

Kérdések és válaszok a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatban

Az Országgyűlés által 2009. június 8-án elfogadott új gfb-törvény értelmében a szerződéskötés napja lesz az évforduló. „A rendelkezés elsődleges célja az volt, hogy a kampánynak nevezett jelenség fokozatosan megszűnjön” – állította Trunkó Barnabás, a MABISZ főtájkára. Ily módon az eddigi kampány 30, illetőleg 60 napja eloszlik – elméletileg – az év 365 napjára. Ez jelentősen csökkenti az adminisztrációs terheket mind az ügyfél, mind a közvetítők, mind a biztosítók oldalán. „Ugyanakkor az is elérhető, hogy a gfb-nek ugyanakkor legyen a biztosítási évfordulója, mint az általában vele egy időben megkötött casconak, vagy a jármű-üzemeltetéshez kapcsolódó egyéb biztosításoknak. Így a gépjármű „biztosítási portfóliója” könnyebben áttekinthető, illetve alakítható” – véli Trunkó.

Szükség volt-e az új GFB-törvényre?

A piaci szereplők szerint elég lett volna egy rendelet is, mert egy törvény módosítása sokkal nehezkesebb és hosszadalmasabb, mint egy rendeleté. Így minden kiegészítés, módosítás esetén az Országgyűlés döntése szükséges. Valójában a piaci szereplők véleménye szerint törvényi szinten elegendő lett volna a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás néhány alapvető intézményét szabályozni, így az alapvető jogokat és kötelezettségeket, valamint a legfontosabb garanciális szabályokat. A részletszabályokat pedig a jóval rugalmasabb rendeletalkotással kellett volna megoldani. Például már a kártörténeti nyilvántartás szabályainak megalkotása előtt fontos lett volna a bonus-malus rendszer kialakítása

Van-e problémás eleme az új törvénynek?

A biztosítási szakma értékeli a törvényalkotó szándékát, amely alapvetően jó célkitűzést tartott szem előtt, a fogyasztók érdekeit. A törvény közeli módosítása várható, ami azt jelzi, hogy a jogalkotó célja az, hogy még a hatálybalépés előtt megkezdődjön egy tökéletesítési folyamat. A tervezett központi nyilvántartás valamint a Garanciaalapra vonatkozó előírások pedig egyelőre nem teljesen tisztázottak.

Ha ezentúl nem csak novemberben lehet váltani, akkor elmarad az évvégi kampány/roham?

Ami az átállást illeti, csak a hatálybalépés (2010. január 1.) után szerződők állnak át az új szisztémára. Az adatok szerint évente a járműállomány 1/3-a tulajdonost/üzembentartót vált, de még így is 4-5 esztendő szükséges ahhoz, hogy a szerződésállomány kb. fele átálljon az új rendszerre. Ez a becslés cseh kollégák tapasztalatain alapul; ők 5 éve döntöttek a kampány megszüntetése mellett, és járműparkjuk összetétele hasonló a magyarországihoz.

Milyen előnyökkel jár a kampány elmaradása a fogyasztók szemszögéből?

Fontos, hogy ezentúl a biztosítók azonnal, elektronikus úton értesülnek a központi nyilvántartásból a járművek forgalomba helyezéséről, illetőleg kivonásáról, valamint a tulajdonosváltásról. Gfb esetében, ami könnyebbség a biztosítónak, az előnyös az



autósoknak is. Az autós „nem tud elfelejtkezni,” a közelgő évfordulóváltásról, mert a biztosítója köteles őt – legalább 50 nappal előbb – erről írásban értesíteni. De meg fogja ezt tenni a független biztosításközvetítő is, hiszen az autósok jó része már az alkuszokon keresztül köt gfb-t, illetőleg vált biztosítót. További könnyebbség, hogy a bonusz-malusz igazolások, illetőleg adatok a központi kárnyilvántartásból közvetlenül lekérhetők.

Miért lesz előnyös a biztosítóknak az új törvény?

Az új törvény számos olyan elemet tartalmaz, amely a kötelező rendszerét egyértelművé, átláthatóvá teszi. A törvény ügyfélbarát intézkedési, egyszerűbbé váló folyamatai az ügyfelek mellett a biztosítónak is kedveznek. Ezekkel párhuzamosan a törvény biztosítja azt, hogy a piac egyes szereplői közti verseny fennmaradjon.

Hogyan változnak a díjak?

A kampány megszűnésének csak annyiban lehet köze a biztosítási díjakhoz, hogy a novemberi-októberi reklámhadjárat kiugró költségeit és extra adminisztrációs terheit meg lehet spórolni, bár folyamatos reklámra és tájékoztatásra továbbra is szükség lesz. Azzal viszont szembe kell nézni, hogy az infláció és az euro árfolyamának alakulása, a kártörténeti nyilvántartási rendszer létrehozása, illetőleg a Garanciaalap feltöltése kifejezetten díjemelést igényel, amelyet azonban a piaci verseny tompítani fog. Az elmúlt években tapasztalt irracionális alákínálásra – az ismert okok miatt – nem lehet számítani.

A GFB kötések/díjösszehasonlítás nagy része átterelődött az internetre, ezért itt az árverseny a későbbiekben is fokozottan fog érvényesülni.

A díjaknak továbbra is nagy jelentősége lesz, de nem ez fogja kizárólagosan meghatározni az autós döntését. Ennek jeleit már az elmúlt két évben is tapasztalhattuk. Sok autós rájött arra, hogy néha még a díjnál, vagy a néhány százalékos díjtérésnél is fontosabb, ha olyan biztosítót válasszon, amelynek a tőkehelyzete, szolgáltatásai is megfelelőek. Ma már megdőlt az a nézet, hogy ennél az üzletágnál kizárólag a károsultnak nyújtott térítés a szolgáltatás.

Hogyan lehet a jövőben elkerülni hasonló szituációkat, mint amely a MÁV ÁBE csődjével állt elő?

A biztosítók fizetésektelenné válása esetére létrehozandó pénzügyi alap (Garanciaalap!) felvetése annak az aktualitásnak köszönhető, amely pont a MÁV ÁBE csődje következményeként alakult ki a biztosítási piacon. A piaci szereplők kiegyensúlyozott működését elsősorban a megfelelő szabályozás és az ellenőrzés hatékonysága képes leginkább megteremteni. Ennek egy fontos kiegészítője a garanciaalap is.

Mennyi idő alatt tűnhet el az év végi kötelező kampány a piacról?

A 2010-től életbelépő törvénymódosítás talán legfontosabb része, hogy a biztosítási évforduló a szerződéskötés napja, akkortól számít az egy évnyi biztosítási időszak. Jövő év első napjától tehát mindenkinek változatlan marad a biztosítási időszaka, amíg új autót nem vásárol, és arra kötelezőt köt. A kampány csitulását ennek köszönhetően már 2010-ben is érezni fogják az ügyfelek és biztosítók egyaránt. 4-5 év múlva az a helyzet állhat elő, hogy a „novemberi potenciális váltók” száma kb. meg fog egyezni az egyéb hónapokban váltási lehetőséggel bírók számával.

Milyen változást hoz az új törvény a tarifálásban?

Lényeges eleme a törvénynek, hogy a biztosítók továbbra is csak évente egyszer változtathatják a tarifáikat. Az évfordulós váltás lehetőségéről pedig legalább 50 nappal



korábban értesíteniük kell az ügyfelet. Ez biztosítja, hogy továbbra is fennmarad a kedvező díjakat eredményező valós verseny, illetve a rendszer átláthatósága is.

Milyen hozzájárulást tart jogosnak a garanciaalapba?

Az eddigi kormányrendeletet felváltó törvény szerint a biztosítótársaságoknak létre kell hozniuk egy garanciaalapot arra az esetre, ha valamelyikük fizetéseképtelenné válna. A jövőben ez az alap áll jól a bajba jutott biztosítók fedezetlen kötelezettségeiért. A biztosítóknak az előző éves összesített díjbevétele 1 százalékát kell - negyedéves bontásban - becsorgatniuk a közös kasszába. Egészen addig, amíg az összegyűlt summa nem éri el a tervezett állandó szintet, az előző évi üzletági bevétel 6 százalékát.

Mi alapján lenne leginkább igazságos kiszámítani a csődalapba történő befizetéseket?

Súlyos hiba lenne, ha az alapba kötelezően befizetendő összeg mértékét a biztosítási díj arányában határoznák meg. Akkor ugyanis az a helyzet állna elő, hogy a piaci átlag alatt a legalacsonyabb díjat meghirdető biztosító tenné be a legkisebb összeget a közös kasszába, holott alacsony díjai miatt talán éppen ez a cég hordozza a legnagyobb rizikót. Igazságosabb lenne, ha a biztosított gépjárművek darabszáma alapján állapítjuk meg a díjat. Szükség van a tarifa meghatározásakor a kockázatarányos hozzájárulás elvének érvényesítésére is.

Egyetért-e a központi kártörténeti rendszer létrehozásával?

A friss jogszabály másik, nem kevésbé problematikus része egy új, központi kártörténeti rendszer létrehozásával kapcsolatos. A Mabiszra testált feladat immár a harmadik központi rendszer lesz a 4 millió szerződést számláló kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási (kgfb) piacon. A párhuzamos rendszerek összekapcsolása és egymás melletti működtetése nem csak drága és fölösleges, de informatikai-azonosítási problémákat is felvethet.

Ki fizeti a kárkötvény-nyilvántartó és a garancia rendszer létrehozásának költségeit?

A kár, kötvény-nyilvántartó és a garancia rendszer létrehozásának költségeit a biztosítóknak kell állniuk, a piaci verseny miatt ezt csak korlátozott mértékben fogják tudni továbbhárítani a költségérzékeny ügyfelekre.

Hogyan ítéli meg a bonus-malus rendszer változását?

Nagyon fontos az, hogy nem „puhul fel” a szakmai okokkal indokolhatóan jól működő rendszer. Remélhetőleg ez hosszú távon is így marad.

Az ügyfelek szempontjából kedvező és legfontosabb változás az, hogy az új törvény szerint biztosítóváltáskor az új biztosító az előző szerződésszámát is közlő üzembentartót a nyilatkozata alapján sorolja be, vagyis nem A00-ban, hanem a bonus fokozatban vehető fel az új szerződés

A jelenlegi rendszer sok ügyfél számára teszi szükségessé, hogy - alkuszi segítséggel vagy anélkül - maga járjon utána kártörténeti igazolásának. Ugyanis a gépjármű lecserélésekor sokszor hónapokba kerül a bonus-malus igazolás kiadása. Az addig B10-es bonusfokozatban lévő autóst is A00-ba sorolják, majd az igazolás alapján írják jóvá a különbséget. Az új nyilvántartás ezt küszöböli ki majd azzal, hogy az új biztosító kötelessége a kártörténet beszerzése a központi rendszerből.

Fontos változás, hogy a jövőben csak az üzembentartó köthet biztosítást a járműre, és nem a tulajdonos. Milyen piaci változás várható az új szabályozástól?

Tisztább helyzetet teremt a törvény azon része, amely szerint a továbbiakban csakis az üzembentartó köthet biztosítást a járműre, a tulajdonos nem. Eddig ilyen megkötés nem

létezett, s a tulajdonos és az üzemben tartó közül lehetőleg arra kötötték a szerződést, akinek kedvezőbb volt a tarifája.

Visszatartó erő lesz-e ön szerint a fedezetlenségi díjra vonatkozó szabály?

Magasabb díjat hozhat a bliccelőknek a „fedezetlenségi díjra” vonatkozó szabály. E szerint az, akinek a díjfizetés elmulasztása miatt szűnik meg a biztosítása, a pótlólagos díjat nem az általa választott biztosítónál (A0-ás alapkategóriában, ahogy eddig volt), hanem egy, a Mabisz által meghatározott tarifán pótolhatja. Utóbbi nyilván magasabb lesz, ami kifejez természetesen visszatartó erőt is.

Milyen megoldásokat tervez a MABISZ annak érdekében, hogy az autósok számára minél átláthatóbbá tegye a GBF piacot?

A MABISZ - a szövetség tagjainak egyetértésével - azt tervezi, hogy a jövő év második felétől egy tarifa-összehasonlító kalkulátort helyez el a honlapján. Ezzel annak a piaci igénynek kívánunk megfelelni, mely szerint egyre több (tudatos) autós igényli a gyors és objektív díjösszehasonlítási lehetőséget, mielőtt valamely biztosítótársaság mellett dönt.

Mit jelent a gépjármű kategóriák változása?

Fontos tudni, hogy a tényleges változás csak 2011-ben fog bekövetkezni, a mostani díjhirdetés az eddig megszokott kategóriák, azaz a lökettérfogat szerint történik, s 2010-ben ez marad érvényben. 2011-től azonban a lökettérfogat helyett majd a gépjármű, ill. motorkerékpár teljesítménye szolgál a besorolás alapjául, míg haszongépjárművek esetében a megengedett össztömeg. Kivételt képez ez alól az autóbusz, ahol továbbra is a férőhelyek száma a besorolás alapja.

A személygépjárművek esetén a rendszer igazságosabb lesz, mert ezzel megoldódik az a probléma, hogy az idősebb, nagy méretű, de relatív kisebb teljesítményű motorral rendelkező autók után többet fizetnek, mint az 1-2 éves, kisebb méretű, de már nagy teljesítményű motorral rendelkező autók után.

A kárrendezési határidők betartása

A károkozó (biztosított) köteles 5 munkanapon belül bejelenteni a káreseményt, a károsultnak erre 30 munkanapon lesz lehetősége. Az előírt kárrendezési határidők betartásával általánosságban nem volt probléma, azonban mégis előfordulhat/ előfordulhatott egy-egy konkrét esetben némi csúszás. Hangsúlyozni szeretnénk, hogy ezek azonban soha nem a szabályozatlanságból, hanem az adott konkrét ügy összetettségéből adódhattak.

A PSZÁF mintegy 2 évvel ezelőtt közzétett egy ajánlást, s a biztosítók ez alapján dolgoznak ma is.

Hogyan szabályozták a késedelmes fizetés esetén szedhető kamatok mértékét?

A ptk. szerint elvileg eddig is lehetőség volt arra, hogy a biztosítók kamatot fiztessenek a késedelmesen fizető ügyfeleikkel, de ez nem volt gyakorlat. Most a jogszabályba is bekerült ez a lehetőség, így egyértelmű, hogy a biztosítót a késedelmes díjfizetés időszakára a szerződésben megállapított kamat illeti meg. A kamat mértékét a biztosítási feltételében maga a biztosító állapíthatja meg, tehát ebben nincs szabályozás.

Ugyanakkor természetesen az ügyfelet is megilleti a kamat egy hosszan elhúzódó kárrendezés esetén. A biztosítónak a kárrendezéshez szükséges dokumentumok benyújtásától számított 15 napon belül, dokumentumok hiányában 3 hónapon belül kártérítési javaslatot kell tennie, ill. a felelősség el nem ismerését meg kell indokolnia. A károsultakat egyben tájékoztatni kell, hogy kamat illeti meg őket a káresemény időpontjától.