

KGFB KÁRINFLÁCIÓT KOMPENZÁLÓ ALACSONY KÁRGYAKORISÁG A PANDÉMIA UTÁN

A szerzők a Magyar Nemzeti Bank munkatársai

G. Szabó András (aktuárius), szaboandr@mnbb.hu, Hollósné Dr. Marosi Judit (vezető aktuárius), hollosnej@mnbb.hu,

Merész Gabriella (osztályvezető), mereszg@mnbb.hu, Velcsov Gabriella (vezető aktuárius), velcsov@mnbb.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

A nem-élet biztosítások legnagyobb szerződésszámmal rendelkező terméke a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (kgfb), melynek jelentősége is egyre nagyobb az utóbbi évtizedek növekvő gépjárműdarabszámából, a járművek jellemzően növekvő teljesítményéből, illetve a biztosítási szerződés kötelező jellegéből adódóan. Ennek következtében mind a kgfb üzletág szakembereit, mind a közvéleményt foglalkoztatja a járvány alatt visszaesett, majd azután megugró járműhasználatból fakadó kártöbblet, valamint a piaci környezet ezzel egyidőben bekövetkezett megváltozása, így a változó devizaárfolyamok és az infláció hatásai. A Magyar Nemzeti Bank által létrehozott és üzemeltetett Központi Kgfb Tételes Adatbázis adatai megfelelő elemzési lehetőséget adnak ennek vizsgálatára. A dolgozatban elsősorban a 2019–2022 időszak adatait elemezzük, kiemelve a lecsökkent kárgyakoriság és az ezzel párhuzamos egy kárba jutó kárráfordítás-emelkedés együttes hatására tapasztalt mérsékelt piaci kárráfordítást.

SUMMARY

The importance of motor third party liability insurance (MTPL) increased in recent years due to the mandatory nature of the insurance contracts, the growing number, and the typically increasing engine performance of vehicles. As a result, both MTPL specialists and the public are concerned about the excess damage resulting from vehicle use, which declined during the pandemic and then increased afterwards, and the effects of changes in the market environment that occurred at the same time, such as changing exchange rates and inflation. The data of the Central Itemized MTPL Database created and operated by the Hungarian National Bank provide a suitable analytical opportunity to examine this. The thesis mainly focuses on the 2019–2022 period data and it highlights the moderately increasing claim payments as a result of reduced claim frequency and parallel increased claims payments per claim.

Kulcsszavak: kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (kgfb), járműtípus, járműkár, kárfelhasználás, kárgyakoriság,

Key words: Motor Third Party Liability insurance, vehicle type, vehicle damage, amount of damage (claim payment), claim frequency

JEL: G22

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.6

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.6>

BEVEZETÉS

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (kgfb) a nem-életbiztosítási piac kiemelt terméke, a szerződők egyre növekvő száma és a kötelező jellege miatt folyamatosan a szakma és a közvélemény érdeklődésének középpontjában áll. A Magyar Nemzeti Bank (MNB) is kiemelt figyelmet fordít a kgfb-piacon zajló folyamatokra, ennek keretében többek között a termék árazására (a biztosítók által közzétett díjakra) és a vétlen károsultak maradéktalan kártérítésére helyezve a hangsúlyt. E tevékenység részeként az MNB honlapján folyamatosan elérhetők az alábbi adatok: a biztosítók által közzétett hatályos díjtarifák¹, a kötelező-gépjárműfelelősségbiztosítás idősora², a negyedévente megjelenő KGFB-index infografikái³, valamint az évente megjelenő MNB Biztosítási, pénztári, tőkepiaci kockázati és fogyasztóvédelmi jelentés.⁴ A kgfb-piac prudens működésének biztosítása érdekében hozta létre az MNB a Központi Kgfb Tételes Adatbázist (KKTA)⁵, amely statisztikai céllal, anonim módon 2011-től kezdődően gyűjti tételesen a kgfb-szerződések díj- és káradatait, támogatva ezzel a felügyelési folyamatokat. Az összpiaci adatok aggregált formában történő visszaadása a biztosítók részére pedig segíthet a kockázatoknak megfelelő díjak kialakításában. Az alábbi elemzés is elsősorban a KKTA adatainak felhasználásával készült.

Elsődleges célunk az volt, hogy vizsgáljuk a pandémia okozta új helyzetet, valamint az azóta eltelt időszak kgfb-re, elsősorban az okozott károk gyakoriságára és az azokra történt ráfordításokra (kárfelhasználás) gyakorolt hatásait. Ennek érdekében adatainkat a 2019-es, a járványt közvetlenül megelőző év megfelelő adataihoz hasonlítjuk.

A dolgozat első részében összefoglaljuk a kgfb főbb jellemzőit, a lehetőség szerinti hosszabb idősor formájában. A második részben áttérünk a pandémia okozta helyzet részletes elemzésére. Ezen belül összegyűjtöttünk néhány hivatkozást, elemzést az Insurance Europe (European insurance and reinsurance federation) által közzétett statisztikák, valamint az Európai Biztosítás- és Foglalkoztatói-nyugdíjhatóság (EIOPA) jelentései alapján.

A KKTA rendszerből a rendelkezésre álló adatok alapján járműtípusonként elemeztük a kárgyakoriságok (okozott károk száma/átlagos szerződésállomány) alakulását 2019-hez viszonyítva százalékos formában. A károk számában és ezzel együtt a kárgyakoriságban 2020-ban jelentős visszaesés tapasztalható, amelynek hátterében nem kizárólag a járvány miatti forgalomcsökkenés áll. A kárgyakoriságok mértéke bár 2020-hoz képest 2021-től kezdve kisebb mértékben növekedett, de így is jelentősen elmarad a 2019-es szinttől.

A szükséges díj meghatározásának másik összetevője a káreseményenkénti kárfelhasználás, azaz egy káresemény ára. Ebben viszont jelentős változás volt tapasztalható. A drágulás

mértékének vizsgálatához a KKTA-ban elérhető ún. járműkárokat (köznyelvben pléhkárok) használtuk. Ezek jobban összehasonlíthatók, nagyságukban messze nem érik el egy-egy súlyos személyi sérüléses kár kártérítési igényét.

A kárfelhasználás 2019–2022 időszaki alakulását több szempont szerint elemezve is jelentős növekedést látunk. A növekedés mértéke azonban nem azonos a hazai, magyarországi és a külföldön történt káresemények esetében.

Bemutatjuk, hogy a két összetevő eredőjeként – csökkenő kárgyakoriság és a megnövekedett kárráfordítás – hogyan alakult az ún. nettó díj (az egy szerződésre jutó kárszükséglet) a vizsgált évek alatt. Hogyan viszonyulnak ezek az értékek a 2019-es szinthez? A biztosítók által alkalmazott díjakban jelennek meg a működéshez szükséges költségek, továbbá 2019-től a biztosítási adó is. A költségek változásait is bemutatjuk az elemzés során.

A járvány és az azt követő időszak összpiaci változásait jól illusztrálja az MNB által rendszeresen publikált KGFB-index alakulása. Ez az időszak jelentősen eltér a 2016-tól 2019-ig tartó ciklus viszonylag kiegyenlített díj-kár összképétől. A 2020 I. negyedévében kinyílt díj-kár olló a járvány végével 2022 II. negyedévére összszárt, és azt követően a korrigált index stagnál a 120-130 százalékos szinten.

A járvány és az azt követő időszak összpiaci változásait jól illusztrálja az MNB által rendszeresen publikált KGFB-index alakulása.

A járvány miatti kedvezőbb káralakulás összpiaci szinten stagnáló díjszintet eredményezett, de néhány biztosító ezen túlmenően igyekezett az ügyfelekre is gondolva díjvisszatérítést vagy egyéb további szolgáltatást is nyújtani.

A biztonságos közlekedés, a balesetek számának csökkentése, a kárgyakoriság járvány utáni időszakban tapasztaltakhoz hasonló alacsony szinten tartása mindannyiunk közös érdeke. A MABISZ és a hazai biztosítók a közlekedésbiztonsági szakemberekkel együttműködve különböző rendezvényekkel, pályázatokkal és egyéb oktatási formában támogatják ezt a célkitűzést.

PIACI ÁTTEKINTÉS

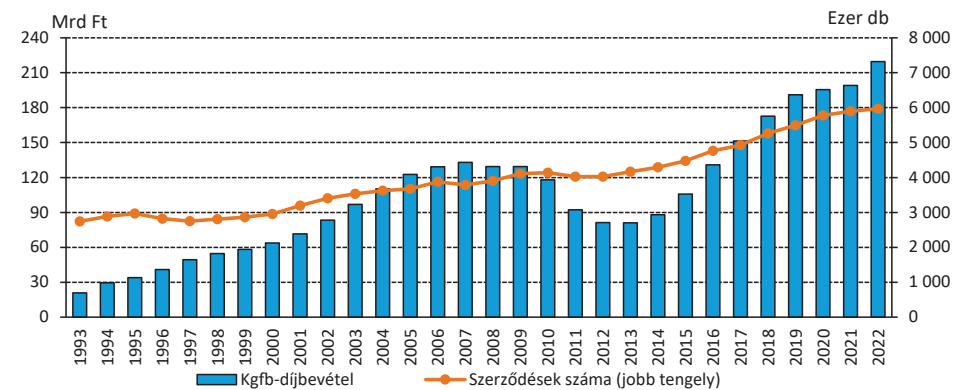
A kgfb szerződéses rendszer újbóli bevezetése (1991.07.01.) óta eltelt időszakban a piac jelentős növekedésen ment keresztül mind az állomány, mind a díjbevétel szempontjából. Az 1993-ban még 2,7 milliós állomány 2022 végére 6 millióra nőtt, és ezzel párhuzamosan a 21 milliárdos díjbevétel – az idők folyamán a díjba beépülő biztosítási adótól szűrve – 220 milliárdra változott (1. ábra). A díjbevétel növekedése azonban nem egyenletesen, hanem a külső körülmények és a szabályozás hatására váltakozó ütemben ment végbe.

Az 1990-es évek folyamán a közvetlenül államilag szabályozott piac fokozatos díjliberalizáció során 2003-ra jutott el a teljesen szabad díjmeghatározáshoz. Az évi egyszeri díjhirdetési

szabályozás miatt évente egyszer volt csak lehetőségük a biztosítóknak állományszerzésre, amit alacsony díjjaikkal igyekeztek elérni. Ezzel párhuzamosan megjelentek a biztosítások árait összehasonlító weboldalak, amelyek tovább fokozták az addigra már kialakult árversenyt. Miközben a járműállomány folyamatosan növekedett, addig 2008-tól csökkenésnek indult az üzletág díjbevétele, és mérséklődött a piaci koncentráció (MNB, 2023c, 33.o.) is.

A többszöri tarifahirdetés lehetőségének bevezetése 2013-tól segítette a biztosítókat, hogy a káralakulásoknak megfelelően év közben is rugalmasan átárazhassák az éppen évfordulós kgfb-szerződéseiket. A szerződések száma ezzel egyidőben gyorsuló ütemben kezdett el növekedni, ami szintén hozzájárult az üzletág díjbevételek emelkedéséhez. A díjakat technikailag megemelte a kgfb-re 2019-ben bevezetett biztosítási adó, amelynek mértéke megegyezett az ezzel párhuzamosan kivezetett baleseti adóéval, így implicitte vált a korábban külön elszámolt adóteher. Ezt követően a járványhelyzet okozta hatások átmenetileg mérsékeltek a piac bevételeit 2020–2021 folyamán.

1. ábra: Magyarországi kgfb-díjbevétel és szerződés adatok 1993–2022



Megjegyzés: 2019-től a bevezetett kgfb biztosítási adótól szűrt a díjbevétel.

Forrás: MNB

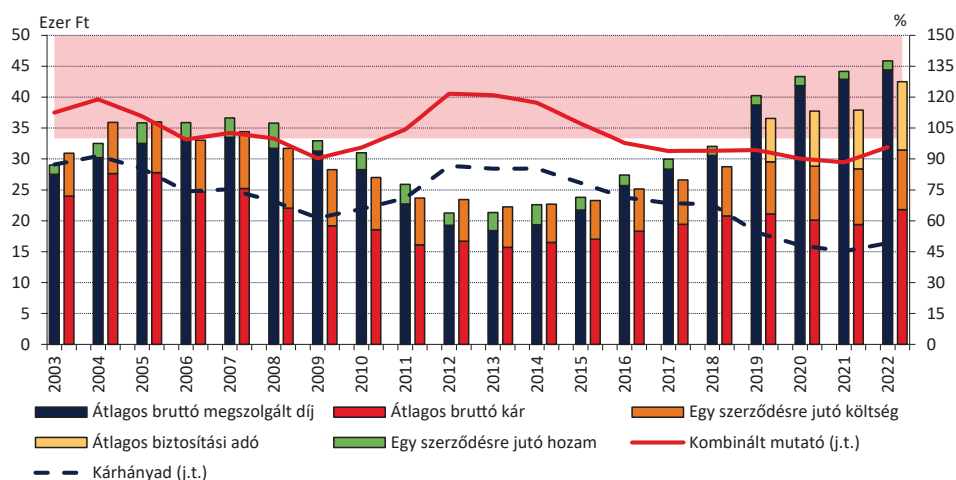
A kgfb üzletág szintű díjbevételek történeti alakulását érdemben befolyásolta a termékekhez kapcsolódó károk és költségek alakulása is. A 2010-es évek elejétől a díjbevételek csökkenéséhez nemcsak a fentebb említett élénkülő versenykörnyezet, de az egy szerződésre jutó átlagos kár mérséklődése is hozzájárult (2. ábra). Ebben az időszakban 2010–2018 között harmadával csökkent a személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma⁶, ami a kártapasztalat alapján becsült díjszükségletet is csökkentette.

Az előbb említett folyamat indulásánál a kárhányad, illetve a kombinált mutató, tehát a károk és a költségek összegének a megszolgált díjakkal vett aránya is némileg csökkent. A fokozódó verseny hatására azonban a díjak tovább csökkentek, mint ahogyan azt a

káralakulások indokolták volna. Ennek következtében a kombinált mutató értéke 100 százalék fölé emelkedett 2011-ben, és egészen 2016-ig nem került a tevékenység megtérülését mutató határérték alá. Ebben az időszakban a biztosítók veszteségét mérsékelhették a tartalékokon elért hozamok.

A szektorszintű kombinált mutató értéke 2016-tól került ismét 100 százalék alá, és azóta stabilan 89-100 százalék közötti sávban mozgott a biztosítási adó figyelembevételével. A kárhányad értéke ugyanakkor jelentősen csökkent 2018 után, mivel a biztosítási adó beépült a biztosítások díjába. További csökkentő tényező volt a koronavírus-járvány okozta korlátozó intézkedések és az azt követő időszakban tapasztalt kárgyakoriság-csökkenés.

2. ábra: A magyarországi kgfb szektor kombinált mutatójának alakulása



Megjegyzés: A bruttó kár a viszontbiztosítás részesedésével együtt számított bruttó kárráfordítást jelöli, amely a kgfb biztosítási adó értékével együtt a biztosítók által jelentett eredménykimutatásból származik. Az ábrán feltüntetett rózsaszín terület a 100 százalékos feletti kombinált mutató sávját jelöli.

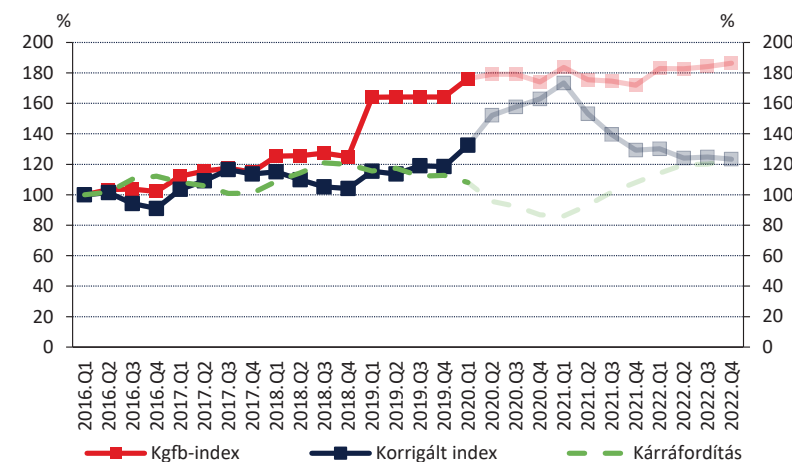
Forrás: MNB

KGFB-index

A 2020. év során kidolgozott módszertan a díjszintek összehasonlíthatóságát szolgálja, ezzel elősegítve a közvélemény tájékozódását, valamint a verseny élénkítését is. E módszertan alapján készül el a Kgfb-index, amit az MNB 2021 óta negyedévente közzétesz (MNB 2023a). A mutató átfogó képet ad az átlagdíjak változásáról, hiszen a KKTA adatait felhasználva nemcsak a biztosítót váltó állományt fed le, hanem a maradó szerződéseket és a teljesen új belépőket is (MNB 2023b). Az állományösszetétel változásának

kiszűrésével csökkenti a szezonális hatásokból és a trendekből fakadó torzítást. A korrigált index esetében az adó és a becsült átlagkárváltozás figyelembevételével azt is képes szemléltetni, hogy a kárgyakoriság változásához képest mennyivel változott a díj (Merész et al, 2021). Az index bázisa a 2016. I. negyedéves érték. A 3. ábrán az egyéni szerződéssel rendelkező személygépkocsik átlag díjszintjének és kárráfordításának változása látható. A görbéknél megfigyelhető, hogy a kárráfordítás növekedése 2020-at megelőzően már 2017-ben megkezdődött, de 2018. IV. negyedévig a KGFB-index, a Korrigált index és a Kárráfordítás lényegében együtt mozgott. A teljes kárráfordítás a kárkifizetés, a negyedév végén érvényes függőkártartalék, járadékosok esetében még a járadéktartalék és a kifizetett járadékok együttes összegéből levonva a regressz megtérülés és regressz tartalék értékét, valamint az utolsó négy negyedévre a már bekövetkezett, de még be nem jelentett károk egy becslésének összege. A KGFB-index megugrott 2019-ben a díjba beépített biztosítási adó miatt, majd a Covid-járvány eredményeként jelentősen megváltozott az összkép is. A 2020 utáni elmozdulásokat a következő fejezetben részletesebben is elemezzük.

3. ábra: Az MNB KGFB-indexének alakulása 2016.Q1-2022.Q4



Forrás: MNB

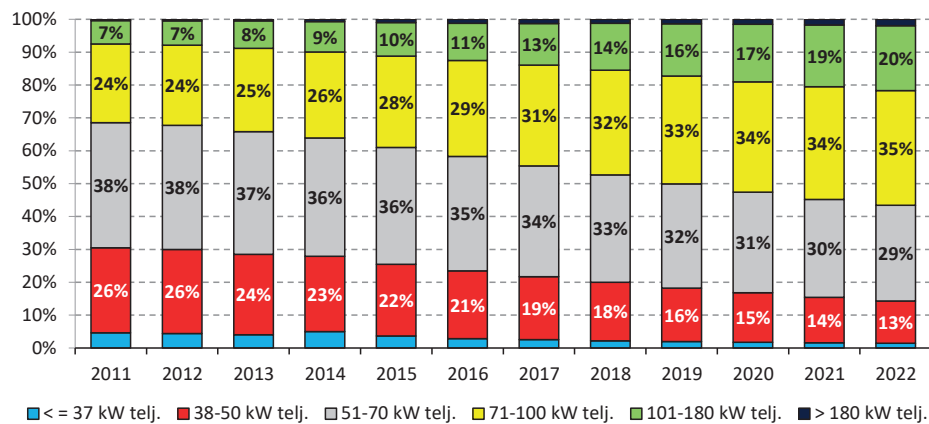
Kgfb-állományösszetétel változása

A piacot elsősorban a személygépkocsi-állomány összetételének változása – eltolódás a nagyobb teljesítményű járművek irányába – jellemzi.

A 2011-től bevezetett, teljesítmény szerinti járműkategóriák⁷ arányaiban összpiaci szinten is jelentős változások történtek. Röviden fogalmazva, elsősorban a személygépkocsik körében látható ez az átrendeződés. Egyre több a nagyobb teljesítményű személygépjármű,

miközben a kisebbek aránya folyamatosan csökken. Az MNB által publikált kgfb idősor² adataiból is látszik, hogy a nagyobb teljesítményű személygépkocsik mind a kárgyakoriság, mind az átlagos kárfelhasználás szempontjából kockázatosabbak a kisebb teljesítményűekhez képest. Ez az állományösszetétel-változás, a díjtarifáknál figyelembe vett egyéb paraméterekkel együtt, hosszabb távon jelentősen befolyásolhatja összpiaci szinten a károk fedezetéhez szükséges díjakat. A 4. ábra a személygépkocsik teljesítmény szerinti összetételének alakulását mutatja a 2011–2022-es időszakban. A legkisebb, <= 37 kW teljesítményű járműkategória részaránya nem jelentős, de az is mérséklődött az évek során, a legnagyobb teljesítményű >= 180kW járműből is kevés van, az ábrán alig látható, de arányuk folyamatosan növekszik.

4. ábra: Személygépkocsik állomány-összetételének változása 2011–2022 között



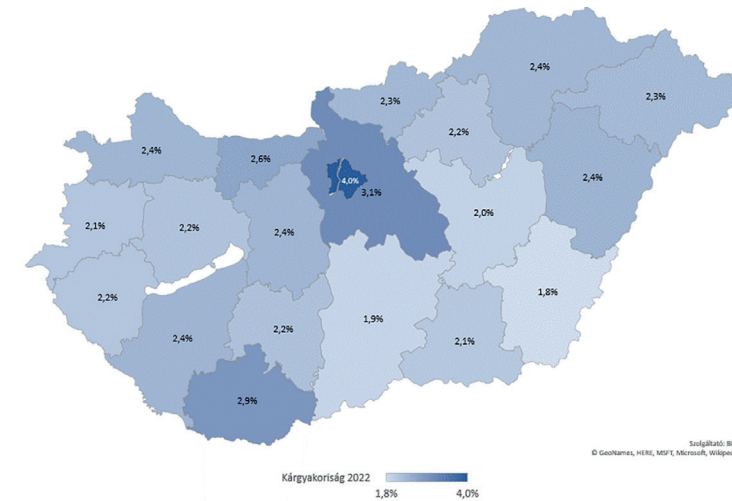
Forrás: MNB

Vármegyei adatok a károkról

Az 5. és 6. ábra a 2022-es kárgyakoriságokat és átlagos kárráfordításokat mutatják személygépkocsikra az egyes vármegyékben és Budapesten. A biztosítók díjtarifáiban a kockázatoság szempontjából is kiemelt helyen szerepel az üzemben tartó lakhelye/telephelye. Ennek illusztrálására készültek a térképek.

Kárgyakoriságban a legmagasabb érték Budapesthez tartozik, 4 százalék, miközben a legkedvezőbb Békés vármegyében, 1,8 százalék.

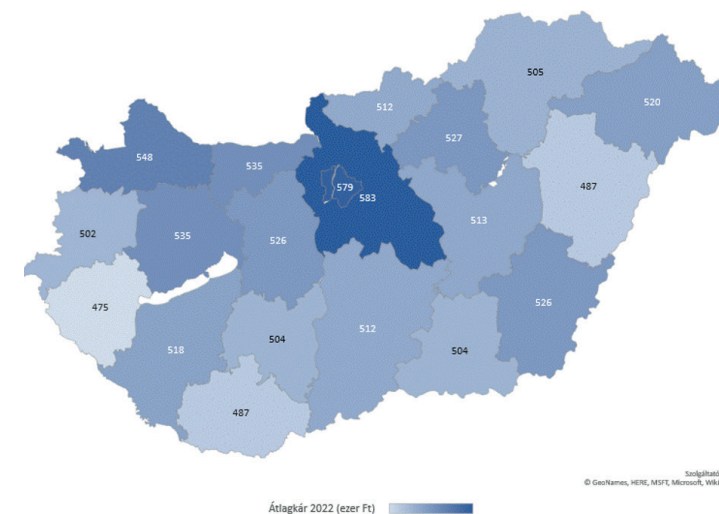
5. ábra: Személygépkocsik kárgyakoriságai vármegyénként – 2022



Forrás: MNB

A kárfelhasználásban Pest vármegye a legdrágább, 583 ezer forinttal, de nagyon közel áll hozzá Budapest az 579 ezer forintos átlagos kárfelhasználással. A legolcsóbb Zala vármegye 475 ezer forinttal. A legdrágább és legolcsóbb helyek között közel 110 ezer forint a különbség.

6. ábra: Személygépkocsik átlagos kárráfordítása vármegyénként – 2022



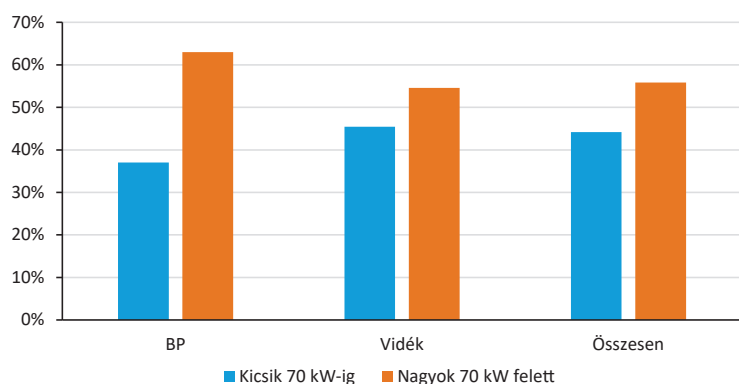
Forrás: MNB

Budapest kiemelkedő helyéhez hozzájárulhat a személygépkocsikon belüli állományösszetétel különbözősége. Adataink alapján Budapesten arányaiban jóval több a nagyobb, 70 kW feletti teljesítményű személyautók aránya, mint vidéken. Mint ismeretes, a nagyobb teljesítményű személygépkocsik mind a kárgyakoriság, mind az átlagos kárráfordítás szempontjából kockázatosabb kategóriát jelentenek a kisebb autókkal szemben.²

Elsősorban a kárgyakoriság szempontjából Budapest kiemelt terület, részben a magas gépjármű-koncentrációból és a sűrű úthálózatból adódóan.

A 7. ábra ezt az állomány-összetételek szerinti különbséget mutatja.

7. ábra: Személygépkocsi-állomány megoszlása Budapest-vidék összehasonlításban 2022-ben



Forrás: MNB

A 2019–2022 KÖZÖTTI IDŐSZAK RÉSZLETES ELEMZÉSE

Főbb piaci adatok a vizsgált időszakban

Az 1. táblázat bemutatja a kgfb-t jellemző fontosabb adatokat. Ebből jól látható az állomány folyamatos növekedése mellett a károk számának 2019-ről 2020-ra történő jelentős visszaesése, ez a szám a növekvő állomány ellenére sem érte el a 2019-es szintet. Ez egyben a kárgyakoriság csökkenését is jelenti, ami ugyan 2020-tól elkezdett lassan növekedni, de így sem érte el a 2019-es mértéket. Hasonlóan lecsökkent a személyi sérüléssel járó károk száma és a káreseményeken belüli aránya is.

1. táblázat: A kgfb-piac főbb adatai 2019–2022 között

Összesített kgfb-piaci adatok	2019	2020	2021	2022
Átlagos járműállomány	5 498 443	5 777 035	5 925 597	6 101 169
Átlagos állomány (kockázati év)	5 356 913	5 569 967	5 797 219	5 709 911
Bruttó díj (milliárd Ft)	229,777	246,572	254,669	274,788
Átlagos állománydíj szerződésenként (Ft)	43 682	45 358	45 413	48 072
Károk száma	159 329	129 108	140 260	141 338
Egy kárra jutó kárfelhasználás (Ft)	646 951	687 274	774 248	872 201
Kárgyakoriság (%)	2,97%	2,32%	2,42%	2,48%
Összes káreseményen belül:				
Jármű- és egyéb károk száma	153 862	125 090	135 950	137 039
Személyi sérüléssel járó károk száma	5 467	4 018	4 310	4 299
Jármű- és egyéb károk aránya (%)	96,6%	96,9%	96,9%	97,0%
Személyi sérüléssel járó károk aránya (%)	3,4%	3,1%	3,1%	3,0%

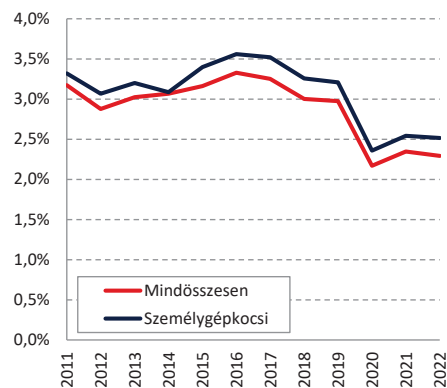
Forrás: MNB

{Felhasznált fogalmak:

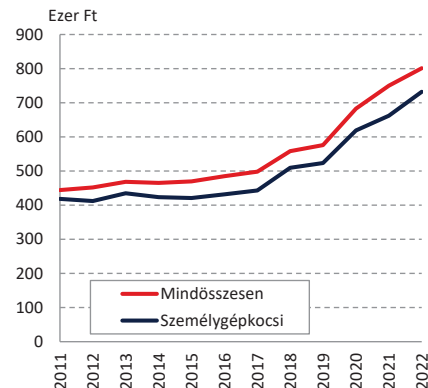
Átlagos járműállomány – az adott év január 1-jei és december 31-i élő állományainak számtani közepe, Átlagos állomány (kockázati év) – az egyes szerződések ténylegesen kockázatban töltött napjainak összege évre kerekítve, Bruttó díj – a biztosítók által az adott évre előírt összes díj, Állománydíj – egy adott szerződés éves díja, Károk száma – az adott naptári évben bekövetkezett káresemények száma, Kárfelhasználás – egy káreseményre történt összes kárkifizetés és járadékfizetés, növelve a hozzá tartozó tételes függőkártartalék, és járadékfizetés összegével, csökkentve a már befolyt regressz megtérülés és regressz tartalék összegével, Kárgyakoriság – az adott évi Káresemények száma/Átlagos állomány (kockázati év)}

Az állomány növekedésével együtt növekedett a biztosítók bruttó díjbevétele, és növekedést látunk az egy káreseményre jutó kárfelhasználásban is. A kárgyakoriság csökkenése és az egy kárra jutó kárfelhasználás növekedése a szükséges díj nagyságát ellentétes módon befolyásolják. Kérdés, mennyire tudja a két ellentétes hatás egymást kompenzálni. Bár a 8. ábrán látható, hogy a csökkenő kárgyakoriság nem állt vissza a 2019-es szintre, a 9. ábra azt mutatja, hogy az egy szerződésre jutó kárfelhasználás határozottan emelkedik.

8. ábra: A csökkenő kárgyakoriság



9. ábra: Egy szerződésre jutó kárfelhasználás alakulása



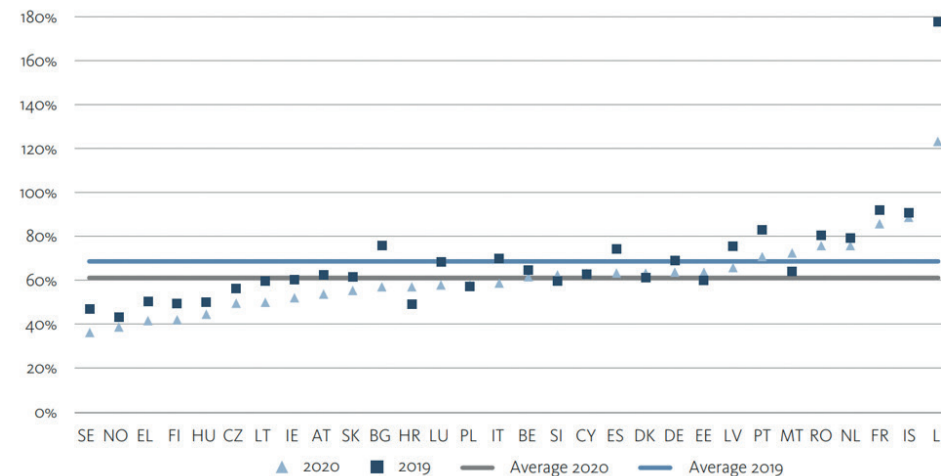
Forrás: MNB

Nemzetközi kitekintés

Az Insurance Europe 2020-ról készített, gépjárműkárokat bemutató (Insurance Europe (2021)) jelentése jelzi, hogy a kárkifizetés 2019-ről 2020-ra 8,6 százalékkal csökkent a korábbi évek növekedésével szemben. A lezárásokkal összhangban szemléletesen mutatta be a publikáció, hogy a járvány által legjobban érintett Olaszországban jelentősen csökkent a károk alakulása, míg a lezárásoktól mentes Svédországban szinte alig. Érdekességként megemlítjük, hogy Lettország és Bulgária esetében növekedés volt megfigyelhető. Lettország esetében ezt a díjak 10 százalékos csökkenése okozta, mivel egy új jogszabálynak köszönhetően lehetővé vált a kereskedelmi fuvarozási szerződések felfüggesztése (ld. 10. ábra).

Az Európai Biztosítás- és Foglalkoztatóinyugdíj-hatóság (EIOPA) minden évben megjelenteti a fogyasztói trendekről szóló jelentését (Consumer Trend Report), melynek keretében az év során felmerült kockázatokat mutatja. A Covid-járvány hatásaként felmerült kárhányadcsökkenést a 2021-es jelentésük tartalmazta (EIOPA (2022), 14. oldal). A legtöbb tagállamban azonos tendencia figyelhető meg ebben az ágazatban, amelyet jelentősen érintett a világjárvány, valamint a fogyasztói igények megváltozása és az ellátási láncok zavarai. A kgfb-díjak európai szinten csökkentek, a biztosítóknak 1,3 milliárd euróval kevesebb lett a díjbevételeük 2020-ban, valamint a felmerült károk száma és így a kárráfordítás is jelentősen csökkent (5,3 milliárd eurós csökkenés), ami a legtöbb tagállamban a kárhányadok csökkenését mutatta (10. ábra). Az európai átlag 69-ről 62 százalékra csökkent. Kárhányad-emelkedés csak Horvátország, Szlovénia, Dánia, Észtország és Málta esetében volt megfigyelhető.

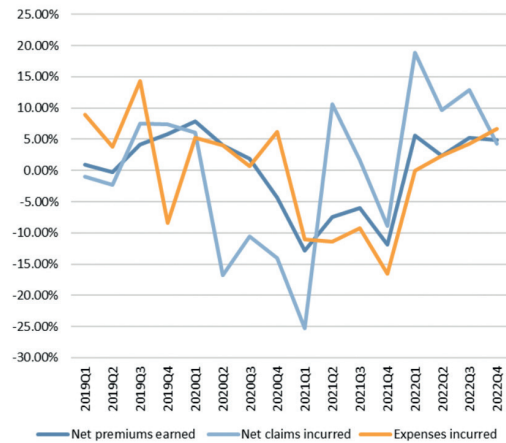
10. ábra: Kgfb-kárhányadok országonként 2019–2020



Forrás: EIOPA (2022)

Az EIOPA 2022. évre vonatkozó fogyasztói trendekről szóló jelentésének (EIOPA (2023a), 22. oldal) statisztikai melléklete bemutatja, hogy a 2021-es átlagos kárhányad a kgfb ágazatban a korábbi évek fölé emelkedett, 71 százalékra. Az adatok forrása a tagállami Szolvencia 2 adatszolgáltatás S.05.-ös táblája. A jelentés megmutatja azt is, hogy ezzel párhuzamosan a kombinált mutató a magyarországi folyamatokhoz hasonlóan alakult, 2021-re 100 százalékos értéket vett fel. Az inflációhoz kapcsolódó publikációban (EIOPA (2023b), 48. oldal) pedig az általunk is feltárt díj-, kár- és költségváltozások látszanak EIOPA szinten. A diagramon megfigyelhető, hogy a károk 2021 második negyedévében már megugrottak, de az igazi emelkedés 2022 első negyedévéétől jellemző, ahol mind a három ábrázolt görbe 0 százalék felett van (ld. 11. ábra). A jelentés kiemeli, hogy az olyan versenytermékeknel, mint a kgfb, a díjak még nehezebben emelhetőek, így a tapasztalt kárinflációs hatást nehezebben tudják lekövetni.

11. ábra: Kgf-b-kárhányadok országonként 2019–2020



Forrás: EIOPA (2022)

Kárgyakoriságok alakulása a főbb járműtípusok szerint

A 2. táblázatban a KKTA rendszerben alkalmazott főbb járműkategóriákhoz tartozó kárgyakoriságot mutatja a 2019–22 közötti időszakban.

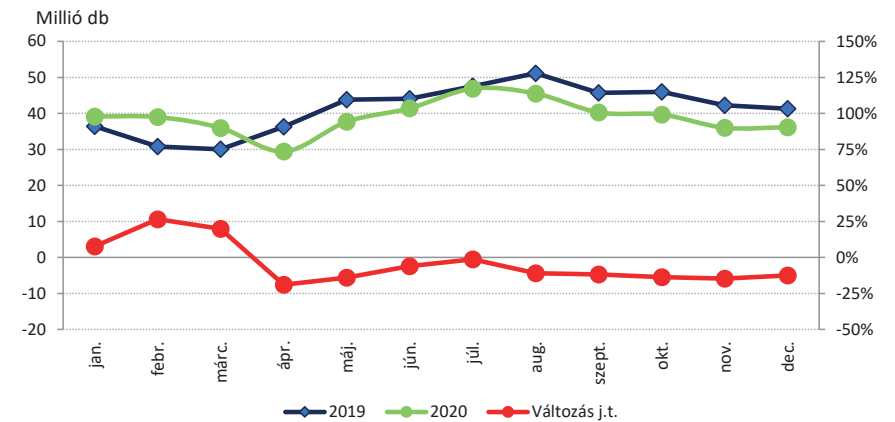
2. táblázat: Főbb járműcsoportok 2019-hez viszonyított kárgyakoriságai (2020–2022)

Járművek	Kárgyakoriság (2019)	Járműcsoportok aránya (2019)	Kárgyakoriság (2019 = 100%)		
			2020	2021	2022
Autóbusz	12,0%	0,4%	69,9%	71,5%	79,8%
Határozott, I vagy P frsz.	3,2%	0,1%	86,0%	74,7%	80,9%
Lassú jármű	0,5%	2,9%	83,8%	76,0%	67,1%
Mezőgazdasági vontató	0,8%	0,8%	90,6%	69,3%	77,5%
Motorkerékpár	0,5%	3,3%	74,1%	74,5%	80,6%
Munkagép	0,3%	0,1%	114,7%	98,2%	102,0%
Pótkocsi, félpótkocsi	0,1%	7,9%	73,2%	70,5%	72,5%
Segédmotoros kerékpár	0,2%	5,5%	77,8%	87,3%	99,3%
Személygépkocsi	3,2%	69,0%	77,4%	81,1%	83,3%
Tehergépkocsi	5,5%	9,4%	81,0%	83,7%	79,9%
Trolibusz	44,5%	0,0%	75,7%	71,2%	63,9%
Vontató	21,3%	0,7%	78,0%	81,9%	78,9%
Piac összesen	3,0%	100,0%	77,9%	81,3%	83,2%

Forrás: MNB

Az egyes évekhez tartozó értékek a 2019-hez tartozó arányokat mutatják. Valamennyi járműtípusnál jellemző a 2019-ről 2020-ra történő jelentős, esetenként akár 25 százalékos mértékű visszaesés. Az arányok ugyan lassan elkezdtek növekedni, de még mindig elmaradnak a 2019-es 3 százalékos kárgyakorisági szinttől. A 2019-ről 2020-ra történő jelentős visszaesést elsősorban a járvány, az azzal együtt járó bezárások és a forgalom csökkenése következményeként értékeli mind a szakma, mind a közvélemény. A közlekedésbiztonsági szakember véleménye szerint (Kozlekedesbiztonsag.kti.hu) csak a forgalom csökkenése önmagában nem indokolta ezt a nagymértékű javulást. A mérések szerint az éves átlagos forgalomcsökkenés csupán 6 százalékot ért el, az egyetlen kiugró hónap a csökkenésben 2020 áprilisa volt. A hivatkozott cikkből érdekességként bemutatjuk a 12. ábrát.

12. ábra: A VÉDA rendszer által érzékelt elhaladások darabszáma havi bontásban 2019–2020 között



Forrás: Kozlekedesbiztonsag.kti.hu

Megjegyzés: VÉDA a 2016-ban üzembe helyezett Közúti Intelligens Kamerahálózat rövidítése.

A szakember szerint a javuláshoz hozzájárult még az is, hogy „A pandémia hatására az emberek megtanultak jobban figyelni egymásra, talán ezzel összefüggésben szabálykövetőbbek, szabálytisztelőbbek is lettek.” és szabálytalanságok kiszűréséhez tett intézkedések is segítettek ebben. „A Pofátlan(TAN)ítási akció is azért olyan hatékony, mert bárhol, bármikor felbukkanhat egy speciálisan felszerelt járművünk, amiket még közelről sem könnyű felfedezni.”(Kozlekedesbiztonsag.kti.hu)

Bízunk benne, hogy ez a két körülmény továbbra is hozzájárul a kárgyakoriság alacsony szinten tartásához.

Mennyire drágultak a károk?

Részletes elemzés készült a KKTA rendszer felhasználásával, előljáróban csak egy rövid összefoglaló táblát mutatunk be. Ahogy a bevezetőben már utaltunk rá, a károk drágulását kiemelten a KKTA-ban elérhető járműkárokon (ún. pléhkárokon) keresztül vizsgáltuk. A KKTA rendszer a keletkezett káreseményeket részletezve, jármű-, személyi sérüléses, dologi és egyéb részkárokból összesítve tartalmazza. Egy-egy káreseményhez így többféle részkár is tartozhat. A továbbiakban a járműrészkárookra az egyszerűség kedvéért csak járműkárként hivatkozunk. A járműkárok alapvetően a károsult jármű helyreállítási költségeit tartalmazó kártérítéseket mutatják. Ebben a formában homogén csoportnak is tekinthetjük az időbeli összehasonlítás során, és ezek teszik ki a kgfb károk jelentős részét (kb. 90%-át). A kifizetett összegek terjedelme jóval kisebb, mint a személyi sérüléses károkra, utóbbiakra – súlyos esetekben – akár milliárdos nagyságrendű kártérítési összegek is jelentkezhetnek. A vizsgálatba bevont járműkárok mindegyikét rendezték, lezárták, további kötelezettség (tartalék) már nem tartozik ezekhez az esetekhez, így a tényleges, végső kártérítési összeget tartalmazza az adataink. Mivel a járműkárok nagyságát főképp az alkatrészárak, a javítási költségek és a totálkár esetében figyelembe vett új vagy használt autók ára befolyásolja, így elsőként adódik az időbeli változás követéséhez a KSH által közzétett fogyasztóiár-index alakulása 2019 és 2022 között. A 3. táblázat a KSH által közzétett adatokból készült.⁷ A KSH-adatokban a 2019-hez tartozó érték a 2018-hoz viszonyított arányt mutatja, de az összesítésben a 2019-es adatokat kiindulásként 100-nak tekintve számoltuk a növekményt.

A KSH-adatokkal (3. táblázat) történő összehasonlítás végett mutatjuk be a KKTA-ból készült összpiaci adatokat a 4. táblázatban.

3. táblázat: KSH árindexek alakulása

KSH fogyasztóiár-indexek (az előző év azonos időszaka-hoz viszonyítva)	Személygépjármű, új	Személygépjármű, használt	Járműjavítás, -karbantartás	Járműalkatrész	Fogyasztóiár-index
2019. átlag	104,5	93,0	105,6	103,9	103,4
2020. átlag	108,8	94,9	108,1	105,9	103,3
2021. átlag	109,2	100,2	107,9	107,3	105,1
2022. átlag	115,2	113,8	116,8	116,3	114,5
Növekmény 20-22	136,9	108,2	136,2	132,1	124,3

Forrás: KSH

4. táblázat: A kgfb-károk alakulása a 2019–2022-es időszakban

Kárfelhasználás (Ft)	Járműkár		Összes kár
	Átlag	Medián	Átlag
2019. átlag	438 693	236 078	646 951
2020. átlag	457 736	255 557	687 274
2021. átlag	505 520	284 756	774 248
2022. átlag	585 784	335 142	872 201
Változás (%)			
2019. átlag	100%	100%	100%
2020. átlag	104,3%	108,3%	106,2%
2021. átlag	110,4%	111,4%	112,7%
2022. átlag	115,9%	117,7%	112,7%
Növekmény 20-22	133,5%	142,0%	134,8%

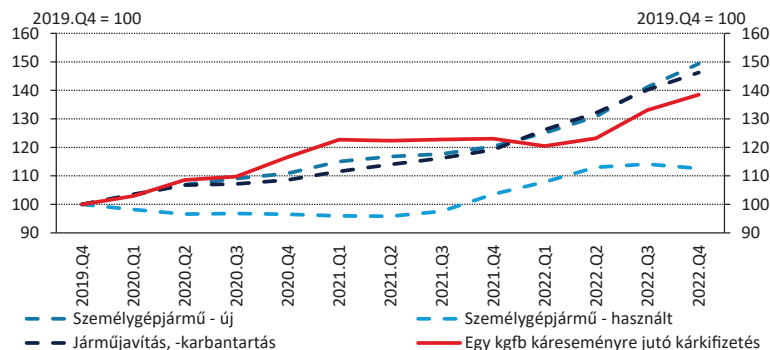
Forrás: MNB

A 4. táblázatban a jelzett évben keletkezett károkra történt átlagos járműkár és összes kár figyelembevételével szerepelnek az adatok. A legjelentősebb változás a 2021–2022-es évek viszonylatában történt, összhangban a KSH fogyasztóiár-index növekedési ütemével, ami egyben együtt járt az EUR/HUF árfolyamváltozásával is. A járműkárok vizsgálatánál figyelembe vettük a mintaátlag mellett a minta mediánját is, ami azt mutatja, hogy a figyelembe vett károk nagysága 50 százalékból az adott érték alá esik. A járműkárok eloszlása esetében a medián növekedési üteme meghaladja az átlagérték változását. A dolgozat ennek részletes elemzésével nem foglalkozik, de kiegészítésként az alábbiakat mondhatjuk. A járműkárok nagyságának eloszlása (14. ábra) alapján, ha feltételezzük, hogy az évenkénti károk eloszlása lognormális, akkor az átlagok és szórások által becsülhető μ és σ paraméterek évenkénti változásai a mediánok átlagnál nagyobb mértékű növekedését eredményezik.

Az egy káreseményre jutó kárkifizetést és így a kifizetett károk áremelkedését mutathatja a 13. ábra. Az aggregált kárkifizetési adatokat vizsgálva eltekintünk attól, hogy ebben a viszonylag rövid időszakban változott-e a károk összetétele. A károk jelentős részét, átlagosan 90 százalékat az ún. járműkárok teszik ki, ezek határozzák meg alapvetően a kárkifizetések összegét.

A mutató a pandémia első szakaszában nagyobb mértékben emelkedett, mint a KSH által publikált havi személygépjármű árindexek, illetve a járműjavítás és -karbantartás indexe (13. ábra). Ezt követően egészen a járványhelyzet végéig közel stagnált az indikátor értéke, majd az olló 2021 IV. negyedében összearánt. Azóta az új személygépjárművek és járműjavítás és -karbantartás azonos mértékű változása miatt folyamatosan az egy káreseményre jutó kárkifizetés fölött van a 2019. IV. negyedéves bázishoz képest.

13. ábra: Egy káreseményre jutó kárkifizetés és a releváns KSH árindexek alakulása (2019.Q4–2022.Q4)



Forrás: KSH, MNB

Hazai és külföldi járműkárok összehasonlítása

A KKTA rendszer adatai között szerepel a káresemény helyszíne (országa), amit felhasználva megvizsgáltuk, hogy vajon a külföldön keletkezett károk is hasonló mértékben változtak-e, mint a magyarországi káresemények. Az 5. táblázat foglalja össze az eredményeket külön személygépkocsikra és a piac egészére. Itt csak azok a károk szerepelnek, amelyek országkódját megadták a biztosítók. Az „ismeretlen” kóddal jelölt helyszínek kimaradtak az összehasonlításból.

5. táblázat: Magyarországon és külföldön keletkezett járműkárok összehasonlítása

	Év	Magyarországi károk			Külföldi károk		
		Károk száma	Átlag Ft	Medián	Károk száma	Átlag Ft	Medián
Személygépkocsik	2019	86 801	380 183	220 299	2 602	1 174 752	715 453
	2020	82 510	413 553	244 001	1 389	1 211 706	777 967
	2021	90 939	456 029	270 530	1 606	1 315 220	813 159
	2022	90 786	542 044	320 491	1 525	1 445 040	899 389
	Összesen	351 036	449 536	262 032	7 122	1 271 510	787 729
2022/2019 arány			1,43	1,45		1,23	1,26
Piac egészére	2019	110 082	387 699	223 535	6 582	1 289 907	779 251
	2020	105 816	421 348	247 407	3 937	1 438 389	867 606
	2021	116 240	468 710	276 046	4 272	1 509 374	946 866
	2022	114 626	554 144	326 310	3 581	1 594 576	985 651
	Összesen	446 764	459 451	266 385	18 372	1 432 143	874 040
2022/2019 arány			1,43	1,46		1,24	1,26

Forrás: MNB

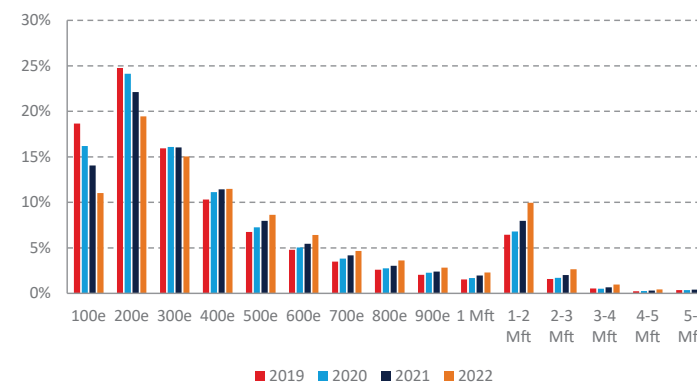
A magyarországi járműkárokra, az átlagos kárráfordításra és a károk mediánjára kapott növekedés mértéke a 2019–2022 időszakban közel kétszerese a külföldön történt káreseményekhez képest. Ez épp a hazai magas inflációs környezetet érzékelteti.

Érdeemes azt is megjegyezni, hogy a külföldön keletkezett járműkárok átlagosan háromszor drágábbak a magyarországi károknál.

Járműkárok káreloszlása

A 2019-től kezdődő időszak alatti kárfelhasználás változását jól mutatja a kárnagyság-kategóriák alapján összeállított gyakorisági ábra (14. ábra). Míg a 400 ezer forintos kategóriáig a 2019–2020-as károk szerepelnek nagyobb arányban, ez a gyakorisági megoszlás a 400 ezer forintos kategóriánál megfordul, és gyakoriságaiban egyre magasabb kárösszegek jellemzik a 2021–2022-es és elsősorban a 2022-es időszakot.

14. ábra: A járműkárok nagyságának eloszlása 2019 és 2022 között



Forrás: MNB

A 2019-es és 2022-es káreloszlások összehasonlítására végzett kétmintás Kolmogorov-Szmirnov teszt is szignifikáns eltérést mutat ($p < 0,001$). Ez pontosan azt jelenti, hogy a két év káreloszlását nem tekinthetjük azonosnak.

A különböző díjosztályokba sorolt személygépkocsik kárai

A KGFB-törvény⁸ és a hozzátartozó pénzügyminiszteri rendeletek⁹ egyértelműen szabályozzák azokat a járműkategóriákat, amelyekre a biztosítóknak minden esetben saját díjat kell hirdetniük. A KKTA rendszer is ezzel összhangban tartalmazza az adatokat. Az átlagos kárfelhasználás növekedése nem egyformán jelenik meg az egyes díjosztályok járműkárainál. A legnagyobb számosságú személygépkocsi-állomány jogszabály szerinti

díjosztályain vizsgáltuk a kizárólagosan személygépkocsikon keletkezett magyarországi károkat, azaz maga a sérült jármű is személygépkocsi volt. A 6. táblázat foglalja össze a kapott eredményeinket.

6. táblázat: Hazai sérült személygépkocsi károk

Károkozó szgk.	2019	2020	2021	2022	Átlag 2019–2022	Növekedés 2022-2019
Szgk. 0-37 kW	342 435	381 904	413 279	479 838	396 814	1,40
Szgk. 38-50 kW	340 242	379 944	403 699	490 729	399 072	1,44
Szgk. 51-70 kW	348 181	394 170	423 664	504 911	414 557	1,45
Szgk. 71-100 kW	358 750	401 899	439 512	520 941	430 996	1,45
Szgk. 101-180 kW	398 277	433 847	489 808	580 082	477 183	1,46
Szgk. 180- kW	417 491	535 824	585 770	683 042	560 457	1,64

Forrás: MNB

A táblázat csak sérült személygépkocsikban keletkezett károk alapján készült, és maguk a károkozók is személygépkocsik voltak. Ez önmagában nem a teljes kárállomány, de jól látszik, hogy a legnagyobb mértékű növekedés a 180 kW-nál nagyobb teljesítményű személygépkocsik esetében történt. Az állomány folyamatos változása, elsősorban a nagyobb teljesítményű személygépkocsik arányának növekedése, továbbá a korszerűbb védelmi rendszerekkel felszerelt hibrid és elektromos autók elterjedése piaci szinten is növelheti az összes kárráfordítást.

Nettó díjak

A KKTA rendszerből állítottuk össze különböző járműtípusok esetében az ún. nettó díjakat, vagy más néven az egy szerződésre jutó kárszükségletet (7. táblázat). Ebben már valamennyi kárt figyelembe véve szerepelnek az eredmények. Természetesen ez az érték csak a bekövetkezett károk kárfelhasználását veszi figyelembe, így az időben távolabbi adatokban már szerepelnek a kárévet követően bejelentett ún. késői károk is, míg az időben közelebbi adatoknál még előfordulhatnak olyan károk, amelyek bekövetkeztek pl. 2022-ben, de még a lekérdezés időpontjában nem ismertek. Ezek elvileg befolyásolhatják a nettó díjat, de itt elsősorban a 2019-től jól látható tendenciákat hangsúlyozzuk.

7. táblázat: Főbb járműkategóriák nettó díjainak alakulása 2019–2022 között

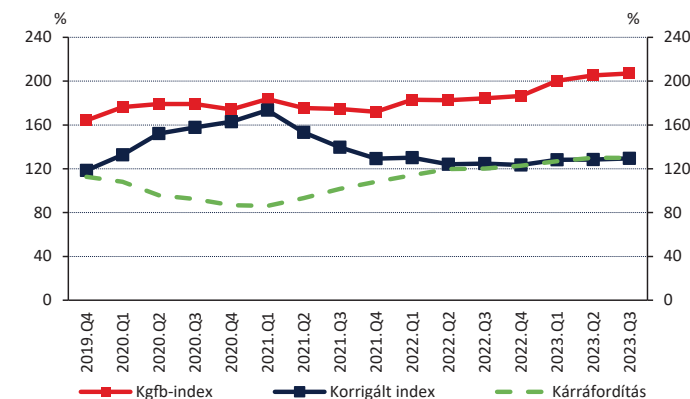
Főbb járműtípusok	2019	2020	2021	2022
Személygépkocsi	18 491	14 722	18 048	21 444
Tehergépkocsi	32 883	32 839	33 742	37 513
Vontató	398 397	325 077	338 265	336 075
Piac összesen	19 242	15 931	18 732	21 590

Forrás: MNB

A 7. táblázatban a nettó díjak jelentős visszaesése látható 2019-ről 2020-ra, amit a 20 százalékos körüli kárgyakorosság-csökkenés, valamint az akkori, mindössze 6,2 százalékos átlagos kárfelhasználás-növekedés tesz indokolttá. Ez a csökkenés 2020-nál megállt, és 2022-re a vontatók kivételével már meghaladta a 2019-es szintet.

A biztosítók által alkalmazott díjakban a kárszükséglet mellett jelentős hányadot képviselnek a megemelkedett költségek, továbbá a szintén a díjba épített biztosítási adó, összhangban a kombinált mutató ábráján látottakkal.

15. ábra: Az MNB KGFB-indexének alakulása 2019.Q4–2023.Q3 között



Forrás: MNB

A KGFB-index 2019 és 2020 között emelkedést mutat, ezt követően lényegében stagnál a járvány végéig, jól látszik azonban a kárráfordítás csökkenésével párhuzamosan a korrigált index jelentős emelkedése. A korrekció ebben az esetben a kárráfordítással és az adóval történő korrekciót jelenti. A 2020 I. negyedévében kinyílt díj-kár olló a járvány végével 2022 II. negyedévére összszárt, és azt követően a korrigált index stagnált a 120-130 százalékos szinten (15. ábra).

Az átlagos kár nagyság mellett a biztosítók működési költségeinél is növekedést tapasztalunk 2019-től kiindulva, bár ennek mértéke nem éri el a fogyasztóiár-index változását. A 8. táblázat az MNB idősorából készült, és ez a növekedés is hozzájárul az általános díjszint emelkedéséhez.

8. táblázat: Biztosítók működési költségeinek alakulása 2019–2022 között

	2019	2020	2021	2022
Nettó működési költségek (eFt)	34 218 953	35 343 821	36 111 956	39 356 904
Növekedés mértéke (%)		103,3%	102,2%	109,0%
Növekedés mértéke 2022–2019 (%)				115,0%

Forrás: MNB

A költségek terén a 2022-ben történt mérsékelt növekedés, de a három év során összesen 15 százalékos emelkedést, így is a KSH fogyasztóiár-index alatt maradt. 2022-ben a 27,4 százalékos költségnyádból 15,3 százalék tartozott a szerzési költségekhez és 12,1 százalék az igazgatási költségekhez. Az arány 2021-hez képest alig változott, az igazgatási költség aránya növekedett kismértékben. Az egy szerződésre jutó igazgatási költség 2022-ben 4 269 Ft, amely 10 százalékkal magasabb a 2021-es értéknél. (MNB, 2023c, 36. oldal)

Néhány adat a személyi sérüléssel járó károkról

A személyi sérüléssel járó károkról tájékoztató jelleggel bemutatjuk a 2019–2022 közötti időszak átlagos kárfelhasználását és a keletkezett károkat számított medián értékét, megkülönböztetve a hazai és a külföldi károkat. Itt is a személyi sérüléssel járó károkat vizsgáltuk, leválasztva ezzel a teljes kártérítésből csak a személyi sérülés okán szükséges kárfelhasználás összegét. Itt elsősorban a külföldi károk kis száma és a kárfelhasználás nagy terjedelme a jellemző, akár milliárdos nagyságú összegek is előfordulnak, ezek miatt csak a nagyságrendeket tudjuk érzékeltetni a 9. táblázatban.

9. táblázat: Hazai és külföldi személyi sérüléssel járó károk alakulása 2019–2022 között

Év	Magyarországi károk			Külföldi károk		
	Károk száma	Átlag Ft	Medián	Károk száma	Átlag Ft	Medián
2019	3 696	5 178 790	1 300 000	545	8 659 243	2 606 544
2020	2 727	5 719 271	1 501 000	337	8 580 058	3 147 714
2021	3 083	6 198 702	1 530 000	325	13 434 794	3 040 245
2022	3 134	6 553 365	2 047 500	256	8 675 584	3 702 500
Összesen	12 640	5 884 977	1 592 660	1 463	9 704 733	2 930 863

Forrás: MNB

Megjegyzés: csak azok a károk szerepelnek a 9. táblázatban, ahol rendelkezésre állt a sérült személyre vonatkozóan a jelzett adat.

A magyarországi károknál látszik a növekedés mind az átlagnál, mind pedig a mediánál, de itt nem biztos, hogy érdemes összevetni bármiféle fogyasztóiár-index-változással. A külföldi károknál a kis mintaelemszám miatt az átlagos értékeknél nem jelenik meg a monotonitás.

A piac reakciója a pandémia miatti kedvezőbb káralakulásra

Összességében látszik, hogy az átlagos díjszint 2020-ról 2021-re lényegében nem változott. Az 1. táblázat (A kgfb-piac főbb adatai 2019–2022 között) adataiból „Átlagos állománydíj szerződésenként” értéke 45.358 Ft-ról 45.413 Ft-ra változott. Emellett a kedvezőbb káralakulásra hivatkozva a biztosítók egyedileg is tettek felajánlásokat az ügyfelek részére.

A Groupama Biztosító honlapján elérhető tájékoztató szerint¹⁰ „Szívből segíteni öröml!”.

Idézve a honlapról: „A koronavírus-járvány kevés pozitív hatásának egyike volt, hogy az emberek tavaly kevesebbet autózva kevesebb balesetet okoztak. Erre reagáltunk tavaly év végén, amikor több mint 700 millió forintot ajánlottunk fel mintegy 250 ezer, egyéni kgfb-szerződéssel rendelkező ügyfelünk számára. Ügyfeleink dönthettek arról, hogy kérik-e az arányosan egy havi díjuknak megfelelő összeg visszautalását a számlájukra, vagy annak beszámítását a kgfb-szerződésük díjába, de felajánlhatták a pénzt jótékony célra is, mégpedig az Országos Mentőszolgálat munkájának segítésére.”

Az Allianz Biztosító honlapján megjelent Sajtótájékoztatójában¹¹ ajánlott fel az ügyfeleknek a kgfb-biztosításuk mellé díjmentes kiegészítő biztosításokat.¹ „Az Allianz számára fontos, hogy a világméretű járvány okozta kihívással teli élethelyzetekben is ügyfelei mellett álljon, ezért a vállalat szeptember 1-jétől az Allianz Autóm Komfort csomagjában díjmentes assistance, jogi segítségnyújtás és közlekedési baleset fedezetet nyújt meglévő és új ügyfelei számára egyaránt.”

Kitekintés

Egyre több a korszerű, a biztonságos vezetést támogató eszközzel (sávelhagyó, tolató radar, távolságtartó stb.) forgalomba hozott jármű, amelyekkel könnyebben elkerülhetők a balesetek. A szigorú rendőrségi ellenőrző rendszer, a Pofátlan(TAN)ítási akció is segíthetnek az alacsonyabb kárgyakorosság fenntartásában. Ugyanakkor ezeknek a többféle biztonsági rendszerrel felszerelt járműveknek a terjedésével, továbbá a belső égésű motorok hibrid/elektromos meghajtással való fokozatos helyettesítésével a gépjárművek javítása is egyre többbe kerül. Emiatt az okozott károkat történő ráfordítás mértéke várhatóan tovább növekszik. A két egymás ellen ható tényező együttes eredőjét nehéz előre megbecsülni. Ugyanakkor – gondolva a jövőre – már kérdésként merülhet fel, hogy a baleset okozásáért a jármű vezetője

vagy a korszerű beépített segítőeszközök meghibásodása lesz-e a felelős (Insurance Europe (2022–23)). Maguk a piaci szereplők is tesznek erőfeszítéseket a közlekedésbiztonság javítása céljából.^{12, 13, 14}

KÖVETKEZTETÉSEK

A pandémia alatt jelentősen csökkent a kárgyakoriság, és azóta sem tért vissza a korábbi szintre. Bár a forgalom növekedése már megfigyelhető az utóbbi időben, az alacsony kárgyakoriság megmaradt. Ennek többféle összetevőjére mutatott rá a közlekedésbiztonsági szakember. Az okok kiegészülhetnek még az egyre több biztonsági felszereléssel ellátott gépjárművek elterjedésével és a viszonylag magas üzemanyagár miatti megfontolt gépjárműhasználattal is. Ezzel párhuzamosan az egy kárra jutó kárfelhasználás mértéke a gépjármű javítási költségeivel összhangban nőtt, de az együttes hatások csak egy mérsékelt piaci kárfelhasználás-emelkedést eredményeztek, a kombinált mutató nem vagy csak enyhén növekedett. Az MNB által negyedévente publikált KGFB-indexen is látható, hogy a 2020 I. negyedévében kinyílt járvány kár oló a járvány végével 2022 II. negyedévére összezárt, és azt követően a korrigált index stagnál a 120-130 százalékos szinten. Ez azt is jelenti, hogy a károk drágulása önmagában nem csökkentette a korrigált KGFB-index értékét.

Az MNB továbbra is kiemelt figyelmet fordít a kgfb-piac kiegyensúlyozott, biztonságos működésére. A KKTA adatbázis és egyéb statisztikák felhasználásával készült és rendszeresen publikált tájékoztatókkal segíteni kívánja mind a fogyasztókat, mind a piaci szereplőket. Ugyanakkor fel kell készülni a közlekedés biztonságát befolyásoló, a járművekbe épített korszerű műszaki és egyéb informatikai eszközök elterjedésével járó új kockázatok kezelésére is.

HIVATKOZÁSOK

- ¹MNB kgfb tarifa hirdetések: <https://kgfb.mnb.hu/> Letöltés: 2023.03.14.
- ²MNB statisztika: kgfb idősor: <https://statisztika.mnb.hu/publikacios-temak/felugyeleti-statisztikak/biztositasi-piaci-szervezetek/kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-idosorai> Letöltés: 2023.03.14.
- ³MNB statisztika: MNB KGFB-index: <https://statisztika.mnb.hu/modszertanok/mnb-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-index> Letöltés: 2023.03.14.
- ⁴<https://www.mnb.hu/kiadvanyok/jelentesek/biztositasi-penztari-tokepiaci-kockazati-es-fogyasztovedelmi-jelentes> Letöltés: 2023.03.14.
- ⁵Technikai segédletek: <https://www.mnb.hu/felugyelet/adatszolgaltatas/biztositok/2018-evre-vonatkozó-adatszolgáltatások/a-kozponti-kgfb-teteles-adatbázis-kkta-technikai-segedletei> Letöltés: 2023.03.14.
- ⁶KSH: 4.1.1.44. Közlekedési balesetek: https://www.ksh.hu/stadat_files/egge/hu/egge0061.html Letöltés: 2023.03.14.
- ⁷KSH: 1.1.1.2. A fogyasztóiár-index fogyasztási főcsoportok szerint és a nyugdíjas fogyasztóiár-index: https://www.ksh.hu/stadat_files/ara/hu/ara0002.html Letöltés: 2023.03.14.
- ⁸2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról
- ⁹20/2009 (X.9.) PM rendelet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál alkalmazott gépjármű-kategóriákról
- ¹⁰Szívből segíteni öröm! (groupama.hu) <https://www.groupama.hu/hu/a-kotelezo-johet-szivbol.html> Letöltés: 2023.03.14.
- ¹¹Ajándék fedezetek a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mellé az Allianz Hungaria https://www.allianz.hu/hu_HU/lakossagi/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/ajandek-fedezetek-a-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-melle-az-allianz.html Letöltés: 2023.03.14.
- ¹²Biztonság Hete – A gyermekek biztonsága az első – MABISZ <https://mabisz.hu/biztonsag-hete-a-gyermekek-biztonsaga-az-első/> Letöltés: 2023.03.14.
- ¹³KÖBE Közép-európai Kölcsönös Biztosító Egyesület – „Így közlekedünk biztonságosan a nyári szünetben!” – rajzpályázat bicikliért https://www.kobe.hu/kobewww/igy-kozlekedunk-biztonsagosan-a-nyari-szunetben+rajzpalyazat+bicikliert_nn210 Letöltés: 2023.03.14.
- ¹⁴Generali a Biztonságért Alapítvány: Okos zebra – Gyalogosvédelmi rendszer – pályázati felhívás <https://alapitvany.generali.hu/palyazatok/zebra-100> Letöltés: 2023.03.14.

IRODALOMJEGYZÉK

- EIOPA (2022): 2021 Consumer Trends Report, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022 https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2022-01/eiopa_2021_consumer_trends_report.pdf (Letöltés: 2023.10.26.)
- EIOPA (2023a): 2022 Consumer Trends Report, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2023 https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-01/eiopa-bos-22-568_-_consumer_trends_report_2022_-_statistical_annex.pdf Melléklet: <https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-10/Report%20on%20the%20impact%20of%20inflation%20on%20the%20insurance%20sector.pdf> (Letöltés: 2023.03.14.)
- Insurance Europe adatai, Online: <https://www.insuranceeurope.eu/statistics> (Letöltés: 2023.02.02.)
- Insurance Europe: European Insurance in Figures - 2020 data, <https://insuranceeurope.eu/publications/2569/european-insurance-in-figures-2020-data> (Letöltés: 2024.03.14.)
- Insurance Europe (2021): European insurance: Preliminary figures 2020, 2021 <https://www.insuranceeurope.eu/publications/2376/european-insurance-preliminary-figures-2020/> (2023.11.20.)
- Insurance Europe (2022-2023) - Insurance Europe Annual Report 2022–2023 <https://reports.insuranceeurope.eu/annual-report-2022-2023/s/17/motor> (Letöltés: 2024.03.14.)
- Közlekedésbiztonság.kti.hu (2021): Ha nem a járvány miatt, akkor mitől csökkent a balesetek száma? - Közlekedésbiztonság <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/ha-nem-a-jarvany-miatt-akkor-mitol-csokkent-a-balesetek-szama/>
- Merész Gabriella – Holczinger Norbert – Nagy Koppány: A Magyar Nemzeti Bank új kötelező gépjárműfelelősségbiztosítási indexének módszertani háttere, Hitelintézeti Szemle, 20. évf. 3. szám, 2021. szeptember, pp. 59–79. <https://doi.org/10.25201/hsz.20.3.5979> (Letöltés: 2024.03.14.)
- Magyar Nemzeti Bank (2023a): KGFB: továbbra is gyorsabban nőnek a kárkifizetések, mint a díjak, Online: <https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2023-evi-sajtokozlemenyek/kgfb-tovabbra-is-gyorsabban-nonek-a-karkifizetesek-mint-a-dijak> (Letöltés: 2023.10.26.)
- Magyar Nemzeti Bank (2023b): MNB KGFB-index 2022Q4, MNB statisztikai publikációk, https://statisztika.mnb.hu/sw/static/file/kgfb_index_infografika_2022q4.pdf (Letöltés: 2023.10.26.)
- MNB Kockázati jelentés (2023c): Biztosítási, pénztári, tőkepiaci kockázati és fogyasztóvédelmi jelentés, Kiadó: Magyar Nemzeti Bank, Online: <https://www.mnb.hu/letoltes/kocka-zati-jelente-s-2022-hun-0825.pdf> (Letöltés: 2023.03.24.)