

UTASBIZTOSÍTÁSOKAT ÉRINTŐ JAVASLATOK – EGY NÉMETORSZÁGI, 18–34 ÉVESEK KÖRÉBEN VÉGZETT, FELSŐOKTATÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ FELMÉRÉS TAPASZTALATAI

Vona Gábor PhD (Budapesti Corvinus Egyetem, külső oktató; Alfa VIG Közvetítő Zrt., értékesítési partner),
gabor.vona@uni-corvinus.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

A tanulmány a MABISZ-tagbiztosítók számára kíván hat megállapítást tenni.

(i) A 18–34 éves, felsőoktatáshoz kapcsolódó célcsoport számára keresztértékesítéssel ajánlhatók a fenntarthatóság környezeti dimenzióit elősegítő megtakarítási termékek.

(ii) Kedvezően alakulnak az utazások a felsőoktatásban azok tartamára, darabszámára és célországára való tekintettel.

(iii) A célcsoport 42%-a nyitott lehet kapcsolt ajánlatokra (utasbiztosítás menetjegy vagy szállásfoglalás mellé).

(iv) A biztosítók CSR-tevékenységének új lendületet adhat, ha a klímamitigációt előtérbe helyezve közreműködnek az utazások során felmerülő CO₂-kibocsátások önkéntes ellentételezésében, amelyre valós ügyféligény létezik.

(v) A megosztáson alapuló mobilitás üzleti modelljeinek (két- és/vagy négykerekűek) folyamatos terjedése differenciálási lehetőséget vet fel.

(vi) Mérlegelendő az eltérő kockázatra való tekintettel a célországban választott közlekedési mód változójának bevonása az árazáshoz és inputadatként való bekérése a helyszínrre érkezés közlekedési eszközén túl.

SUMMARY

This study aims to formulate six recommendations for MABISZ insurers.

(i) Green saving products can be offered to the target group aged 18-34 years and related to higher education by means of cross-selling.

(ii) Travels in higher education are developing favourably in terms of their duration, number, and country of destination.

(iii) 42% of the target group can be open for bundled offers (travel insurance in addition to a travel ticket or accommodation reservation).

(iv) By prioritising climate mitigation, the CSR activities of insurers can be given new impetus if they contribute to voluntarily offsetting CO₂ emissions arising during travel for which a real customer demand exists.

(v) The continuous spread of shared mobility business models (two- and/or four-wheelers) can provide an opportunity for differentiation.

(vi) Including the variable of the selected transport method within the destination country due to its inhomogeneous risk for pricing and requesting it as input data in addition to the transport mode used to arrive at the location is an issue to be considered.

Kulcsszavak: utasbiztosítások, CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációja, közlekedési módok, környezettudatos fogyasztói magatartás, közlekedési eszközök megosztáson alapuló üzleti modelljei

Key words: travel insurances, voluntary carbon offsets, transport modes, environmentally conscious consumer behaviour, shared vehicles

JEL: G22

DOI: 10.18530/BK.2025.3-4.32

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2025.3-4.32>

Bevezetés

Évszázadunkban kétségtelenül az emberi tevékenységekre visszavezethető, fokozódó globális problémák (pl. éghajlatváltozás) korát éljük. A válaszreakciók terén számos megragadható lehetőség kínálkozik számunkra, amelyekkel a kihívásokat érdemben lekövetni tudó mitigációs (cél: a negatív hatás mérséklése, így előnyösebb) és adaptációs (cél: a negatív hatások elfogadása mellett az azokhoz való alkalmazkodás, ami kevesebb erőforrást igényel) stratégia alakítható ki. A biztosítótársaságok az üzletileg megtérülő kockázatok professzionális szakértői azok beazonosítása, majd átvállalása terén. A kockázatkezelésük kiterjesztett eszköztára azonban feltartóztatja napjaink biztosítható kockázatainak súlyosbodását, illetve ezen túlmutatva a negatív folyamatok megfordítását is jelentheti. A biztosítók számára az egyik növekvő releváns területet jelképezik az utazások, amelyeknek a lebonyolítása átirányítható fenntarthatóbb pályára. Az elmélyülő klímaváltozás az emberi egészséget több területen is egyre hátrányosabban érinti, a szélsőséges időjárási események gyakorisága és hatásai felerősödhetnek például hőhullámok és növekvő ultraibolya sugárzás formájában. A biztosítók a biztosítási események növekvő bekövetkezési valószínűsége formájában érintő prognózis, hogy a 2020-ban születettek várhatóan négyszer (ha a globális átlaghőmérséklet növekedése 2100-ig csak 1,5°C-fokkal emelkedne az iparosodás kora előtti szinthez képest) vagy hatszor (2°C-fokos forgatókönyv realizációja esetén) gyakrabban lesznek kitéve hőhullámoknak életük során, mint az 1960-ban született kohorsz. A legmagasabb jövedelmű országokat nézve a klímaváltozás elleni küzdelem terén a kitűzött célokhoz képest eddig kevés előrelépés történt, ráadásul a trendek stagnálóak vagy romlóak. Ez a tanulmány, amely hazánk mellett Németországra fókuszál, a fenntarthatóság jegyében készült. (Sachs–Lafortune–Fuller et al., 2025, 476–477. o.; UNDP, 2022, 109–110. o.)

Az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása terén számos ország tett vállalásokat. A nettó¹ klímasemlegesség elérését Magyarország számára a klímavédelemről szóló 2020. évi XLIV. törvény 3. § (4) pontja 2050-ig, miközben a német jogalkotó (lásd: Klimaschutzgesetz 3. § (2) pontja) azt 2045-ig rögzíti. (BMJ, 2024; NJT, 2020) Mindez úgy történik, hogy Németország lényegesen hátrányosabb pozícióból indul az egy főre jutó ÜHG-kibocsátásokat illetően (2022-ben DE: 9,3, míg HU: 6,3 tonna CO₂-ekvivalens). (Destatis, 2025a) A zöld pénzügyek szerepe is egyre inkább a középpontba kerül annak érdekében, hogy a fenntarthatósági célok (pl. megújuló energiaforrásokra való áttérés) mielőbbi megvalósulására allokálják a hosszabb távra szánt befektetéseket. Ezek formái sokrétűek (pl. vállalati és államkötvények, vállalati hitelek, befektetési alapok és unit-linked eszközalapok, önkéntes nyugdíjpénztári portfóliók), így a fogyasztók széles köre finanszírozóvá tud válni. A zöld befektetések penetrációja a fenntarthatósági célok eddigi megvalósulása alapján alacsonynak számít. (MNB, 2024, 10. o.) A jogalkotók felismerték a terület szabályozásának fontosságát, hatására 2023-ban megszületett az egyik hazai, a pénzügyi szektort is érintő jogszabály, az ún. ESG-törvény.² Az egyik fő ÜHG-kibocsátónak számító közlekedés részét képezik a hosszabb utazások (pl. nyaralás, üzleti út), amelyek a rutinszerű napi közeli távolságokat sokszoros nagyságrendű távolságokkal váltják fel. A növekedést érzékelteti, hogy a tágabb, azaz a szállítást is lefedő iparág CO₂-kibocsátása 1970-hez képest 2023-ra Németországban 48%-kal emelkedett, Magyarországon csökkenő lakosságszám mellett megkétszereződött, míg a bolygónk esetében már megháromszorozódott. (EC, 2024) Ráadásul ez a környezetterhelő globális fogyasztás a közlekedés terén változatlan fogyasztói attitűd esetén folytatódik évtizedünkben, mivel a középosztály létszámának további gyarapodásával kell számolni elsősorban a népes ázsiai kontinensen. (Kharas, 2017, 14. o.) Az Európai Unióban szintén várható, hogy a turizmusban a vendégéjszakák és a vendégek száma folyamatosan emelkedni fog, viszont az utazással járó ÜHG-kibocsátás befolyásolható. (KSH, 2025a, 2025b)

Az Európai Unióban szintén várható, hogy a turizmusban a vendégéjszakák és a vendégek száma folyamatosan emelkedni fog, viszont az utazással járó ÜHG-kibocsátás befolyásolható.

A közlekedési szektor dekarbonizációja többféle eszközzel lehetséges. Fogyasztóként előtérbe helyezhetjük egyrészt az alacsonyabb ÜHG-kibocsátásintenzitású (g CO₂-ekvivalens/utaskm) személyszállítási módokat, ami a vasút és az autóbuszok igénybevétele mellett érvel a fosszilis üzemanyagú repülőgép és autó helyett.³ (IEA, 2023) Továbbá a hagyományos kitermelésű fosszilis energiahordozók (pl. benzinben, kerozinban vagy földgázban lévő szénhidrogének) helyett választhatjuk a fenntartható üzemanyagokat⁴, a karbonsemleges (nukleáris, megújuló pl. szél, fotovoltaiikus, víz) energiaforrásokat vagy a minél zöldebb előállítású hidrogént. Végül kiemelhető a közlekedési eszközök megosztáson alapuló üzleti modelljeinek elterjedése és az esetleges CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációja.

Felsőoktatásunk helyzetét véve deklarált cél a nemzetköziesítés, amelynek töretlen kibontakozása valamennyi résztvevő körében folyamatban van. (Eurydice, 2023) A nemzetköziesedés kétirányú folyamat az országok közötti kölcsönös be- és kiáramlások révén. Motivációjaként megemlíthető a tudományos kutatás és az oktatás minőségének fokozása. A külföldi hallgatók száma Magyarországon a COVID-19 pandémia utáni tanulmányi években elérte a 35–37 ezer főt, arányuk az összes létszámon belül 18–19% körül mozog. (Kováts, 2025, 451–452. o.) A várható trendek felvázolása érdekében egy, a fenntartható mobilitásról szóló kutatás nem hazánkban, hanem a német–osztrák határ mentén elhelyezkedő Passaui Egyetemen történt. A származási országok egy része elérhető, így tudni lehet, hogy a 2024/2025. évi őszi szemeszterben kb. 16%-os nemzetközi hallgatói arányának 88%-át mintegy 40 országból érkezők alkotják az összetétel alapján. Öt kara széles spektrumát lefedi a felsőoktatásnak: jog-, társadalom- és oktatás-, közgazdaság-, bölcsészet- és kultúratudomány (teológiát is oktatnak), továbbá informatika és matematika. (Uni Passau, 2025) Ez a tanulmány arra vállalkozik, hogy a fenntarthatóság terén előnyösebb pozíciójú és ambiciózusabb célokat kitűző Németországban a 18–34 évesek körében végzett felmérésből üzleti értékkel rendelkező megállapításokat vonjon le az utasbiztosításokra nézve. A hazai biztosítási szakma számára figyelemfelhívási célból megfogalmazott javaslatok mérlegelendők lehetnek jövőbeli trendek beazonosítása, biztosítási termékeket érintő ötletek, az ügyfelek környezettudatossága és a vállalatok társadalmi felelősségvállalása (CSR) szempontjából.

Piaci áttekintés

Hazánkban is növekszik a lakosság külföldre tett utazásainak száma, 2023-ban elérve a 21 millió, majd 2024-ben a 22 millió utazást. Ezek 98%-a mindkét évben Európa határain belül marad. (KSH, 2025c) 2023-ban az utasbiztosítások szerződésállománya Magyarországon az összes érintett MABISZ-tag körében mindössze mintegy 800 ezer darab volt.⁵ Noha a személybiztosítások rangsorában, megelőzve a baleset- és a tisztán kockázati biztosítási állományt, kedvező az utasbiztosítások pozíciója, a nem-életbiztosítások közül a casco szintjét sem éri el. (MABISZ, 2024, 23., 27. o.) Feltételezhető az utasbiztosítási bérletek, a több személyre szóló egyéni kötvények, a csoportos utasbiztosítások (pl. bankkártyához kapcsolódóan külföldi utazások során fedezetet nyújtó) és a nem-életbiztosítási főmódzat (pl. lakás, casco) melletti kiegészítő utasbiztosítások ellenére a piac alulbiztosítottasága. A hazai MABISZ-tagok által kínált, a biztosítók egyes honlapjain kalkulátorral rendelkező utasbiztosítások vizsgálata során a díjkalkulációhoz szükséges inputadatok összegyűjtése volt az első lépés. Az 1. táblázat egyik lehetséges rendszerezését mutatja be a 13 társaság⁶ online díjkalkulációja részben eltérő inputadatainak unióját a termékismertetőikben foglaltakkal kiegészítve. A táblázat a teljesség igényével készült. Az esetleges pontatlanságok a szerző figyelmét elkerülhették.

1. táblázat: Az utasbiztosítások online díjkalkulációinak inputadatai (státusz: 2025.03.13.)

Ismérv neve	Rövid jellemzés
Célország	Többféle gyakorlat létezik: a) az országok feltüntetésének módjában pl. tételes országlista, összevont földrajzi egységek, komple- menterkategóriák; b) az országok körében pl. eltérő lehet, hogy mely desztinációkra nyújtanak fedezetet az egyes biztosítók.
Utazás jellege, célja	Többféle gyakorlat lelhető fel pl. egy vagy két dimen- zió mentén történő opciók, része lehet a munkavég- zés vagy a tanulmányi út.
Közlekedési eszköz a célországig	Többféle gyakorlat azonosítható be pl. tételes lista, komplementerkategória.
Utazás első és utolsó napja	Az utazás időtartamát határozza meg, limitek lehet- nek, illetve éves bérlet is választható.
Utazók száma	Kor vagy születési dátum alapján kerülnek rögzítésre a biztosítottak.
Gépjármű-asszisztencia	A jellemző gépjárművek a személygépkocsik és a motorkerékpárok.
Sporttevékenység utazás alatt	Többféle sporttípus választható pl. amatőr, verseny, veszélyes/extrém, kaland.
Poggyász mentén differenciálás	Pl. csak kézipoggyász biztosítása vagy többletszolgá- ltatások igénylése.
Alapesetben biztosított vagyontárgyakra emelt fedezet	Pl. műszaki cikkek esetén kérhető.
Alapesetben nem biztosított vagyontárgyakra fedezet	Pl. sporteszközre, kerékpárra, horgász- vagy búvár- felszerelésre érvényes.
További többletszolgáltatások felkínálása (új kom- ponens, kockázati kör bővítése, biztosítási összeg emelése)	Pl. útlemondás, felelősségbiztosítás, repülőgéppel tör- ténő utazás vagy COVID-19 elleni védelem érintett.

Forrás: saját adatgyűjtés

Szakirodalmi áttekintés

Az egyszerűsített szakirodalmi áttekintés a COVID-19 pandémia tetőzésének számító 2020. év után, azaz 2021 és 2025 között megjelent, Open Access és angol nyelvű cikkekre épül. Sánchez-Pérez–Terán-Yépez–Marín-Carrillo et al. (2021, 926. o.) a COVID-19 világjárvány hatására a turizmusban bekövetkező változásokat szélesebb kontextusba helyezve elemezte, és annak részeként végzett felmérést az utasbiztosítás-vásárlási fogyasztói preferenciákról.

Al Mamun–Rahman–Yang et al. (2022, 6–7. o.) azt javasolta Ajzen tervezett magatartásról szóló elméletét használva keretként, hogy a felnőtt munkavállalók körében külföldi utazáshoz utasbiztosítás kötése előmozdítható az utasbiztosítások terén való jártasság és az egészségtu-
datosság fokozásával, továbbá az észlelt egészségi kockázatok tudatosításával. Choe–Kim–Choi (2022, 459–460. o.) rávilágított arra, hogy utasbiztosítások igénybevételénél befolyásolhatja a turistákat a COVID-19 hatása és a kockázatérzékelés, valamint demográfiai tényezők (életkor és iskolai végzettség). Ezt a listát egészítik ki a múltbeli utasbiztosítás-vásárlási tapasztalatok, amelyek mentén almintákat képezve eltéréseket találtak a szerzők az említett többi ténye-
zőben. Luna–Cortés–Brady (2024, 687–692. o.) igazolta, hogy az utasbiztosítási ismeretek és
gyarapításuk növeli az utasbiztosítás-kötési szándékot és a bizalmat a szolgáltatókban. Grassi (2024) rámutatott arra, hogy az ügyfelek hajlandóak adatok közlésére a biztosítási szektor szereplői felé, ha abból előnyük (különösen pénzügyi) származik (pl. személyre szabott
termékhez vagy szolgáltatáshoz juthatnak, illetve alacsonyabb fizetendő díjat szabnak meg számukra), ennél fogva jutalmak alkalmazásával a társaságok minimális költség mellett tudnak az adatok maximális köréhez jutni, amit például szegmentálási célra fordíthatnak.
Arra, hogy az ügyfelek mennyire hajlandóak megadni a biztosítótól bekért adatokat, kihat azok személyes jellege. Bár Európától távolinak tűnhet, tajvani kutatók (Yang–Lu–Chiang et al., 2023, 1–2. o.) azt tapasztalták, hogy az érintett utazások esetén az utazás-egészségügyi és oltóközpontok tájékoztató szerepet is elláthatnának az utazások előtti konzultációkon, mivel az utasbiztosítás tartalmát illetően több felvilágosításra van szükségük az ügyfeleknek.
Paraskevas–Pantelidis–Ludlow (2022, 4453. o.) felvázolta a globális szinten történő üzleti utazások során felmerülő kockázatok értékelésének és kezelésének egy lehetséges folyama-
tát. A kockázatok egy részét (pl. morbiditás, közlekedés, vagyontárgyban bekövetkező kár) vállalják a biztosítók standard utasbiztosítási szerződés keretében, a maradék legfeljebb egyedi elbírálás tárgya lehet a társaságok gyakorlatát alapul véve. Owens–Sheehan–Mullins et al. (2024) egy olyan használati és adatalapú biztosítás ötletét vetette fel, amely képes a multimodális mobilitás lekövetésére oly módon, hogy az egyes közlekedési eszközök eltérő kockázata megnyilvánul.

Az európai utasbiztosítási piacról készült újabb tanulmányokból (Market Data Forecast, 2025; Research and Markets, 2025) a 2025-től kezdődő időszakban érvényesülő trendek és kihívások közül kiemelhetők az alábbiak:

- (i) az ügyfél igényeire szabható termékek kínálása,
- (ii) növekvő kereslet átfogó biztosítási fedezetre,
- (iii) a digitális transzformáció hatása a piacra,
- (iv) az egyszerű utazásra szóló kötvények preferálása,
- (v) a személyszállítási és turisztikai iparág további fellendülése,
- (vi) az üzleti utak élénkülése,
- (vii) az egyének utazásra fordítható jövedelmének növekedése,
- (viii) élesedő verseny a piacon,
- (ix) a célországot tekintve a nemzetközi utazások felé való eltolódás,

(x) a COVID-19 pandémia következményeként a fogyasztói tudatosság mélyülése egészség és biztonság terén a kockázatokat illetően,

(xi) a kárkifizetések növekedése miatti tarifaemelkedések és az érzékeny piaci kereslet összeegyeztetése,

(xii) a biztosítási feltételek érthetőségének problémája laikus ügyfelek számára,

(xiii) fokozódó kereslet niche-piacok részéről,

(xiv) a szabályozói környezet országok közötti különbözősége mint piaci belépési vagy terjeszkedési akadály és

(xv) a szélsőséges időjárási események hatása.

Az előzőekben felvázoltakhoz igazodva kíván ez a cikk a Passauban végzett felmérésből kinyerhető válaszok alapján hat javaslatot megfogalmazni.

Módszertan

Az adatfelvétel anonim, papíralapú felmérés alapján történt 2024. július 9. és 26. között Németországban (túlnyomórészt Passauban) a 18–34 évesek körében. Az iskolai végzettség nem szerepelt a kérdések között, ennek ellenére a legtöbb esetben valószínűsíthető felsőfokú végzettség megszerzése vagy jelenleg felsőfokú tanulmányok folytatása. A méretét véve alacsony elemszámot, összesen 179 rekordot tartalmazó minta ingyenesen letölthető adatfájlja elérhető az alábbi linken: https://mabisz.hu/wp-content/uploads/2026/01/vona_gabor_dataset.xlsx. A célországok csoportosítása nagyobb földrajzi egységek mentén történt. Mindegyik változó binárisan lett kódolva: ha igaz, akkor az érték 1, egyébként 0.

A minta komolyabb statisztikai elemzésre nem alkalmas. Ennélfogva az egyes kérdések megválaszolásához függetlenségvizsgálat (χ^2 -próba) vagy valószínűsége irányuló próba (független minták arányának z-tesztje) számítása történt az IBM SPSS Statistics Version 29 statisztikai szoftver segítségével.

A 2. táblázat összefoglalja a nem és korcsoport szerinti összetételt, amely szerint több a nő és a fiatalabb résztvevő a mintában, így az nem reprezentálja hűen a 25–34 évesek korcsoportját.

2. táblázat: A minta összetétele (létszám és megoszlás)

Korcsoport	Nő	Férfi	Összesen
18–24 évesek	81 (45%)	49 (27%)	130 (73%)
25–34 évesek	24 (13%)	25 (14%)	49 (27%)
Összesen	105 (59%)	74 (41%)	179 (100%)

Forrás: saját mintán alapuló összesítés

A kérdőív több blokkból épült fel. A környezettudatosság (ökológiai lábnyom⁷ szerinti megközelítés), a rutinszerű napi mobilitás, a megosztáson alapuló közlekedési módok, az

alkalmi utazások (kikapcsolódási célú és üzleti utak), a CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációja, az utastársak és a kapcsolt ajánlatok kérdései relevánsak az elemzés szempontjából.

Adatelemzés

A valószínűsége irányuló próba (Hunyadi–Mundruczó–Vita, 2000, 453., 470. o.) alkalmazhatóságának feltétele (n a minta elemszáma, p a valószínűség) az alábbi:

$$\min\{n \cdot p, n \cdot (1-p)\} \geq 10 \quad (1)$$

Ha a nullhipotézis $H_0: p_Y - p_X = 0$, akkor a standard normális eloszlást követő teszt felírható:

$$Z = \frac{p_Y - p_X}{\sqrt{\bar{p} \cdot \bar{q} \cdot \left(\frac{1}{n_X} + \frac{1}{n_Y}\right)}} \rightarrow N(0; 1) \quad (2)$$

ahol $\bar{p}$ az egyesített minták relatív gyakorisága, amely az alábbi súlyozott arány:

$$\bar{p} = \frac{n_X \cdot p_X + n_Y \cdot p_Y}{n_X + n_Y} \quad (3)$$

A független változók nullhipotézise Pearson-féle függetlenségvizsgálattal tesztelhető. Ennek a khi-négyzet-próbának előfeltétele, hogy a megfigyelések várható száma a két változó valamennyi értékkombinációjára (n_{ij}^*) legalább 5 legyen. Ha a sorok számát r -rel és az oszlopok számát c -vel jelöljük, a tesztstatisztika az alábbiak szerint számítható ki:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(n_{ij} - n_{ij}^*)^2}{n_{ij}^*} \quad (4)$$

A nullhipotézis elutasítható, ha a tesztstatisztika meghaladja a $\chi^2_{1-\alpha}(v)$ jobb oldali értékét, ahol α a szignifikanciaszint, v pedig a szabadsági fokok száma $v = (r-1) \cdot (c-1)$ képlettel meghatározva. (Hunyadi–Mundruczó–Vita, 2000, 460–462. o.) A khi-négyzet-próbát a szimmetrikus⁸ kapcsolatot feltételező Cramer-féle V-mutató követi, képlete (Kovács, 2014, 35–39. o.):

$$V = \left[\frac{\chi^2}{n \cdot \min\{(r-1), (c-1)\}} \right]^{0.5} \quad (5)$$

Az aszimptotikus standard hibája az előző tört nevezője:

$$ASE(V) = [n \cdot \min\{(r-1), (c-1)\}]^{-0.5} \quad (6)$$

A kettő hányadosa standard normális eloszlást követ:

$$V/ASE(V) \sim N(0; 1) \quad (7)$$

1. Zöld alapon vagy ESG-szemponatok szerint kezelt befektetések ajánlása

Németországban a környezeti és társadalmi kritériumoknak megfelelő befektetési alapok 2014. évi 2% körüli piaci részesedése 2021-ben már 9,4%-ot ért el. Ez egy olyan társadalomban valósult meg, amelyben egy 2023. évi lakossági felmérés szerint a 14 és 22 év közöttiek 74%-a nagyon fontosnak találja a környezet- és éghajlatvédelmet, miközben a legalább 23 évesek körében ez az arány 55%-ra mérséklődik. (UBA, 2022, 2023) Az értékválasztáshoz képest a tényleges cselekvés azonban elmarad. Ezzel összefüggésben a 3. táblázat azt mutatja, hogy a mintában az energia- és vízfogyasztás terén a legtudatosabbak becsült részaránya 36%, míg a mérsékeltbeké 57%. A relatív arányokat tekintve a nők és a 25–34 évesek fokozottabban ügyelnek a fogyasztásukra.

3. táblázat: Az otthoni energia- és vízfogyasztás tudatossági szintje mentén érvényesülő arányok⁹

Tudatosság szintje	18–24 évesek			25–34 évesek			18–34 évesek		
	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt
Kiemelkedő	35%	29%	32%	54%	40%	47%	39%	32%	36%
Közepes	58%	61%	59%	46%	56%	51%	55%	59%	57%
Alacsony	7%	10%	8%	0%	4%	2%	6%	8%	7%

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

10%-os szignifikanciaszinten a függetlenség nullhipotézise elutasítható a 4. táblázatban feltüntetett változópárok esetén. A táblázat, amelyből az asszociáció mértéke is kiolvasható, valamennyi releváns változót tartalmazza, a fel nem tüntetett esetekben a függetlenség nem utasítható el. Összefoglalva: A ritkább rendszerességű utazások (pl. nyaralás, téli utazás, üzleti út) közlekedési eszköze közül csak az autó mutat kapcsolatot az otthoni energia- és vízfogyasztással mindkét kedvezőbb tudatossági szint esetén, azonban a rendszeres (pl. napi) mobilitás közlekedési módja független az energia- és vízfogyasztástól. Amikor a tanulmányban csak nyaralás szerepel, az lefedi a többi évszakban lebonyolított, kikapcsolódási célú utazásokat is.

4. táblázat: Az összefüggést mutató változópárookra számolt khi-négyszet-próbák eredményei és a Cramer-féle V-mutatók (p-értékekkel)¹⁰

1. változó: Otthoni energia- és vízfogyasztás	2. változó	χ^2 -teszt értéke	p-érték	V
Kiemelkedően tudatos	Fiatalabb korcsoport tagja	3,294	6,953%	0,13566
	Délnyugat-Európában nyaral ¹¹	5,062	2,446%	0,16816
	Amerikában nyaral	3,186	7,425%	0,13342
	Autóval nyaral	3,298	6,935%	0,13574
	Repülőgéppel, hajóval vagy autóval nyaral	3,400	6,520%	0,13782
Közepesen tudatos	Délnyugat-Európában nyaral	6,270	1,228%	0,18715
	Autóval nyaral	3,082	7,917%	0,13121

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A kereszttáblába rendezett mintából kitűnik, hogy jellemzően azok ügyelnek kitüntetett módon otthoni energia- és vízfogyasztásukra, akik már idősebbek, illetve kevésbé kedvelt utazási célpont körökben Délnyugat-Európa és az amerikai kontinens. A közlekedési eszközök ÜHG-kibocsátásának intenzitása alapján kedvező vasút és autóbusz igénybevétele függetlenséget mutat, érdekes módon ugyanez igaz az ellenkező pólust képviselő repülőgépre is, de inkább kerülik az autóval való nyaralást, ha az önálló kategóriákat vesszük. A magas ÜHG-kibocsátásintenzitású eszközökkel összevontan véve kevésbé utaznak, ám ez is az autóra vezethető vissza. A rutinszerű mobilitás közlekedési módja terén nincs egyetlen beazonosítható kapcsolat sem. Az otthoni energia- és vízfogyasztásuk terén közepesen tudatosak körében valószínűbb a délnyugat-európai célsország, és az is különbség, hogy az autót kevésbé utasítják el, ha nyaralnak. Valamennyi asszociáció mértéke laza, legfeljebb 19%.

Tehát a környezettudatos fogyasztói magatartást illetően nincs összefüggés annak két területe, nevezetesen az otthoni energia- és vízfogyasztás és a közlekedés között (eltekintve az autó megítélésétől nyaraláskor). Az autót leszámítva nem kerülik a környezetterhelést fokozottabban a kiemelkedően tudatosak a többiekhez képest. Így valószínűsíthető, hogy amit a legtudatosabbnak minősülő 36% az otthoni energia- és vízfogyasztáson megtakarít környezetterhelés terén, azt a mobilitáson (lásd a napi mobilitás közlekedési módjainak és a nyaraláskori/téli utazáskori repülésnek a függetlenségét) kompenzálja.

1. javaslat: Jellemzően az utasbiztosítás tekinthető az első személyes biztosítási tapasztalatszerzésnek a fiatalok nagy számát érintő körben szerződőként. Ha vélelmezzük, hogy az otthoni energia- és vízfogyasztásukra ügyelők szimpatizálnak a megújuló energiaforrásokra való áttéréssel, akkor felmerül mind az online, mind az offline keresztértékesítés lehetősége. Utasbiztosításuk mellé a célcsoport tagjai egységesen¹² figyelemfelhívásban részesülhetnek a biztosítótársaság vagy a vállalatcsoport többi tagja (pl. önkéntes nyugdíjpénztár) által kínált,

a fenntarthatóság környezeti céljait támogató befektetésekről azok alacsony elterjedésére való tekintettel. 2023-ban hazánkban a teljes állományhoz nézve a zöld alapon vagy ESG-szem-pontok szerint kezelt befektetési alapok aránya 2,05% volt (évtizednyi lemaradás az említett 2014. évi 2,2%-os németországi értékhez képest), a unit-linked eszközalapok esetén kedvezőbbnek minősíthető a helyzet az elért 5,39% alapján, viszont az önkéntes nyugdíjpénztári portfóliókat illetően mindössze 0,44%-nál tartunk. (MNB, 2024, 10. o.)

Utasbiztosításuk mellé a célcsoport tagjai egységesen figyelemfelhívásban részesülhetnek a biztosítótársaság által kínált, a fenntarthatóság környezeti céljait támogató befektetésekről.

2. Termékötlet az utazások összetartamára, összdarabszámára és desztinációira való tekintettel

A második releváns terület a célcsoportban a célországok vizsgálata kikapcsolódási célú utazások és üzleti utak szerint bontva. 2023-ban a 83 millió főt számláló lakosságú Németor-szágból induló utazók 216 millió olyan magánjellegű és 34 millió olyan üzleti utat tettek meg, amely során legalább egy éjszakát Németországban vagy külföldön töltöttek, így az utazások aránya: 6,35:1. (Destatis, 2024, 2025b) Ehhez képest a pontos utazásszámok a mintában nem ismertek, csak intervallumkategóriák érhetők el. A becsült utazásszámok azonos aránya az intervallumkategóriáknak mint osztályközöknek közepét véve: 4:1, ami egybeesik a létszámok hányadával, mivel a 179 fős mintában 176-an számoltak be kikapcsolódási célú, míg 44-en üzleti utazásról. A célcsoport gazdasági aktivitása és tevékenysége eredményezheti az eltolódást a 6,35:1 arányhoz képest.

A magyar Konzuli Szolgálat honlapján rendszeresen frissíti az utazásra nem javasolt országok és térségek körét. (KonzInfo, 2025) A külföldi hallgatók egy része azonban ilyen területről érkezhet vagy oda utazhat. Az elmúlt 1 évben kikapcsolódási célú utazáson vagy üzleti úton részt vevők¹³ célországainak csoportosítását taglalja az 5. táblázat. A táblázat azt mutatja, hogy a 179 fő mekkora hányada volt legalább egyszer az egyes földrajzi egységekben, tehát az azonos egységbe történő többszöri utazás ugyanazon személy esetén egyszeresen számít. Az országok csoportosításánál az európai földrészhez nincs hozzárendelve a Független Államok Közössége (FÁK), az egységesen csak Ázsiánál szerepel.

5. táblázat: Utazások megoszlása jelleg és a célország kontinense szerint

Jelleg	Kontinens	18–24 évesek			25–34 évesek			18–34 évesek		
		Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt
Kikapcsolódási célú utazás	Összes	100%	96%	98%	100%	96%	98%	100%	96%	98%
	Európa	96%	94%	95%	96%	92%	94%	96%	93%	95%
	Európán kívül	26%	31%	28%	17%	16%	16%	24%	26%	25%
	Ázsia	10%	8%	9%	8%	8%	8%	10%	8%	9%
	Afrika	10%	8%	9%	8%	4%	6%	10%	7%	8%
	Amerika	7%	14%	10%	0%	4%	2%	5%	11%	8%
	Ausztrália	1%	2%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Üzleti utazás	Összes	12%	31%	19%	33%	44%	39%	17%	35%	25%
	Európa	12%	31%	19%	33%	44%	39%	17%	35%	25%
	Európán kívül	0%	2%	1%	4%	8%	6%	1%	4%	2%

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A célcsoportban – néhány férfitől eltekintve – volt kikapcsolódási célú utazás nemtől függetlenül, de üzleti úton a célcsoportnak csak a negyede vett részt, és inkább a férfiak és az arányt véve az idősebbek. Bár a nyaralások túlnyomórészt Európába irányulnak (FÁK tagjait mellőzve), az Európán kívüli felfedezések vonzzák a fiatalabb korcsoportot (28%-uk számolt be ilyen úticélról). Amíg Ázsia és Afrika közel azonos részarányt mutat nem és korcsoport mentén, addig az amerikai kontinens az ifjabbak és közülük is inkább a férfiak kedvelt desztinációja. Ausztráliába mindössze ketten utaztak. Üzleti cél esetén az Európa határain belüli és kívüli összutazások aránya (a mintában pontosan 11:1) számottevően eltér a kikapcsolódási célú utazásokhoz képest (a mintában kb. 4:1). A célcsoport 1 éven belüli, kikapcsolódási célú utazásainak összetartamára (tehát az üzleti célú utazásokat ignorálva az átlag kb. 1 hónap/év), utazásai összdarabszámára (az üzleti célú utazásokat szintén mellőzve az átlag közelít az évi 3 utazáshoz) és az alulbiztosított piacra való tekintettel felmerülhet több, termékhez kapcsolódó ötlet.

Bár a nyaralások túlnyomórészt Európába irányulnak az Európán kívüli felfedezések vonzzák a fiatalabb korcsoportot.

2. javaslat: (i) A kockázati életbiztosítások utólagosan jóváírt, baleset- és egészségbizto-sítási események elkerülését elősegítő kármentességi bónuszának¹⁴ mintájára kedvezmény adható a kármentes ügyfeleknek a fizetendő díjból. (ii) Csoportos biztosítás¹⁵ keretén belül egy egyéves, évente automatikusan megújuló utasbiztosítás vezethető be oktatási intézményi háttérrel az utazásra nem javasolt országokra és térségekre fedezetet nem nyújtva.

3. Üzleti lehetőségek a kapcsolt ajánlatokban

Az alulbiztosított piacon a biztosítók számára a kapcsolt ajánlatok (utasbiztosítás közlekedési vállalat menetjegye és/vagy szállásfoglalás mellé, azaz 2 vagy 3 az 1-ben konstrukció) terén nyíló lehetőséget szemlélteti a 6. táblázat, amely a többfős utazásokban rejlő potenciálra is rámutat. A minta egyik gyengesége, hogy a felmérés nem tartalmazott kérdést az utasbiztosítás-kötési szokásokra vonatkozóan.

6. táblázat: Kereslet kapcsolt ajánlatok iránt és többfős utazások (részarányok)

Utasjellemző	18–24 évesek			25–34 évesek			18–34 évesek		
	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt
Partnervállalatok ajánlataira nyitott	40%	47%	42%	42%	44%	43%	40%	46%	42%
Min. 1 utastárssal utazik	96%	86%	92%	88%	80%	84%	94%	84%	90%

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A férfiak nagyobb hányada nyitott kapcsolt ajánlatokra, míg a korcsoport mentén közel azonos az érdeklődés. A célcsoport 90%-a legalább kétfős társaság tagjaként utazik, a nőknél és az ifjabbaknál ez nagyobb arányban fordul elő.

A minta 42%-a mutatkozik nyitottnak kapcsolt szolgáltatásokra (utasbiztosítás közlekedési vállalat menetjegye és/vagy szállásfoglalás mellé).

3. javaslat: A minta 42%-a mutatkozik nyitottnak kapcsolt szolgáltatásokra (utasbiztosítás közlekedési vállalat menetjegye és/vagy szállásfoglalás mellé). Az egyetlen értékesítési eseménynek köszönhetően csökkenteni lehet a két vagy három szolgáltatónál felmerülő összköltségeket, így az lehetőséget teremt a szerzési jutalék csökkentésére a biztosítótársaságok részéről is, ami az ügyfél számára kedvezőbb biztosítási díjhoz vezethet.

A 7. táblázat beazonosítja azokat a párokat, ahol a függetlenség nullhipotézise 10%-os szignifikanciaszint mellett elutasítható.

7. táblázat: Összefüggést mutató változó párokra számolt khi-négyzet-próbák eredményei és a Cramer-féle V-mutatók (p-értékekkel)

1. változó	2. változó	χ^2 -teszt értéke	p-érték	V
Partnervállalatok ajánlataira nyitott	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	7,064	0,787%	0,19865
	Potenciális jövőbeli ügyfél (két-, négykerekűek)	4,120	4,238%	0,15171
	Potenciális jövőbeli ügyfél (kétkerekűek)	5,519	1,881%	0,17560
Min. 1 utastárssal utazik	Neme férfi	5,293	2,141%	0,17196
	Autóval nyaral	5,043	2,473%	0,16784

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A kereszt táblák felírása az asszociáció irányát kijelöli. A kapcsolt ajánlatok fokozottabb igénybevétele vélhető a passzív környezetszennyező rutinszerű mobilitás folytatón kívül a parciális átfedés miatt a megosztáson alapuló modellek potenciális jövőbeli fogyasztói körében (összevonva bármilyen eszköz és csak kétkerekűek esetén). Utastársuk inkább nőknek és autóval nyaralóknak van. Ismételten csak laza kapcsolatszorosság azonosítható be.

4. A biztosítók CSR-tevékenységének bővítése

A CSR-tevékenységnek egy új irányt jelölhet ki a klímaváltozás megelőzése terén a CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációja, mivel a célcsoportot viszonylag élénk gyakorlat jellemzi, ahogyan ez a 8. táblázatból kiolvasható. A biztosítók mint közvetítők kínálhatják fel ezt az opciót utasbiztosítás mellé.

8. táblázat: A CO₂-kibocsátások kompenzációja (részarányok)

Utasjellemző	18–24 évesek			25–34 évesek			18–34 évesek		
	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt
A kompenzációt ismeri	85%	88%	86%	75%	76%	76%	83%	84%	83%
Kompenzációt már használt	31%	31%	31%	29%	20%	24%	30%	27%	29%
Gyakran kompenzál	6%	2%	5%	4%	4%	4%	6%	3%	4%

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

Habár a CO₂-kibocsátások kompenzációját a célcsoport 83%-a ismeri (közülük is inkább a fiatalabbak), a célcsoport csupán 29%-a¹⁶ fizetett is legalább egyszer az ellentételezésért (itt is a 18–24 évesek mutatnak nagyobb érdeklődést), a gyakori rendszerességet felmutatók pedig mindössze a minta 4%-át alkotják.

A 9. táblázat részletezi az összefüggést felmutató párokat 10%-os szignifikanciaszint mellett.

9. táblázat: Összefüggést mutató változó párokra számolt khi-négyzet-próbák eredményei és a Cramer-féle V-mutatók (p-értékekkel)

1. változó	2. változó	χ^2 -teszt értéke	p-érték	V
CO ₂ -kibocsátások önkéntes kompenzációját ismeri	Fiatalabb korcsoport tagja	2,890	8,914%	0,12706
	Passzív környezetbarát napi mobilitás	4,581	3,234%	0,15997
	Nyarlás Európán kívül	4,622	3,157%	0,16069
	Üzleti úton részt vett az elmúlt 1 évben ¹⁷	4,622	3,157%	0,16069
	Autóval nyaral	9,081	0,258%	0,22524
Önkéntes CO ₂ -kompenzációt már használt	Autóbusszal nyaral	3,469	6,251%	0,13922
	Autóval nyaral	3,730	5,345%	0,14435

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A kereszttáblákból a kapcsolatszorosság előjele kikövetkeztethető. A CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációját kevésbé ismerik az elmúlt egy évben üzleti úton részt vevők mellett azok, akik a passzív környezetbarát napi mobilitás hívei (habár esetükben a fogalomismeret nem vagy alig indokolt az alacsony vagy zérus kibocsátási szint miatt), illetve az Európán kívülre utazók (pedig esetükben a távolság és a repülőgép ÜHG-kibocsátásának intenzitása miatt szerfelett kíváncsiak volna). Jobban ismerik az ellentételezést a fiatalabbak és örvendentes módon az autóval nyaralók is. Aki önkéntes CO₂-kompenzációt már használt, inkább autóbusszal vagy autóval utazik (előbbinél opcionálisan része lehet a menetjegy árának a szolgáltató jóvoltából, utóbbinál az egyén keresése után vásárolható erre szakosodott szervezettől, mindkettőnél feltételezhető a rövidebb távolság). Mindegyik asszociáció 23% alatti.

Korábbi kutatások a légi közlekedésből származó CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációjára irányuló fizetési hajlandóságot befolyásoló tényezőket vizsgálták, eltérően e tanulmány közlekedési módra nézve általános jellegétől. Cordes–Baumeister–Käyrä (2024, 13. o.) szakirodalmi áttekintése szerint a pozitív hatások a fiatal életkorra, a magas képzettségre, a repülés károsanyag-kibocsátásával kapcsolatos tudatosságra, valamint az alacsony kompenzációs ár alkalmazására¹⁸ vezethetők vissza. A nem viszont nem játszik szerepet, míg az üzleti célú utazások és a magas kompenzációs ár (itt példa található a légitársaságok gyakorlatai között) már akadályozzák. Rotaris–Giansoldati–Scorrano (2020, 79., 82. o.) Olaszországban végzett elemzése rávilágított arra, hogy a gyakori repülés, az üzleti célú repülőutak és a férfi nem csökkenti a hajlandóságot, míg a környezettudatosság, a végzettség, illetve foglalkoztatottnak vagy a felsőoktatásban diáknak lenni pozitív tényező, ha ellentételezésről van szó.

4. javaslat: A CO₂-kibocsátások kompenzációja terén mint közvetítők a szigorú jogszabályi környezetben felügyeleti ellenőrzés mellett transzparensen működő, kvantitatív alapokon kommunikáló és üzleti kapcsolataikban kiszámítható biztosítók a lakossági bizalmi és elége-

dettségi indexük alapján autentikus szereplők lehetnek. (MABISZ, 2024, 20. o.) A közlekedési eszköztől is függő CO₂-kibocsátások önkéntes ellentételezésének összege meghatározható három adatból: 1. az utazás során megtett távolságból [km], 2. a közlekedési eszköztől függő ÜHG-kibocsátások intenzitásának átlagából [g CO₂-ekvivalens/utaskm] (IEA, 2023) és 3. a CO₂-kibocsátás ellentételezésének egységnyi költségéből [pl. HUF/kg CO₂] (atmosfair, 2025). Számos nemzetközi projekt létezik, de a kompenzációk magyarországi felhasználása célszerű annak ellenőrizhetőségére vagy a hazai ügyfelek országhoz való ragaszkodására tekintettel. Az együttműködés történhet például erdőgazdálkodókkal, települési közterületek üzemeltetőivel vagy alapítványokkal. A kompenzáció fizetését a hosszabb távolságokra utazók esetében kellene előmozdítani egy elfogadható rögzített vagy tetszőlegesen változtatható ár kialakításával. A biztosítók is tehetnek hozzájárulást az ügyfelek mellett (pl. az utazás paramétereitől függő összeggel vagy a MagNet Bank erdőültetési programjából mintát merítve meghatározott számú ügyfelenként egy facsemete ültetését vállalhatják). (MagNet Bank, 2025) A sikeres banki gyakorlatból további példaként emelhető ki a Gránit Bank Öko Kalkulátora, amely a bank ügyfelei CO₂-kibocsátásának ellensúlyozására a faültetést kínálja fel a 10 Milliő Fa Alapítvány közreműködésével. (Gránit Bank, 2025) Amikor a zöld alapon vagy ESG-szemponatok szerint kezelt befektetési alapok, unit-linked eszközalapok vagy önkéntes nyugdíjpénztári portfóliók melletti döntést hoz az ügyfél, akkor oly módon támogatja az általa a zöld vagy ESG-célokra kijelölt összeggel az alapkezelők által kiválasztott szervezeteket, hogy azok jövőbeli eredményeiből ő is részesüljön. Mindezek ellenére a penetrációjuk egyelőre csekély (lásd az 1. javaslatnál). Ezzel szemben a CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációja esetén ellenjuttatásról nincs szó, így a kompenzációs gyakorlat sikere az adományozási kultúra függvényében alakul.

A kompenzáció fizetését a hosszabb távolságokra utazók esetében kellene előmozdítani egy elfogadható rögzített vagy tetszőlegesen változtatható ár kialakításával.

5. Termékötlet a megosztáson alapuló mobilitás üzleti modelljeire építve

A megosztáson alapuló közlekedési módok folyamatos terjedése az utasbiztosításokat is érinti differenciálás szempontjából: a biztosítottak kétfelé bonthatók használat alapján. A célországban jellemzően kevésbé ismerik a lokális közlekedési kultúrát és a terepet a közlekedők, valamint a vezetési képesség több ok miatt is csökkenhet (pl. akklimatizáció, helyi szabályozás szerint megengedett alkoholfogyasztás), így az egy biztosítási esemény vagy káresemény bekövetkezésének valószínűségét növelheti.

A németországi helyzetbe enged betekintést használat terén a következő összefoglaló. Az országban emelkedik a közösségi autómegosztó szolgáltatóknál tagsággal rendelkező háztartások¹⁹ aránya: 2023-ban már elérte a 9%-ot annak ellenére, hogy az érintett háztartások egyre több autót tulajdonolnak. Így a megosztott autó opcionális pótautóként

funkcionál. A településméret növekedésével a háztartások egyre nagyobb hányada dönt a carsharing-tagság mellett, a legnagyobb német városok körében 23%-ot felmutatva. A tagság körében a kor szerinti összetétel alapján a 18–24 évesek részaránya 8%, a 25 és 44 év közöttieké 61%, a 45–59 éves korcsoporté 24%, végezetül az idősebbeké 7%. A gyarapodó taglétszám mellett ugyanakkor csökkenő trendet mutat a gyakoriság: a tagok 4%-a heti 1-3 napon, 18%-a havi 1-3 napon, 51%-a havi 1 alkalomnál ritkábban, míg 27%-a (szinte) sosem veszi igénybe a shared járműveket. Bérelhető robogók és kerékpárok esetén a legalább havi rendszerességgel használók aránya városokban (mérttől függetlenül) csak 2 és 3% közötti, amit némileg felülmúlnak a legnépesebb városok. Az autóval és kerékpárral megtett összes utazás 0,1%-a, míg robogó esetén 0,2%-a érintett shared üzleti modellel. A négykerekűekre a kereslet nagyobb, mint a kétkerekűekre. A shared közlekedési módok célcsoportja felülről nincs lekorlátozva a kor alapján. (Follmer, 2025, 20–21. o.)

A mintában a megosztáson alapuló üzleti modellek piacának várható alakulását a 10. táblázat taglalja. Az, hogy a korcsoport és nem szerinti egyes piaci szegmensek mekkora része potenciális jövőbeli fogyasztó a minta alapján, arra a feltételezésre alapul, hogy a jelenlegi ügyfelek a jövőben is azok maradnak.²⁰ A könnyebb áttekinthetőség kedvéért mind az unió (összes fogyasztó száma), mind a metszet (a négy- és kétkerekűeket egyaránt használók) feltüntetésre került.

10. táblázat: A fogyasztók száma és aránya megosztáson alapuló közlekedési eszközök mentén

Fogyasztó típusa	Eszköz	18–24 évesek		25–34 évesek		Minta (n=179)
		Nő (n=81)	Férfi (n=49)	Nő (n=24)	Férfi (n=25)	
Létező	Unió	20 (25%)	9 (18%)	2 (8%)	4 (16%)	35 (20%)
	4 kerekű	15 (19%)	8 (16%)	2 (8%)	4 (16%)	29 (16%)
	2 kerekű	7 (9%)	3 (6%)	1 (4%)	0 (0%)	11 (6%)
	Metszet	2 (2%)	2 (4%)	1 (4%)	0 (0%)	5 (3%)
Potenciális jövőbeli	Unió	32 (40%)	14 (29%)	4 (17%)	6 (24%)	56 (31%)
	4 kerekű	25 (31%)	13 (27%)	4 (17%)	6 (24%)	48 (27%)
	2 kerekű	16 (20%)	5 (10%)	2 (8%)	2 (8%)	25 (14%)
	Metszet	9 (11%)	4 (8%)	2 (8%)	2 (8%)	17 (9%)

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A minta alapján néhány következtetés levonható, részben cáfolva Follmert (2025). Meg-erősítést nyert, hogy a négykerekűek felé nagyobb létező és potenciális jövőbeli kereslet azo-nosítható be. Follmer művétől eltérően a passau mintában meglepő módon az idősebbek már kevésbé veszik igénybe a megosztáson alapuló közlekedési módokat, a célcsoportot illetően a piac további növekedése feltételezhető. 66%-os bővülés várható a négykerekűeknél, továbbá bő megduplázódás a kétkerekűeknél.

A 11. táblázat azokat a kombinációkat foglalja össze, ahol a függetlenség 10%-os szignifi-kanciaszint mellett elutasítható.

11. táblázat: Összefüggést mutató változópárokra számolt khi-négyzet-próbák eredményei és a Cramer-féle V-mutatók (p-értékekkel)

1. változó	2. változó	χ^2 -teszt értéke	p-érték	V
Létező ügyfél (két-, négykerekűek)	Passzív környezetszennyező napi mobilitás ²¹	21,852	0,000%	0,34940
	Délnyugat-Európában nyaral	10,505	0,119%	0,24226
	Repülőgéppel nyaral	6,180	1,292%	0,18581
	Üzleti úton részt vett az elmúlt 1 évben	3,703	5,431%	0,14384
	Üzleti út Európában (FÁK nélkül) ²²	3,703	5,431%	0,14384
	Üzleti út DACH-országban ²³	2,707	9,993%	0,12297
	Üzleti út vonattal	4,918	2,657%	0,16576
Létező ügyfél (négykerekűek)	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	17,869	0,002%	0,31595
	Délnyugat-Európában nyaral	8,288	0,399%	0,21518
	Repülőgéppel nyaral	3,400	6,520%	0,13782
	Üzleti úton részt vett az elmúlt 1 évben	3,327	6,815%	0,13633
	Üzleti út Európában (FÁK nélkül) ²⁴	3,327	6,815%	0,13633
	Üzleti út vonattal	4,026	4,479%	0,14998
Létező ügyfél (kétkerekűek)	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	7,739	0,540%	0,20793
Potenciális jövőbeli ügyfél (két-, négykerekűek)	Fiatalabb korcsoport tagja	3,713	5,399%	0,14402
	Aktív napi mobilitás ²⁵	3,158	7,556%	0,13282
	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	17,148	0,003%	0,30951
	Nagy-Britanniában, Írországból nyaral	4,098	4,294%	0,15131
	Délnyugat-Európában nyaral	5,480	1,924%	0,17497
Potenciális jövőbeli ügyfél (négykerekűek)	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	16,033	0,006%	0,29928
	Délnyugat-Európában nyaral	2,754	9,701%	0,12404
	Autóval nyaral	3,056	8,046%	0,13065
	Repülőgéppel, hajóval vagy autóval nyaral	3,244	7,168%	0,13463
Potenciális jövőbeli ügyfél (kétkerekűek)	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	3,650	5,607%	0,14280
	Délnyugat-Európában nyaral	5,457	1,949%	0,17461

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A kereszt táblák alapján az asszociáció iránya ismét meghatározható. A megosztáson alapuló üzleti modell létező felhasználói (bármilyen két- és négykerekű) inkább passzív kör-nyezetszennyező rutinszerű mobilitást folytatnak (86%-uk érintett!), nagyobb valószínűséggel nyaralnak Délnyugat-Európában, választják a repülőgépet, vesznek részt üzleti célú utazáson,

azt Európában, azon belül DACH-országban teszik, és ahhoz inkább vonatot választanak. Négy- és kétkerekűek esetén külön-külön is érvényes a jellemzőbb passzív környezetszennyező rutinszerű mobilitás, továbbá négykerekűeknél Délnyugat-Európa preferáltabb cél, inkább repülés a közlekedési mód, felmerül üzleti célú utazás (szintén Európában), amelyet inkább vonattal tesznek meg. A potenciális jövőbeli ügyfelek (bármilyen shared két- és négykerekű) inkább ifjabbak, napi mobilitás terén aktívabbak, de ha passzív módot választanak, akkor magasabb arányuk környezetszennyezőbb, valamint Nagy-Britanniában, Írországból vagy Délnyugat-Európában nagyobb hányaduk nyaral. Négy- és kétkerekűek esetén külön-külön is érvényes, hogy igénybe vevőik esetén valószínűbb a passzív környezetszennyező napi mobilitás és a Délnyugat-Európában történő nyaralás. Négykerekűeknél ez kiegészül az autó választásával nyaraláshoz, illetve annak összevont eszközkatégoriája is jellemzőbb. A kiemelendő mértékű (20% és 35% közötti) asszociációk a passzív környezetszennyező rutinszerű mobilitással vagy a Délnyugat-Európában nyaralással képzett párokban lelhetők fel.

5. javaslat: Az alaptermék részeként shared (közös használt, megosztott) eszközzel bekövetkező közlekedési balesetből eredő biztosítási eseményre vagy káreseményre többlétszolgáltatás volna teljesíthető, vagy egy, a shared eszközök említett eseményeitől mentes alapbiztosítás mellé egy új, többletvédelmet nyújtó kiegészítő biztosítást (összevontan két- és négykerekű közlekedési eszközökre vagy külön-külön csak az egyikre) lehetne felkínálni.²⁶

6. Mobilitási minták

A célországban választott közlekedési mód változóját a hazai biztosítótársaságok figyelmen kívül hagyják. A változó mellett érvel *Maltese–Zamparini* tanulmánya (2023, 4–6. o.). Milánói egyetemista diákok körében végzett felmérésük kiemelte, hogy a fenntartható mobilitás (gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés) időarányára a nyaralás helyszínén pozitívan hat mind a fenntartható módok időaránya a rutinszerű mobilitás során, mind a vonat választása a nyaralási helyszínre jutáshoz. Nagy-Britanniában közúti balesetek bekövetkezésének valószínűsége alapján a busz²⁷ a legbiztonságosabb, majd ezt követi az autó, utána jön a kerékpár, végül a motorkerékpár zárja a kockázat szerinti sorrendet. (*Owens–Sheehan–Mullins et al., 2024, 11. o.*) Ha statisztikákat veszünk, akkor a balesetekben elhunytak összes számának az EU lakosságára vetített relatív mutatója alapján a legkedvezőbb a vízi, majd a légi utasok helyzete, de a vasút is biztonságosabb, mint a közút az EU-ban. Ha feltételezzük, hogy a célországon belüli mobilitás érdemben vasúton vagy közúton valósul meg, akkor az egyes országok között szembetűnő szóródás azonosítható be. A vasút veszélyesebb az egykori keleti blokk államaiban. A közúti közlekedés terén is éles különbségek vannak: Skandinávia a legbiztonságosabb, az ellenkező póluson a Balkán van. Az EU-ban a közutakon 2022-ben 20 700-an veszítették életüket, vasúton 805-en. (*Eurostat, 2025, 37–41. o.*) Mindezek alapján ez a rész azzal foglalkozik, hogy milyen mobilitási minták alakultak ki a kikapcsolódási célú utazások és a rendsze-

res mobilitás közlekedési módjaiból a célcsoportban, továbbá azt vizsgálja, hogy milyen további szignifikáns kapcsolatok azonosíthatók be.

A 12. táblázat, amely betekintést nyújt a közlekedési módok közötti választásokba, azzal a feltételezéssel készült, hogy a rutinszerű mobilitás közlekedési módjait alkalmazzák a biztosítottak a célországban is. A százalékos megoszlások az egyes, célországba érkezéshez igénybe vett közlekedési eszközt választók részarányait tükrözik.

12. táblázat: A nyaralás és a napi mobilitás²⁸ közlekedési módjainak önálló és párok szerinti előfordulása

Napi mobilitás→ Nyaralás↓	Közösségi közlekedés	Autó	Kerékpár	Motorkerékpár, robogó	Összesen
Vonat	96 (71%)	64 (47%)	66 (49%)	9 (7%)	135 (75%)
Repülőgép	83 (68%)	73 (60%)	59 (48%)	11 (9%)	122 (68%)
Hajó	8 (73%)	3 (27%)	6 (55%)	0 (0%)	11 (6%)
Autóbusz	26 (67%)	16 (41%)	22 (56%)	5 (13%)	39 (22%)
Kerékpár	10 (71%)	6 (43%)	11 (79%)	1 (7%)	14 (8%)
Autó	60 (58%)	69 (66%)	53 (51%)	8 (8%)	104 (58%)
Vonat, autóbusz	100 (71%)	67 (48%)	69 (49%)	10 (7%)	140 (78%)
Repülőgép, hajó, autó	102 (64%)	92 (58%)	78 (49%)	13 (8%)	159 (89%)
Összesen	118 (66%)	97 (54%)	87 (49%)	14 (8%)	179

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

Akik vonattal nyaralnak, túlnyomórészt (71%-uk) a közösségi közlekedést választják. Aki repül, annak a közösségi közlekedés (68%-uk) vagy az autó (60%-uk) a legkedveltebb eszköze. Aki hajóútra, autóbuszos vagy kerékpáros nyaralásra indul, annak a közösségi közlekedés mellett a kerékpár a legjellemzőbb döntése. Aki autózik, annak az egyéni négykerekűt (66%-uk) kiegészítheti a közösségi közlekedés (58%-uk) és a kerékpár (51%-uk). Az ÜHG-kibocsátások intenzitása szerint egyesített kategóriák egységesen a közösségi közlekedést (64%), illetve lokálisan az autó használatát (58%) emelik ki repülőgéppel, hajóval vagy autóval nyaralás esetén. Szimpla eszközkatégoriákat nézve a közösségi közlekedés legkevésbé jellemző az autóval nyaralóknál (csak 58% vs. min. 67%), lokálisan autót használnak a repülőgéppel és autóval nyaralók (60–66% vs. max. 47%), a desztinációjuk helyén is vélhetően kerékpáron maradnak az eleve kerékpárral nyaralók (79% vs. max. 56%). Motorkerékpár és robogó mentén az al minta méretére való tekintettel következtetések levonása nem javasolt.

A 13. táblázat páronként mutatja be a valószínűsége irányuló próbák eredményeit a próba előfeltételét teljesítő, lokálisan választott közösségi közlekedésre és autóra.

13. táblázat: A p valószínűsége irányuló próbák eredményei (kétoldali p-értékek)

Lokális mód →	Közösségi közlekedés			Autó		
	Repülő	Busz	Autó	Repülő	Busz	Autó
Odaérkezés módja↓→						
Vonat	59,197%	59,328%	3,076%	4,612%	48,120%	0,348%
Repülőgép	-	87,381%	10,800%	-	3,972%	31,279%
Autóbusz	-	-	32,897%	-	-	0,603%

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

10%-os kétoldali szignifikanciaszint mellett öt esetben tudjuk elutasítani a nullhipotézist. A célsországban inkább a vonattal utazók veszik igénybe a közösségi közlekedést, mint az autózók. A repülőgép és az autó relációjában a nullhipotézis vélhetően az alacsony mintanagyság miatt nem vethető el. A helyszínen használt autó a vonattal vagy autóbusszal érkezők esetén kevésbé jellemző, mint a repülőgéppel vagy autóval nyaralóknál.

Javasolt a célsországban az utasbiztosítás tartama alatt választott közlekedési mód mentén is differenciálni a célsországba való jutás közlekedési módja mellett, hogy az alacsonyabb kockázatot képviselő ügyfelek a kockázatukkal arányosan kevesebb díjat fizessenek, és fordítva.

6. javaslat: A mintabeli eredmények alapján javasolt a célsországban az utasbiztosítás tartama alatt választott közlekedési mód mentén is differenciálni a célsországba való jutás közlekedési módja mellett, hogy az alacsonyabb kockázatot képviselő ügyfelek a kockázatukkal arányosan kevesebb díjat fizessenek, és fordítva. Ez történhet szimplán a célsországba való érkezés közlekedési módja alapján oly módon, hogy hozzárendelésre kerül egy becsült multimodális kockázati profil, és ebben az esetben nincs további inputra szükség. Másik alternatíva a célsországban választott, jellemzően igénybe venni tervezett közlekedési módra való explicit rákérdezés²⁹ az ajánlat felvételekor, ami árnyaltabb és a kockázattal arányos tarifát tud eredményezni. Összességében az vonható le következtetésként, hogy országspecifikusan és közlekedési módok (közösségi közlekedés, autó, kerékpár, motorkerékpár és robogó) vagy ezek összevont csoportjai mentén lehet a valódi kockázatot tükröző tarifát meghatározni. Ennélfogva a közösségi közlekedés, mint az élet- és balesetbiztosítási események terén a legbiztonságosabb, továbbá egyébként az egyik legfenntarthatóbb közlekedési mód választását a biztosítók is díjaznák alacsonyabb kockázati díjkomponens formájában.

A további szignifikáns kapcsolatokra a 14. táblázat világít rá az egyes eszközöket választók jellemzői mentén 10%-os szignifikanciaszint mellett.

14. táblázat: Összefüggést mutató változópárokra számolt khi-négyzet-próbák eredményei és a Cramer-féle V-mutatók (p-értékekkel)³⁰

1. változó	2. változó	χ^2 -teszt értéke	p-érték	V
Vonattal nyaral	Passzív környezetbarát napi mobilitás ³¹	7,028	0,802%	0,19815
	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	11,760	0,061%	0,25631
	Autóbusszal nyaral	3,720	5,376%	0,14416
	Autóval nyaral	5,127	2,355%	0,16924
	Üzleti út vonattal	4,771	2,895%	0,16325
Repülőgéppel nyaral	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	4,566	3,261%	0,15971
Hajóval nyaral	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	4,830	2,797%	0,16427
Autóbusszal nyaral	Aktív napi mobilitás	3,242	7,179%	0,13457
	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	2,786	9,511%	0,12475
	Autóval nyaral	5,972	1,453%	0,18266
Autóval nyaral	Neme férfi	3,413	6,468%	0,13809
	Passzív környezetbarát napi mobilitás	7,416	0,647%	0,20354
	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	12,587	0,039%	0,26517
	Vonattal, autóbusszal nyaral	7,257	0,706%	0,20135
Vonattal, autóbusszal nyaral	Passzív környezetbarát napi mobilitás	8,736	0,312%	0,22092
	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	11,565	0,067%	0,25419
	Üzleti út vonattal	5,122	2,363%	0,16916
Repülőgéppel, hajóval, autóval nyaral	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	8,258	0,406%	0,21478
Aktív napi mobilitás	Fiatalabb korcsoport tagja	4,040	4,443%	0,15024
Passzív környezetbarát napi mobilitás	Neme férfi	7,233	0,716%	0,20102
	Passzív környezetszennyező napi mobilitás	9,377	0,220%	0,22888
Passzív környezetszennyező napi mobilitás	Fiatalabb korcsoport tagja	3,572	5,878%	0,14126

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

A kereszt táblából a kapcsolat szorosságának az előjele változatos képet mutat. A vonattal nyaralók között jellemzőbb, hogy a passzív rutinszerű mobilitás terén is a környezetvédelem hívei, így környezetszennyezést kevésbé folytatnak, autóbusszal is inkább nyaralnak, autóval azonban kevésbé, továbbá üzleti útjaikra is inkább vonattal utaznak. A repülőgéppel nyaralóknak inkább passzív környezetszennyező a napi mobilitásuk. Aki hajóval nyaral, arra érdekes módon passzív környezetszennyező rutinszerű mobilitás kevésbé jellemző. Az autóbusszal nyaralók napi mobilitásuk terén inkább aktívak és kevésbé passzív környezetszennyezők, nagyobb valószínűséggel nyaralnak autón kívüli eszközzel. Aki autóval nyaral, valószínűbb,

hogy férfi, passzív rutinszerű mobilitását illetően kevésbé igaz, hogy környezetbarát lenne, ehelyett inkább -szennyező, ezzel konzisztens, hogy nyaralásához vonatot vagy autóbust kevesbé vesz igénybe. A vonattal vagy autóbusszal nyaralók passzív napi mobilitásuk során jellemzőbben környezetbarátok és kevésbé -szennyezők, végül üzleti útjaikhoz is inkább vonatot részesítenek előnyben. Az összevont hármaskategória (nyaraláshoz repülőgép, hajó, autó) pozitív és logikus kapcsolatot mutat a passzív környezetszennyező rutinszerű mobilitással. Az előzőeken túl megemlíthető, hogy inkább az ifjabbak közül kerülnek ki azok, akik napi mobilitásuk terén (még) inkább aktívak. Passzív környezetbarát rutinszerű mobilitás azonosítható be nagyobb valószínűséggel a nők³² körében, illetve azoknál, akik inkább mellőzik a passzív környezetszennyező napi mobilitást. Ezzel szemben a passzív rutinszerű mobilitásuk során környezetszennyezést okozók inkább fiatalabbak. Az összes asszociáció gyenge, nem éri el a 27%-ot.

A függelékben elhelyezett 15. táblázat mutatja, hogy a nem és korcsoport kombinációja szerint a célcsoport mekkora hányada érintett az előzőekben nem ismertetett mobilitási változókat illetően.

Következtetések, a kutatás korlátai és jövőbeli irányai

A tanulmány megállapításai egy németországi, 18–34 évesek körében végzett felmérésből származnak. A korcsoport legalább egy része a zöld befektetések potenciális célcsoportja lehet, így utasbiztosítás mellé esetükben figyelemfelkeltés zöld alapon vagy ESG-szemponatok szerint kezelt megtakarítási termékekről tehető. A felsőoktatás nemzetköziesedése az Európán kívüli célállomásokra hívja fel a figyelmet, viszont utasbiztosítási fedezet egy részükre a Konzuli Szolgálat listája szerint nem javasolt. Mivel a célcsoport 42%-a nyitott kapcsolt ajánlatokra, a biztosítók együttműködést alakíthatnak ki közlekedési vagy szállásfoglaló vállalatokkal. A biztosítók közvetítőként opcionálisan felajánlhatják a CO₂-kibocsátások önkéntes kompenzációját az utasbiztosítások szerződőinek, továbbá arra CSR-tevékenységet építhetnek. A shared közlekedési eszközök terjedése alapot kínál az utasbiztosítási ügyfelek körében differenciálásra: a minta alapján a négykerekűek és kétkerekűek elkülönült kezelése javasolt az eltérő kereslet és kockázat miatt. Nemcsak a célországba érkezés közlekedési eszköze, hanem a célországban választott jellemző közlekedési mód is lehetőséget ad differenciálásra.

A kutatás több korlátot mutat fel. (i) Pénzügyi termékekkel (pl. utasbiztosítások, zöld befektetések) kapcsolatos specifikus kérdést nem tartalmazott a kérdőív, így nem lehet tudni, hogy a célcsoport mekkora hányada rendelkezett a múltban vagy a felmérés időpontjában ilyen termékekkel. A tanulmányban megfogalmazott hat javaslat várható piaci fogadtatására sem irányultak kérdések. (ii) Az alacsony mintanagyság csökkentette a megállapítások érvényességét, továbbá egyes tesztek az előfeltételek miatt nem voltak végrehajthatók, így egyes következtetések csak feltételezhetők. (iii) A képzés tartama (időszakos vagy a képzés teljes tartamát lefedő) és a származási ország nem volt része a kérdőívnek, de vélhető, hogy a kiindulási vagy a célország legalább egyikében potenciális vagy tényleges biztosítói ügyfél a

megkérdezett személy. (iv) A kérdőív személyes kitöltésekor a résztvevők üresen hagytak vagy megjelöltek néhány rekordot „nincs válasz” (NA) opcióval. (v) A nem pontosan meghatározott specifikációk (pl. az ökológiai lábnyom összetevői) esetében az egyének szubjektív értelmezése torzítást okozhatott. (vi) Németország hagyományosan elkötelezett a környezetvédelem iránt, így a magyarországi populáció esetén alacsonyabb tudatossági szintből indulhatunk ki. (vii) A minta esetén az utazásra fordított kiadások és a helyben elérhető technológiai háttér kedvezőbb (pl. nagysebességű vasút hagyománya, hajózás vagy repülés penetrációja). (viii) Az egyes országcsoportokra (pl. DACH, Nagy-Britannia és Írország) érvényes megállapítások Bajorország földrajzi elhelyezkedésére is visszavezethetők lehetnek, a távolság nagyságrendje azonban orientálható. (ix) A minta nem tekinthető reprezentatívnak sem a nem, sem a korcsoport tekintetében. (x) A felmérés érintett kérdései az elmúlt egy évben történt utazások során igénybe vett közlekedési módokra összevontan irányultak, így az egyes célországokra lebontva nem ismertek a közlekedési módok a helyszínre érkezést illetően. Ezenfelül a desztináció helyszínén választott közlekedési módok nem képezték részét a kérdőívnek, ennél fogva azokat a rutinszerű mobilitás közlekedési módjai helyettesítik.

Jövőbeli kutatási irány lehet annak vizsgálata egy nagyobb minta megcélzása mellett a felsőoktatás nemzetköziesedésére való tekintettel, hogy mennyire nyitottak az utazások terén aktívabbak egy egyéves tartamú, évente automatikusan megújuló, egyetemi polgárok igényeire szabott utasbiztosítási bérletre egyéni biztosítás³³ helyett csoportos biztosítás keretén belül oktatási intézményi háttérrel.

Köszönetnyilvánítás

A 2024. júliusi kutatás Németországban (Passau) nem valósulhatott volna meg a Német Felsőoktatási Csereszolgálat (Deutscher Akademischer Austauschdienst – DAAD) és a Passaui Egyetem (Universität Passau) támogatása, továbbá Huszák Loretta (Budapesti Corvinus Egyetem), Suleika Bort, Claudia Reitmayer, Nina Anolick és Niklas Wagner (Passaui Egyetem) segítő közreműködése nélkül.

FÜGGELÉK

15. táblázat: Mobilitással kapcsolatos további változók gyakoriságai alminták szerint

Közlekedési mód meghatározása	18–24 évesek			25–34 évesek			18–34 évesek		
	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt	Nő	Férfi	Együtt
Aktív napi mobilitás	89%	90%	89%	71%	84%	78%	85%	88%	86%
Passzív környezetbarát napi mobilitás	75%	59%	69%	88%	60%	73%	78%	59%	70%
Passzív környezetszennyező napi mobilitás	49%	63%	55%	38%	40%	39%	47%	55%	50%
Napi mobilitás közösségi közlekedéssel	70%	57%	65%	79%	56%	67%	72%	57%	66%
Napi mobilitás autóval	52%	63%	56%	46%	52%	49%	50%	59%	54%
Napi mobilitás kerékpárral	57%	55%	56%	25%	32%	29%	50%	47%	49%
Napi mobilitás motorke-rékpárral, robogóval	7%	14%	10%	0%	4%	2%	6%	11%	8%
Nyaralás vonattal	78%	69%	75%	71%	84%	78%	76%	74%	75%
Nyaralás repülőgéppel	64%	73%	68%	75%	64%	69%	67%	70%	68%
Nyaralás hajóval	6%	4%	5%	8%	8%	8%	7%	5%	6%
Nyaralás autóbusszal	28%	18%	25%	4%	24%	14%	23%	20%	22%
Nyaralás kerékpárral	7%	10%	8%	0%	12%	6%	6%	11%	8%
Nyaralás bármilyen autóval	54%	71%	61%	46%	56%	51%	52%	66%	58%
Nyaralás vonattal vagy autóbusszal	81%	71%	78%	71%	88%	80%	79%	77%	78%
Nyaralás repülőgéppel, hajóval, autóval	88%	92%	89%	92%	84%	88%	89%	89%	89%
Üzleti út vonattal	11%	27%	17%	29%	32%	31%	15%	28%	21%
Üzleti út repülőgéppel	1%	4%	2%	8%	16%	12%	3%	8%	5%
Üzleti út hajóval	0%	0%	0%	0%	4%	2%	0%	1%	1%
Üzleti út autóbusszal	1%	6%	3%	4%	4%	4%	2%	5%	3%
Üzleti út kerékpárral	0%	2%	1%	0%	4%	2%	0%	3%	1%
Üzleti út bármilyen autóval	2%	6%	4%	8%	20%	14%	4%	11%	7%
Üzleti út vonattal vagy autóbusszal	12%	31%	19%	29%	32%	31%	16%	31%	22%
Üzleti út repülőgéppel, hajóval, autóval	2%	8%	5%	17%	28%	22%	6%	15%	9%

Forrás: minta alapján saját szerkesztés

HIVATKOZÁSOK

¹ A zérus nettó egyenleg úgy valósul meg, hogy továbbra is léteznek ÜHG-kibocsátások, de az elnyelés azokat nullára ellentételezi.

² A 2023. évi CVIII. törvény a fenntartható finanszírozás és az egységes vállalati felelősségvállalás ösztönzését szolgáló környezettudatos, társadalmi és szociális szempontokat is figyelembe vevő, vállalati társadalmi felelősségvállalás szabályairól és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szól, innen ered a *environmental, social, and corporate governance* rövidítés. (NJT, 2023)

³ Ha két kategória képzendő az öt közlekedési eszközből, akkor (i) a vonat az autóbusszal együtt alkotja a kedvezőbb csoportot, illetve (ii) a hagyományos kitermelésű fosszilis üzemanyaggal működő repülőgép, autó és hajó a környezetszennyezőbb kategória az ÜHG-kibocsátásuk intenzitása alapján. Bár a hajó nincs feltüntetve az idézett helyen, az egyik legkárosabb közlekedési módnak tekinthető.

⁴ Ha a fenntartható üzemanyagoknak (*sustainable aviation fuels*) az a változata terjed el, amelyet a levegőből kinyerhető szén-dioxidból az ipar állít elő megújuló forrásból származó árammal, majd ugyanez kerül vissza az atmoszférába az égés során, akkor a légi közlekedés igénybevétele nem növeli sem az ökológiai lábnyomot (hiszen nem természeti erőforrás, mint pl. a biomassza), sem a légköri szén-dioxid-koncentrációt (mivel vissza is kerül a kivont CO₂). A termelési kapacitásuk egyelőre alacsony, az áruk többszöröse a hagyományos kerozinnak, így igénybevételük a repülőjegyek árát érdemben megnövelné (lásd pl. a Lufthansa repülőjegyáraiban ennek a felárát), ami viszont a keresletet visszavetné, mivel a fenntartható repülés felárának a megfizetési hajlandósága egyelőre alacsony az utasok körében. (EASA, 2025a, 2025b)

⁵ Nincs összehasonlítható adat arra, hogy az utasbiztosítást vásárlók mekkora hányada választ európai célszámot külföldi utazás esetén.

⁶ Az érintett tagok díjkalkulátorai: (Alfa, 2025), (Allianz, 2025), (CIG Pannónia, 2025), (EUB, 2025), (Generali/Genertel, 2025), (Gránit, 2025), (Groupama, 2025), (K&H, 2025), (KÖBE, 2025), (Posta, 2025), (Union, 2025), (Uniq, 2025)

⁷ A kibocsátások alapján az ökológiai lábnyomot feloszthatjuk hat komponensre: (i) elektromosság, (ii) az otthon erőforrás-fogyasztása (áram nélkül), (iii) az összes mobilitás (rutinszerű napi közlekedés és alkalmi utazások), (iv) táplálkozás, (v) a további egyéni fogyasztás és (vi) az országspecifikus közintézményi-infrastrukturális háttér. (UBA, 2025a)

⁸ Az egyszerség kedvéért az oksági irányt feltételező asszociációs mérőszámok mellőzve lettek azokban az esetekben is, ahol a szimmetria elutasítható. A kérdőív az irány beazonosítását feltáró kérdést (pl. a preferált közlekedési mód határozza meg a desztinációk körét, vagy éppen a célszámot számít elsődlegesen) nem tartalmazott.

⁹ Összesítéskor a 100%-tól való esetleges eltérés kerekítésekre vezethető vissza.

¹⁰ A V-mutató egy 0 és 1 közötti szám, aminek *p*-értéke megegyezik a χ^2 -tesztstatisztika *p*-értékével.

¹¹ Öt országot takar: Portugália, Spanyol-, Francia-, Olaszország és Málta.

¹² Annak megítélése, hogy érdemes-e az 1. és a 4. táblázat alapján az életkort, a célszámot és a közlekedési eszközt a célszámig szegmentálási szempontként bevonni, további kutatást igényel.

¹³ Több olyan vállalati intézkedés terjed, amely a fenntartható mobilitás irányába hat, ilyenek például az utazásmentes virtuális meetingek, repülőgép és autó helyett vasút választása, illetve vállalati CO₂-kompenzációfizetés repülés esetén. (UBA, 2025b)

¹⁴ Ennek megvalósítása történhet oly módon, hogy az ugyanannál a biztosítónál kötött előzményszerződések esetében a szerződőt tekintve megvizsgálásra kerül, hogy teljesül-e a kármentesség. Ha a biztosítónak nem kellett a szerződő érintett előzmény-utasbiztosításaihoz kapcsolódóan biztosítási vagy káresemény után térítenie, akkor a kármentességi bónusz a soron következő utasbiztosítás fizetendő díját csökkentheti. A biztosítók az előzményszerződések vonatkozásában kumulált minimáldíjat, kumulált tartamot és vizsgált időszakot is meghatározhatnak a kármentességi bónusz további feltételének.

¹⁵ Csoportos utasbiztosítások léteznek, ilyenek a lakossági ügyfelek bankkártyái mellé automatikusan járó vagy opcionálisan köthető utasbiztosítások is.

¹⁶ A 29% tudatosabb attitűdre utal, mivel felülműlják a min. 14 éves lakosságra jellemző CO₂-kompenzációfizetési arányt. Utóbbi körben a légi utak terén az ellentételezett és a nem ellentételezett utazások aránya ezzel összevetve alacsony: kb. 3:40. A kompenzáció elmaradásának több oka lehet. A légi utak során nagyobbak a megtett távolságok a szárazföldiekhez vagy a vízielemek képest, amit fokoz a repülőgép ÜHG-kibocsátása intenzitásának magasabb átlaga. A két érték szorzata kihát a kompenzáció összegére. Végül kevésbé környezettudatos fogyasztói magatartásra is visszavezethető lehet a mérsékelt fizetési hajlandóság. (UBA, 2025c)

¹⁷ Egyező teszteredmények az előző sorral.

¹⁸ Lásd az autóbusz-társaságok gyakorlata közül a FlixBus esetét: az utasoknak az eredeti menetjegyáron felül csupán kb. 1-3%-ot kell fizetniük, ha az opcionálisan felkínált ellentételezés mellett döntenek. Ráadásul ez egy kattintással elérhető. (FlixBus, 2024)

¹⁹ A vizsgálat úgy történt, hogy legalább 1 fő a háztartásban élők közül tag legyen.

²⁰ A megosztáson alapuló négy- vagy kétkerekű járművek potenciális jövőbeli ügyfeleinek beazonosítása korlátot tartalmazó kérdések feltétele mellett történt, mivel ezek arra irányultak, hogy a nemzetközi nagysebességű vonatok iránti kereslet növelése céljából biztosítani kellene-e a vasútállomásokon ezeket az eszközöket. Aki igennel válaszolt, esetében vélhető a szándék, így a létező ügyfelekkel összevontan potenciális jövőbeli fogyasztónak lett véve.

²¹ Az elnevezés a hagyományos, azaz fosszilis energiahordozót égető autóra, motorkerékpárra és robogóra utal.

²²Egyező teszteredmények az előző sorral.
²³A DACH mozaikszó Németországot, Ausztriát és Svájcot egyesíti.
²⁴Egyező teszteredmények az előző sorral.
²⁵A kérdőív alapján aktívnak minősül az, aki napi rendszerességgel hagyományos kerékpárt teker vagy legalább 3 percet gyalogol a megteendő távolsága egyik irányában.
²⁶Mivel a gyakorlatban a biztosítóknak piaci hátrányt jelenthet további adatok bekérése, a shared eszközök mentén való bontás akkor bizonyulhat indokoltnak, ha a shared eszközök elkülöníthető díja a biztosítási alapidíjhoz viszonyítva érdemi (min. 3%).
²⁷Vélhetően kiterjeszthető a közösségi közlekedés egészére.
²⁸A megosztáson alapuló közlekedési eszközök figyelembevételével készült a táblázat.
²⁹Itt is megemlíthető a további adatok bekérésének problémája, azaz az elkülöníthető díjnak érdeminek kell lennie a biztosítási alapidíjhoz viszonyítva.
³⁰A kerékpárral nyaralás azért nincs feltüntetve, mert nincs beazonosítható kapcsolat.
³¹A kategória lefedi az e-kerékpárt, a hibrid vagy e-autót és a közösségi közlekedést.
³²Ennek több oka is lehetséges, pl. a környezetvédelem iránt fogékonyabbak, inkább utaznak e-kerékpárral, hibrid vagy e-autóval, vagy kevésbé költenek saját járműre, így a közösségi közlekedést választják.
³³Egyéni éves diákbréket és nem diákoknak szóló egyéni éves bréket hazánkban több biztosító is kínál. Az eltérés az egyetemi polgárok alkotta összevont célcsoportban és a csoportos biztosítási jellegben van.

IRODALOMJEGYZÉK

Al Mamun, A. – Rahman, M. – Yang, Q. – Jannat, T. – Salameh, A. – Fazal, S. (2022): Predicting the Willingness and Purchase of Travel Insurance During the COVID-19 Pandemic, Frontiers in Public Health, Vol. 10, pp. 1–12. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.907005>
Choe, Y. – Kim, H. – Choi, Y. (2022): Willingness to pay for travel insurance as a risk reduction behavior: health-related risk perception after the outbreak of COVID-19, Service Business, Vol. 16, pp. 445–467. <https://doi.org/10.1007/s11628-022-00479-8>
Cordes, H. – Baumeister, S. – Käyrä, M. (2024): Factors influencing the willingness to pay for aviation voluntary carbon offsets: A literature review, European Journal of Tourism Research, Vol. 36, pp. 1–23. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v36i.2741>
Grassi, L. (2024): In a world of Open Finance, are customers willing to share data? An analysis of the data-driven insurance business, Eurasian Business Review, Vol. 14, pp. 727–753. <https://doi.org/10.1007/s40821-024-00263-w>
Hunyadi, L. – Mundruczó, G. – Vita, L. (2000): Statisztika, Budapest, Aula
Kharas, H. (2017): The Unprecedented Expansion of the Global Middle Class: An Update, Washington: The Brookings Institution, https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/02/global_20170228_global-middle-class.pdf Letöltés: 2025.11.10.
Kovács, E. (2014): Többváltozós adatelemzés, Typotex, http://etananyag.ttk.elte.hu/FiLeS/downloads/14_KOVACS_E_Tobbvalt_adatelemzes.pdf Letöltés: 2025.11.10.
Kováts, G. (szerk.) (2025): Felsőoktatás-menedzsment kézikönyv, Budapest, Budapesti Corvinus Egyetem, <https://doi.org/10.14267/978-963-503-964-7>
Luna-Cortés, G. – Brady, M. (2024): Measuring Travel Insurance Literacy: Effect on Trust in Providers and Intention to Purchase, Journal of Travel Research, Vol. 64 (3), pp. 683–695. <https://doi.org/10.1177/00472875231220944>
Maltese, I. – Zamparini, L. (2023): Sustainable mobility choices at home and within destinations: A survey of young Italian tourists, Research in Transportation Business & Management, Vol. 48, pp. 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100906>
Owens, E. – Sheehan, B. – Mullins, M. – Cunneen, M. – Castignani, G. – Masello, L. (2024): Towards Pay-As-You-Move (PAYM) insurance: The multimodal mobility risk transfer solution, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, Vol. 28, pp. 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101283>
Paraskevas, A. – Pantelidis, I. – Ludlow, J. (2022): Duty of care for business travel: how do employers assess and manage business travel risk?, International Journal of Contemporary Hospitality Management, Vol. 34 (12), pp. 4438–4457. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-09-2021-1178>
Rotaris, L. – Giansoldati, M. – Scorrano, M. (2020): Are air travellers willing to pay for reducing or offsetting carbon emissions? Evidence from Italy, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 142, pp. 71–84. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.10.014>
Sachs, J. – Lafortune, G. – Fuller, G. – Iablonovski, G. (2025): Financing Sustainable Development to 2030 and Mid-Century. Sustainable Development Report 2025, Dublin: Dublin University Press. <https://doi.org/10.25546/111909>
Sánchez-Pérez, M. – Terán-Yépez, E. – Marín-Carrillo, M. – Marín-Carrillo, G. – Illescas-Manzano, M. (2021): The impact of the COVID-19 health crisis on tourist evaluation and behavioural intentions in Spain: implications for market segmentation analysis, Current Issues in Tourism, Vol. 24 (7), pp. 919–933. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1889481>
Yang, C.-J. – Lu, C.-W. – Chiang, C.-H. – Chang, H. – Yao, C.-A. – Huang, K.-C. (2023): Traveler's knowledge, attitude, and practice about travel health insurance: A community-based questionnaire study, PLoS ONE, Vol. 18 (2), pp. 1–9. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0281199>

INTERNETES FORRÁSOK

atmosfair (2025): Wunschmenge CO₂ einsparen, <https://www.atmosfair.de/de/einsparen/wunschmenge/> [Letöltés dátuma: 2025. március 14.]
BMJ (BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ) (2024): Bundes-Klimaschutzgesetz, <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/BjNR251310019.html#BjNR251310019BjNG000200000> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
Destatis (STATISTISCHES BUNDESAMT) (2024): 3 % mehr Auslandsreisen im Jahr 2023 als vor der Corona-Pandemie, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemittelungen/2024/07/PD24_257_45.html [Letöltés dátuma: 2025. március 28.]
Destatis (2025a): EU-Environment and energy, <https://www.destatis.de/Europa/EN/Topic/Key-indicators/EnvironmentEnergy.html> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
Destatis (2025b): Population by nationality and sex, <https://www.destatis.de/EN/Themes/Society-Environment/Population/Current-Population/Tables/Irbev02a-basis-2022.html> [Letöltés dátuma: 2025. július 1.]
EASA (EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY) (2025a): SAF Market, <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/sustainable-aviation-fuels/saf-market> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
EASA (2025b): What are Sustainable Aviation Fuels?, <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/sustainable-aviation-fuels/what-are-sustainable-aviation-fuels#two-options-for-100-saf-drop-in-and-non-drop-in> [Letöltés dátuma: 2025. március 12.]
EC (EUROPEAN COMMISSION) (2024): EDGAR – Emissions Database for Global Atmospheric Research, https://edgar.jrc.ec.europa.eu/booklet/EDGAR_2024_GHG_booklet_2024_fossilCO2only.xlsx [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
Eurostat (STATISTICAL OFFICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES) (2025): Key figures on European transport – 2024 edition, Luxembourg: Publications Office of the European Union, <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/20875401/KS-01-24-021-EN-N.pdf/57b33b96-c376-0e03-f7e1-11ac0f902eba?version=4.0&t=1739544186227> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
Eurydice (NATIONAL POLICIES PLATFORM) (2023): Mobility and internationalisation, <https://eurydice.eacea.ec.europa.eu/national-education-systems/hungary/mobility-and-internationalisation> [Letöltés dátuma: 2025. március 13.]
FlixBus (2024): Environmentally friendly travel throughout Europe, <https://global.flixbus.com/company/sustainability/planet> [Letöltés dátuma: 2024. augusztus 19.]
Follmer, R. (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht, infas, DLR, IVT, infas 360, Bonn, Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf [Letöltés dátuma: 2025. március 27.]
Gránit Bank (2025): Zöld forradalom a pénzügyekben, <https://granitbank.hu/fenntarthatobank/> [Letöltés dátuma: 2025. június 25.]
IEA (INTERNATIONAL ENERGY AGENCY) (2023): Well-to-wheel GHG intensity of motorised passenger transport modes, 2022, <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/well-to-wheel-ghg-intensity-of-motorised-passenger-transport-modes-2022> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
KonzInfo (KONZULI SZOLGÁLAT) (2025): Utazásra nem javasolt országok és térségek, <https://konzinfo.mfa.gov.hu/utazasra-nem-javasolt-tersegek> [Letöltés dátuma: 2025. június 28.]
KSH (KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL) (2025a): 27.1.3.1. A turisztikai szálláshelyekre érkező vendégek száma, https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0039.html [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
KSH (2025b): 27.1.3.2. Vendégéjszakák száma a turisztikai szálláshelyeken, https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0040.html [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
KSH (2025c): 27.1.1.12. A külföldre tett utazások főbb mutatói fontosabb célországok szerint, https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0069.html [Letöltés dátuma: 2025. szeptember 4.]
MABISZ (MAGYAR BIZTOSÍTÓK SZÖVETSÉGE) (2024): Magyar Biztosítók Évkönyve 2024, Budapest, <https://mabisz.hu/wp-content/uploads/2018/09/mabisz-e%CC%81vko%CC%88nyv-2024.pdf> [Letöltés dátuma: 2025. február 19.]
MagNet Bank (2025): MagNet Tölgyes, https://www.magnetbank.hu/magnet_erdo [Letöltés dátuma: 2025. június 25.]
Market Data Forecast (2025): Europe Travel Insurance Market, <https://www.marketdataforecast.com/market-reports/europe-travel-insurance-market> [Letöltés dátuma: 2025. március 14.]
MNB (MAGYAR NEMZETI BANK) (2024): Zöld pénzügyi jelentés, Budapest, <https://www.mnb.hu/letoltes/zold-penzugyi-jelentes-2024.pdf> [Letöltés dátuma: 2025. március 14.]
NJT (NEMZETI JOGSZABÁLYTÁR) (2020): 2020. évi XLIV. törvény a klímavédelemről, <https://njt.hu/jogszabaly/2020-44-00-00> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
NJT (2023): 2023. évi CVIII. törvény, <https://njt.hu/jogszabaly/2023-108-00-00> [Letöltés dátuma: 2025. március 11.]
Research and Markets (2025): Europe Travel Insurance Market Size, Competitors & Forecast, https://www.researchandmarkets.com/report/europe-travel-insurance-market?utm_source=GNE&utm_medium=PressRelease&utm_code=hndf7h&utm_campaign=2032047+-+Travel+Insurance+Market+in+Europe%3a+%246.01+Billion+by+2030+with+UK+Leading+the+Charge&utm_exec=carimsp [Letöltés dátuma: 2025. március 28.]

UBA (UMWELTBUNDESAMT) (2022): Anlagevolumina und Marktanteil von Anlageprodukten mit Umwelt- und Sozialnutzen, <https://www.umweltbundesamt.de/bild/anlagevolumina-marktanteil-von-anlageprodukten> [Letöltés dátuma: 2025. július 2.]

UBA (2023): Stellenwert des Umwelt- und Klimaschutzes, Angaben der 14- bis 22-Jährigen im Vergleich zu Älteren, <https://www.umweltbundesamt.de/bild/stellenwert-des-umwelt-klimaschutzes-angaben-der-14> [Letöltés dátuma: 2025. július 2.]

UBA (2025a): Durchschnittlicher CO₂-Fußabdruck pro Kopf in Deutschland, <https://www.umweltbundesamt.de/bild/durchschnittlicher-co2-fussabdruck-pro-kopf-in> [Letöltés dátuma: 2025. július 2.]

UBA (2025b): Maßnahmen der Unternehmen zur nachhaltigen Gestaltung von Geschäftsreisen, <https://www.umweltbundesamt.de/bild/massnahmen-der-unternehmen-zur-nachhaltigen> [Letöltés dátuma: 2025. július 2.]

UBA (2025c): Tabelle der Ausgaben pro Person und Tag, nach Nachhaltigkeitsindikatoren, <https://www.umweltbundesamt.de/bild/tab-ausgaben-pro-person-tag-nach> [Letöltés dátuma: 2025. július 2.]

UNDP (UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME) (2022): Human Development Report 2021/2022: Uncertain Times, Unsettled Lives: Shaping our Future in a Transforming World, New York, <https://reliefweb.int/attachments/f73a98a9-ebd3-41c8-a8c4-f3a594f7be22/Human%20Development%20Report%202021-2022%20-%20Uncertain%20Times%2C%20Unsettled%20Lives%20-%20Shaping%20our%20Future%20in%20a%20Transforming%20World.pdf> [Letöltés dátuma: 2025. június 26.]

Uni Passau (UNIVERSITÄT PASSAU) (2025): Zahlen – Daten – Fakten, <https://www.uni-passau.de/universitaet/universitaet-im-ueberblick/zahlen-daten-fakten> [Letöltés dátuma: 2025. március 13.]

BIZTOSÍTÓK DÍJKALKULÁTORAI

Alfa (2025): Utasbiztosítás kalkulátor, Alfa Vienna Insurance Group Biztosító Zrt., <https://www.alfa.hu/utasbiztositas/utas-kalkulator.html> Letöltés: 2025.11.10.

Allianz (2025): Allianz utasbiztosítás – Alapadatok, Allianz Hungária Biztosító Zrt., https://ugyfelportal.allianz.hu/pportal_travel2014/index_1_f10b55af75635d6606535e1a54abf272.cache.html#_gl=1*1o8olhh*_gcl_aw*R0NMLjE3NTA3ODc0MDAuQ2p3S0NBandtZW5DQmhBNEVpd0F0Vmp6bWcteW12dHo5cnk1Mjl4VU16QWt-JeG12ek9WTVNZaGIwcktyRlFMY1hQY1kwLTBVUnBVaHJSb0NwWV Letöltés: 2025.11.10.

CIG Pannónia (2025): Online utasbiztosítás, CIG Pannónia Első Magyar Általános Biztosító Zrt., https://portal.cigbiztositasok.hu/utasbiztositas?utm_source=cighuutasbiz&utm_medium=utaslanding&utm_campaign=utaslandinggomb Letöltés: 2025.11.10.

EUB (2025): Utasbiztosítási termékeink, Európai Utazási Biztosító Zrt., <https://eub.hu/utasbiztositasi-termekeink/> Letöltés: 2025.11.10.

Generali/Genertel (2025): Utasbiztosítás, Generali Biztosító Zrt./Genertel Biztosító Zrt., <https://www.genertel.hu/utasbiztositas?source=generalionline> Letöltés: 2025.11.10.

Gránit (2025): Utasbiztosítás – díjkalkuláció és kötés, Gránit Biztosító Zrt., <https://kalkulatorok.granitbiztosito.hu/utas?alkusz=0980&mac=6da80263baec40d0433feaf105ae86cee776dcd> Letöltés: 2025.11.10.

Groupama (2025): Utasbiztosítás kalkulátor, Groupama Biztosító Zrt., <https://www.groupama.hu/TravelInsuranceUI/> Letöltés: 2025.11.10.

K&H (2025): Utasbiztosítás online kötés, K&H Biztosító Zrt., https://biztositas.kh.hu/utasbiztositas-kalkulator/#ALAP_ADATOK Letöltés: 2025.11.10.

KÖBE (2025): Utasbiztosítás, Közép-európai Kölcsönös Biztosító Egyesület, <https://www.kobe.hu/kobewww/dijszamitas/utas> Letöltés: 2025.11.10.

Posta (2025): PostaÚtasÓr, Magyar Posta Biztosító Zrt., <https://postabiztosito.hu/biztositaskotes/utasbiztositas> Letöltés: 2025.11.10.

Union (2025): Utasbiztosítás online, UNION Vienna Insurance Group Biztosító Zrt., https://utasbiztositas.union.hu/?first_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F&from_union Letöltés: 2025.11.10.

Uniqa (2025): Utasbiztosítás online kalkulátor, Uniqa Biztosító Zrt., <https://www.uniqa.hu/utasbiztositas#/calculation> Letöltés: 2025.11.10.