, akkor azok együttes összegére vonatkozik a megadott limit. Sajnálatos módon a személyi sérüléses károk között a limithez közeli káresemények is előfordulnak (pl. veronai buszbaleset).

1. Kárfelhasználás

A 8 év adatai alapján láthatjuk, hogy a személyi sérülésre fordított kárösszegek terjedelme nagyon nagy, előfordulnak 5000 Ft vagy annál kisebb összegek, tartalékok, például a helyi vagy távolsági tömegközlekedés járművein történt könnyű sérülések során a károsult nem jelentkezett, esetleg nem is fog jelentkezni kártérítési igényrel. Ugyanakkor van példa több száz milliós károokra is, 145 esetben a kárösszeg 100 millió Ft feletti. Az évenként előforduló 4-5 ezer személyi sérüléses kár esetében is látható nagy terjedelemből az egyes kárévek elemzése helyett a későbbiekben elsősorban a hazai és külföldi/nemzetközi károkat hasonlítjuk össze a rendelkezésre álló 8 év adatai alapján. A kárfelhasználás nagy terjedelme miatt az átlagos kárfelhasználás nem feltétlenül a legjobb adat az összehasonlításhoz, ezért megadjuk az előforduló kárráfordítások átlagai mellett azok Mediánját, ami azt az értéket mutatja meg, amelynél az adatok felében (50%-ában) ennél kisebb lett a kárfelhasználás. Szintén gyakran alkalmazott mutató a nagy terjedelmű adatok esetében az ún. Nyesett átlag, amely az adatok legkisebb és legnagyobb értékeiből az alsó és felső 5% levágásával számítja a megmaradó adatok átlagát.

A 2. táblázat mutatja évenként a felsorolt statisztikai mutatószámokat.

2. táblázat: A személyi sérüléses károk főbb statisztikai mutatói a vizsgált időszakban

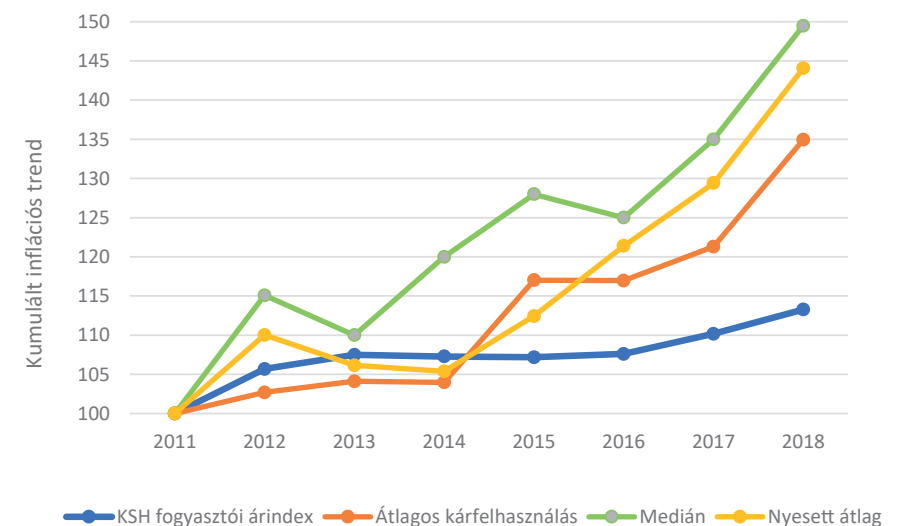
Kár éve	Károk száma	Átlagos kárfelhasználás	Medián	Nyesett átlag	Maximális érték
2011	3 959	4 022 227	1 000 000	2 038 756	794 790 344
2012	3 756	4 130 864	1 150 933	2 243 321	435 204 000
2013	4 261	4 187 794	1 100 000	2 163 903	708 401 334
2014	4 475	4 182 200	1 200 000	2 148 305	549 545 361
2015	4 656	4 706 911	1 279 900	2 292 127	1 675 582 195
2016	4 917	4 704 175	1 250 000	2 475 036	520 149 381
2017	5 013	4 878 927	1 350 000	2 638 332	743 984 268
2018	4 611	5 427 699	1 495 000	2 936 983	874 924 251
Összesen	35 648	4 559 303	1 206 958	2 389 000	1 675 582 195

Forrás: MNB

Az adatok alapján 2015-től látunk emelkedést mind az átlagos kárfelhasználásban, mind a Nyesett átlag nagyságában. A Medián értéke végig 1,5 millió Ft alatti, azaz a károk felénél ennél kisebb volt a kárfelhasználás. A Maximum értékek szerint minden évben előfordultak kiemelkedően nagy károk, a 2015-ös 1,676 milliárdos érték az összesített adatok alapján is jelentős összeg.

A 2. táblázatban szereplő Átlagos kárfelhasználás, Medián és Nyesett átlag 2011-től kezdődő kumulált inflációs trendjét – a KSH fogyasztói árindex [5.] hasonló adatával összehasonlítva – mutatja a 2. ábra. A személyi sérüléses károokra fordított kárösszegek nagyban függenek a sérülés súlyosságától, ami nem feltétlenül követi a fogyasztói árindex változását, ahogy az az ábrából is látható. A KKTA-ban nyilvántartott ún. járműkárok esetében, ahol a kárösszeg elsősorban az alkatrészek és a munkadíjak nagyságával van összefüggésben, inkább várható a fogyasztói árindexszel való együttmozgás.

2. ábra: A személyi sérüléses károk főbb statisztikai mutatóinak kumulált inflációs trendje 2011–2018 között



Megjegyzés: 2011=100%

Forrás: KSH, MNB

A Medián értéke nőtt meg legjobban 2011-hez képest, 50%-kal, miközben a KSH fogyasztói árindexe a 2013–2016 közötti időszak stagnáló 100-as értékei miatt 2018-ra csak 13%-os növekedést ért el ugyanezen időszakban. A Nyesett átlag 2014-től kezdve mutat

szigorú monotonitást és jelentős növekedést. Nem szabad azt sem figyelmen kívül hagyni, hogy az évi káresemények száma mindössze 4 ezer körüli, nagy terjedelemmel, ami jelentős volatilitást eredményezhet az egyes évek között.

2. Hazai és nemzetközi személyi sérülései károk összehasonlítása

A károk nagyságát vizsgálva az egyik fontos dolog, hogy másképp történik a magyarországi és az ún. külföldi (nemzetközi) károk rendezése. A hazai gyakorlatban a biztosítók kártérítési kötelezettségüket a társadalombiztosítási szervek (egészség- és nyugdíjbiztosítás) felé egyösszegű megállapodás formájában rendezik, amelyet a MABISZ keretén belül évenként egyenlítőnek ki a kgfb-ben érintett biztosítók. Így ezek a költségek nem jelennek meg a KKTA adatszolgáltatásban.

Egyre inkább előtérbe kerülnek itthon is az ún. egyösszegű megváltások.

A külföldön történt károknál viszont megjelenik az ottani kórházi ellátás, ápolás, szállítás stb. költsége, de ha a károsult magyarországi lakos, akkor hazaszállítása után még sor kerülhet az itthoni további gyógykezelésére, ami a MABISZ egészség része. Összességében emiatt a magyarországi károk olcsóbbak lehetnek. Ugyanakkor a külföldi személyi sérülései károkhoz a rendelkezésre álló adatok alapján mindössze 4 esetben (3 magyarországi károsult és 1 hiányzó adat) fordul elő járadékszolgáltatás. Ennek tartaléka (felelősségbiztosítási járadéktartalék) elsősorban a hazai károkra történő kárfelhasználást növeli a tartalék jogszabályban rögzített biztonságos mértéke miatt. Egyre inkább előtérbe kerülnek itthon is az ún. egyösszegű megváltások, amikor a járadék folyósítása helyett olyan kártérítési összegben egyeznek meg az ügyféllel, ami egy összegben pótolja a rendszeres járadékfizetést. Külföldi sérültek esetében sem járadékfizetés, sem járadéktartalék nem szerepel az adatok között, feltehetően egyösszegű kártérítés történik. A kárfelhasználásban megjelenő járadéktartalék (amelyet jogszabályban rögzített prudenciális elvárásoknak megfelelően képeznek a biztosítók) minden esetben magasabb az egyösszegű megváltásra javasolt összegnél (járadék tőkeértéke), emiatt a magyarországi járadékosokra, ha nem járadékszolgáltatásban részesülnek, alacsonyabb lenne a teljes kárfelhasználás. Mindezek alapján célszerű a hazai és a nemzetközi károk különválasztása. Mivel az egyes években a külföldi károk száma 500-800 közötti volt, így az évenkénti összehasonlítás – pont a kis elemszám és nagy terjedeleme miatt – nem ad megbízható eredményt, emiatt a hazai és nemzetközi károkat a 8 év adatai alapján összevonva vizsgáljuk. A 3. táblázat mutatja a külföldi és hazai károk főbb adatait, kiegészítve még az előforduló kárfelhasználások 25% és 75%-os percentiliseivel, amelyek azokat az értékeket mutatják, ahol az előforduló kárráfordítások az adatok 25, illetve 75%-ában ezeknél az értékeknél alacsonyabbak voltak.

3. táblázat: A hazai és külföldi károk statisztikai adatai 2011–2018

Főbb adatok	Magyarországi károk	Külföldi károk	Külföldi/hazai arány	Összesen a hiányzó adatokkal együtt
Károk száma	28 408	5 307	19%	35 648
Átlagos kárfelhasználás	4 128 342	6 228 356	151%	4 559 303
Medián	1 127 940	1 980 162	176%	1 206 958
25%-os percentilis	251 927	665 017	264%	300 000
75%-os percentilis	3 445 797	4 000 000	116%	3 574 905
„Nyesett átlag”	2 266 484	2 926 699	129%	2 389 000
Maximális érték	1 675 582 195	794 790 344		1 675 582 195

Forrás: MNB

A nemzetközi károk leggyakoribb helyszínei, ahol az ország neve is ismert az adatszolgáltatásból, Nagy-Britannia, Németország, Ausztria, Olaszország és Románia. (Lásd 4. táblázat) Ezekben az országokban történt a külföldi károk több mint fele, de szerepelnek távoli országok is (pl. Malajzia, Ausztrália, Szenegál, Namíbia) 1-1 káreseménnyel.

4. táblázat: A nemzetközi károk leggyakoribb helyszínei

Ország	Esetszám	Átlagos kárfelhasználás (Ft)
Nagy-Britannia	1346	4 605 209
Németország	940	6 355 177
Ausztria	540	6 057 331
Olaszország	448	12 425 957
Románia	117	7 686 602

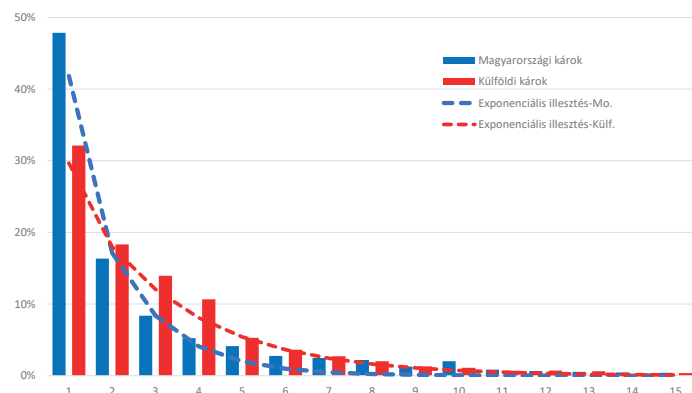
Forrás: MNB

A keletkezett károk helyszíne alapján jól érzékelhető a hazai és külföldi károk közötti eltérés, a külföldi károk eloszlása sokkal inkább tolódik a magasabb kárfelhasználások felé. Átlagban a hazai károknak a másfélszerese a külföldön keletkezett károk nagysága, de egy-egy mutató más-más arányt eredményez, pl. a medián már 176%-a a hazai károk hasonló adatának. A 3. ábrán látható exponenciális eloszlás szerinti illesztésekben pedig a külföldi károokra kapott várható érték 1,8-szorosa a magyarországi becslésnek.

A 3. ábra a magyarországi és a külföldön keletkezett személyi sérülései károk kárfelhasználásának 1 millió forintos kategóriák szerinti megoszlását mutatja.

A magyarországi károk közel fele 1 millió forint alatti, ahogy ezt a 3. táblázatban szereplő Medián is mutatja, a külföldi károk nagyobb arányban fordulnak elő az 1 millió Ft feletti kategóriákban.

3. ábra: Személyi sérüléses károk káragság szerinti %-os megoszlása a kár keletkezésének helye szerint



Forrás: MNB

Az összehasonlítást tovább részletezhetjük aszerint, hogy a károsult magyarországi vagy külföldi lakos. Erre vonatkozóan is tartalmaz a KKTA rendszer adatot „Sérült személy országa” címen, azonban itt is lehetőségük van a biztosítóknak, hogy a „Hiányzik” kóddal helyettesítsék a rendszerükben a sérült személyre vonatkozóan nem rögzített adatot. A vizsgált adatok között 15 320 a „Hiányzik” esetek száma, így csak 19 328 eset alapján tudunk összehasonlítást végezni. A hiányzó adatok miatt ez az összehasonlítás csak tájékoztató jellegű, nem jellemzi a teljes kárállományt. Érdekeség ebben a mintában, hogy a legdrágábbak a külföldön megsérült magyar károsultak, ahogy ez az 5. táblázatból látható.

5. táblázat: Magyarországi és külföldi személyi sérüléses károk kárfelhasználása a hazai és külföldi sérült személyekre

Főbb adatok	Magyarországon történt károk		Külföldön történt károk	
	Magyar sérültek	Külföldi sérültek	Magyar sérültek	Külföldi sérültek
Esetszám	15 311	351	1 503	2 155
Átlag	3 844 351	4 575 087	7 229 667	5 422 319
Maximum	549 545 361	110 174 532	794 790 344	685 821 596

Forrás: MNB

3. A károk keletkezése és bejelentésének üteme hazai és nemzetközi károk esetében

A biztosítók tartalékolási gyakorlatához fontos adat, hogy a bekövetkezett károk milyen ütemben lesznek ismertek a biztosítók számára, azaz mennyi idő telik el a bekövetkezés és bejelentés között. Ezt az ütemet mutatja be a 6. táblázat két része, külön a magyarországi, külön a külföldön keletkezett károk esetében.

6. táblázat: A személyi sérüléses károk keletkezése és bejelentésének üteme

Kárbekövetkezés éve	Magyarország								
	Bejelentés éve								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2011	72,3%	21,6%	3,6%	1,7%	0,4%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%
2012		70,6%	24,8%	2,8%	1,0%	0,4%	0,4%	0,1%	0,0%
2013			74,0%	22,0%	2,6%	0,9%	0,3%	0,2%	0,0%
2014				71,8%	24,2%	2,4%	1,1%	0,4%	0,2%
2015					74,2%	21,4%	2,8%	1,1%	0,4%
2016						73,1%	23,3%	2,5%	1,0%
2017							73,2%	23,7%	3,0%
2018								77,0%	22,2%

Kárbekövetkezés éve	Külföldön keletkezett károk								
	Bejelentés éve								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2011	50,6%	27,4%	13,9%	5,3%	1,5%	0,6%	0,1%	0,0%	0,0%
2012		41,2%	34,8%	16,1%	6,1%	1,2%	0,4%	0,2%	0,0%
2013			56,1%	29,6%	9,4%	3,6%	0,3%	0,8%	0,1%
2014				63,4%	27,1%	7,0%	1,1%	0,3%	0,4%
2015					59,8%	31,7%	2,8%	2,0%	0,5%
2016						63,6%	23,3%	6,5%	2,2%
2017							68,9%	25,7%	5,3%
2018								69,4%	30,1%

Forrás: MNB

A kétféle adatsor alapján látszik, hogy a hazai károk mintegy 70%-a még az adott évben ismertté válik, míg a nemzetközi károknál ez az arány 50-60% körüli. A hazai károk megközelítőleg 98%-a a káresemény bekövetkezését követő második év végére már bejelentésre kerül, a nemzetközi károk bejelentési üteme ennél lassúbb, és csak a káreseményt követő harmadik év végére érik el ezt a 98% körüli arányt.

4. A személyi sérülések károk alakulása a károkozó gépjármű szerint

A jogszabályban rögzített járműkategóriák szerint vizsgálva a 8 év során keletkezett személyi sérülések károk arányát, azt mondhatjuk, hogy azok nagy többségben olyanok, mint a járműtípusok állományon belüli megoszlása szerinti arányok. A 7. táblázat azokat a járműkategóriákat mutatja, ahol vagy kifejezetten alacsony, vagy kifejezetten magas a károkozás aránya az állományi részesedéshez képest.

Ennél fontosabb a személyi sérülések károk nagyobb arányban okozó járműkategóriák bemutatása.

Csupán érdekességként érdemes felsorolni a segédmotoros kerékpárt, a pótkocsikat és a lassú járművet, mint személyi sérülések kárt alig okozókat. Ennél fontosabb a személyi sérülések károk nagyobb arányban okozó járműkategóriák bemutatása. Ebből a szempontból első helyen szerepelnek a vontatók, de az autóbuszok között is nagyobb a személyi sérülések károk aránya. Az autóbuszoknál ez várható, mert többnyire a járműben utazók is sérülnek egy-egy káresemény során. A trolibuszok a szűk utcákban közlekedve okoznak kárt, és a benne utazók a hirtelen fékezés miatt sérülhetnek. Ebbe a csoportba sorolhatók még a közepes kategóriájú tehergépkocsik is.

7. táblázat: Személyi sérülések károk az állományi megoszlásuknál kisebb és nagyobb arányban okozó járműkategóriák

Járműtípus	Állományon belüli arány	Károkon belüli arány	Káron belüli arány/ Állományon belüli arány
Segédmotoros kerékpár	6,94%	0,31%	0,04
Pótkocsi 0,75-10 t	5,28%	0,01%	0,00
Lassú jármű	3,04%	0,49%	0,16
Pótkocsi 0-0,75 t	2,31%	0,11%	0,05
Pótkocsi 10- t	1,14%	0,20%	0,18
Motorkerékpár 13-35 kW	1,01%	0,19%	0,19
Motorkerékpár 0-12 kW	0,68%	0,07%	0,10
Munkagép	0,11%	0,01%	0,09
Vontató	0,72%	8,83%	12,26
Autóbusz 80- férőhely	0,12%	2,62%	21,83
Tehergépkocsi 3,5-12 t	0,59%	2,55%	4,32
Autóbusz 43-79 férőhely	0,09%	1,30%	14,44
Autóbusz határozott idejű	0,05%	0,90%	18,00
Trolibusz	0,01%	0,24%	24,00

Forrás: MNB

Érdemes azt is megvizsgálni, hogy az egyes járműkategóriák károkozás helye szerinti kárgyakoriságai hogyan alakultak. A 8. táblázat alapján a külföldön keletkezett károk aránya 16% a magyarországi és külföldi károk között. Ehhez viszonyítva vizsgáljuk az egyes járműkategóriák külföldön okozott kárainak arányát. Bizonyos járműkategóriákhoz tartozó járművek egyáltalán nem okoztak külföldön károkat, például trolibusznál ez szóba se jöhet, de a lassú jármű, mezőgazdasági vontató, munkagép és a kis pótkocsik sem okoztak külföldön személyi sérülések kárt.

8. táblázat: Az egyes járműkategóriák külföldön és Magyarországon keletkezett személyi sérülések kárai 2011–2018 között

Jármű típusa	Külföldi károk aránya a magyarországi és külföldi károk együttesén belül
Vontató	86,3%
Pótkocsi 10t-	84,9%
Tehergépkocsi 12- t	27,2%
Autóbusz 20-42 férőhely	26,7%
Tehergépkocsi 3,5-12 t	24,1%
Autóbusz 43-79 férőhely	21,3%
Tehergépkocsi határozott idejű szerződés	20,0%
Összesen arány	16,1%
Motorkerékpár 70- kW	15,7%
Személygépkocsi határozott idejű szerződés	15,2%
Személygépkocsi 101-180 kW	12,4%
Motorkerékpár 36-70 kW	11,5%
Személygépkocsi 71-100 kW	9,5%
Személygépkocsi 180- kW	9,0%
Motorkerékpár 13-35 kW	8,7%
Tehergépkocsi 0-3,5 t	8,7%
Határozott P frsz.	7,7%
Személygépkocsi 51-70 kW	6,6%
Autóbusz 10-19 férőhely	5,0%

Forrás: MNB

A táblázatban a külföldi károk arányai nagyság szerint csökkenő sorrendben szerepelnek, és csak azok a járműtípusok láthatóak, amelyeknél a külföldön okozott károk aránya legalább 5%.

Az első helyen szereplő vontatókról ismert ez az arány a nemzetközi forgalomban való részvételük miatt. Külön ki kell emelni a második helyen álló „Pótkocsi 10- t” kategóriát,

amely elsősorban a németországi és spanyolországi gyakorlat alapján, a vontatókkal együtt közlekedve, a vontatók és pótkocsik közötti kármegosztása alapján lesz „károkozó”. Ennek jelentős hatása volt a hazai kgfb-biztosítás piacán, amikor a biztosítók mindenféle kárstatisztikai megalapozottság nélkül kezdtek irreálisan magas árakkal „kiárazni” a nagy pótkocsikat. Az autóbuszok szintén a külföldi szállítások során a sok sérülttel, halálesettel végződő baleseteik miatt kerülnek az első helyekre. A tehergépkocsik is a nemzetközi forgalomban való részvételük miatt szerepelnek magas aránnyal.

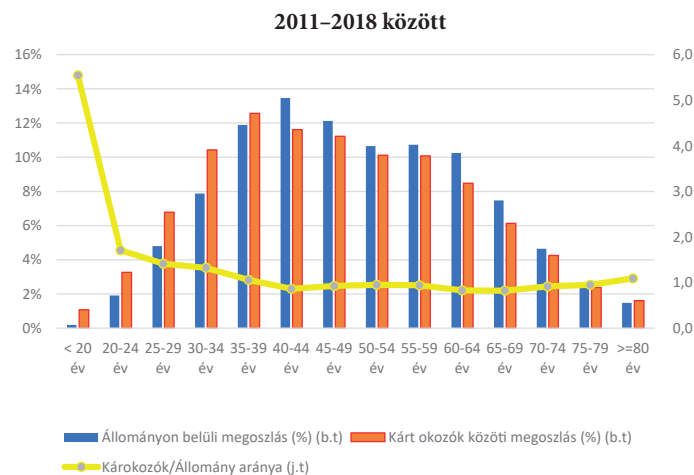
5. Károkozók életkora szerinti károk

Vizsgáltuk, hogy a személyi sérüléssel károkozói a felügyeleti adatszolgáltatásban is alkalmazott életkor kategóriák szerinti megoszlása hogyan viszonyul a szerződők életkorcsoportok szerinti megoszlásához. Általában is ismert, hogy a fiatalok gyakoribb károkozók, a biztosítók a meghirdetett díjaikban nagyobb kockázatú csoportnak tartják a fiatalabb üzembentartókat. Erre vonatkozóan a saját állományi adataik alapján is tudnak következtetni, a kgfb-piacon alkalmazott díjszámítási modelljeik is ezt támasztják alá.

Általában is ismert, hogy a fiatalok gyakoribb károkozók.

A személyi sérüléssel károkozók arányait a 4. ábra mutatja. Az ábrában csak azok az üzembentartók szerepelnek, akiknek ismert a KKTA-ban a születési évük. Nem szerepelnek az adatok között az ún. „nem természetes személyek”, a flottaszerződések üzembentartói és a hiányzó adatok sem. Az állományi adatok a 2011–2018 közötti időszak átlagos állományi megoszlását mutatják.

4. ábra: Az állomány és a személyi sérüléssel kárt okozók életkor szerinti %-os megoszlása és arányaik 2011–2018 között



Forrás: MNB

A személyi sérüléssel károkozók esetében is jól érzékelhető a fiatalok állományi megoszlásánál gyakoribb károkozása. Lényegében 35-39 éves kor között egyenlítődik ki a kétféle arány, ahogy a 4. ábra is mutatja, utána az idősebbek „kevesebb” kárt okoznak, majd 80 éves kor után ismét nagyobb a károk aránya. Igaz, itt már 2%-nál kisebb az üzembentartók aránya is.

6. Kgfb-járadékosok

Elsősorban a magyarországi sérültek esetében jellemző a sérülésből adódó egészségkárosodás miatti rendszeres járadékszolgáltatás. Ennek fedezetére a biztosítók jogszabályban rögzített elvárásoknak megfelelő járadéktartalékokat képeznek. Bár a „Sérült személy országa” sok esetben hiányzó adat, de a járadékosok esetében a káresemény országa elsősorban Magyarország. Külföldi sérültek nem szerepelnek a járadékosok között, de van külföldön történt balesetnek magyarországi járadékosa (3 eset). A tartalékok a célkitűzésben már említett 2020. 04. 15. hatálynapon érvényes állapotot mutatják. Jól látszik a képzett tartalékok nagy terjedelme, ami a sérülés súlyosságától, a sérült személy életkorától függően a különböző jogcímenek juttatott járadékokból adódóan a 9. táblázat alapján jelentős összeg is lehet.

9. táblázat: A KKTA rendszerben szereplő járadékosok főbb adatai

Kár bekövetkezése (év)	Járadékosok száma	Járadéktartalék összesen	Átlagos járadéktartalék	Minimális járadéktartalék	Maximális járadéktartalék	Összes járadékkifizetés a lekérdezés napjáig)	Átlagos járadékfelhasználás (tartalék és eddigi kifizetés együtt)
2011	51	1 423 753 357	27 916 732	90 000	410 813 534	218 052 676	32 192 275
2012	39	1 035 728 866	26 557 150	224 990	255 198 460	120 680 415	29 651 520
2013	70	1 383 844 344	19 769 205	15 000	187 890 809	148 540 200	21 891 208
2014	66	1 291 577 097	19 569 350	432 067	311 622 810	120 987 809	21 402 499
2015	46	1 958 652 323	42 579 398	15 000	630 182 764	62 814 806	43 944 938
2016	39	624 713 654	16 018 299	997 011	215 836 622	34 424 349	16 900 974
2017	19	314 273 387	16 540 705	2 191 228	158 856 440	7 101 897	16 914 489
2018	4	34 801 172	8 700 293	480 506	27 703 257	971 962	8 943 283
Összesen	334	8 067 344 200	24 153 725	15 000	630 182 764	713 574 114	26 290 175

Forrás: MNB

Megjegyzés: A járadékok megállapítása, az arra való jogalap tisztázása hosszabb folyamat, ezért szerepel még kevés eset a 2017–18-as károk között. A 2013 óta tartó csökkenő tendencia háttérben pedig a járadékok egyösszegű megváltása iránti szándék elterjedése állhat.

Fontosabb megállapítások

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mint a nem-életbiztosítási piac kiemelt terméke a felügyelet számára is kiemelt fontosságú.

A személyi sérüléssel járó káresemények gyakorisága és a keletkezett károk nagysága meghatározó része a termék biztonságos működéséhez szükséges díjak meghatározásának.

A keletkezett károkon belül a személyi sérüléssel járó káresemények gyakorisága és a keletkezett károk nagysága meghatározó része a termék biztonságos működéséhez szükséges díjak meghatározásának. Az elemzés fontosabb megállapításai a következők:

- A személyi sérüléssel járó károk száma a 2012-es kedvező időszakhoz képest kismértékben ugyan, de folyamatosan emelkedett. (A 2018-as adat még nem teljes, néhány biztosítónál még nem szerepel az egész éves adat). A növekedés mértéke nagyjából követi a hazai járműállomány változását.
- A KKTA rendszer adatai alapján vizsgált személyi sérüléssel járó károk kárfelhasználása jelentősen eltér a hazai és a külföldön keletkezett károk között. Ez az összehasonlítás több mutató alapján is átlagosan másfélszeres kárfelhasználást jelent a külföldön keletkezett károk esetében (3. táblázat).
- A sérült személy szempontjából elsősorban a külföldön megsérült magyarországi károsultak átlagos káraráfordítása lett lényegesen magasabb a többi esetnél (5. táblázat).
- Az összehasonlítás azonban magába foglalja azokat a különbségeket, amelyek a hazai és külföldön történt káresemények rendezése során felmerülnek. Ahogy már utaltunk rá, a hazai károk nem tartalmazzák a biztosítók kötelezettségét a társadalombiztosítás felé (egészség- és nyugdíjbiztosítás), amit a MABISZ keretein belül egyösszegű megváltás formájában rendeznek. A külföldön történt károknál viszont megjelenik az ottani kórházi ellátás, ápolás, szállítás stb. költsége, de ha a károsult magyarországi lakos, akkor hazaszállítása után még sor kerülhet az itthoni további gyógykezelésére, amely szintén a MABISZ egyezség része. Ugyanakkor a külföldi személyi sérüléssel járó károkhoz a rendelkezésre álló adatok alapján mindössze 4 esetben (3 magyarországi károsult, 1 hiányzó adat) fordul elő járadékszolgáltatás. Ezen járadékosok tartalékai (felelősségbiztosítási járadéktartalék) elsősorban a hazai károkra történő kárfelhasználást növelik a tartalék jogszabályban rögzített biztonságos mértéke miatt.
- A hazai károk mintegy 70%-a még az adott évben ismertté válik, míg a nemzetközi károknál ez az arány 50-60% körüli. A hazai károk kb. 98%-a a káresemény bekövetkezését követő második év végére már bejelentésre kerül, a nemzetközi károk bejelentési üteme ennél lassúbb, és csak a káreseményt követő harmadik év végére érik el ezt a 98% körüli arányt (6. táblázat).

- A nemzetközi károk leggyakoribb helyszínei, ahol az ország neve is ismert az adatszolgáltatásból: Nagy-Britannia, Németország, Ausztria, Olaszország és Románia. Ezekben az országokban történt a külföldi károk több mint fele, de szerepelnek távoli országok is (pl. Malajzia, Ausztrália, Szenegál, Namíbia) 1-1 káreseménnyel.
- A személyi sérüléssel járó károk szempontjából is a fiatalok kockázatosabb csoportot alkotnak (4. ábra).
- A jogszabályban rögzített járműtípusok között a vontatók, a nagy személygépkocsik és az autóbuszok okoznak arányaiban több személyi sérüléssel járó kárt. Az autóbuszok a benne utazókkal együtt mindenképp kockázatosabb járműkategóriát jelentenek (7. táblázat).

IRODALOMJEGYZÉK

- [1.] 2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról
 [2.] 20/2009 (X.9.) PM rendelet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál alkalmazott gépjárműkategóriákról
 [3.] A Magyar Nemzeti Bank elnökének 9/2018. (III. 23.) MNB rendelete adatszolgáltatási tárgyú MNB rendeletek módosításáról és hatályon kívül helyezéséről
 [4.] (https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ods001.html) Letöltés dátuma 2021.04.08.
 [5.] (https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_qlf001.html) Letöltés dátuma 2021.04.08.