

2024. május

XI. évfolyam 1-2. szám

BIZTOSÍTÁS

ÉS KOCKÁZAT

A BIZTOSÍTÁSI SZAKMA
TUDOMÁNYOS FOLYÓIRATA

Kgfb kárinflációt kompenzáló alacsony kárgyakoriság a pandémia után

G. Szabó András – Hollósné Dr. Marosi Judit – Merész Gabriella – Velcsov Gabriella

Végéhez közeledik a biztosítókra vonatkozó szabályozás felülvizsgálata

Dr. Varga Bernadett

A páneurópai nyugdíjtermék egyelőre nem sikertörténet

dr. Molnár Andrea – Nyeső Anita – Szenthelyi Dávid – Török László

Idén 10 éves a Biztosítás és Kockázat című folyóirat: rövid áttekintés szakmai hálózatok segítségével

Barabás Béla – Fülöp Ottilia

Gépjármű-e az elektromos kerékpár? – Tanulmány a C-286/22 sz. EUB-döntésről

Török Kevin Martin

Mabisz e-kárbejelentő szolgáltatás bevezetése: 500 000 letöltés

Hortobágyi Katalin – Mészáros László – Sütő Réka Noémi

Életútinterjú Horváth Bélával

Gárdos Judit – Vajda Róza

ELŐSZÓ

Tisztelt Olvasó!

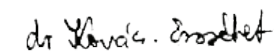
Mostani számunk első cikke az MNB által létrehozott és üzemeltetett KGFB Adatbázis adatai alapján elemzi a pandémia okozta új helyzetet az érintett piacon, illetve azt, hogy az azóta eltelt időszakban milyen változások tapasztalhatók az okozott károk gyakoriságának és az azokra történt ráfordításoknak a vonatkozásában. A következő írás a Szolvencia II irányelv folyamatban lévő felülvizsgálatát mutatja be a módosítás egyes, tervezett elemeinek ismertetésével.

Lapunkban már több cikk is megjelent a pánerópai egyéni nyugdíjtermékről (PEPP), melyhez nagy reményeket fűz az európai jogalkotó. A mostani tanulmányból ugyanakkor az derül ki, hogy ezen remények beteljesülésére egyelőre még várni kell, mivel a PEPP jelen szakaszában távolról sem tekinthető sikertörténetnek.

A Biztosítás és Kockázat folyóirat – a teljes évfolyamokat tekintve – most ünnepli indulásának tizedik évfordulóját. Ennek apropóján készült az az írás, mely az eddig megjelent cikkeket a társszerzők és a kulcsszavak hálózatán keresztül vizsgálja meg. Két cikkünkben is foglalkozunk a gépjármű területtel. Az első tanulmány az Európai Unió Bíróságának egy döntését értékeli, mely szerint egy 20km/h végsebességgel rendelkező, mechanikus erőn kívül izomerőt is hasznosító pedelec kerékpár nem minősül gépjárműnek. A második írás pedig annak a MABISZ-projektnek az első öt évét mutatja be, mely megvalósította az európai kék-sárga kárbejelentő nyomtatvány alkalmazását mobiltelefonokon és webes felületen.

A folyóirat végén szereplő szokásos „Életútinterjú” ezúttal Horváth Bélával készült, aki több magyarországi biztosító alapításában is részt vett, és az ezzel kapcsolatos tapasztalatait is megosztja az érdeklődőkkel.

Hasznos időtöltést kívánunk minden olvasónknak!



Dr. Kovács Erzsébet
főszerkesztő



Dr. Pandurics Anett
szerkesztőbizottság elnöke

IMPRESSZUM

A Biztosítás és Kockázat folyóirat kiadója a Magyar Biztosítók Szövetsége. A lap elsősorban olyan cikkeket közöl, amelyek a biztosítási szakma számára releváns, aktuális témát dolgoznak fel elméleti szempontból vagy empirikus alapon. A kiadvány bármely részének másolásával és terjesztésével kapcsolatos minden jog fenntartva. A kiadó mindent elkövet az adatok és információk megjelenés előtti ellenőrzéséért, mindamelllett a MABISZ az esetleges valótlanból, pontatlanságból eredő károkért a felelősségét kizárja.

SZERKESZTŐSÉG

Dr. Pandurics Anett - *elnök*
Dr. Kovács Erzsébet - *főszerkesztő*
Lencsés Katalin - *szerkesztő*

Szerkesztőbizottsági tagok:

Balogh László	Lambert Gábort
Erdős Mihály	Dr. Molnos Dániel
Gordos József	Nagy Koppány
Heit Gábor	Papp Lajos
Horváth Gyula	Püski András
Dr. Kovács Levente	Szalai Péter

TANÁCSADÓ TESTÜLET

Dr. Baji Petra PhD
Dr. Barabás Béla CSc
Dr. Bélyácz Iván DSc
Dr. Farkas Szilveszter PhD
Dr. Forgó Ferenc DSc
Dr. Gáll József PhD
Dr. Kovács Antal CSc
Dr. Takáts Péter PhD
Dr. Tőkey Balázs PhD

TARTALOM-ELŐÁLLÍTÁS

Budapesti Corvinus Egyetem
Biztosítási Oktató
és Kutató Csoport (BOKCS)

1093 Fővám tér 8.
Intézményi azonosító: FI43814
Adószám: 19156972-2-44

KIADÓ

Magyar Biztosítók Szövetsége
1062 Budapest, Andrásy út 93.
Telefon: (+36 1) 802-8400
Fax: (+36 1) 802-8499
Levélcím: 1381 Budapest 62., Pf. 1297

TARTALOM

Kgfb kárinflációt kompenzáló alacsony kárgyakoriság a pandémia után	6
<i>G. Szabó András – Hollósné Dr. Marosi Judit – Merész Gabriella – Velcsov Gabriella</i>	
Végéhez közeledik a biztosítókra vonatkozó szabályozás felülvizsgálata	30
<i>Dr. Varga Bernadett</i>	
A páneurópai nyugdíjtermék egyelőre nem sikertörténet	38
<i>dr. Molnár Andrea – Nyeső Anita – Szenthelyi Dávid – Török László</i>	
Idén 10 éves a Biztosítás és Kockázat című folyóirat: rövid áttekintés szakmai hálózatok segítségével	52
<i>Barabás Béla – Fülöp Ottilia</i>	
Gépjármű-e az elektromos kerékpár? – Tanulmány a C-286/22 sz. EUB-döntésről	62
<i>Török Kevin Martin</i>	
Mabisz e-kárbejelentő szolgáltatás bevezetése: 500 000 letöltés	72
<i>Hortobágyi Katalin – <u>Mészáros László</u> – Sütő Réka Noémi</i>	
Életútinterjú Horváth Bélával	92
<i>Gárdos Judit – Vajda Róza</i>	

KGFB KÁRINFLÁCIÓT KOMPENZÁLÓ ALACSONY KÁRGYAKORISÁG A PANDÉMIA UTÁN

A szerzők a Magyar Nemzeti Bank munkatársai

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

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

ÖSSZEFOGLALÓ

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

SUMMARY

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

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

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

JEL: G22

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.6

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

BEVEZETÉS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PIACI ÁTTEKINTÉS

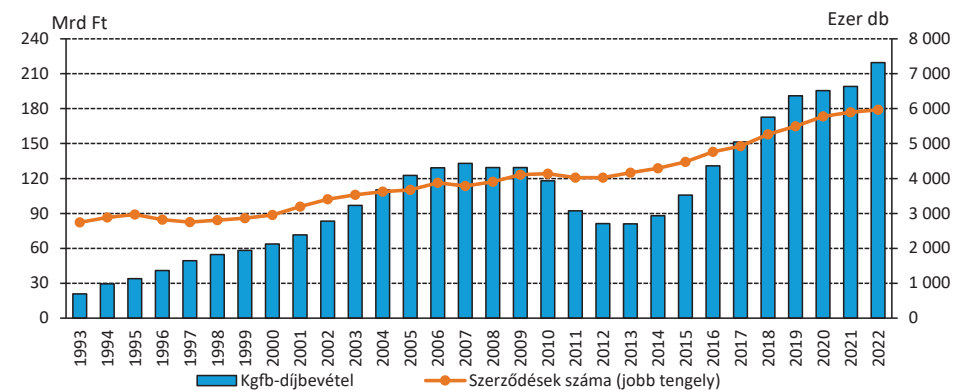
A kgfb szerződéses rendszer újbóli bevezetése (1991.07.01.) óta eltelt időszakban a piac jelentős növekedésen ment keresztül mind az állomány, mind a díjbevétel szempontjából. Az 1993-ban még 2,7 milliós állomány 2022 végére 6 millióra nőtt, és ezzel párhuzamosan a 21 milliárdos díjbevétel – az idők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

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

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

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

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



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

Forrás: MNB

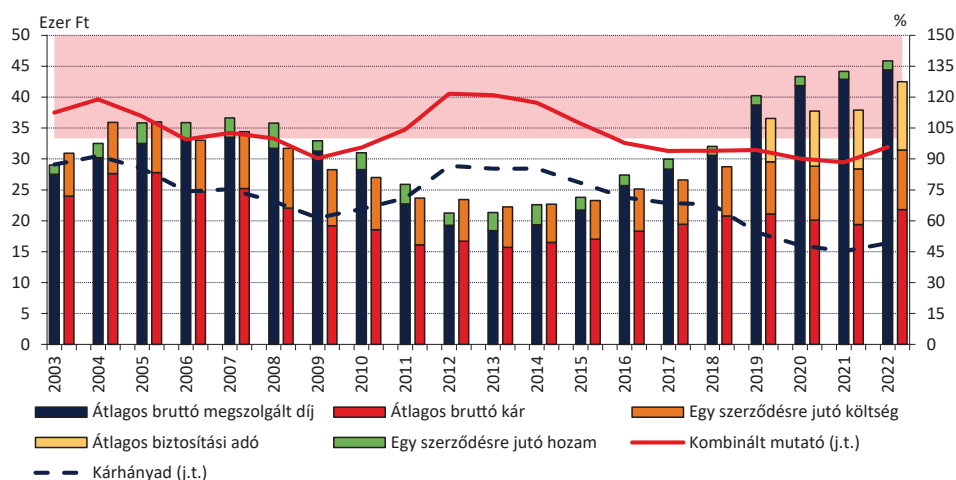
A kgfb üzletág szintű díjbevételek történeti alakulását érdemben befolyásolta a termékekhez kapcsolódó károk és költségek alakulása is. A 2010-es évek elejétől a díjbevételek csökkenéséhez nemcsak a fentebb említett élénkülő versenykörnyezet, de az egy szerződésre jutó átlagos kár mérséklődése is hozzájárult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

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

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

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

2. ábra: A magyarországi kgfb szektor kombinált mutatójának alakulása



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

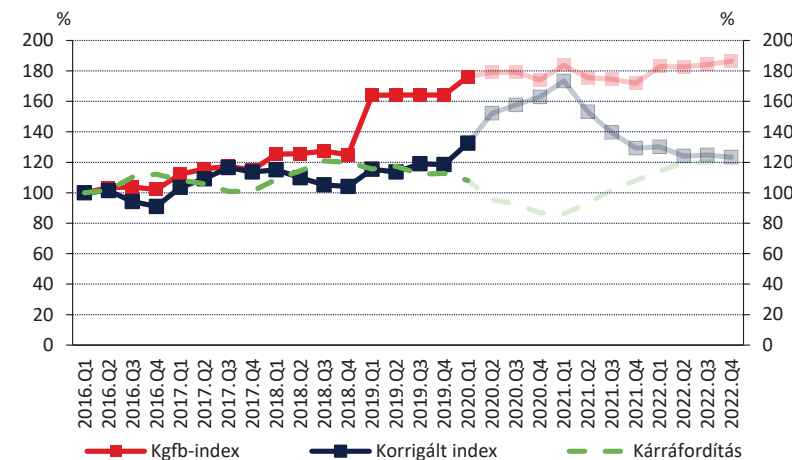
Forrás: MNB

KGFB-index

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

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

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



Forrás: MNB

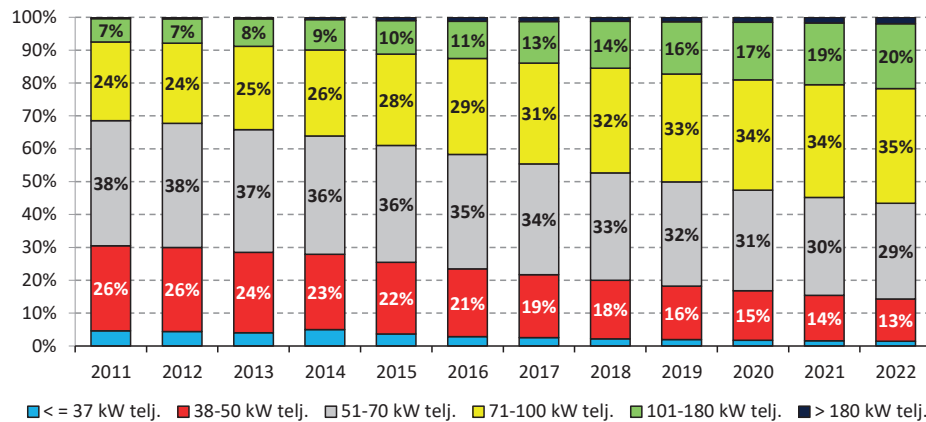
Kgfb-állományösszetétel változása

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

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

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

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



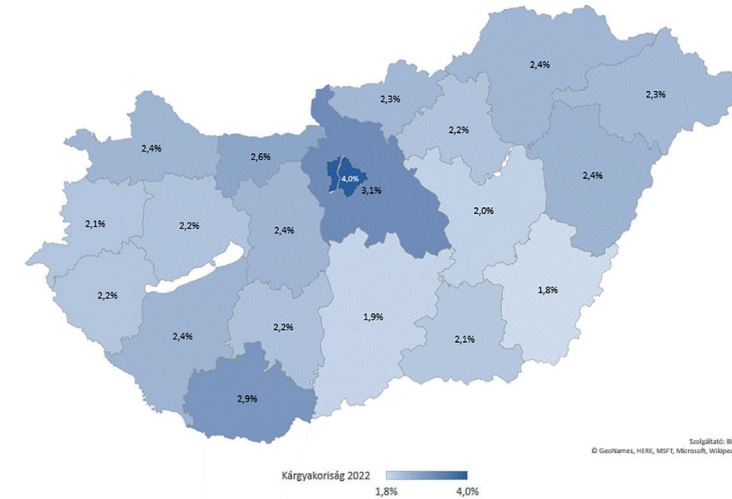
Forrás: MNB

Vármegyei adatok a károkról

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

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

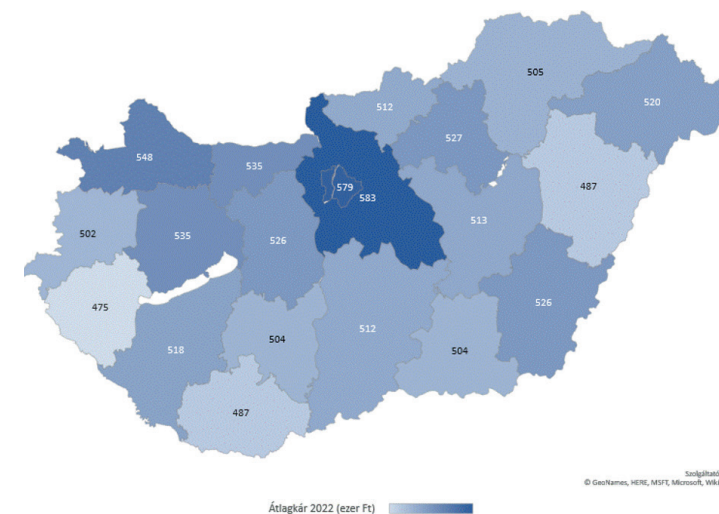
5. ábra: Személygépkocsik kárgyakoriságai vármegyénként – 2022



Forrás: MNB

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

6. ábra: Személygépkocsik átlagos kárráfordítása vármegyénként – 2022



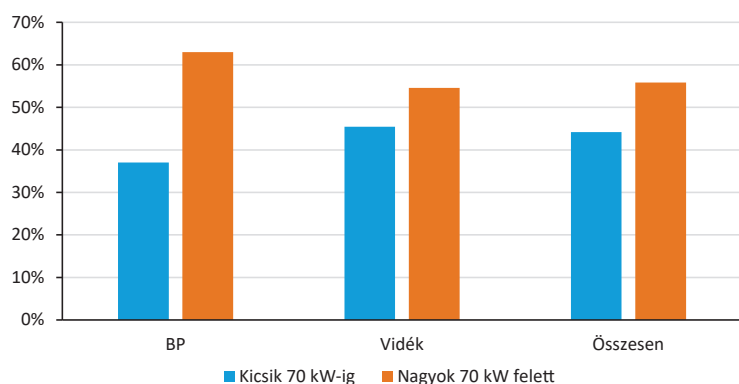
Forrás: MNB

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

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

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

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



Forrás: MNB

A 2019–2022 KÖZÖTTI IDŐSZAK RÉSZLETES ELEMZÉSE

Főbb piaci adatok a vizsgált időszakban

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

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

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

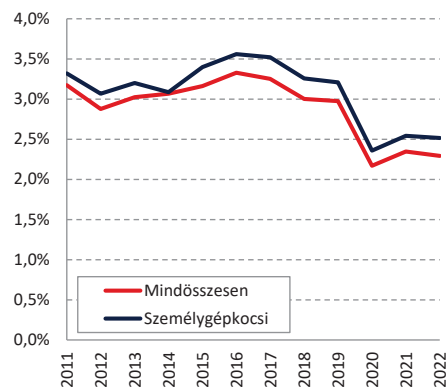
Forrás: MNB

{Felhasznált fogalmak:

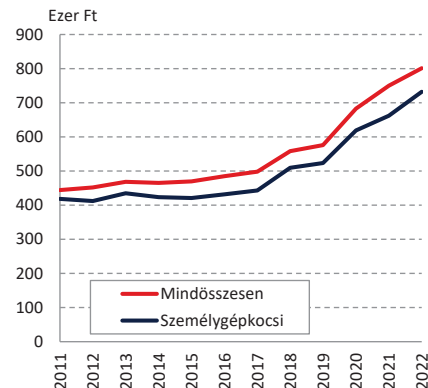
Átlagos járműállomány – az adott év január 1-jei és december 31-i élő állományainak számtani közepe, Átlagos állomány (kockázati év) – az egyes szerződések ténylegesen kockázatban töltött napjainak összege évre kerekítve, Bruttó díj – a biztosítók által az adott évre előírt összes díj, Állománydíj –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

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

8. ábra: A csökkenő kárgyakoriság



9. ábra: Egy szerződésre jutó kárfelhasználás alakulása



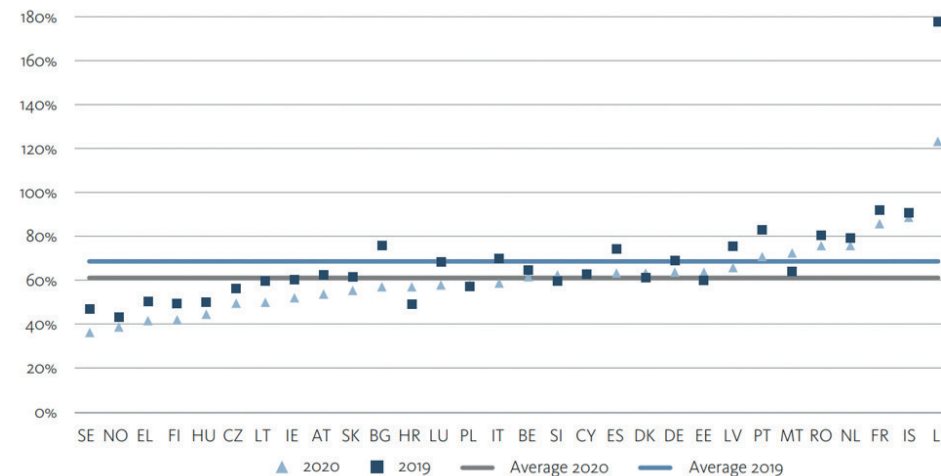
Forrás: MNB

Nemzetközi kitekintés

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

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

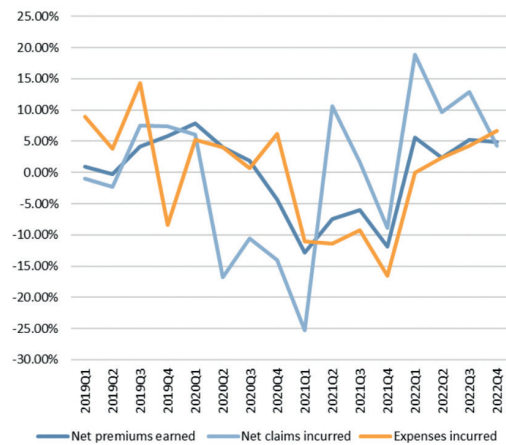
10. ábra: Kgfb-kárhányadok országonként 2019–2020



Forrás: EIOPA (2022)

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

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



Forrás: EIOPA (2022)

Kárgyakoriságok alakulása a főbb járműtípusok szerint

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

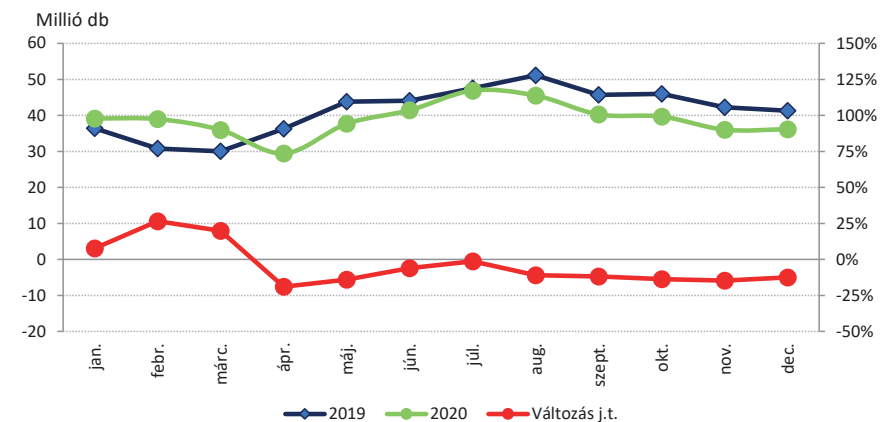
2. táblázat: Főbb járműcsoportok 2019-hez viszonyított kárgyakoriságai (2020–2022)

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

Forrás: MNB

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

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



Forrás: Kozlekedesbiztonsag.kti.hu

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

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

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

Mennyire drágultak a károk?

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

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

3. táblázat: KSH árindexek alakulása

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

Forrás: KSH

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

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

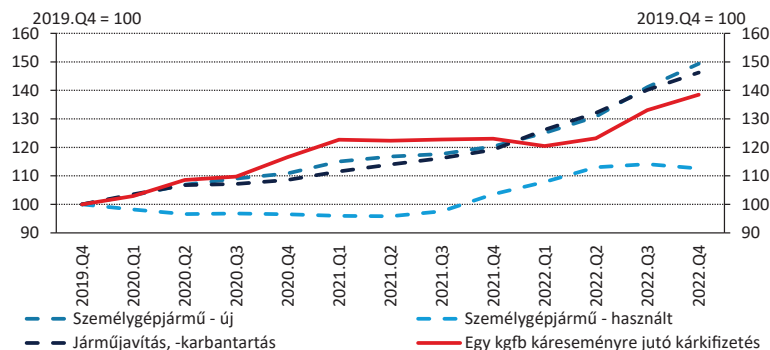
Forrás: MNB

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

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

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

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



Forrás: KSH, MNB

Hazai és külföldi járműkárok összehasonlítása

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

5. táblázat: Magyarországon és külföldön keletkezett járműkárok összehasonlítása

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

Forrás: MNB

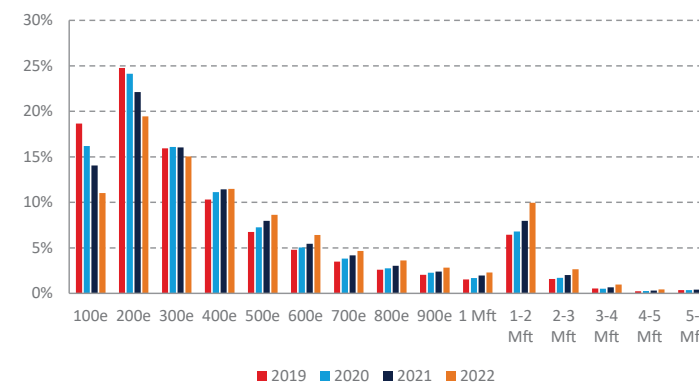
A magyarországi járműkárokra, az átlagos kárráfordításra és a károk mediánjára kapott növekedés mértéke a 2019–2022 időszakban közel kétszerese a külföldön történt káreseményekhez képest. Ez épp a hazai magas inflációs környezetet érzékelteti.

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

Járműkárok káreloszlása

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

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



Forrás: MNB

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

A különböző díjosztályokba sorolt személygépkocsik kárai

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

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

6. táblázat: Hazai sérült személygépkocsi károk

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

Forrás: MNB

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

Nettó díjak

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

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

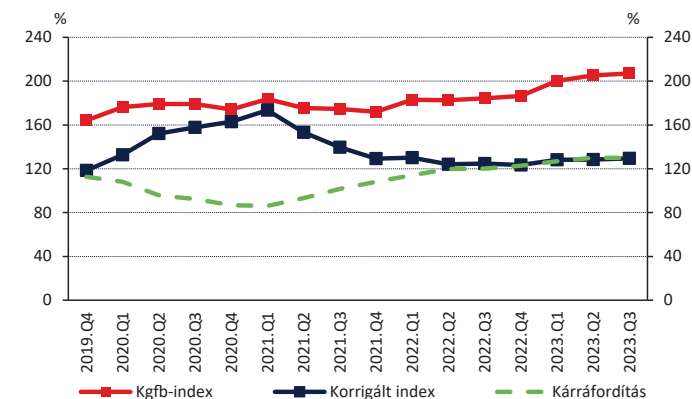
Főbb járműtípusok	2019	2020	2021	2022
Személygépkocsi	18 491	14 722	18 048	21 444
Tehergépkocsi	32 883	32 839	33 742	37 513
Vontató	398 397	325 077	338 265	336 075
Piac összesen	19 242	15 931	18 732	21 590

Forrás: MNB

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

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

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



Forrás: MNB

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

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

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

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

Forrás: MNB

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

Néhány adat a személyi sérüléssel járó károkról

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

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

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

Forrás: MNB

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

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

A piac reakciója a pandémia miatti kedvezőbb káralakulásra

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

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

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

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

Kitekintés

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

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

KÖVETKEZTETÉSEK

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

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

HIVATKOZÁSOK

- ¹MNB kgfb tarifa hirdetések: <https://kgfb.mnb.hu/> Letöltés: 2023.03.14.
- ²MNB statisztika: kgfb idősor: <https://statisztika.mnb.hu/publikacios-temak/felugyeleti-statisztikak/biztositasi-piaci-szervezetek/kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-idosorai> Letöltés: 2023.03.14.
- ³MNB statisztika: MNB KGFB-index: <https://statisztika.mnb.hu/modszertanok/mnb-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-index> Letöltés: 2023.03.14.
- ⁴<https://www.mnb.hu/kiadvanyok/jelentesek/biztositasi-penztari-tokepiaci-kockazati-es-fogyasztovedelmi-jelentes> Letöltés: 2023.03.14.
- ⁵Technikai segédletek: <https://www.mnb.hu/felugyelet/adatszolgaltatas/biztositok/2018-evre-vonatkozoadatszolgaltatasok/a-kozpon-ti-kgfb-teteles-adatbazi-kkta-technikai-segedletei> Letöltés: 2023.03.14.
- ⁶KSH: 4.1.1.44. Közlekedési balesetek: https://www.ksh.hu/stadat_files/eg/hu/eg/0061.html Letöltés: 2023.03.14.
- ⁷KSH: 1.1.1.2. A fogyasztóiár-index fogyasztási főcsoportok szerint és a nyugdíjas fogyasztóiár-index: https://www.ksh.hu/stadat_files/ara/hu/ara0002.html Letöltés: 2023.03.14.
- ⁸2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról
- ⁹20/2009 (X.9.) PM rendelet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál alkalmazott gépjármű-kategóriákról
- ¹⁰Szívből segíteni öröm! (groupama.hu) <https://www.groupama.hu/hu/a-kotelezo-johet-szivbol.html> Letöltés: 2023.03.14.
- ¹¹Ajándék fedezetek a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mellé az Allianz Hungaria https://www.allianz.hu/hu_HU/lakossagi/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/ajandek-fedezetek-a-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-melle-az-allianz.html Letöltés: 2023.03.14.
- ¹²Biztonság Hete – A gyermekek biztonsága az első - MABISZ <https://mabisz.hu/biztonsag-hete-a-gyermekek-biztonsaga-az-első/> Letöltés: 2023.03.14.
- ¹³KÖBE Közép-európai Kölcsönös Biztosító Egyesület – „Így közlekedünk biztonságosan a nyári szünetben!” – rajzpályázat bicikliért https://www.kobe.hu/kobewww/igy-kozlekedunk-biztonsagosan-a-nyari-szundetben-rajzpalyazata-bicikliert_nn210 Letöltés: 2023.03.14.
- ¹⁴Generali a Biztonságért Alapítvány: Okos zebra – Gyalogosvédelmi rendszer – pályázati felhívás <https://alapitvany.generalihu/palyazatok/zebra-100> Letöltés: 2023.03.14.

IRODALOMJEGYZÉK

- EIOPA (2022): 2021 Consumer Trends Report, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022 https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2022-01/eiopa_2021_consumer_trends_report.pdf (Letöltés: 2023.10.26.)
- EIOPA (2023a): 2022 Consumer Trends Report, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2023 <https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-01/eiopa-consumer-trends-report-2022.pdf> Melléklet: https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-01/eiopa-bos-22-568_-_consumer_trends_report_2022_-_statistical_annex.pdf (Letöltés: 2023.10.26.)
- EIOPA (2023b): Report on the impact of inflation on the insurance sector, 2023. október 5., <https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-10/Report%20on%20the%20impact%20of%20inflation%20on%20the%20insurance%20sector.pdf> (Letöltés: 2023.03.14.)
- Insurance Europe adatai, Online: <https://www.insuranceeurope.eu/statistics> (Letöltés: 2023.02.02.)
- Insurance Europe: European Insurance in Figures - 2020 data, <https://insuranceeurope.eu/publications/2569/european-insurance-in-figures-2020-data> (Letöltés: 2024.03.14.)
- Insurance Europe (2021): European insurance: Preliminary figures 2020, 2021 <https://www.insuranceeurope.eu/publications/2376/european-insurance-preliminary-figures-2020/> (2023.11.20.)
- Insurance Europe (2022-2023) - Insurance Europe Annual Report 2022–2023 <https://reports.insuranceeurope.eu/annual-report-2022-2023/s/17/motor> (Letöltés: 2024.03.14.)
- Közlekedésbiztonság.kti.hu (2021): Ha nem a járvány miatt, akkor mitől csökkent a balesetek száma? - Közlekedésbiztonság <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/ha-nem-a-jarvany-miatt-akkor-mitol-csokkent-a-balesetek-szama/>
- Merész Gabriella – Holczinger Norbert – Nagy Koppány: A Magyar Nemzeti Bank új kötelező gépjárműfelelősségbiztosítási indexének módszertani háttere, Hitelintézeti Szemle, 20. évf. 3. szám, 2021. szeptember, pp. 59–79. <https://doi.org/10.25201/hsz.20.3.5979> (Letöltés: 2024.03.14.)
- Magyar Nemzeti Bank (2023a): KGFB: továbbra is gyorsabban nőnek a kárkifizetések, mint a díjak, Online: <https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2023-evi-sajtokozlemenyek/kgfb-tovabbra-is-gyorsabban-nonek-a-karkifizetesek-mint-a-dijak> (Letöltés: 2023.10.26.)
- Magyar Nemzeti Bank (2023b): MNB KGFB-index 2022Q4, MNB statisztikai publikációk, https://statisztika.mnb.hu/sw/static/file/kgfb_index_infografika_2022q4.pdf (Letöltés: 2023.10.26.)
- MNB Kockázati jelentés (2023c): Biztosítási, pénztári, tőkepiaci kockázati és fogyasztóvédelmi jelentés, Kiadó: Magyar Nemzeti Bank, Online: <https://www.mnb.hu/letoltes/kocka-zati-jelente-s-2022-hun-0825.pdf> (Letöltés: 2023.03.24.)

VÉGÉHEZ KÖZELEDIK A BIZTOSÍTÓKRA VONATKOZÓ SZABÁLYOZÁS FELÜLVIZSGÁLATA - A SZOLVENCIA II IRÁNYELV EGYES MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAINAK BEMUTATÁSA

Dr. Varga Bernadett (a Magyar Nemzeti Bank Biztosítási jogérvényesítési osztályának vezető jogásza),
bernadett.varga@gmail.com

ÖSSZEFOGLALÓ

Az írás a Szolvencia II irányelv folyamatban lévő felülvizsgálatát mutatja be a módosítás egyes, tervezett elemeinek ismertetésével.

SUMMARY

This article presents the ongoing revision of the Solvency II Directive, outlining some of the planned elements of the amendment.

Kulcsszavak: biztosítás, Szolvencia II felülvizsgálat, biztosításszabályozás

Keywords: insurance, review of Solvency II, insurance regulation

JEL: G22, K2

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.30

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.30>

Bevezetés

Az Európai Bizottság 2021 szeptemberében publikálta a biztosításszabályozási javaslatcsomagját, mely két elemből áll: a biztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és folytatásáról szóló irányelv (**Szolvencia II irányelv**)¹ felülvizsgálatából, valamint a biztosítók helyreállítását és szanálását célzó keretrendszer létrehozására (**IRRD**, Insurance Recovery and Resolution Directive) vonatkozó irányelvjavaslatból. A javaslatcsomag – elfogadása esetén – jelentős módosításokat és újdonságokat hoz majd a biztosítók szabályozásában. Az uniós prudenciális keretrendszer felülvizsgálatának eredményeként előterjesztett módosítási javaslat célja, hogy növelje az európai biztosítók hozzájárulását a Covid19-világjárványból való helyreállítás finanszírozásához, elősegítse a tőkepiaci unió kiteljesedését², hozzájáruljon az európai zöld megállapodás³ finanszírozási forrásokkal való ellátásához, valamint, hogy ellenállóbbá váljanak a biztosítók az ágazatot érő jövőbeli válságokkal szemben. A módosításokkal továbbá növelni kívánják az ügyfelek védelmét is.

A jelen cikkben a Szolvencia II irányelv felülvizsgálatának folyamatát és egyes tervezett módosításait mutatjuk be. A cikkben kitérünk azon küszöbértékek változására, ami a Szolvencia II irányelv hatálya alóli kivételekre vonatkozik; a bevezetni tervezett ún. kis méretű és nem összetett vállalkozások („small and non-complex undertakings”) kategóriájára; bizonyos, a saját kockázat- és szolvenciaértékelést (own risk and solvency assessment, **ORSA**) érintő módosításokra; az újdonságként megjelenő makroprudenciális eszközökre; valamint a letelepedés, illetve a szolgáltatásnyújtás szabadsága alapján végzett biztosítási tevékenység kapcsán a székhely szerinti, illetve a fogadó tagállam felügyeleti hatóságai közötti információcsere és együttműködés kibővítésére vonatkozó javaslatokra.

A felülvizsgálati folyamat rövid bemutatása

A Szolvencia II irányelv felülvizsgálata az Európai Unióban rendes jogalkotási eljárás (Ordinary legislative procedure) keretében zajlik.⁴ Az uniós biztosítási szabályok felülvizsgálata kapcsán az Európai Bizottság a javaslatait⁵ 2021. szeptember 22. napján tette közzé.⁶ Ezek – elfogadásuk esetén – a Szolvencia II irányelv jelentős módosítását eredményezik.

Az Európai Bizottság a Szolvencia II irányelv módosítási javaslatát benyújtotta a társ-jogalkotóknak, azaz az Európai Unió Tanácsának és az Európai Parlamentnek. Az Európai Unió Tanácsának és az Európai Parlamentnek a felkérése alapján az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (European Economic and Social Committee) is elkészítette a véleményét a bizottsági javaslatról, mely 2022. július 17. napján vált ismertté.⁷ Az Európai Unió Tanácsa a Szolvencia II irányelv módosítása kapcsán – az első olvasat keretében – 2022. június 22. napján hozta nyilvánosságra álláspontját (ún. általános megközelítését).⁸

A jogalkotási folyamat következő lépéseként 2023. december 14. napján publikálták az Európai Parlamentnek és az Európai Unió Tanácsának ideiglenes megállapodását a Szolvencia II irányelv módosításáról, valamint az IRRD-ről.⁹ Az ideiglenes megállapodás keretében

elkészített irányelvszövegek 2024. január 24. napjától érhetőek el. A javasolt irányelvszövegeket jóváhagyás céljából benyújtották a tagállamok képviselőinek és az Európai Parlamentnek. Jóváhagyás esetén a Tanácsnak és a Parlamentnek is hivatalosan el kell fogadnia az irányelvek szövegét.

A Szolvencia II irányelv módosításának várható hatályba lépéséről a cikk elkészítésének időpontjában nem álltak rendelkezésre információk, de a tagállamoknak várhatóan a Szolvencia II irányelvet módosító irányelv hatályba lépésétől számított 24 hónap fog a rendelkezésükre állni ahhoz, hogy a módosításokat a nemzeti jogukba átültessék.¹⁰

A jelen cikk alapjául a Szolvencia II irányelv módosítása kapcsán a Tanács és a Parlament ideiglenes megállapodása eredményeként létrejött szöveg szolgál.

A Szolvencia II irányelv egyes tervezett módosításainak bemutatása

A módosítási javaslat tovább emelné azon küszöbértékeket, melyek a Szolvencia II irányelv hatálya alóli kivételeket rögzítik.¹¹ A tervezett módosítás eredményeként a maximális éves bruttó díjbevételi korlát a korábbi 5,4 millió euróról 15 millió euróra emelkedne, a bruttó biztosítástechnikai tartalékok pedig nem haladhatnak meg az 50 millió eurót ahhoz, hogy az adott biztosítóra ne legyenek kötelezően alkalmazandók a Szolvencia II irányelv rendelkezései (ez a korábbi 26,6 millió eurónak majdnem a dupláját jelenti). Az Európai Biztosítás- és Foglalkoztatónyugdíj-hatóság (EIOPA) és az Európai Bizottság által végzett hatásvizsgálat¹² (Hatásvizsgálat) szerint a javaslatok elfogadása esetén uniós szinten mintegy 186 biztosító vonatkozásában szűnhetne meg a Szolvencia II irányelv kötelező alkalmazása.

Az előbbieket mellett jelentős újdonságot jelentene az ún. kis méretű és nem összetett vállalkozások („small and non-complex undertakings”) kategóriájának a bevezetése,¹³ melynek célja az, hogy a meghatározott feltételeknek megfelelő, akár élet, nem-élet vagy kompozit, azaz mindkét biztosítási ág művelésére jogosult biztosítók esetén az arányosság elvének alkalmazását megkönnyítsék, és ezek a biztosítók automatikusan mentesüljenek olyan követelmények teljesítése alól, amelyek számukra aránytalanul nagy terhet jelentenének. Ahhoz, hogy egy érintett biztosító kis méretű és nem összetett vállalkozásnak minősüljön, az érintett biztosítónak csak bejelentést kellene tennie az engedélyt kiadó felügyeleti hatóság felé.¹⁴ A bejelentésben az érintett biztosítónak igazolnia kell, hogy a vonatkozó kritériumoknak¹⁵ megfelel, továbbá ki kell térnie az általa alkalmazni szándékozott arányossági intézkedésekre, vagyis arra, hogy az irányelvben felsorolt arányossági intézkedések közül melyeket kívánja alkalmazni. A felügyeleti hatóságok a bejelentéssel szemben bizonyos feltételek fennállása esetén – így például, ha a bejelentő biztosítónak az érintett tagállamban az élet- vagy nem-életbiztosítási piaci részesedése meghaladja az 5 százalékot, vagy a bejelentő biztosító nem felel meg a vonatkozó kritériumoknak – határozatban kifogást emelhetnek. Ha a felügyeleti hatóság a kritériumoknak való megfelelésről külön határozatot hoz, vagy a bejelentés megtételétől számított két hónapos időszakon belül nem emel kifogást, a biztosító a továbbiakban kis méretű és nem összetett vállalkozásnak minősül. A későbbiekben,

ha a biztosító valamelyik kritériumnak nem felel meg, ez kizárólag akkor eredményezné a minősítés és az ebből származó előnyök elvesztését a biztosító számára, ha ez a helyzet két egymást követő évben folyamatosan fennáll. Ebben az esetben a harmadik pénzügyi évtől már nem minősülne a biztosító kis méretű és nem összetett vállalkozásnak.

Jelentős újdonságot jelentene az ún. kis méretű és nem összetett vállalkozások kategóriájának bevezetése.

A kis méretű és nem összetett vállalkozások könnyítésekben részesülnének a rendszeres felügyeleti jelentések benyújtásának, illetve az írott szabályzatok felülvizsgálatának gyakorisága, valamint a fizetőképességről és pénzügyi helyzetről szóló jelentés bizonyos tartalmi elemei kapcsán. Ezeket a biztosítókat továbbá megilletné a saját kockázat- és szolvenciaértékelésre (own risk and solvency assessment, ORSA), illetve a biztosítástechnikai tartalékok kiszámítására meghatározott arányossági intézkedések előnyei. A kis méretű és nem összetett vállalkozások a vállalatirányítás kapcsán is könnyítéseket kapnának a javaslat szerint: náluk egy személy több kiemelten fontos feladatkört – értve ez alatt a kockázatkezelési, aktuáriusi és megfelelőségi feladatkört, illetve a belső ellenőrzési feladatkör kivételével bármely más kiemelten fontos feladatkört – is elláthatna, sőt bizonyos feltételek teljesítése esetén az igazgatási, irányító és felügyelő testület tagja is lehetne.¹⁶

A Hatásvizsgálat szerint a javaslat elfogadása esetén uniós szinten 249 biztosító minősülhetne kis méretű és nem összetett vállalkozásnak, ami a Szolvencia II irányelv hatálya alá tartozó biztosítók 10 százalékát jelentené.

Újdonságként jelenne meg azon előírás is, amely szerint a biztosítóknak az ORSA-ban ki kellene térniük a makrogazdasági és pénzügyi piaci fejleményekre, azaz a kamatlábak és kamatkülönbözöttek, illetve a pénzügyi piaci indexek szintjére, az inflációra, más pénzügyi piaci szereplőkkel való összekapcsoltságra, továbbá az éghajlatváltozásra, világjárványokra, egyéb tömeges eseményekre és egyéb katasztrófákra, amelyek érinthetik a biztosítókat.¹⁷ A javaslat külön cikkben részletesen foglalkozik azzal is, hogy az ORSA keretében értékelniük kellene az érintett vállalkozásoknak, hogy van-e lényeges kitettségük az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatokkal szemben. Amennyiben jelentős mértékű lenne a kitettségük, akkor legalább két, hosszú távú éghajlatváltozási kockázati forgatókönyvben kellene elemezniük annak az üzleti tevékenységükre gyakorolt hatását, de a kis méretű és nem összetett vállalkozások itt is könnyítéseket élveznek.¹⁸

Az ORSA keretében értékelniük kellene az érintett vállalkozásoknak, hogy van-e lényeges kitettségük az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatokkal szemben.

A módosítási javaslat egy teljesen új, a makroprudenciális eszközökkel kapcsolatos fejezettel egészítené ki a Szolvencia II irányelvet.¹⁹ Ennek alapján a biztosítók likviditási kockázat-kezelése

kapcsán a felügyeleti hatóságok a biztosító számára olyan likviditáskockázat-kezelési terv készítését és fenntartását írhatnák elő, amelyben a biztosítónak kockázati mutatók kidolgozásával kell a likviditási kockázatait azonosítani és nyomon követni annak érdekében, hogy biztosított legyen a szerződőkkel szembeni pénzügyi kötelezettségek rendezésének képessége. A javaslat továbbá külön felügyeleti hatósági jogköröket rögzítene egyrészt olyan esetekben, ha az érintett társaság nem kezeli megfelelően a likviditási sebezhetőségét, másrészt pedig olyan kivételes ágazati helyzetekben, amelyek veszélyeztethetik az érintett vállalkozások pénzügyi helyzetét vagy a pénzügyi rendszer stabilitását. Az előbbi esetén a felügyeleti hatóságok előírhatnák a biztosítók számára a likviditási pozíciójuk megerősítését, vagy akár – végső eszközként – a visszavásárlási jogok átmeneti felfüggesztését is, míg az utóbbi esetén a felügyeleti hatóságok jogosultak lennének akár az osztalékkifizetés, illetve a bónuszok vagy más változó javadalmazás korlátozását vagy felfüggesztését elrendelni. Megjegyzendő, hogy a Magyar Nemzeti Bank számára a biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény alapján lényegében eddig is biztosított volt az előbb említett felügyeleti intézkedési eszközök, illetve lehetőségek alkalmazása.²⁰

A Szolvencia II irányelv módosítására vonatkozó javaslat erősítené az együttműködést, különösen az információcserét a biztosítók székhely szerinti tagállamának felügyeleti hatósága és azon tagállamok felügyeleti hatóságai között, ahol az érintett biztosító a letelepedés jogának, illetve a szolgáltatásnyújtás szabadságának gyakorlásával tevékenységet végez (fogadó felügyeleti hatóság). A felügyeleti együttműködés erősítése a jelentős határokon átnyúló tevékenység esetén lenne előírás, azaz például akkor, ha a biztosítónak a fogadó tagállamban végzett tevékenységből származó teljes éves bruttó díjelőírása meghaladná a 15 milliárd eurót. Az együttműködés során a felügyeleti hatóságoknak azt kell majd vizsgálniuk, hogy az érintett biztosító tisztában van-e azokkal a kockázatokkal, amelyekkel a fogadó tagállamban szembesül, illetve szembesülhet. A felügyeleti együttműködésnek ki kellene terjednie még – többek között – az érintett biztosító irányítási rendszerére, kockázatkezelési eszközeire, a határokon átnyúló üzleti tevékenységekre vonatkozó megfelelési eljárásokra, az üzleti stratégiára és a kárigénykezelésre, illetve a fogyasztóvédelemre. A javaslat szerint továbbá legalább évente – vagy a fogadó tagállami felügyelet kérésére ennél gyakrabban – a székhely szerinti tagállam felügyelete információt szolgáltatna, többek között, az érintett biztosító szavatolótoke-szükségletének fedezésére figyelembe vehető szavatolótoke összegéről.²¹

A Szolvencia II irányelv módosítására vonatkozó javaslat erősítené az együttműködést a székhely szerinti és a fogadó tagállam felügyeletei között.

A határokon átnyúló tevékenységet folytató biztosítókkal kapcsolatban a közelmúltban felmerült problémákra is kíván a javaslat reflektálni, mégpedig oly módon, hogy mind a székhely szerinti, mind a fogadó tagállam felügyelete számára a jövőben több információ álljon rendelkezésre a határon átnyúló tevékenységekről. Ennek keretében a tervezet előírná

a biztosítók számára, hogy haladéktalanul tájékoztassák a székhelyük szerinti felügyeleti hatóságot, amennyiben a szolgáltatásnyújtás szabadsága alapján folytatott üzleti tevékenységükben olyan változás következik be, amely lényeges hatással van a kockázati profiljukra, vagy lényegesen befolyásolja a biztosítási tevékenységüket egy vagy több fogadó államban.²² A székhely szerinti tagállamnak az előbb említett információkról tájékoztatnia kell a fogadó tagállamok felügyeleti hatóságait, továbbá arról is értesítést kellene a számukra és az EIOPA számára küldeniük, ha a határon átnyúló tevékenységet végző biztosító esetén a pénzügyi helyzet olyan romlását vagy egyéb felmerülő – így például a fogyasztóvédelemmel kapcsolatos – kockázatot állapít meg, ami határon átnyúló hatással bírhat.²³ A fogadó tagállami felügyelet a székhely szerinti tagállam felügyeleti hatóságától maga is kérhetne információkat a területén működő biztosítók üzleti tevékenységével kapcsolatban, melyet főszabály szerint a székhely szerinti felügyeleti hatóságnak hűsz munkanapon belül kellene szolgáltatnia.²⁴

A letelepedés, illetve a szolgáltatásnyújtás szabadsága alapján végzett biztosítási tevékenység esetén jelenleg is biztosított olyan együttműködési fórum létrehozása és működtetése, melynek az érintett biztosító székhely szerinti tagállamának, illetve a fogadó tagállam(ok)nak a felügyeleti hatóságai és az EIOPA a tagja. A módosítási javaslat ezen együttműködési fórumok működésének az eredményességét kívánja elősegíteni olyan esetekben, amikor két vagy több részt vevő tagállami felügyeleti hatóság nem ért egyet az érintett biztosítóval szembeni intézkedéssel, illetve eljárással kapcsolatban, és amikor komoly aggályok merülnek fel a szerződőkre gyakorolt negatív hatásokkal kapcsolatban. A javaslat az ilyen helyzetek kezelésében az EIOPA számára biztosítana intézkedési lehetőséget akkor, ha bár az érintett biztosító esetén súlyos hiányosságok fennállása valószínűsíthető, de az illetékes tagállami felügyelet nem vagy nem megfelelő mértékben intézkedett. Ilyen esetekben az EIOPA felkérhetné a székhely szerinti tagállami felügyeleti hatóságot arra, hogy az érintett biztosítónál helyszíni ellenőrzést folytasson le, melynek megindítása az érintett felügyelet számára kötelező lenne.²⁵

A jelen cikkben teljesskörűen nem térünk ki a Szolvencia II irányelv valamennyi tervezett módosítására, amelyek a bemutatottakon túl érinteni fogják még a jelentéstételi szabályokat, a hosszú távú garanciákra vonatkozó intézkedéseket, az európai zöld megállapodáshoz kapcsolódó rendelkezéseket, valamint a csoportfelügyeletet is.

A fentiek alapján is látható, hogy a módosítások számottevő változást jelentenek majd, és az azoknak való megfelelés felkészülést igényel nemcsak a biztosítók, hanem a tagállami felügyeletek számára is. A tervezetek még nem véglegesek, de a felkészülés megkönnyítése érdekében az intézményeknek érdemes figyelemmel kísérniük a jogalkotási folyamatot, valamint értékelniük azt, hogy a módosítások hogyan érinthetik a működésüket.

HIVATKOZÁSOK

- ¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. november 25-i 2009/138/EK irányelve a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról. Elérhető: EUR-Lex - 32009L0138 - HU - EUR-Lex (europa.eu)
- ² COM(2050) 590 final. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2020%3A590%3AFIN> Letöltés: 2024.03.21.
- ³ COM(2019) 640 final. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>, Letöltés: 2024.03.21. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímaseslegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.). Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX:32021R1119> Letöltés: 2024.03.21.
- ⁴ A rendes jogalkotási eljárásra vonatkozó rendelkezések az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében találhatók. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A12016E294> Letöltés: 2024.03.21.
- ⁵ Solvency II review (europa.eu)
- ⁶ A bizottsági javaslatot az Európai Biztosítás- és Foglalkoztatóinyugdíj-hatóság 2020. december 17. napján publikált véleménye előzte meg: https://www.eiopa.europa.eu/publications/opinion-2020-review-solvency-ii_en Letöltés: 2024.03.21.
- ⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=eesc%3AEESC-2021-05378> Letöltés: 2024.03.21.
- ⁸ Solvency II: Council agrees its position on updated rules for insurance companies - Consilium (europa.eu)
- ⁹ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/12/14/solvency-ii-and-irrd-council-and-parliament-agree-on-new-rules-for-the-insurance-sector/> Letöltés: 2024.03.21.
- ¹⁰ A Szolvencia II irányelvet módosító irányelv 2. cikk 1. pontja alapján.
- ¹¹ A Szolvencia II irányelv 4. cikk
- ¹² EUR-Lex - 52021SC0260 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- ¹³ Az erre vonatkozó rendelkezések a Szolvencia II irányelv 13. cikk 10a. pontjában szerepelnek.
- ¹⁴ A Szolvencia II irányelv új 29b. cikke rögzíti a teljes körű előírásokat.
- ¹⁵ A kritériumokat a Szolvencia II irányelv tervezett módosításának új 29a. cikke tartalmazza.
- ¹⁶ A Szolvencia II irányelv új 29c. cikk (1) bekezdése szerint a kis méretű és nem összetettnek minősített vállalkozások minden arányossági intézkedést alkalmazhatnak. A Szolvencia II irányelv fogalom meghatározásokat tartalmazó 13. cikke egy új, (41b) ponttal egészül ki, mely felsorolja az arányossági intézkedéseket.
- ¹⁷ A vonatkozó rendelkezések a Szolvencia II irányelv 45. cikk (1) bekezdés d)-e) pontjában, illetve az új (1a) bekezdésben fognak szerepelni.
- ¹⁸ A Szolvencia II irányelv új 45a. cikkében található a részletes rendelkezések.
- ¹⁹ Ez a Szolvencia irányelv VIIA. fejezete lenne (a 144a.-144d. cikkekből állna).
- ²⁰ A biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény 291. § (1) bekezdésének ld) alpontja alapján a Magyar Nemzeti Bank felszólíthatja a biztosítót a pénzügyi helyzetének megőrzésére vagy javítására. A 291. § (1) bekezdés qa), qb) és qg) alpontja értelmében pedig megtilthatja, korlátozhatja vagy feltételhez kötheti az osztalék, továbbá a vezető állású személyek és az egyéb vezetők díjainak a kifizetését., illetve a biztosítási szerződések teljesítését, részleges vagy teljes visszavásárlását.
- ²¹ A Szolvencia II irányelv új 152aa-152ab. cikkeiben jelennének meg ezen rendelkezések.
- ²² A Szolvencia II irányelv 149. cikkének új (2) bekezdése.
- ²³ A Szolvencia II irányelv módosított 152a. cikk (2) bekezdése.
- ²⁴ A Szolvencia II irányelv jelentősen átdolgozott 153. cikke.
- ²⁵ A módosuló szabályok Szolvencia II irányelv 152b. cikk új (5)-(6) bekezdésébe kerülnek bele.

IRODALOMJEGYZÉK

- Az Európai Parlament és a Tanács 2009. november 25-i 2009/138/EK irányelve a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról. Elérhető: EUR-Lex - 32009L0138 - HU - EUR-Lex (europa.eu)
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, A Capital Markets Union for people and businesses-new action plan COM(2050) 590 final. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2020%3A590%3AFIN> Letöltés: 2024.03.21.
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The European Green Deal, COM(2019) 640 final. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>, Letöltés: 2024.03.21.
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímaseslegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.). Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX:32021R1119> Letöltés: 2024.03.21.
- Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A12016E294>, Letöltés: 2024.03.21.
- EIOPA opinion on the 2020 review of Solvency II, https://www.eiopa.europa.eu/publications/opinion-2020-review-solvency-ii_en, Letöltés: 2024.03.21.
- Opinion of the European Economic and Social Committee on Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/138/EC as regards proportionality, quality of supervision, reporting, long-term guarantee measures, macro-prudential tools, sustainability risks, group and cross-border supervision (COM(2021) 581 final – 2021/0295 (COD)) Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the recovery and resolution of insurance and reinsurance undertakings and amending Directives 2002/47/EC, 2004/25/EC, 2009/138/EC, (EU) 2017/1132 and Regulations (EU) No 1094/2010 and (EU) No 648/2012 (COM(2021) 582 final – 2021/0296 (COD)), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=eesc%3AEESC-2021-05378>, Letöltés: 2024.03.21.
- Solvency II and IRRD: Council and Parliament agree on new rules for the insurance sector, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/12/14/solvency-ii-and-irrd-council-and-parliament-agree-on-new-rules-for-the-insurance-sector/>, Letöltés: 2024.03.21.
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT REPORT Accompanying the documents Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/138/EC as regards proportionality, quality of supervision, reporting, long-term guarantee measures, macro-prudential tools, sustainability risks, group and cross-border supervision and Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the recovery and resolution of insurance and reinsurance undertakings and amending Directives 2002/47/EC, 2004/25/EC, 2009/138/EC, (EU) 2017/1132 and Regulations (EU) No 1094/2010 and (EU) No 648/2012, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0260>, Letöltés: 2024.03.21.

A PÁNEURÓPAI NYUGDÍJTERMÉK EGYELŐRE NEM SIKERTÖRTÉNET

A szerzők a Magyar Nemzeti Bank munkatársai

dr. Molnár Andrea (osztályvezető), molnara@mn.b.hu, Nyeső Anita (felügyelő), nyesoa@mn.b.hu, Szenthelyi Dávid (vezető felügyelő), szenthelyid@mn.b.hu, Török László (vezető felügyelő), torokl@mn.b.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

Az Európai Bizottság kiemelkedő fontosságot tulajdonított a páneurópai egyéni nyugdíjterméknek (Pan-European Personal Pension Product - PEPP), amely az egységes uniós piacon terjeszthető és a tagországok között hordozható. A 2022 márciusában bevezetett termék egyelőre nem tűnik sikertörténetnek, mivel az elmúlt több mint két évben mindössze egy pénzügyi szolgáltató lépett a PEPP piacára. Úgy tűnik, a szabályozás több olyan komplex feltételrendszerrel határoz meg, amely miatt a PEPP fejlesztése nem vonzó a meglévő termékek mellett. A Magyar Nemzeti Bank szakértői a PEPP előkészítése során felhívták a figyelmet arra, hogy a nyugdíj-megtakarítások alacsony elterjedtsége mögött elsősorban keresleti és nem kínálati problémát látnak. A megfelelő szintű megtakarítási hajlandóság eléréséhez inkább a már piacon lévő termékekhez az ösztönzők fejlesztése, automatizmusok beépítése, munkáltatói szerepvállalás erősítése jelenthetné a megoldást.

SUMMARY

The European Commission has given high priority to the pan-European Personal Pension Product (PEPP), which can be distributed in the EU single market and enables unique long-term pension savings due to its portability among Member States. The product introduced in March 2022 does not seem to be a success story yet, as only one financial service provider entered the PEPP market in the last more than two years. It seems that the regulation defines several conditions that make the development of PEPP less attractive compared to the existing products. During the preparation of PEPP, the experts of the Central Bank of Hungary pointed out that the low penetration of pension savings is mainly due to problem of demand and not of supply. Improving incentives for products already on the market, building in automatism, and strengthening the role of employers may be a more durable solution to achieve the right level of pension savings.

Kulcsszavak: páneurópai egyéni nyugdíjtermék (PEPP), nyugdíjcélú megtakarítás, hordozhatóság

Key words: pan-European Personal Pension Product (PEPP), pension saving, portability

JEL: G22, J26

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.38

http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.38

BEVEZETÉS

Az Európai Unióban a nyugdíjrendszert vagy a nyugdíjat szolgáltató intézményeket érintő szabályozási kérdések elsősorban a közösségi célok megvalósításával összefüggésben merültek fel. A nyugdíjakkal kapcsolatos kérdések az Unió négy alapvető szabadságelve közül elsősorban a személyek és ezen belül a munkavállalók országok közötti szabad mozgásához kapcsolódik.¹ A kiegészítő nyugdíjak szabályozásában szerepet kap még a tőke és a szolgáltatások szabad áramlásának elősegítése is. A kiegészítő foglalkoztatói vagy egyéni nyugdíjtermékeket különböző jellegű pénzügyi intézmények nyújtják, így a pénzügyi szolgáltatások közösségi szabályozását teljesen átalakító, 1999 májusában közreadott Pénzügyi Szolgáltatási Akcióterv² részeként sor került a kiegészítő foglalkoztatói nyugdíjszolgáltatások uniós szabályozására is 2003 júniusában.³

A harmadik pilléres egyéni nyugdíjkonstrukciókra vonatkozóan nincs uniós szabályozás. Ezeket a nyugdíjtermékeket nyújthatják olyan pénzügyi intézmények (pl. biztosítók, bankok, befektetési szolgáltatók), melyek uniós szabályozás alá esnek. Több tagállamban is lényeges szerepük van azonban olyan nyugdíjalapoknak, nyugdíjpénztáraknak, amelyek működését közvetlenül nem szabályozza uniós jogi eszköz. Az egyéni nyugdíjtermékek egységes uniós piacának kialakítását a Bizottság a 2015-ben közzétett, a tőkepiaci unió megerősítésére irányuló cselekvési tervében is megfogalmazta.⁴ A Bizottság értékelése szerint „a „harmadik pillérbe” tartozó egyéni nyugdíjaknak jelenleg nincs tényleges egységes piaca. Az egyéni nyugdíjak kiterjedt és versenyképes piacának teljes körű kialakítását akadályozza az uniós és nemzeti szinten széttagolt szabályrendszer. ... A szerződő aktív hozzájárulását igénylő európai egyéni nyugdíj olyan szabályozási mintaként szolgálhatna, amelynek használatát – a fogyasztók védelmének megfelelő szintje mellett – a nyugdíjszolgáltatók EU-szerte választhatnák termékeik felkínálásakor. Egy nagyobb „harmadik pillérbe” tartozó európai nyugdíjpiac az intézményi befektetőknek történő forrásbiztosítást és a realgazdaságba való befektetést is elősegítené”.

A Bizottság az akciótervben leírt európai egyéni nyugdíj szabályozási keretének kidolgozását a tőkepiaci unió előmozdításának egy fontos – a pénzügyileg tudatos fogyasztók számára is érzékelhető – állomásának szánta.

2016. január 19-i állásfoglalásában⁵ az Európai Parlament aggodalmát fejezte ki amiatt, „hogy nincsenek elérhető és vonzó, megfelelő kockázatú (hosszú távú) befektetési és költségkímélő és megfelelő megtakarítási termékek a fogyasztók számára”. Az állásfoglalás hangsúlyozta a befektetők és fogyasztók választási lehetőségei sokféleségének szükségességét.

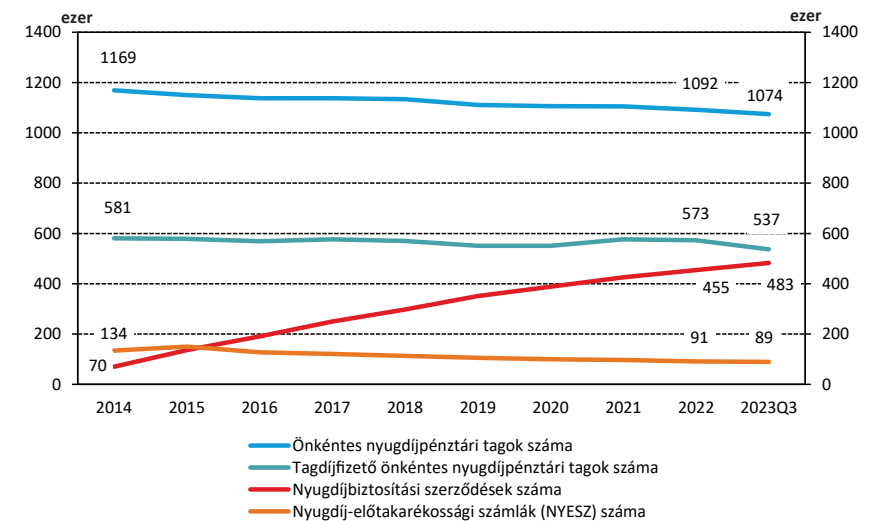
A Bizottság akciótervében és a PEPP rendelet (Rendelet) bevezetőjében leírtak szerint a 2022 márciusában hatályba lépett szabályozás célja a piac szétaprózottságának megakadályozása, hogy a szolgáltatók a kockázatdiverzifikáció, az innováció és a méretgazdaságosság előnyeit maximális mértékben kihasználják. A bevezetőben megfogalmazottak szerint egyes tagállamokban rendelkezésre állnak egyéni nyugdíjtermékek, más tagállamokban azonban ezeknek a pénzügyi termékeknek még nincs széles körű piacuk, és ez korlátozza a fogyasztók egy részének választási lehetőségét. Az egyéni nyugdíj-megtakarítási piac széttöredezettsége miatt nem eléggé hatékony a szolgáltatók közötti verseny, a fogyasztók egy része kevésbé fér hozzá a jobb minőségű és alacsonyabb költségű termékekhez.⁶ A Bizottság szerint ez a helyzet hozzájárul ahhoz, hogy a tőkepiacok likviditása és súlya nem akkora mértékű, mint azokban a joghatóságokban, ahol a nyugdíjalapok mint intézményi befektetők jelentős szerepet játszanak. A Bizottság további, a PEPP által enyhítendő problémaként jelöli meg, hogy az egyéni nyugdíjtermékek hozzáférhetősége és tagállamok közötti hordozhatósága – a szolgáltatók elenyésző határon átnyúló tevékenysége miatt – korlátozott.

Az egyéni nyugdíj-megtakarítási piac széttöredezettsége miatt nem eléggé hatékony a szolgáltatók közötti verseny.

HAZAI PIACI ÁTTEKINTÉS

A Rendelet célja, hogy növelje az egyéni nyugdíj-megtakarítással rendelkezők számát a kínálati oldal bővítésével. Álláspontunk szerint – a hazai tapasztalatokat tekintve – a nyugdíjcélú, tőkepiaci befektetési alapon működő termékek alacsony elterjedtsége nem kínálati, hanem keresleti oldali probléma. A Magyarországon elérhető három kiegészítő nyugdíjcélú termék, valamint a foglalkoztatói nyugdíjszolgáltató intézmény jól szabályozott és költséghatékony, az önkéntes nyugdíjpénztári megtakarítás pedig kifejezetten egyszerű termék. Ez utóbbi olyan hosszú távú, költséghatékony tömegtermék – több mint 1 millió taggal –, ahol kisebb mértékű rendszeres befizetéssel is felhalmozhatnak érdemi nyugdíjcélú megtakarítást. (1.ábra) Az intézmények többsége elérte a méretgazdaságossági szintet, de továbbra is van jó néhány olyan önkéntes nyugdíjpénztár is, amelyeknél a munkáltató támogatása segíti elő, hogy a pénztár a tagok számára alacsony költséggel működhessen. A nyugdíjbiztosítások az életbiztosítási ágazat húzótermékének tekinthetők a befizetésekre vonatkozóan igénybe vehető adójóváírás 2014. évi bevezetése óta. A szerződések száma folyamatosan növekszik, tekintettel arra, hogy a közvetítők tevékenységében hangsúlyos terméként jelenik meg. A nyugdíj-előtakarékosági számla a 2006. évi bevezetés óta a fogyasztók egy szűkebb rétegéhez ért el, ez a termék sem a befektetési szolgáltatók, sem a bankok értékesítési tevékenységében nem tölt be kiemelt szerepet. Magyarország uniós csatlakozása után külön jogszabállyal „importált” nyugdíj-kiegészítési célú intézményforma, a foglalkoztatói nyugdíjszolgáltató intézmény itthon nem tudott elterjedni.

1. ábra: Önkéntes nyugdíjpénztári taglétszám (ezer fő), nyugdíjbiztosítási szerződés, NYESZ számla (ezer db)



Forrás: MNB

Érdemes megemlíteni, hogy a nyugdíjpénztári termék elterjedéséhez jelentősen hozzájárult a munkáltatók szerepvállalása, amit a munkáltatói tagdíj-hozzájárulások kedvező adózása ösztönzött. A munkáltatói hozzájárulások kedvezményének csökkenésével a munkáltatók szerepvállalása is csökkent, ugyanakkor az elmúlt 10 éves időszakban az egyéni tagi befizetések arányában és összességében is évről évre jelentősen növekedett. Az utóbbi 10 évben teljes mértékben megfordultak az egyéni és a munkáltatói hozzájárulások részarányai a szektorban. Amint azt az MNB kockázati jelentése⁷ is bemutatja, a befolyó tételek között az egyéni befizetések dominálnak, 2019 óta több mint kétharmados arányban. Az egyéni tagdíjbefizetések növekedése azt jelezheti, hogy a tagok – azon túl, hogy látják a hosszú távú nyugdíj-megtakarítás fontosságát – bíznak a nyugdíjpénztári rendszerben. A nyugdíjcélú megtakarítási termékek keresleti oldalának szűkösségét jelzi ugyanakkor, hogy még a viszonylag egyszerű, alacsony költségű, adókedvezménnyel támogatott önkéntes nyugdíjpénztári termék esetében is jó ideje csökken a tagság létszáma.

A hazai kiegészítő nyugdíjtermékek mellett a PEPP a kínálati oldalon jelenne meg újabb terméként. A penetráció növeléséhez azonban álláspontunk szerint a keresleti oldal problémáját kell kezelni, amelyre a lakosság pénzügyi ismereteinek, tudatosságának fejlesztése, a meglévő termékek marketingjének erősítése, minél szélesebb körben való megismertetése, a hatékony állami ösztönzőrendszer, valamint a munkavállalói és ezzel együtt a munkáltatói elkötelezettség erősítése lehet a megoldás.⁸

Nyugdíjtermékek költségei

Az MNB a hazai jogalkotóval együttműködve a pénzügyi intézmények működésének gyakorlati tapasztalatai alapján jelentős erőfeszítéseket tett, hogy a hosszú távú, nyugdíjcélu megtakarítási terméket kínáló intézmények költséghatékony, az ügyfelek számára kedvező díj termékeket nyújtsanak. Az MNB több intézkedéssel növelte a megtakarítási termékek költségeinek átláthatóságát, összehasonlíthatóságát. A megtakarítási jellegű biztosítási termékek költségeit százalékos mutatóban kifejező teljes költségmutató (TKM) számítását az MNB – az Etikus szabályozási csomag részeként – 2016. január 1-jétől rendeletben⁹ szabályozza. A befektetési egységekhez kötött életbiztosításokra, valamint a nyugdíjbiztosításokra vonatkozóan az MNB lejárattól függő elvárásokat fogalmazott meg a TKM maximális értékére vonatkozóan.¹⁰ Ezen korlátoknak való megfelelésnek kiemelt szerepe van a megtakarítási jellegű életbiztosítások költségszabályozásában, hatásukra ugyanis eltűntek az etikus szabályozás előtt a piacon jelen lévő, szélsőségesen magas TKM-mel rendelkező termékek. Amint azt az MNB kockázati jelentése is leírja, a kiugróan drága termékek megszűnése mellett csökkent a TKM-ek szóródása és átlaga is. A TKM alkalmazásával megnövekedett a transzparencia, ennek és az MNB-ajánlásoknak köszönhetően az életbiztosítási termékek körében jelentősen csökkentek a költségek.

Az önkéntes nyugdíjpénztárakra törvényi költségkorlátok vonatkoznak a befizetések-ből működési és likviditási célra levont részre és a vagyonnevelési költségekre is. A hazai pénztárak által felszámított átlagos díjak azonban – a nemzetközi összehasonlításban is alacsonynak mondható – jogszabályi korlátoknál is kisebb mértékűek.¹¹ A felügyelő hatóság által 2005 óta évente publikált díjterhelési mutató, illetve a 2018-tól közzétett korrigált díjterhelési mutató alakulása is azt jelzi, hogy a pénztárak költségszintje trendszerűen csökkent az elmúlt 20 évben.¹² A nyugdíjpénztári szektorban megfigyelhető költségszűkülés a piaci szereplők és a felügyelő hatóság együttműködésének eredményét példázza.¹³ A pénzügyi termékek piacán számos esetben nem várható, hogy önmagában a szolgáltatók közötti verseny biztosítja a fogyasztók számára a költséghatékony szolgáltatást, ezért kiemelt hangsúlyt kap a pénzügyi intézmények és termékek megfelelő jogi szabályozása és a felügyelő hatóság tevékenysége, például ún. „puha” szabályozó eszközök (felügyeleti ajánlás, körlevél) kiadása, vagy a költségek átláthatóságának növelése és a költséginformációk elérhetőségének megkönnyítése is. A különböző nyugdíjcélu megtakarítási termékek költségeinek összehasonlíthatóságát erősítette, hogy tekintettel a TKM mutató ismertségére és elterjedtségére a biztosítási szektorban, az MNB 2019-ben kiadott ajánlásával¹⁴ az önkéntes nyugdíjpénztárak számára is javasolta a nyugdíjpénztári TKM (TKM_{NYP}) kiszámítását és közzétételét. Az ajánlás alkalmazása sikeresnek tekinthető a szektorban. Annak ellenére, hogy az MNB nem kötelező szabályozó eszközzel vezette be a pénztári TKM-számítást, mindegyik jelenleg is működő nyugdíjpénztár kiszámolta a TKM_{NYP} értékeket. A pénztárak által beküldött TKM_{NYP} értékeket a fogyasztók megfelelő tájékoztatása érdekében az MNB a honlapján a TKM kereső alkalmazásban közzéteszi.

A PEPP szabályozás egyik célja a biztonságos és költséghatékony hosszú távú nyugdíj-előtakarékossági termék létrehozása. Ennek érdekében a Rendelet meghatározza a PEPP-alapterméket, amely alapértelmezett befektetési lehetőségként működik. A Rendelet szerint a PEPP-alaptermékhez kapcsolódó költségek és díjak nem haladhatják meg az évente felhalmozott tőke 1%-át. A PEPP-szolgáltató által az alaptermék mellett kínált alternatív termékre nem vonatkozik jogszabályi költségkorlát. A PEPP jogszabályok a fogyasztók védelme érdekében a költségekre vonatkozó részletes tájékoztatási szabályokat írnak elő.

A PEPP szabályozás egyik célja a biztonságos és költséghatékony hosszú távú nyugdíj-előtakarékossági termék létrehozása.

Határon átnyúló szolgáltatások, hordozhatóság

A PEPP lehetőséget teremt arra, hogy jelentős határon átnyúló tevékenység alakuljon ki, melynek keretében külföldi szolgáltatók magyar munkavállalók részére is értékesíthetik a terméküket. Fontos azonban figyelembe venni, hogy nemzetközi szinten is számottevő negatív gyakorlati tapasztalat gyűlt össze egyes határon átnyúló pénzügyi szolgáltatások kapcsán. A határon átnyúló pénzügyi szolgáltatások tekintetében kockázatot jelent, hogy az ügyfélpenzek védelmét, a befektetési eszközösszetételből, vagyonnevelésből fakadó kockázatokat nem az a felügyelet kezeli, amely a fogyasztóvédelmi feladatokat ellátja. Így a felügyeleti arbitrázst kihasználva a határon átnyúló szolgáltatás kockázata egyes esetekben magasabb lehet. A PEPP szabályozásával ezt a lehetőséget a jogalkotó igyekszik korlátozni. A Rendelet részletesen leírja a felügyeleti hatóságok feladatait a PEPP termék nyilvántartásba vételével és felügyelésével kapcsolatban. Az Európai Biztosítás- és Foglalkoztatási-nyugdíj Hatóság (EIOPA) pedig kiemelt figyelmet fordítana a PEPP-ek nemzetközi szinten is harmonizált, „egyen-szilárd” felügyelésére. Ennek érdekében az EIOPA iránymutatást tett közzé¹⁵, és folyamatosan értékelné a felügyelési tapasztalatokat.

A PEPP-re vonatkozó szabályozás kialakításában hangsúlyos szempont volt a termék tagállamok közötti hordozhatóságának biztosítása. Ezzel a PEPP a tagállamok között „vándorló” munkavállalók helyzetét javíthatja. A PEPP vonzó megtakarítási forma lehet a munkavállalók ezen csoportjának, azonban a több tagállamban is munkát vállalók száma nem olyan jelentős, hogy érdemben tudjon a PEPP a nyugdíj-megtakarítási termékek penetrációján javítani.

PEPP és az adókedvezmények

A hosszú távú megtakarítások ösztönzésében jelentős szerepe van az adókedvezményeknek. Az adókedvezményekkel egyfelől az állam fogyasztói viselkedését is orientálja, másfelől elismeri, hogy az intézményi befektetők által a magánszemélyektől összegyűjtött hosszú távú megtakarítások a gazdaságfinanszírozásban fontos szerepet játszanak. Az MNB vitairatában¹⁶

megfogalmazza, hogy „egy jóléti fordulat alapvetése a magas háztartási (belső) megtakarítási ráta, és ezzel a hazai intézményi befektetői szektor méretének növelése Magyarország számára is pozitív hatásokat hozhat.” A hazai önkéntes nyugdíjpénztárak és a biztosító intézetek jelenleg is jelentős intézményi szereplői a magyar pénzügyi közvetítő rendszernek. A nyugdíjpénztárak és a biztosítóintézmények befektetései között jelentős az állampapírok aránya, így ezek a szolgáltatók hazai intézményi befektetőként jelentős szerepet játszanak az államháztartás stabil finanszírozásában. Mind a hazai nyugdíjpénztárak, mind a biztosítóintézetek a magyar részvény és vállalati kötvény befektetéseikkel erősítik a hazai tőkepiacot, segítik a gazdasági fejlődést. Az előbb kifejtettek miatt nemzetgazdasági szempontból is előnyös a hosszú távú, hazai nyugdíjcélú megtakarítási formák ösztönzése adókedvezményekkel. Az említett makrogazdasági hatások egy külföldi szolgáltató által nyújtott PEPP-nél várhatóan nem, vagy csak korlátozottan jelentkeznek. A határon átnyúló szolgáltatásként kínált PEPP esetében ugyanis nem lesz cél a magyar részvény-, vállalatikötvény- vagy állampapír-vásárlás, így ezek a megtakarítások a hazai gazdaság fejlődését nem segítik. Ezt nem csupán a hazai, de az Unió más tagországainak döntéshozói is várhatóan figyelembe veszik a PEPP adózási szabályainak meghatározásánál, mivel az adózási szabályozás jogállami hatáskör. A PEPP-hez kapcsolódó adókedvezményeket nem lehet egységes európai szinten szabályozni, jóllehet a Bizottság javasolja a tagállamoknak a nyugdíjtermékekre vonatkozó adókedvezmények kiterjesztését a PEPP-re is.¹⁷

A Rendelet fogadtatása

A Rendelet¹⁸ 2019. július 25-én jelent meg, és 2019. augusztus 14-én lépett hatályba. A Rendeletet kiegészítő másodlagos szabályozás, a Bizottság felhatalmazáson alapuló rendelete¹⁹ (RTS) 2021. március 22-én jelent meg. A Rendelet az RTS kihirdetésétől számított 12 hónap elteltével, tehát 2022. március 22-től alkalmazandó a Rendelet 74. cikke alapján. Az intézmények ezen időpontot követően kérhetik PEPP nyilvántartásba vételét az illetékes nemzeti hatóságtól. Az EIOPA az RTS megjelenését követően online kérdőíves felmérést indított az érintett pénzügyi szervezetek körében, amelyben felméri az intézmények szándékát PEPP termék nyújtására. Az EIOPA 2022 I. negyedévében újra kérdőívvel fordult a lehetséges szolgáltatókhoz, PEPP nyújtására irányuló szándék felmérése érdekében. Az MNB mindkét alkalommal támogatta az EIOPA felmérését azzal, hogy felhívta a hazai intézmények figyelmét az EIOPA kérdőívére, és kérte az intézményeket, hogy válaszaikat az MNB részére is juttassák el.

A PEPP iránti érdeklődés az Európai Unióban egyelőre nem jelentős.

Az EIOPA a kérdőíves felmérés eredményét nem hozta nyilvánosságra, emiatt az MNB sem tehet közzé információkat a hazai szolgáltatók számára eljuttatott kérdőíves válaszai alapján. Mindenesetre okkal feltételezhető, hogy nemzetközi szinten is azok az intézmények mérle-

gelik a PEPP nyújtását, akik eddig is jelen voltak az egyéni nyugdíj-megtakarítások piacán, azaz a biztosítók, befektetési alapkezelők, befektetési szolgáltatók. A PEPP iránti érdeklődés az Európai Unióban, illetve azon belül Magyarországon egyelőre nem jelentős. Ezt mutatja az a tény is, hogy a Rendelet gyakorlati alkalmazhatóságának kezdete óta eltelt több mint két évben eddig csak egyetlen szolgáltató adott be PEPP nyújtása iránti kérelmet. Jelenleg nincs realitása annak, hogy a hazai nyugdíjtermékek palettája a közeljövőben PEPP-pel bővüljön. Ezt természetesen felülírhatják a piaci folyamatok és az érintett intézmények üzleti döntései, figyelemmel a nemzetközi PEPP-piaci fejleményekre és az esetleges jogszabályi változásokra is.

A PEPP SZABÁLYOZÁSÁNAK NÉHÁNY SAJÁTÓSÁGA

A Rendelet megalkotásakor lényeges kérdés volt, hogy a jogszabály mely intézmények számára teszi lehetővé a termék nyújtását. A jogalkotók megközelítése az volt, hogy olyan intézmények nyújtsanak PEPP-et, amelyekre vonatkozik uniós szabályozás.²⁰ Az egyetlen, kifejezetten nyugdíjszolgáltatást nyújtó, európai szabályozás alá tartozó intézménytípus, a foglalkoztatói nyugdíjszolgáltató intézmény megjelenése a lehetséges PEPP-szolgáltatók között kérdéses volt, mivel ez az intézmény alapvetően nem egyéni nyugdíjat szolgáltat. A Rendelet azonban úgy fogalmaz, hogy amennyiben a nemzeti szabályozás engedélyezi a foglalkoztatói nyugdíjszolgáltató intézménynek egyéni nyugdíjtermék nyújtását, PEPP nyújtására is jogosult. Ezt a lehetőséget a Rendelet nyomán a hazai jogalkotás is alkalmazta a foglalkoztatói nyugdíjszolgáltató intézményről szóló törvény²¹ kiegészítésével.

A PEPP a Rendelet szerint nyilvántartásba vételt követően forgalmazható. A Rendelet részletesen leírja, milyen tartalommal kell beküldeni a nyilvántartásba vételi kérelmet a nemzeti hatósághoz. A kérelemben egyebek mellett ismertetni kell az alaptermék és az alternatív befektetési lehetőségek leírását, a nyugdíjszolgáltatás, a lehetséges kifizetési opciók leírását, be kell mutatni a költségkategóriákat, az összes költséget, a PEPP-pel kapcsolatos portfólió- és kockázatkezelési, valamint igazgatási eljárásokra vonatkozó információkat.

A Rendelet éves adatszolgáltatási kötelezettséget ír elő a PEPP-szolgáltatók számára, amelyben a termék felügyeléséhez szükséges információkat benyújtják a felügyelő hatóság felé. Az adatszolgáltatás tartalmát és formátumát másodlagos uniós szabályozás (Implementing Technical Standard - ITS) írja le.²² Az adatszolgáltatás tartalmazza a PEPP szerződések számának alakulását, be- és kifizetések nagyságát, a költségeket, a befektetett eszközökre vonatkozó adatokat. A kvantitatív adatszolgáltatáson túl a szolgáltatóknak szöveges felügyeleti jelentést is kell készíteniük. A felügyeleti jelentés tartalmát szintén másodlagos uniós szabályozás részletezi²³, továbbá az EIOPA is kiadott iránymutatást a jelentésre vonatkozóan. A szöveges felügyeleti jelentésben be kell mutatni a PEPP-üzletágra vonatkozó általános információkat, az alkalmazott befektetési stratégiát és befektetési teljesítményt, termékhez kapcsolódó kockázatokat és a kockázatcsökkentési technikákat, a szolgáltató tőkeszerkezetére vonatkozó információkat, a tőkemegfelelési mutatókat és a tőkeáttételi szinteket.

Az EIOPA kérdőíves felméréseire beérkezett válaszok, illetve a jogalkotási folyamatot kísérő szakmai egyeztetések alapján kirajzolódik a PEPP-re vonatkozó néhány olyan előírás, melyekkel kapcsolatban a szolgáltatóknak meg kell vizsgálniuk, hogy gazdaságosan megvalósítható-e a működési kereteiken belül:

- A Rendelet 42. cikke szerint a PEPP-szolgáltatók legfeljebb hat befektetési lehetőséget kínálhatnak a PEPP-megtakarítóknak, és az egyik lehetőségnek a PEPP-alapterméknek kell lennie. A Rendelet 45. cikke szerint a PEPP-alapterméknek biztonságos terméknek kell lennie, amely alapértelmezett befektetési lehetőségként működik. A Rendelet szerint PEPP-alapterméket a PEPP-szolgáltatónak a tőkére vonatkozóan, a kifizetési szakasz kezdetén és adott esetben a kifizetési szakasz alatt esedékes garancia vagy azon céllal összhangban álló kockázatcsökkentési technika alapján kell kialakítania, hogy lehetővé tegye a PEPP-megtakarító számára, hogy a tőkét visszakapja.²⁴
- A Rendelet szerint a PEPP-alaptermékhez kapcsolódó költségek és díjak évente nem haladhatják meg a felhalmozott tőke 1%-át. A jogszabályi korlátnak való megfeleléshez figyelembe veendő költségeket a PEPP RTS részletezi. Az RTS szerint a költségeknek és díjaknak tartalmazniuk kell az adminisztrációs költségeket, a befektetési költségeket és a forgalmazási költségeket is. Amennyiben a szolgáltató az alaptermékhez tőkegaranciát nyújt, a tőkegarancia költségét nem kell figyelembe venni a költségkorlátnál. A költségkorlát mértéke lényeges kérdés a jogszabály gyakorlati alkalmazásánál²⁵, ezért a Rendelet szerint az 1%-os jogszabályi korlát felülvizsgálata két évente, első alkalommal idén esedékes.²⁶
- A Rendelet 42. cikk (3) bekezdése szerint a PEPP-szolgáltatóknak valamennyi befektetési lehetőséget a PEPP-megtakarítók számára kellő védelmet biztosító garancia vagy kockázatcsökkentési technika alapján kell kialakítaniuk. A PEPP RTS 14. cikk (2) bekezdése alapján kockázatcsökkentési technika kialakítása során célként kell kitűzni az éves inflációs ráta legalább 80%-os valószínűséggel történő túlteljesítését egy 40 éves felhalmozási szakasz alatt. Az RTS III. mellékletének II. része írja le a PEPP várható hozam modell számítását. A modell múltbeli piaci gazdasági adatokat használ, amelyek változása azonban jelentősen befolyásolhatja a modellezés eredményét (gondoljunk például a megnövekedett inflációra). A szolgáltatók számára nem könnyű olyan terméket kidolgozni, amely teljesíti a Rendeletben és az RTS-ben leírt elvárást.²⁷
- A hordozhatóság biztosítása érdekében a szolgáltatóknak alszámlát kell nyitniuk azokra az országokra vonatkozóan, ahol a PEPP szolgáltatást nyújtani kívánják. Az alszámlák teszik lehetővé, hogy a befizetésekre és a szolgáltatásokra vonatkozó nemzeti szabályozást (ideértve az adott országban alkalmazott nyugdíjkorhatárt) megfelelően alkalmazhassa a szolgáltató. Az egyes tagországokra vonatkozó alszámlák megnyitása és működtetése adminisztrációs költséget jelent a szolgáltatóknak.²⁸

- A Rendelet 47. és 57. cikkei szerint a nemzeti alszámlák felhalmozási szakaszához, a kifizetési szakaszhoz és a kifizetésekhez kapcsolódó feltételeket a tagállamok határozzák meg. A hazai jogszabály szerint a PEPP szerződésnek legalább 10 éves várakozási idő előírását kell tartalmaznia. A PEPP nyugdíjszolgáltatásra a PEPP-szerződés szerinti várakozási idő eltelte és a nyugdíjkorhatár betöltése, vagy 50 százalékos munkaképesség-csökkenés mértékét meghaladó megrokkánás esetén nyílik lehetőség.²⁹

AZ ELSŐ PEPP-SZOLGÁLTATÓ

2022 szeptemberében megjelent az első PEPP-szolgáltató, a szlovákiai székhelyű FINAX, o.c.p., a.s.³⁰ A FINAX egy 2017-ben induló fintech befektetési szolgáltató, amely a modern digitális megoldásokat helyezi előtérbe az értékesítés során.³¹ A FINAX Szlovákián kívül Csehországban, Horvátországban és Lengyelországban értékesíti a PEPP-et. A cég határon átnyúló tevékenységként befektetési szolgáltatást végez Magyarországon is, azonban Magyarországon jelen cikk megírásának időpontjában egyelőre nem érhető el a FINAX PEPP terméke. A szolgáltató PEPP-je a kötelező alaptermék mellett egy alternatív befektetési lehetőséget tartalmaz. Az alaptermék és az alternatív PEPP befektetési összetételét a tőzsdén forgalomba kerülő alapok (ETF-ek) adják. Mindkét opció esetén a nyugdíjkorhatár elérése előtt 10 évvel a portfólió fokozatosan átalakul úgy, hogy növelik az kötvény ETF-ek és csökkentik a részvény ETF-ek arányát. A fokozatos átrendezéssel a nyugdíjkorhatár elérésekor a megtakarítás kétötöd része kötvény alapú ETF-ben és háromötöd része részvényalapú ETF-ben lesz minkét befektetési opció esetében. A szolgáltató a PEPP-et mindkét befektetési opció esetén 0,72 százalékos vagyonaerányos költséggel kínálja.

AZ ELSŐ TAPASZTALATOK

Nem lehet eléggé hangsúlyozni a hosszú távú megtakarításokkal kapcsolatban a viselkedési közgazdaságtan eredményeinek jelentőségét.³² A hosszú távú megtakarítások jelentős terjedése nem várható el pusztán az egyének racionális döntésére alapozva. A nyugdíj a legtöbb ember számára még túl messze van ahhoz, hogy azért bármilyen áldozatot hozzon.³³ A nyugdíjas évekre való felkészülés iránti tudatosságot pénzügyi edukációval lehet és szükséges is erősíteni, azonban a rövid távú szükségletek kielégítése az egyének szubjektív világában a legtöbb esetben fontosabb, mint az időben távolabbi – és ezért bizonytalanak tűnő – előnyök elérése. A nyugdíj-megtakarítások növeléséhez ezért a hazai és a nemzetközi tapasztalatok szerint az alábbi tényezők valamelyikére (vagy többre is együttesen) szükség van:

- pénzügyi ösztönzők, adókedvezmények,
- munkáltatói szerepvállalás,
- közvetítői tevékenység.

Az önkéntes nyugdíjpénztárak elterjedésében kiemelkedő szerepe volt a munkáltatói szerepvállalásnak és az adókedvezményeknek. Megjegyezzük, hogy a pénztári szektor indulási szakaszában mind a munkáltatói szerepvállalás, mind az adókedvezmények mértéke nagyobb volt a jelenleginél. A nyugdíjbiztosítás terjedését a befizetés adókedvezménye mellett az erőteljes közvetítői tevékenység is segíti. A NYESZ-hez sem munkáltatói szerepvállalás, sem erőteljes értékesítési tevékenység nem kapcsolódik, ezért a hazai piacon rétegmentertermék maradt a befizetés után járó adójóváírási lehetőség mellett is. A nyugdíj-megtakarítások hazai piacát tekintve feltételezhetjük, hogy a PEPP is a NYESZ-hez hasonló rétegmentertermék lesz a hazai piacon – természetesen ezt valamennyire befolyásolhatja az adókönyvet és a jövőbeni PEPP-szolgáltatók értékesítési tevékenysége.

A piaci szereplők visszajelzése alapján a szolgáltatók még inkább kívánnak PEPP nyújtásával. Mérlegelik, hogy a PEPP mennyire hatékonyan megvalósítható, és mennyire illeszkedik a termékpalettájukba. Talán nem véletlen, hogy az első PEPP-szolgáltató egy fiatal fintech befektetési szolgáltató cég. A PEPP szabályozás előnye, hogy tekintettel van a digitalizáció terjedésére, és rögzíti, hogy a tájékoztatásokat elsősorban elektronikus formában kell átadni. A PEPP értékesítését megelőző igényfelmérés és tanácsadás pedig részben vagy teljes egészében automatizált formában is történhet. A PEPP-szolgáltatók körét befolyásolhatja, hogy olyan intézmények, amelyek elsősorban hagyományos értékesítéssel terjesztett biztosítási termékekre összpontosítanak, ennél az értékesítési csatornánál jelentkező magasabb szerzési költségek miatt nehezebben tudnak kidolgozni a PEPP szabályozásban leírt, alacsony költségelvárásnak³⁴ megfelelő terméket. A PEPP nyújtásánál előnyben lehetnek azok a szolgáltatók, amelyek aktívan működtetnek online, digitális csatornákat az ügyfelek eléréséhez, melyek használatával a költségek alacsonyabbak.

Talán nem véletlen, hogy az első PEPP-szolgáltató egy fiatal szlovák fintech befektetési szolgáltató cég.

A Rendelet megalkotásakor vélhetően a jogalkotók számára is kérdéses volt, hogy a szabályozás meg tud-e felelni egyszerre annak a célnak, hogy a PEPP a fogyasztók számára alacsony költségű, mégis megfelelő szintű szolgáltatást nyújtó termék legyen, ugyanakkor a termékre vonatkozó előírások ne tegyék bonyolulttá, költségessé a termék nyújtását a szolgáltatók számára. A Rendelet 73. cikke a szabályozás rendszeres felülvizsgálatát írja elő. Öt évvel a Rendelet alkalmazásának kezdőnapja (vagyis 2022. március 22.) után, majd azt követően ötévente a Bizottság elvégzi a jogszabály értékelését, és fő megállapításairól jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jogszabály szerint a jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatokat is kell csatolni. A jelentésben vizsgálni kell a PEPP piaci elterjedésének szintjét és a Rendelet hatását az Európán belüli nyugdíjszolgáltatásra, ideértve a meglévő termékek helyettesítését és a PEPP-alaptermék igénybevételét is. A Rendelet felülvizsgálatához kapcsolódva a szabályozás egyes kérdéseire vonatkozó szakmai diskurzus immár az első tapasztalatokra támaszkodva a közeljövőben feltehetően ismét felerősödik.

KÖVETKEZTETÉSEK

A kiegészítő nyugdíjtermékek lefedettségének erősítése európai szinten is fontos cél, különösen, ha figyelembe vesszük az állami nyugdíjrendszerre nehezedő – és a jövőben fokozódó – demográfiai, társadalmi nyomást. Az elképzelések szerint a PEPP költséghatékony, a fogyasztók számára átlátható hosszú távú megtakarítási termék, ami növelheti az egyéni kiegészítő nyugdíj-megtakarítások szerepét azokban az országokban is, amelyekben jelenleg alacsonyabb mértékű az egyéni nyugdíj-kiegészítés szerepe. Megjelenése az egyes tagországokban már meglévő nyugdíj-megtakarítási termékekre is hatással lehet, mert fokozhatja a szolgáltatók közötti versenyt, ennek hatására pedig a költséghatékonyabb, a szolgáltatások minősége erősödhet.

A Rendelet gyakorlati alkalmazása során kiderült, hogy a termék a jelenlegi keretek között nem tudja elérni a megfogalmazott céljait. A szolgáltatók a Rendelet egyes előírásai miatt nem igazán érdekeltek a termék nyújtásában, így az Unión belül vándorló munkavállalók számára sem nyílt meg a hordozható egyéni kiegészítő nyugdíjtermékek szélesebb választéka, azaz a hordozhatóságból származó potenciális előnyök (piaci verseny fokozása, másik tagállamban történő munkavállalás vagy nyugdíjba vonulás) érvényesülése jelenleg korlátozott. Jogosan merül fel az a gondolat is, hogy talán mégsem a PEPP-re volt igénye a piacnak. Új termék ötletét érdemes lehet egy megfelelően célzott piackutatással tesztelni, hogy hatékonyan lehessen felhasználni a rendelkezésre álló erőforrásokat. A nyugdíjmegtakarítások alacsony elterjedtsége elsősorban keresleti és nem kínálati probléma, így ebben érzékelhető javulást több PEPP-et nyújtó intézmény megjelenése sem eredményezne. A megfelelő szintű nyugdíj-megtakarítások eléréséhez tartós megoldást inkább az ösztönzők fejlesztése, különböző automatizmusok beépítése, a munkáltatók szerepvállalásának erősítése jelenthet.

HIVATKOZÁSOK

¹A nyugdíjrendszerekhez, nyugdíjszolgáltatókhoz és szolgáltatásokhoz kötődő uniós szabályozás történetének összefoglaló leírása Szebelédi Ferenc 2010. évi cikkében található (Szebelédi, 2010)

²Az FSAP-t, vagyis a Pénzügyi Szolgáltatások Akciótervét az Európai Bizottság 1999 májusában adta közre, azzal a céllal, hogy a pénzügyi szolgáltatások uniós szabadságának hatékony gyakorlatát támogató jogszabályi feltételeket teljessé tegye. (EKB 2004. évi éves jelentés)

³Az Európai Parlament és a Tanács 2003/41/EK irányelve (2003. június 3.) a foglalkoztatói nyugellátást szolgáltató intézmények tevékenységéről és felügyeletéről (IORP irányelv). Ezt később 2016/2341 irányelv (IORP II irányelv) váltotta fel

⁴Action Plan on Building a Capital Markets Union COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS COM/2015/0468 final

⁵Az Európai Parlament 2016. január 19-i állásfoglalása a pénzügyi szolgáltatások uniós szabályozásának áttekintéséről és kihívásairól: hatások és a pénzügyi szabályozás hatékonyabb és eredményesebb uniós keretei és a tőkepiaci unió felé vezető út (2015/2106(INI))

⁶Az egyéni nyugdíjtermékek piacát és a PEPP lehetséges előnyeit ismerteti az alábbi dokumentum: EIOPA's advice on the development of an EU Single Market for personal pension products (PPP)

⁷kockazati-jelentes-2023-hun.pdf (mnb.hu)

⁸Az MNB Versenyképességi programja megfogalmaz több javaslatot is a hosszú távú megtakarítások növelésére. Ezek közül az egyik a több országban is bevezetett automatikus beléptetés kiegészítő nyugdíjintézménybe (alanyi jogú tagság).

- ⁹ 55/2015. (XII. 22.) MNB rendelet a teljes költségmutató számításáról és közzétételéről
- ¹⁰ A Magyar Nemzeti Bank 8/2016. (VI.30.) számú ajánlása a befektetési egységekhez kötött (unit-linked) életbiztosításokkal kapcsolatos prudenciális és fogyasztóvédelmi elvek alkalmazásáról
- ¹¹ <https://www.mnb.hu/letoltes/21-02-16-szeniczey-gergo-bense-richard-memek-helyett-tenyek-az-onkentes-nyugdijpenztari-szektorrol-final.pdf>
- ¹² a-nyugdijpenztari-tagok-dijterhelese-2002-2021.pdf (mnb.hu)
- ¹³ Török László: Megfogadták az ajánlásokat a nyugdíjpenztárak, így váltak költséghatékonyabbá (mnb.hu)
- ¹⁴ A Magyar Nemzeti Bank 20/2019. (IX.20.) számú ajánlása az önkéntes nyugdíjpenztárak teljes költségmutatója számításáról és közzétételéről
- ¹⁵ Guidelines on PEPP supervisory reporting | Eiopa (europa.eu)
- ¹⁶ Új fenntartható közgazdaságtan - Globális vitairat Magyar Nemzeti Bank, 2022
- ¹⁷ Hasonló véleményt Matits Ágnes is megfogalmaz: „Nem biztos azonban, hogy reális elvárás, hogy egy külföldön kezelt nyugdíjalapba történő befizetés ugyanolyan adókedvezményeket élvezzen, mint egy hazai alapba történő befizetés.” (Matits, 2018)
- ¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1238 rendelete a páneurópai egyéni nyugdíjtermékről (PEPP)
- ¹⁹ A BIZOTTSÁG (EU) 2021/473 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE (2020. december 18.) az (EU) 2019/1238 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a páneurópai egyéni nyugdíjtermékhez kapcsolódóan az információkat tartalmazó dokumentumokra, a költségkorlátba tartozó költségekre és díjakra, valamint a kockázatsökkentési technikákra vonatkozó követelményeket meghatározó szabályozástechnikai standardok tekintetében történő kiegészítéséről
- ²⁰ A Rendelet 6. cikk (1) bekezdése szerint PEPP-et szolgáltathatnak:
- a) a 2013/36/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően engedélyezett hitelintézetek;
 - b) a 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (20) megfelelően engedélyezett, a 2009/138/EK irányelv 2. cikkének (3) bekezdése és II. melléklete szerinti közvetlen életbiztosítással foglalkozó biztosítók;
 - c) az (EU) 2016/2341 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően engedélyezett vagy nyilvántartásba tett foglalkoztatói nyugellátást szolgáltató intézmények, amelyek a nemzeti jog szerint engedéllyel rendelkeznek, hogy egyéni nyugdíjtermékeket is nyújtsanak;
 - d) a 2014/65/EU irányelvnek megfelelően engedélyezett azon befektetési vállalkozások, amelyek portfóliókezelést nyújtanak;
 - e) a 2009/65/EK irányelvnek megfelelően engedélyezett befektetési társaságok vagy alapkezelő társaságok;
 - f) a 2011/61/EU irányelvnek megfelelően engedélyezett uniós alternatív befektetési alapkezelők (a továbbiakban: uniós ABAK).
- ²¹ 2007. évi CXVII. törvény a foglalkoztatói nyugdíjról és intézményeiről *
- ²² Commission Implementing Regulation (EU) 2021/897 of 4 March 2021 laying down implementing technical standards for the application of Regulation (EU) 2019/1238 of the European Parliament and of the Council with regard to the format of supervisory reporting to the competent authorities and the cooperation and exchange of information between competent authorities and with the European Insurance and Occupational Pensions Authority
- ²³ Commission Delegated Regulation (EU) 2021/896 of 24 February 2021 supplementing Regulation (EU) 2019/1238 of the European Parliament and of the Council with regard to additional information for the purposes of the convergence of supervisory reporting
- ²⁴ A PEPP szabályozás tervezetéről és ezen belül az alaptermékhez kapcsolódó kötelező tőkegaranciáról az Aktuáriusok európai szövetsége is közzétette álláspontját: „Protection of capital is unlikely to be in the best interests of the consumer, because the value of such a guarantee is very small for a PEPP saver saving over a period of 30 to 40 years i.e. it is very unlikely that this minimum amount will apply. The cost to PEPP providers of providing this guarantee is high, and this cost will be passed on to the consumers” AAE PR PEPP vote EP 31 08 2018 FINAL.pdf (actuaries.ie)
- ²⁵ Az Eurofi 2019-es kiadványa is foglalkozik a PEPP szabályozás egyes kérdéseivel, ezen belül a költségkorláttal: „The annual fee cap of 1% corresponds to the existing cap for personal pensions in the UK, and to the fee assumption in the study on life cycle pension savings commissioned by the asset management industry.” 37.-pepp-what-needs-fixing.pdf (eurofi.net)
- ²⁶ PEPP rendelet 45. cikk (4) bekezdés: „A Bizottság az EIOPA-val és adott esetben a többi EFH-val folytatott konzultációt követően a rendelet alkalmazásának kezdőnapjától számítva két évente felülvizsgálja a (2) bekezdésben említett százalékos érték megfelelőségét.”
- ²⁷ Stefan Graf és Alexander Kling a német és osztrák piacon található megtakarítási termékeknek vizsgálták, mennyire felelnek meg a PEPP szabályozás kockázatsökkentési elvárásainak. Megállapításuk szerint az általuk vizsgált termékek nem tudták megfelelő valószínűséggel túlteljesíteni az inflációt: „the probability of outperforming the annual rate of inflation is not sufficient for any product. Even with a benevolent interpretation of the RTS and for products without any fees, these findings would remain.” (Graf et al. 2022)
- ²⁸ A PEPP-hez kapcsolódó adminisztratív elvárások lehetséges hatására Lencsés Katalin is rámutat: „a megoldás (országoként egy „zseb”) azonban ebben a formában túl komplex, Azon kívül, hogy az elvárás jelentősen megnöveli a PEPP termékek költségét, könnyen oda vezethet, hogy csak a nagy cégek lesznek képesek PEPP terméket kínálni, ami szükségszerűen csökkenti a versenyt.” (Lencsés 2018)

²⁹ 2007. évi CXVII. törvény a foglalkoztatói nyugdíjról és intézményeiről, 85/A § (3); 85/C §.

³⁰ 2023. szeptember 30-ig ez az egyetlen regisztrált PEPP-szolgáltató a piacon az EIOPA PEPP regisztere szerint.

³¹ Küldetés – ismerje meg alapelveinket | Finax.eu

³² Például Richard H. Thaler és Shlomo Benartzi munkáira utalhatunk. Do you need a nudge? | Yale Insights , Save More Tomorrow (ucla.edu)

³³ Ahogy Lencsés Katalin is megfogalmazza: „Egy hosszú távú, jellemzően illikvid termék melletti elköteleződést - a nyugdíjbiztosítás ilyen - kognitív és érzelmi korlátok akadályoznak. Egy átlagos ember a nyugdíjcélú megtakarítást mindig inkább csak holnap szeretné elkezdni, akárcsak a fogyókúrát, mert nehezen áldozzuk fel a rövid távú fogyasztást a hosszú távú előnyökért”. (Lencsés 2018)

³⁴ Maximilian Bar a német biztosítási piacot vizsgálva állapítja meg: „... costs will be a prime issue before introducing any PEPP. Even despite a well-established market for life insurance products together with distribution channels, the data ... shows that especially the acquisition expenses are high (in comparison and on an aggregate basis). (Bar, 2022)

IRODALOMJEGYZÉK

- Actuarial Association of Europe (2018): Actuarial Association of Europe's opinion on the PEPP Regulation; PRESS RELEASE AAE PR PEPP vote EP 31 08 2018 FINAL.pdf (actuaries.ie) Letöltés: 2024.03.26
- Bär, Maximilian (2022): The pan-European Personal Pension Product: key characteristics and main challenges. School of Business, Economics and Society, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg <https://doi.org/10.1007/s12297-022-00535-2> Letöltés: 2024.03.26
- European Commission (2015): Action Plan on Building a Capital Markets Union EUR-Lex - 52015DC0468 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Letöltés: 2024.03.26
- European Insurance and Occupational Pensions Authority (2016): EIOPA's advice on the development of an EU Single Market for personal pension products (PPP)
- Európai Központi Bank (2005): 2004. évi éves jelentés 2004 . ÉVI ÉVES JELENTÉS (europa.eu) Letöltés: 2024.03.26
- Európai Parlament (2016): Az Európai Parlament 2016. január 19-i állásfoglalása a pénzügyi szolgáltatások uniós szabályozásának áttekintéséről és kihívásairól: hatások és a pénzügyi szabályozás hatékonyabb és eredményesebb uniós keretei és a tőkepiaci unió felé vezető út (2015/2106(INI)) Publications Office of the EU (europa.eu) Letöltés: 2024.03.26
- Graf, Stefan – Kling, Alexander (2022): A note on the quantitative requirements for risk mitigation techniques and the “Basic PEPP” for pan European Personal Pension Products (PEPP) Working paper Institute for Finance and Actuarial Sciences (ifa)
- Lencsés Katalin (2018): Gondolatok a PEPP-ről biztosítói fókusszal, Biztosítás és Kockázat, V. évfolyam 3. szám <https://doi.org/10.18530/bk.2018.3.12> Letöltés: 2024.03.26
- Magyar Nemzeti Bank (2019): Versenyképességi program 330 pontban
- Magyar Nemzeti Bank (2022): Új fenntartható közgazdaságtan - Globális vitairat
- Magyar Nemzeti Bank (2023): Biztosítási, pénztári, tőkepiaci kockázati és fogyasztóvédelmi jelentés, 2023
- Dr. Matits Ágnes (2018): Néhány észrevétel a PEPP szabályozásra vonatkozó előterjesztésről, Biztosítás és Kockázat, V. évfolyam 3. szám <https://doi.org/10.18530/bk.2018.3.28> Letöltés: 2024.03.26
- Dr. Szebelédi Ferenc (2010): A nem állami nyugdíjrendszerek európai szabályozásának logikája, ELTE ÁJTK
- Szeniczey Gergő-Bense Richárd (2021): Mémekek helyett tények az önkéntes nyugdíjpenztárakról (mnb.hu) <https://www.mnb.hu/letoltes/21-02-16-szeniczey-gergo-bense-richard-memek-helyett-tenyek-az-onkentes-nyugdijpenztari-szektorrol-final.pdf> Letöltés: 2024.03.26
- Török László (2021): Megfogadták az ajánlásokat a nyugdíjpenztárak, így váltak költséghatékonyabbá (mnb.hu)
- Török László: Megfogadták az ajánlásokat a nyugdíjpenztárak, így váltak költséghatékonyabbá (mnb.hu) Letöltés: 2024.03.26

IDÉN 10 ÉVES A BIZTOSÍTÁS ÉS KOCKÁZAT CÍMŰ FOLYÓIRAT: RÖVID ÁTTEKINTÉS SZAKMAI HÁLÓZATOK SEGÍTSÉGÉVEL

Barabás Béla (ny. egyetemi docens, BME, Matematika Intézet, Sztochasztika Tanszék), belab@math.bme.hu és
Fülöp Otília (egyetemi docens, BME, Matematika Intézet, Analízis és Operációkutatás Tanszék), otti@math.bme.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen tanulmányban a *Biztosítás és Kockázat* című folyóirat első 10 évfolyamának cikkei vizsgáljuk, kétféleképpen bemutatva a mostanra már szép nagyra nőtt társszerzői hálózatot.

Az első változatban egy egyszerű gráfot láthatunk, melyben az izolált csúcsoknál jóval nagyobbak azok a csúcsok, melyek olyan szerzőket jelölnek, akik másokkal közösen publikáltak: minél több társszerzője van egy szerzőnek (azaz, minél nagyobb a gráfbeli fokszáma), annál nagyobb az őt ábrázoló csúcs mérete.

A második változat pedig egy multigráf, melyben a közösen írt cikkek számát párhuzamos élek bevezetésével jelenítjük meg. Vizsgáljuk továbbá a társszerzői hálózatban található fontosabb közösségeket, rámutatva az említett évfolyamokban szereplő 190 szerző kutatási együttműködésére, amelynek eredménye 211 tudományos dokumentum.

Végül megvizsgáljuk a kulcsszavak hálózatát is. Szövegesen és vizuálisan is bemutatjuk, hogy a 10 évfolyam cikkeiben előforduló 409 különböző kulcsszó jól tükrözi azt a sokféleséget, amellyel a folyóirat tájékoztatja a megcélzott szakmai közösséget.

SUMMARY

In this paper, we examine the articles of the first 10 years of this journal, presenting two perspectives on the large co-authorship network. The first version provides a simple graph, in which the isolated nodes are much smaller than the nodes representing authors who have co-authored articles with others: the more co-authors an author has (i.e., the higher his or her degree), the larger the size of the node representing the author.

The second version is a multigraph, in which the number of co-authored articles is represented by introducing parallel edges. We also examine the main communities in the co-authorship network, pointing out the research collaboration of 190 authors in these volumes, resulting in 211 scientific papers.

Finally, we also examine the keyword co-occurrence network. We show both textually and visually that the 409 different keywords that appear in the articles published over 10 years reflect the diversity with which the journal informs its target professional community.

Kulcsszavak: fokszám, gráf, hálózat, közösség
Keywords: degree, graph, network, community

JEL: C02

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.52
<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.52>

Bevezetés

Az utóbbi évtizedekben számos tudományos cikk jelent meg, amely hálózatokkal foglalkozik. Ezekben társszerzői vagy akár idézettségi hálózatokat elemeztek, néha a kulcsszavak együttes előfordulási hálózatainak vizsgálatát is követve. A társszerzői hálózatok többfélék lehetnek: segítségükkel megadhatjuk például egy adott folyóiratban publikáló kutatóközösség együttműködését, vizsgálhatjuk egy bizonyos fontos tanulmányt idéző szerzők közösségét (Fülöp, Barabás, 2016; Barabás et al., 2017), vagy akár adott országból, vagy intézményből származó kutatóközösség társszerzői kapcsolatrendszerét.

Idén novemberben lesz 10 éve, hogy a Magyar Biztosítók Szövetsége megjelentette a *Biztosítás és Kockázat* folyóirat első számát. Amint a *Köszöntőben* is hangsúlyozta Kovács Erzsébet (főszerkesztő) és Pandurics Anett (akkori MABISZ-elnök), ennek a folyóiratnak az indításával a cél egy olyan új, hiteles platform megteremtése volt, mely helyet ad „a biztosítási ágazatot érintő aktuális kérdések tudományos igényű elemzése és az ezekkel a szakmai kérdésekkel kapcsolatos párbeszéd számára”, olyan tanulmányok számára, amelyek hiteles képet nyújtanak a hazai biztosítási piac helyzetéről, vagy fontos témákat dolgoznak fel annak jövője szempontjából, néha akár kitekintést adva a nemzetközi biztosítási piacra is. További célkitűzés volt az is, hogy az ebben az induló kiadványban szereplő tanulmányok „hozzájáruljanak a pénzügyi kultúra fejlesztéséhez és a megalapozott döntés-előkészítéshez a szakmát érintő kérdésekben” (Kovács, Pandurics, 2014).

Jelen áttekintésben a folyóirat első 10 évfolyamát, azaz 2014 és 2023 közötti „termését” vizsgáljuk: a folyóirat első 10 évfolyamában publikálók társszerzői kapcsolatrendszerét, az itt kialakult fontosabb közösségeket, valamint a leggyakrabban előforduló kulcsszavakat is.

A további leíráshoz szükséges definíciók megadása

A továbbiakban a hálózatok bemutatásához használt legszükségesebb definíciókat adjuk meg. Ezeket a lehető legegyszerűbben vezetjük be, mert csupán a tanulmányban szereplő ábrák megértését szolgálják.

A *hálózat* nem más, mint egy irányítatlan gráf, mely csúcsokból és őket esetlegesen összekötő élekből áll. A *csúcsok* (vagy *pontok*) lehetnek emberek, csoportok vagy bármilyen

más objektumok, entitások. Az *élek* a csúcsok közötti kapcsolatokat jelentik: x és y *szomszédos* csúcsok, ha legalább egy xy *él* köti össze őket. *Hurokélnék* nevezük az olyan élt, mely egy adott csúcsot saját magával köt össze. Két vagy több élt, amelyek ugyanahhoz a két csúcshoz kapcsolódnak, *többszörös éleknek* vagy *párhuzamos éleknek* nevezünk. Az egymás után következő éleket (összekapcsolt éleket) *útnak* nevezük. Párhuzamos élek esetén csak az egyiket tekintjük, mikor utat konstruálunk. Ha az út x -szel kezdődik (azaz x a kezdőpontja), és z -vel végződik (azaz z a végpontja), akkor x - z *útnak* nevezük. Az *út hossza* nem más, mint az őt alkotó élek száma. Emiatt minden xy *él* is tekinthető egy 1 hosszúságú útként. Egy hálózatot (vagy gráfot) *egyszerűnek* nevezünk, ha sem hurokélt, sem pedig többszörös éleket nem tartalmaz. Ellenkező esetben *multigráfunk* van. Egy hálózat akkor mondható *összefüggőnek*, ha bármely két csúcs között található út. Egy nem összefüggő hálózat összefüggő komponensekből áll. Egy x csúcs *foka* vagy *fokszáma* az x -re illeszkedő (másképp fogalmazva, az x -hez kapcsolódó) élek száma, ahol a hurokéleket duplán számoljuk.

A Biztosítás és Kockázat folyóirat társszerzői hálózata kétféle megközelítésben

Az itt szereplő összes hálózatot az R programozási nyelv és környezetben (R Core Team, 2012), az Igraph csomaggal kezeltük (Csárdi, Nepusz, 2006). A hálózatok mindegyike a folyóirat első 10 évfolyamának adatait használja fel: 211 tudományos dokumentumról van szó (beleértve az interjúkat is), melyek összesen 190 szerző publikációi (ideértve az interjú-alanyokat is). A folyóirat I. évfolyamának 1. számát nyitó *Köszöntőt*, valamint az olvasókat megszólító *Előszót* nem számítottuk bele ezekbe a dokumentumokba. A következőkben a vizsgált dokumentumokat cikkeknek nevezzük, függetlenül attól, hogy tanulmányról, beszámolóról, interjúról vagy a múltunk emlékeit bemutató rovatról teszünk említést.

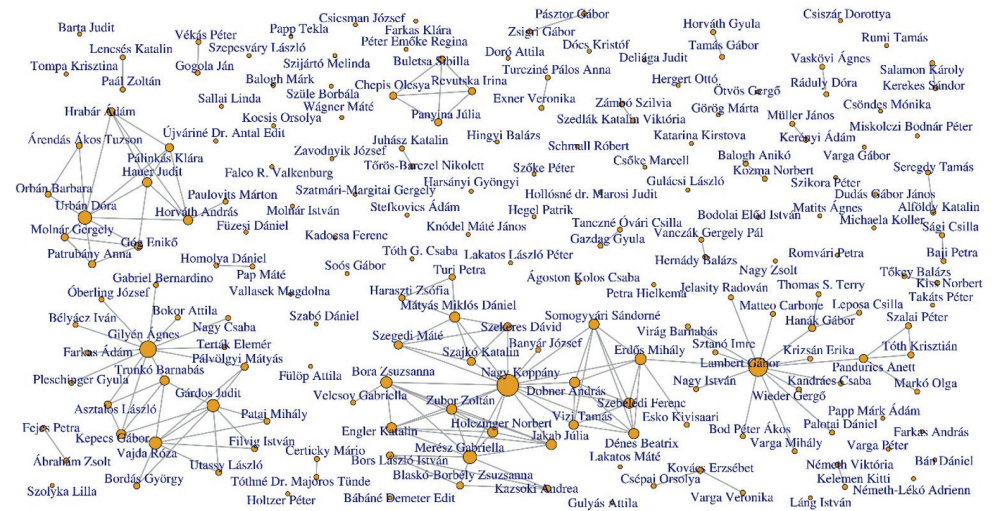
Az első két ábra a *Biztosítás és Kockázat* folyóirat olyan társszerzői hálózatait mutatja, melyeknek csúcsai a folyóirat első 10 évfolyamának szerzői. Minden szerző csak egyszer szerepel a hálózatban, függetlenül attól, hogy hány cikket publikált. Két csúcsot, azaz két szerzőt akkor köt össze él, ha van közös publikációjuk a *Biztosítás és Kockázat* folyóirat említett évfolyamainak valamelyikében.

Bár társszerzői hálózatról beszélünk, nem hagyjuk figyelmen kívül az olyan egyszerű cikkek szerzőit sem, akiknek nincs a hálózatban társszerzőjük, annak ellenére, hogy ezek a szerzők közötti együttműködésre nem világítanak rá. Az egyedülálló szerzőket (izolált csúcsokat) azért sem hagyhattuk ki a társszerzői hálózatból, mert változatos témájú és sokszínű cikkeikkel jelentősen hozzájárultak a kiadványok színvonalának emeléséhez.

Az 1. ábrán szereplő társszerzői hálózat (azaz az *első társszerzői hálózat*) egy egyszerű gráf, melyben az izolált csúcsoknál jóval nagyobbak azok a csúcsok, melyek olyan szerzőket jelölnek, akik másokkal közösen publikáltak: minél több társszerzője van egy szerzőnek (azaz minél nagyobb a fokszáma), annál nagyobb az őt ábrázoló csúcs mérete. Párhuzamos élek nem szerepelnek az 1. ábra hálózatában, azaz ha két szerzőnek van közös

cikke, egyetlen él köti össze őket, függetlenül attól, hogy hány közös cikket publikáltak, és attól is, hogy csak ketten vagy másokkal közösen publikáltak.

1. ábra: Az első társszerzői hálózat, melyben a legalább 1 fokú csúcsok mérete a társszerzők számával arányos



Forrás: A <https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> alapján saját készítés Igraph használatával

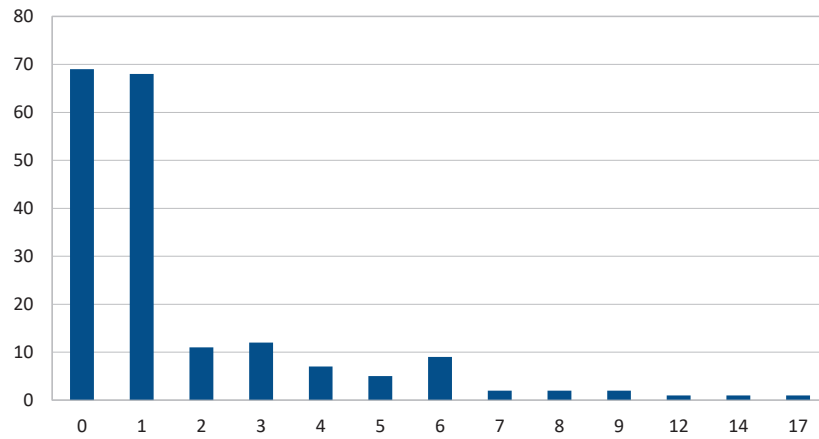
Az 1. ábra hálózatán található csúcsok fokszámainak gyakoriságát az 1. táblázat, valamint a 2. ábra mutatja: a legtöbb csúcsnak 0 vagy 1 a fokszáma.

1. táblázat: Az 1. ábra hálózatán található csúcsok fokszámainak gyakorisága

Gyakoriság	69	68	11	12	7	5	9	2	2	2	1	1	1
Fokszám	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	12	14	17

Forrás: A <https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> alapján saját készítés az 1. ábra felhasználásával

2. ábra: Fokszám gyakorisága



Forrás: A <https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> alapján saját készítés az 1. ábra használatával

A 0 fokú csúcsok száma 69. Ezek a csúcsok azokat a szerzőket reprezentálják, akik egyedül írtak cikket, és másokkal nem jegyezték közösen cikket. Az 1 fokú csúcsok száma 68, ők azok, akik az első társszerzői hálózatban egyetlen társszerzővel rendelkeznek. A fokszámok gyakoriságát mutató 1. táblázatban az összes fokszám végigkövethető.

Itt a fokszám csupán annyit jelent, hogy hány különböző társszerzője volt valakinek. Például ebben a gráfban Horváth Gyula fokszáma egy, mert Tamás Gáborral van közös cikke, és más társszerzője nem volt. Jelen esetben nincs figyelembe véve, hogy 21 közös cikkük van, és mindketten írtak egyedül is cikket.

Legtöbb társszerzője Nagy Koppánynak van. 17 társszerzőről és összesen 5 cikkről van szó, melyek között akad kétszerős cikk, de találunk olyan cikket is, mely 7 szerzős.

A következő legtöbb társszerzője Lambert Gábornak van (14). Az 1. ábrán nem látszik, de ő egyedül is jegyez egy cikket. Sok társszerzője van még Gilyén Ágnesnek (12), Merész Gabriellának (9) és Urbán Dórának (9) is.

A 3. ábra társszerzői hálózata (azaz a második társszerzői hálózat) különbözik az első társszerzői hálózattól: mivel ebben a tanulmányban kerültük az élsúlyozott gráf bevezetését és vizsgálatát, párhuzamos élek jelzik azt, ha két szerző több cikket is jegyez, és pedig, ha két csúcsot jelentő két szerzőnek pontosan p darab közös cikke szerepel a folyóirat első 10 évfolyamában, akkor a szóban forgó két csúcsra pontosan p darab párhuzamos él illeszkedik. Amennyiben egy szerző írt egyszerűs cikket, hurokél illeszkedik az őt jelentő csúcsra, akkor is, ha van a szerzőnek társszerzőkkel is cikke. Ha egy szerzőnek több egyszerűs cikke van, akkor annyi hurokél kellene rajzoltatni a nevéhez, ahány ilyen cikke van, de ezt az Igraph csomag nem támogatja, ezért ha több egyszerűs cikket írt valaki, akkor is csak egy hurokél van a nevével.

3. ábra: A második társszerzői hálózat, melyben az élek típusa és száma ad információt az egyedül, illetve társszerzőkkel írt cikkekről



Forrás: A <https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> alapján saját készítés Igraph használatával

Szintén a 3. ábra hálózatát vizsgálva látjuk, hogy a legtöbb cikket Horváth Gyula (24) és Tamás Gábor (23) írta (amiből Horváth Gyula és Tamás Gábor közösen 21 cikket írt, Horváth Gyula még egyedül is hármat, Tamás Gábor pedig egyedül is kettőt publikált). Lambert Gábor nevéhez 14 cikk tartozik (melyekből 13-at társakkal, egyet egyedül írt), Gilyén Ágnes 12 cikket közölt, mindet társszerzőkkel. Lencsés Katalin 12 cikket írt, ebből 11-et egyedül, egyet társszerzővel.

Milyen klasztereket találtunk?

A 3. ábra társszerzői hálózatán is látható, hogy nem túl nagy az élszám, mégis néhány mondatot szentelünk a hálózatban belüli közösségek vizsgálatának.

Közösségeknek vagy klasztereknek nevezzük azokat a csúcshalmazokat, melyek elemei belsőleg sűrűn kapcsolódnak egymáshoz. (Az átfedő közösségek megengedettek.) Olyan csúcsokat sorolunk egy közösségbe, amelyek valamilyen értelemben „közel” vannak egymáshoz. Mivel a közelséget sokféleképpen lehet definiálni, ezért sokféle algoritmust használhatunk annak megfelelően, hogy milyen közelséget releváns definiálni egy adott hálózatban. Mi most az „edge betweenness communities” algoritmust használtuk. Ez az algoritmus a gráf minden éléhez egy értéket rendel, mely az adott élen áthaladó legrövidebb utak számával egyenlő. A közösségi struktúra felismerés lényege, hogy a legmagasabb értékkel rendelkező éleket kezdi fokozatosan eltávolítani, minden egyes éltávolítás után újraszámítva az élek értékét.

A legnagyobb klaszter a 3. ábrán kék színű, centruma a legtöbb társszerzővel rendelkező Gilyén Ágnes. Ez a klaszter 19 főből áll, és nincs sem átfedésben, sem pedig összekötve a többi klaszterrel. A klaszter tagjai: Asztalos László, Bélyác Iván, Bokor Attila, Bordás György, Farkas Ádám, Filvig István, Gabriel Bernardino, Gárdos Judit, Gilyén Ágnes, Kepecs Gábor, Nagy Csaba, Patai Mihály, Pálvölgyi Mátyás, Pleschinger Gyula, Terták Elemér, Trunkó Barnabás, Óberling József, Utassy László és Vajda Róza. Ehhez a klaszterhez tartozó szerzők cikkei interjúk vagy kerekasztal-beszélgetések, melyeket például Gilyén Ágnesnek és az általa kérdezett vagy meghívott interjúalanyoknak, illetve Vajda Róza életútinterjú cikkeinek köszönhetünk.

Ezzel az algoritmussal a második legnagyobb klaszter egy 18 csúcú részgráf (a 3. ábrán narancssárga színezéssel látható). Középpontja az itt legtöbb társszerzővel rendelkező Nagy Koppány. Az itt található csúcsok: Banyár József, Blaskó-Borbély Zsuzsanna, Bora Zsuzsanna, Bors László István, Dénes Beatrix, Dobner András, Engler Katalin, Erdős Mihály, Holczinger Norbert, Jakab Júlia, Kazsoki Andrea, Merész Gabriella, Nagy Koppány, Somogyvári Sándorné, Szebelédi Ferenc, Velcsov Gabriella, Vizi Tamás, Zubor Zoltán. Ebben a klaszterben több szerzőnek közös a munkahelye (pl. MNB), ami lényegesen megkönnyíti több társszerző együttműködését, közös cikkek létrejöttét.

A harmadik legnagyobb klaszter centruma az itt legtöbb társszerzővel rendelkező Lambert Gábor, a 3. ábrán zöld színű, a használt algoritmus 12 tagot sorol ebbe a közösségbe: Bod Péter Ákos, Jelasity Radován, Kandrács Csaba, Krizsán Erika, Lambert Gábor, Matteo Carbone, Nagy István, Palotai Dániel, Sztanó Imre, Varga Mihály, Virág Barnabás, Wieder Gergő.

Fokszámtól (azaz társszerzők számától) eltérő egyéb centralitási mutatókat jelen cikkünkben nem vizsgálunk, mert használatuk a fenti társszerzői hálózat esetén nem vezet újabb eredményekhez.

A kulcsszavak előfordulási hálózata

A 211 cikk között 182-nél van kulcsszó, 29-nél nem találtunk. Összesen 409 különböző kulcsszó szerepel a folyóirat 10 évfolyamában, melyek közül 335 kulcsszó csak egyszer fordul elő. A 2. táblázat a 17 leggyakoribb kulcsszót tartalmazza, gyakoriságukkal együtt.

2. táblázat: A leggyakoribb kulcsszavak gyakorisága

Kulcsszó	Gyakorisága
biztosítás	47
konferencia	9
felelősségbiztosítás	7
Szolvenca II	7
biztosítástörténet	6
nyugdíj	6
szakmai életút	6
biztosítási piac	5
Covid-19	5
digitalizáció	5
egészségbiztosítás	5
IFRS17	5
aktuárius	4
életbiztosítás	4
innováció	4
mezőgazdasági biztosítás	4
szabályozás	4

Forrás: A <https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> alapján saját készítés

Teljesen természetes, hogy a leggyakoribb kulcsszó a 'biztosítás', nem is várhattunk mást. Az viszont, hogy 409 különböző kulcsszó van, azt jelzi, hogy a folyóirat rendkívül változatos témákkal tájékoztatja a megcélzott szakmai közösséget, tehát valóban betölti azt a szerepet, amelyet indításakor az alapítók célként tűztek ki.

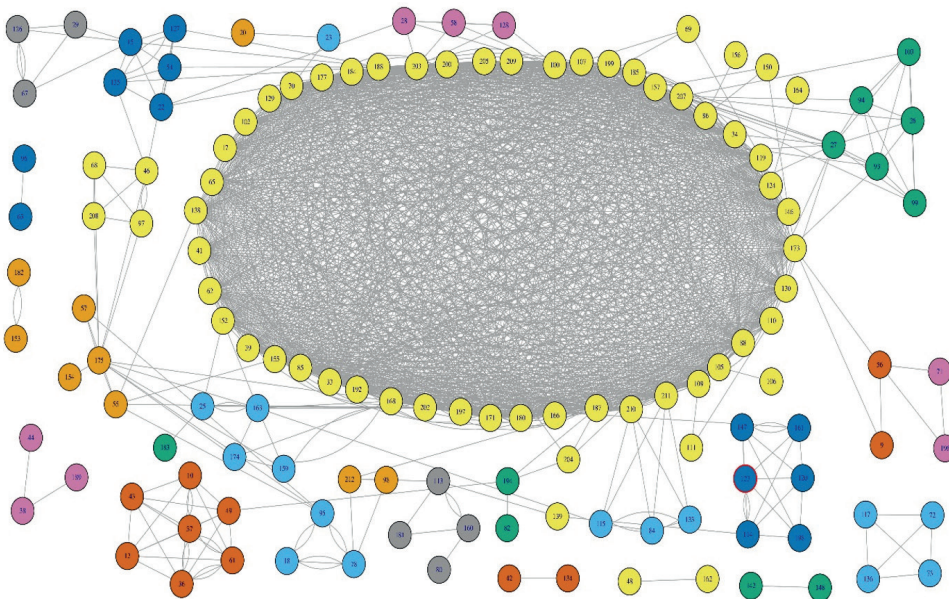
A 4. ábra a cikkek kulcsszavak szerinti összefüggéseit mutatja. A cikkeket sorszámoztuk megjelenésük sorrendjében, ezek a 4. ábrán látható, párhuzamos éleket is tartalmazó hálózat csúcsai. Két cikk (két csúcs) akkor van pontosan p darab éllel összekötve, ha pontosan p darab közös kulcsszavuk van.

Ezen az ábrán jól látható, hogy a 'biztosítás' kulcsszóval rendelkező 47 cikk (csúcs) mindegyike legalább egy éllel össze van kötve többivel (az ábra közepén sárgával színezve ellipszis alakban).

A 2. táblázatból tudjuk, hogy a következő leggyakrabban használt kulcsszó a 'konferencia', 9-es gyakorisággal. A fent említett 47 csúcshoz legtöbb (azaz pontosan 8 darab) éllel egyetlen csúcs, éspedig a 27-es számú csúcs kapcsolódik. Ez azt jelenti, hogy a 27-es csúcs a 8 sárga (ellipszisen lévő) szomszédjával alkotja az egyetlen 9 csúcú teljes gráfot az ábrán, melynek van sárgától eltérő színű csúcsa is. A 2. táblázatból tudjuk, hogy ezek a

csúcok csakis a 'konferencia' kulcsszóval rendelkező cikkeket jelölhetik, és látható, hogy csupán egyetlen cikk esetében történik meg, hogy a 'konferencia' kulcsszó nem vonja maga után a 'biztosítás' szó kulcsszóként történő kiemelését. Ez a 27-es számú, két kulcsszóval rendelkező cikk (Lencsés Katalin: Konferencia beszámoló, Beszámoló a MABISZ és a Napi Gazdaság együttműködésében szervezett 2015. május 21-i konferenciáról), 'felelősségbiztosítás' és 'konferencia' kulcsszavakkal, ami azt jelenti, hogy a 27-es csúc zöld szomszédai mind tartalmazzák a 'felelősségbiztosítás' kulcsszót. De mivel a 'felelősségbiztosítás' hétszer szerepel a 10 évfolyam cikkeinek kulcsszavai között, a kulcsszavak hálózatából azonnal látható, hogy van egy olyan cikk is, melyben a 'felelősségbiztosítás' és a 'biztosítás' szavak kulcsszóként szerepelnek, ez a 207-es számú cikk (Bán Dániel: Felelőség, biztosítás, felelősségbiztosítás, A „biztosítási piacról jogászoknak, biztosítási jogról közgazdászoknak” konferencia pódiumbeszéléseinek összefoglalója, 2023).

4. ábra: A kulcsszavak előfordulási hálózata



Forrás: A <https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> alapján saját készítés Igraph használatával

Összegzés

Jelen cikkünkben a társszerzői hálózatok, az előforduló legnagyobb klaszterek, valamint a kulcsszavak előfordulási hálózata kimondottan a *Biztosítás és Kockázat* folyóirat első 10

évének közleményeiről szólnak, rávilágítanak az említett évfolyamokban szereplő 190 szerző kutatási együttműködésére, azaz 211 tudományos dokumentumra. További elemzési lehetőség lenne például az is, hogy a *Biztosítás és Kockázat* szerzői milyen mértékben idézik egymást a cikkeikben. Az ezzel kapcsolatos idézettségi hálózat elkészítése vagy akár annak vizsgálata, hogy a társszerzői kapcsolatok mennyire járnak együtt egymás idézésével, további évfolyamok megjelenése után érdekes témának ígérkezik.

Az első évfolyamot indító *Köszöntő* szerint „nemcsak a biztosítók, hanem valóban a teljes biztosítási szakma tudományos lapjának” szánták ezt a folyóiratot, melynek X. évfolyamát indító előszavában már azt olvashattuk, hogy az MTA 2023. június 1-jétől már egy fokozattal magasabb, „C” kategóriába sorolta a folyóiratot az addigi lapszámok nyomán.

IRODALOMJEGYZÉK

A *Biztosítás és Kockázat* folyóirat online elérhetősége:

<https://mabisz.hu/biztositas-es-kockazat> Letöltés: 2024.01.03.

Az edge betweenness communities algoritmus leírása

https://www.rdocumentation.org/packages/igraph/versions/1.3.5/topics/cluster_edge_betweenness Letöltés: 2023.12.06.

Barabás B. – Fülöp O. – Molontay R. et al. (2017): Impact of the Discovery of Fluorous Biphasic Systems on Chemistry: A Statistical and Network Analysis, *ACS Sust. Chem. & Eng.*, 5, 9, pp. 8108–8118. <https://doi.org/10.1021/acssuschemeng.7b01722> Letöltés: 2023.12.06.

Csárdi G. – Nepusz T. (2006): The igraph software package for complex network research, *InterJournal, Complex Systems*, 1695, pp. 1–9. <https://igraph.org> Letöltés: 2023.12.06.

Fülöp O. – Barabás B. (2016): Impact of the Soai-autocatalysis on natural sciences, *Journal of Mathematical Chemistry*, 54, pp. 10–17. <https://doi.org/10.1007/s10910-015-0573-8>

Letöltés: 2023.12.06.

Kovács Erzsébet – Pandurics Anett (2014): Köszöntő, *Biztosítás és Kockázat*, 1, 1, pp. 3.

<https://mabisz.hu/wp-content/uploads/2018/08/biztositas-es-kockazat-1-efv-1-szam.pdf>

Letöltés: 2024.01.03.

R Core Team (2012): R: A language and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria, ISBN 3-900051-07-0. <https://www.R-project.org>

Letöltés: 2023.12.06.

GÉPJÁRMŰ-E AZ ELEKTROMOS KERÉKPÁR? – TANULMÁNY A C-286/22 SZ. EUB-DÖNTÉSRŐL

Török Kevin Martin (joghallgató – ELTE ÁJK), torokkevin@student.elte.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

E tanulmány célja, hogy bemutassa és – az időközben bekövetkezett jogszabályváltozás szempontjából – értékelje az Európai Unió Bíróságának a C-286/22. számú ügyben hozott azon döntését, amely szerint egy 20km/h végsebességgel rendelkező, mechanikus erőn kívül izomerőt is hasznosító pedelec kerékpár, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009/103/EK irányelv 1. cikk (1) bekezdése szerint nem minősül gépjárműnek.

SUMMARY

The aim of this paper is to present and evaluate – in light of the recent legislative changes – the decision of the Court of Justice of the European Union in the Case C-286/22, according to which a pedelec cycle with a maximum speed of 20 km/h, using muscular power in addition to mechanical power, is not considered a vehicle within the framework of Article 1 (1) of Directive 2009/103/EC on motor third party liability insurance.

Kulcsszavak: 2009/103/EK irányelv; C-286/22. sz. ügy; elektromos/pedelec kerékpár; kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás

Key words: Directive 2009/103/EC; Case C-286/22; electric/pedelec cycle; motor third party liability insurance

JEL: G22, K13

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.62

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.62>

Bevezetés

A tényállás szerint 2017. október 14-én egy electrically-assisted pedal cycle-t, röviden EAPC-t (továbbiakban: pedelec kerékpár) használó károsultat elütött egy – a baleset bekövetkezésében felelőséggel nem terhelhető – gépjármű vezetője. A károsult súlyos sérüléseket szenvedett, és pár hónappal a balesetet követően, 2018. április 11-én elhunyt.

A közúti baleset a károsult vonatkozásában a belga jog szerint munkahelyi baleset körébe tartozó káreseménynek minősült, így a munkáltató munkahelyibaleset-biztosítója (P&V) – a pedelec kerékpárt használó károsultat kizárólag a 2019/2144/EU rendelet szerinti veszélyeztetett úthasználónak és nem 2009/103/EK irányelv (továbbiakban: Irányelv) szerinti gépjármű vezetőjének minősítve – kártérítést fizetett az elhunyt károsult hozzátartozóinak, majd – mint a károsult jogutódja – bejelentette megtérítési igényét a károkozó gépjármű felelősségbiztosítójával (KBC) szemben. A kifizetett kártérítési összeg megtérítését a KBC azonban megtagadta, arra való hivatkozással, hogy a pedelec kerékpár az Irányelv alapján gépjárműnek minősül, így a biztosító jogalap nélkül fizette meg a biztosítási összeget, hiszen a vonatkozó belga jog szerint két gépjármű balesete nem aktiválja a munkahelyibaleset-biztosító kártérítési kötelezettségét a gépjárművezető vonatkozásában,¹ ezért a P&V megtérítési igényt sem támaszthat a KBC-vel szemben, kiváltképp, hogy nem az általa biztosított gépjárművezető okozta a balesetet.

Az így keletkező jogvitában az eljáró belga bíróságoknak, majd az Európai Unió Bíróságának (továbbiakban: EUB) azt kellett eldöntenie, hogy a károsult az Irányelv 1. Cikk (1) bekezdése szerinti gépjármű vezetőjének, vagy az Irányelv gépjármű fogalma alá nem tartozó veszélyeztetett úthasználónak tekinthető, ugyanis ha a pedelec kerékpár nem minősül gépjárműnek, akkor a károkozó felelősségbiztosítójának a veszélyeztetett úthasználó károsult – jelen esetben hozzátartozói – részére már kifizetett kártérítés összegét meg kell térítenie a kifizetést teljesítő munkahelyibaleset-biztosító részére.²

A tényállás további ismertetését megelőzően a tisztánlátás kedvéért érdemes megjegyezni, hogy az elbíráláskor hatályos Irányelv 1. cikk (1) bekezdése és az irányelvet átültető 1989. november 21-es belga törvény 29bis. cikke lényegében azonos értelemmel határozza meg a gépjármű fogalmát: előbbi *szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő járműként, utóbbit szárazföldi közlekedésre szánt és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő járműként*. Ebből következően már az elsőfokú tárgyaláson nyilvánvalóvá vált, illetve válhatott volna, hogy valójában az irányelvi gépjárműfogalom helyes értelmezése az ügy központi kérdése, tehát annak eldöntése, hogy a fenti szabályokban meghatározott gépjárműfogalom alá csak a kizárólagosan mechanikus erővel működő járművek tartoznak-e, vagy ide értendők a mechanikus erőt izomerővel párosító járművek is, például a pedelec kerékpárok. Ezen értelmezési folyamat lefolytatására ugyanakkor, az uniós normaanyag alapján, kizárólag az EUB-nek van jogosultsága – ide nem értve azt az esetkört, amikor az értelmezési kérdés az irányelvi minimum tartalom felüli, az irányelvi

normák hatályát kiterjesztő tagállami szabályokra irányul. Ennek ellenére e kérdés csak két tagállami bíróság döntését követően jutott el az EUB-re, amelyek ismertetésével – e rövid kitérő után – visszatérünk a tényállás bemutatására.

Ezen értelmezési folyamat lefolytatására az uniós normaanyag alapján, kizárólag az EUB-nek van jogosultsága.

Az elsőfokon eljáró belga bíróság döntésében megállapította, hogy ugyan a károkozó gépjármű vezetője nem felelős a károsultat ért balesetért, azonban a károkozó felelősségbiztosítója köteles megtéríteni a kifizetett biztosítási összeget a munkahelyibaleset-biztosítónak, mivel a fent hivatkozott 29bis. cikk – és egyben az Irányelv – értelmében a károsult nem minősül gépjárművezetőnek, és így mint veszélyeztetett úthasználó jogosult volt kártérítésre. A felelősségbiztosító fellebbezett az ítélet ellen, azonban a másodfokú bíróság helybenhagyta az elsőfokú bíróság döntését. Az ítélet indokolásában a másodfokú bíróság ugyan megállapította, hogy az Irányelv gépjárműfogalma megegyezik a 29bis. cikkben meghatározott gépjárműfogalommal, valamint arra is kitért, hogy a mechanikus erő fogalmát sem e cikk, sem az Irányelv nem határozza meg – ezáltal tulajdonképpen megalapozva a kérdés eldöntésére az EUB kizárólagos hatáskörét –, ennek ellenére a bíróság saját hatáskörében úgy rendelkezett, hogy az Irányelv gépjárműfogalmát akként kell értelmezni, hogy annak kizárólag a tisztán mechanikus erővel működtetett jármű felelhet meg. Ebből következően a bíróság a károsult pedelec kerékpárját nem vonta az Irányelv gépjárműfogalma alá, amivel fenntartotta a munkahelyibaleset-biztosító megtérítési igényének megalapozottságát.

A másodfokú döntést követő jogorvoslati (felülvizsgálati) eljárásban került az ügy a Belga Semmitőszék elé, amely már előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordult az EUB felé a következő kérdéssel: *Úgy kell-e értelmezni az Irányelv 1. cikk (1) bekezdését, amely úgy határozza meg a gépjármű fogalmát, mint szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, hogy nem minősül ezen irányelv értelmében vett gépjárműnek az olyan pedelec kerékpár, amelynek motorja csak ráségít a lábhajtásra, és így a kerékpár csak a motor és az izomerő segítségével képes mozogni, önállóan, izomerő nélkül azonban nem; valamint az olyan elektromos kerékpár, amely rendelkezik olyan funkcióval, amellyel lábhajtás nélkül 20km/h-s sebességre tud gyorsulni, azzal, hogy a funkció alkalmazásához csak izomerő kifejtése után van lehetőség?*

Az Európai Unió Bíróságának döntése

Az EUB az előzetes döntéshozatali eljárásban úgy határozott, hogy **az Irányelv 1. cikk (1) bekezdésének gépjárműfogalmába nem tartozik egy olyan pedelec kerékpár, amely kizárólag mechanikus erővel történő működésre nem képes**, ugyanakkor rendelkezik olyan funkcióval, amelynek segítségével akár maximum 20 km/h-s sebességre fel tud gyorsulni lábhajtás igénybevétele nélkül.

Az EUB már a döntés indokolásának elején alátámasztja az előzetes döntéshozatali kérelemben meghatározott kérdés létjogosultságát, amikor elismeri, hogy pusztán az Irányelv 1. cikk (1) bekezdésének szövege nem teszi lehetővé az előzetes döntéshozatali eljárásban feltett kérdés megválaszolását, mivel az nem tartalmaz konkrét leírást arra vonatkozóan, hogy a mechanikus erőnek kizárólagos szerepet kell-e játszania egy az Irányelv alá tartozó gépjármű működésében. Az EUB továbbá megállapította, hogy az Irányelvet átültető bizonyos tagállami szabályok eltérők, a mechanikus erő kizárólagossága gyakran egyáltalán nem jelenik meg, sőt a holland, olasz és francia átültető szabályok például kifejezetten utalnak arra, hogy nem pusztán a tisztán mechanikus erővel működtetett járművek minősülnek gépjárműnek, hanem azok is, amelyek más erőforrást felhasználva lépnek mozgásba.³

Az ügyben hozott konkrét döntés levezetése az elbíráláskor hatályos normaanyagokból egyébiránt három pilléren nyugszik.

Először az EUB megállapította, hogy az Irányelv preambuluma alapvetően a gépjármű-biztosítás körében telepít kötelezettséget a tagállamokra, amely kötelezettség a szavak általános értelme szerint elsősorban olyan járművekre vonatkozik, amelyek kizárólagosan mechanikus erővel működnek; első pilléreként tehát az EUB a gépjármű fogalmának általános értelmével támasztotta alá a döntésében meghatározott mechanikus erő kizárólagosságának követelményét.

Ezt követően az EUB az Irányelv 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjára való utalással és elsősorban az abból következő a contrario érveléssel⁴ támasztotta alá fenti meghatározását. Az Irányelv ezen rendelkezése szerint valamennyi tagállam köteles megtenni mindent intézkedést annak érdekében, hogy érvénytelennek minősüljön a baleset szenvedett nem gépjárművezető fél vonatkozásában minden olyan jogszabályi rendelkezés, illetve szerződéses kikötés, amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja, illetve vezeti, aki nem rendelkezik az adott gépjármű vezetéséhez szükséges jogosítvánnyal. Ehhez kapcsolva a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK (továbbiakban: Jogosítvány Irányelv) irányelv azon rendelkezését – amely szerint vezetői engedélyt olyan gépi meghajtású járműre lehet szerezni, amelyet az úton saját motorja mozgat – az EUB arra a következtetésre jutott, hogy mivel az Irányelv által a fentiekben meghatározott szabályozási kötelezettség tulajdonképpen a gépjárműfogalmon belül kezeli a vezetői engedélyt is, amit a Jogosítvány Irányelv alapján – első látásra – kizárólag mechanikus erővel működtetett járművekre lehet szerezni, így az Irányelv gépjármű fogalma alá – az első pillérben meghatározott általános értelmezés mellett – ezen okból kifolyólag sem lehet az izomerőt is hasznosító pedelec kerékpárt besorolni.

Vezetői engedélyt olyan gépi meghajtású járműre lehet szerezni, amelyet az úton saját motorja mozgat.

A döntés indokolásának harmadik pillérét az Irányelv teleologikus értelmezése jelentette. Ennek keretében az EUB megerősítette az Irányelv preambulumban foglaltakat, vagyis azt, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás uniós szabályozásának legfontosabb célja, hogy hasonló elbánást biztosítson a gépjárművek által az Unió területén belül okozott

balesetek károsultjai számára, továbbá, hogy a biztosításkötési és a kiegészítő tagállami biztosítási kötelezettségekre vonatkozó minimumszintek bevezetésével átfogó védelmet nyújtson a veszélyeztetett úthasználó károsultaknak. E védelem jelen ítélet indokolása, valamint az uniós joggyakorlat szerint azért indokolt, mert a gépjárművek olyan közlekedési eszközöknek minősülnek, amelyek elsősorban mechanikus erő adta nagy sebességük és tömegük miatt jelentős vagyoni károkat, illetve személyi sérüléseket tudnak okozni harmadik személyeknek. Az EUB ugyanakkor arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó pedelec kerékpár kis súlya, valamint – a vezetői engedélyhez kötött járművekhez képest – alacsony végsebessége nem indokolja, hogy az Irányelv fenti – a gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak biztosítandó többletvédelmet megfogalmazó – célkitűzése megkövetelje, hogy e közlekedési eszköz az 1. cikk (1) bekezdése szerinti gépjárműfogalom alá tartozzon.⁵

A döntés értékelése

Még mielőtt az EUB döntésének konkrét értékelésébe belekezdenénk, fontos kiemelni, hogy az Irányelvet 2021-ben átfogóan módosították, aminek eredményeképpen az 1. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott gépjárműfogalom is jelentősen megváltozott.⁶ Ebben a tekintetben az ítélet kissé furcsa helyzetben kerülhet csak értelmezésre, hiszen a EUB megállapításai – folyamatban lévő előzetes döntéshozatali kérelem hiányában – kizárólag a döntés meghozatalát követő hónapig kerülhetek ténylegesen alkalmazásra, ugyanis a módosítás tulajdonképpen feloldotta a gépjármű fogalmát jelen ügyben érintő és a bíróság által megválaszolt értelmezési kérdést. Az Irányelv jelenleg hatályos változata a gépjármű fogalmát úgy határozza meg, hogy *gépjárműnek minősül minden a szárazföldön, kizárólag mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő olyan jármű, amelynek (i) legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t; vagy (ii) legnagyobb nettó tömege meghaladja a 25 kg-ot, és legnagyobb tervezési sebessége a 14 km/h-t.* Ezt felhasználva a tanulmány alapját képező ügyben a tagállami bíróság már egyszerű, különösebb jogi értelmezést nem igénylő bizonyítási eljárásban meg tudta volna határozni, hogy a szóban forgó kerékpár milyen specifikációk esetén minősül az Irányelv szerint gépjárműnek.⁷

Mindazonáltal az indokolás három pillérének elemzése és az ahhoz kapcsolódó kritikái megállapítások nemcsak a fenti rövid alkalmazási időszakra vetítve értelmezhetők, hanem a jelenleg hatályos normaszöveg kapcsán is relevánsak lehetnek a jogalkalmazás számára.

Az EUB, indokolásának első pillérében – ahogyan az korábban ismertetésre került – alapvetően a szavak általános értelme, a gépjármű klasszikus fogalomköre alapján támasztotta alá, hogy az izomerőt mechanikus erővel kombináló pedelec kerékpár miért nem kerül az Irányelv hatálya alá.

Itt azonban talán érdemes lett volna mind a döntés indokolásának, mind az irányelv-módosításnak reagálnia arra a jelenségre, hogy a napjainkban egyre népszerűbb elektromos kerékpárok, rollerek és más hasonló – könnyen hordozható, de az izomerőt mechanikus

erővel párosító nagy teljesítményű – közlekedési eszközök mindinkább átveszik a klasszikus értelemben vett gépjárművek funkcióját, lényegesen megváltoztatva a közlekedés jellegét, valamint az abban rejlő kockázati tényezőket, és legfőképp a gépjárműfogalom alatt értendő közlekedési eszközök körét.

A napjainkban egyre népszerűbb elektromos kerékpárok, rollerek mindinkább átveszik a klasszikus értelemben vett gépjárművek funkcióját.

Az indokolás második pillérében az EUB lényegében arra utalt, hogy az Irányelv gépjárműfogalma alá azon, kizárólag mechanikus erővel működő járművek tartoznak, amelyek vezetőiengedély-kötelesek. Ezzel a bíróság ugyanakkor nem vette figyelembe azt a tényt, hogy léteznek olyan elektromos kerékpárok is, amelyek nem kizárólagosan mechanikus erővel működnek, de teljesítményük, illetve végsebességük miatt – az EUB által is hivatkozott Jogosítvány Irányelv alapján – segédmotoros kerékpárnak minősülnek. Az indokolás és a hatályos szabályozás gépjárműfogalom-használata is – mivel mindkettő megköveteli a mechanikus erő kizárólagosságát – azt eredményezi, hogy a tanulmány írásakor léteznek olyan közlekedési eszközök, amelyek a Jogosítvány Irányelv szempontjából ugyan gépjárműnek minősülnek, és vezetőiengedély-kötelesek, de mégsem tartoznak a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv hatálya alá; továbbá léteznek olyan közlekedési eszközök is, amelyek kizárólagosan mechanikus erővel működnek (például egyes elektromos rollerek), ennek ellenére a Jogosítvány Irányelvben meghatározott minimumkövetelmények nem kötik a használatát vezetői engedélyhez, így kérdéses, hogy az EUB indokolásának jelen pillérében meghatározott gondolatmenetet követve ezen utóbbi eszközök gépjárműnek minősülnek-e az Irányelv értelmében vagy sem. A szerző véleménye szerint az EUB valójában contra legem, tehát a normaszöveggel ellentétes értelmezést fogalmazott meg, amikor az Irányelv gépjárműfogalmához szükséges elemnek minősítette a vezetői engedélyhez kötöttséget, ezzel megtörve a gépjárműfogalom szempontjából egyébként eddig egységes uniós fogalomhasználatot, további bizonytalanságot okozva a jogalkalmazás számára.

Az értelmezésből eredő problémát szemlélteti az 1. táblázat:

1. táblázat: A 2009/103/EK Irányelv hatálya az egyes járműtípusok vonatkozásában

Járműtípus	Szükséges-e jogosítvány? (Jogosítvány Irányelv)	Szükséges-e kötelező gépjármű- felelősségbiztosítás? (2009/103/EK Irányelv)
robbanómotoros/elektromos robogó végsebesség < 45 km/h (mechanikus erő)	igen (AM)	igen
elektromos kerékpár tömege < 25 kg végsebesség < 14 km/h (mechanikus erő)	nem	nem
elektromos kerékpár/elektromos roller tömege > 25 kg végsebesség > 14 km/h (mechanikus erő+izomerő)	nem	nem
elektromos kerékpár tömege > 25 kg végsebesség > 14 km/h (mechanikus)	nem	igen
elektromos kerékpár végsebesség > 25 km/h (mechanikus+izomerő)	igen (AM)	nem

Forrás: saját szerkesztés

Az indokolás végén olvasható teleologikus értelmezésre támaszkodó érvelés ugyanakkor a leginkább ellentmondásos e kérdéskör tekintetében. A Bíróság itt azt állapította meg – a szerző véleménye szerint hibás irányt mutatva a jövőbeli jogalkotás és jogalkalmazás számára –, hogy az Irányelv károsultvédelmi célkitűzése az elektromos kerékpárok alacsony kockázata miatt nem követeli meg azok gépjárműként történő minősítését. Ahogy a fentiekben már említésre került, a nagyteljesítményű elektromos kerékpárok tömeges elterjedésével alapvetően változott meg a közlekedés jellege – legalábbis a nagyvárosokban –, hiszen olyan járművek kerültek forgalomba, amelyek ugyan nem kizárólagosan mechanikus erővel működnek, de nagy sebességük és tömegük miatt legalább akkora vagyoni károkat és személyi sérüléseket tudnak okozni veszélyeztetett úthasználók számára, mint egy – az Irányelv hatálya alá tartozó – ugyancsak segédmotoros kerékpárnak minősülő, alacsony hengerűrtartalommal rendelkező robogó.

Összegzés

Minden közlekedést érintő normaanyagban, így a 2006/103/EK Irányelvben is központi kérdés annak meghatározása, hogy pontosan mi is minősül gépjárműnek. A gépjárművek kiemelését a közlekedési eszközök körén belül az indokolja, hogy ezen eszközök a forgalom minden használójának kiemelt kockázatot jelentenek, hiszen jelentős vagyoni károkat és személyi sérüléseket tudnak okozni nemcsak más gépjárművezetőknek, hanem harmadik félnek minősülő veszélyeztetett úthasználóknak is, akiknek fokozott védelmet kell biztosítani. A gépjárműfogalom meghatározásakor számos szempontot mérlegelhetünk, figyelembe vehetjük az adott járműtípus működési elvét, annak tömeget, végsebességét, de az egyik legfontosabb – az Irányelvben és jelen ügyben is kiemelten szerepet kapó – szempont a veszélyeztetett úthasználó károsultak védelme, amit a gépjármű-felelősségbiztosítás rendszerében azzal érhetünk el, hogy a nagy kockázatú járművek okozta balesetek vonatkozásában biztosítjuk a károsultak számára – jogszabályban meghatározott mértékben – a biztos kártérítés lehetőségét. Jelen ügyben az EUB, valamint az irányelvmódosítás tekintetében az uniós jogalkotó úgy döntött, hogy az elektromos kerékpárokat nem tekinthetjük olyan kockázati tényezőnek, ami gépjárműként történő minősítésüket alátámasztaná – ezzel kétségtelenül növelve, vagy legalábbis nem csökkentve az Irányelv szerinti többletvédelemben részesítettek körét –, azonban a fentiekben kifejtettek alapján kétséges, és e tanulmányban adott kritikai megállapítások ellenére valójában nyitott kérdés marad, hogy a jelen ügyben gyengébb félként megjelenő pedelec kerékpárost kell-e védenünk a gépjárművekkel szemben egy baleset esetén, vagy egy nagyteljesítményű elektromos kerékpár okozta balesetben – e járműkategóriát gépjárműnek minősítve – az elektromos kerékpárral szemben kellene-e többletvédelemben részesítenünk a veszélyeztetett úthasználóknak minősülő gyalogosokat.

Végezetül érdemes még figyelmet fordítanunk arra a kérdésre, hogy a tanulmány alapjául szolgáló EUB-döntés, valamint a módosított Irányelv „új” gépjárműfogalma vajon mennyiben fogja majd a hazai bíróságokat befolyásolni annak eldöntésében, hogy egy adott

közlekedési eszközt a veszélyes üzemi felelősségi rendszerébe tartozónak minősítenek-e vagy sem. A jelenleg alkalmazandó irányelvi gépjárműfogalom ugyanis afelé orientálja a tagállami jogalkalmazást, hogy (i) olyan közlekedési eszközöket is veszélyes üzemnek minősítsenek (elektromos roller), amelyek az eddigi joggyakorlat alapján nem kerülhetek ezen objektív felelősségi rezsim alá, és (ii) ezzel párhuzamosan viszont kivegyenek a fogalmi kör alól olyan eszközöket (nagy teljesítményű pedelec kerékpár), ahol indokolt lenne a szigorúbb felelősségi szabályok alkalmazása.

HIVATKOZÁSOK

¹WET VAN 21 NOVEMBER 1989 BETREFFENDE DE VERPLICHTE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING INZAKE MOTORRIJTUIGEN – 1. § Egy vagy több gépjárművet érintő közlekedési baleset esetén (...) a vagyoni kár és az egyes **érintett gépjárművek vezetőjét ért károk kivételével**, a károsultak és jogutódjaik által elszenvedett, testi sértésből vagy halálból eredő valamennyi kárt, beleértve a ruházati károkat is, a gépjárművek tulajdonosának, vezetőjének vagy üzemeltetőjének felelősségét fedező biztosítók e törvénynek megfelelően egyetemlegesen megtérítik. Ez a rendelkezés akkor is alkalmazandó, ha a kárt a járművezető szándékosan okozta.

²Az ítélet indokolásából nem derül ki pontosan, hogy a felelősség fogalom alatt a szó köznapi értelmében vett felelősséget (responsibility) vagy a polgári jog szerinti felelősséget (liability) kell értenünk, de miután a jelen EUB döntés angol nyelvű változatában az előbbi szerepel, e tanulmány sem a polgári jogi felelősség fogalommal (liability) azonosítja a bíróság azon megállapítását, hogy a gépjárművezető nem felelt a balesetért. Ezzel a belga jog részletesebb ismertetése nélkül feloldhatjuk azt az ellentmondást, hogy mégis miért kell megfizetnie a felelősségbiztosítónak – az általa biztosított gépjárművezető felelősségének (responsibility) hiányában is – a biztosítási összeget, amennyiben a pedelec kerékpár gépjárműnek minősül.

³EU Court of Justice Judgment in Case C-286/22 – KBC Verzekeringen – INSIGHT EU MONITORING (ieu-monitoring.com)

⁴Ezen jogértelmezési módszer alapgondolata az, hogy ha egy jogszabályban meghatározták annak alkalmazási esetköreit, akkor a jogalkalmazásnak arra kell következtetnie, hogy a hasonló, de a meghatározásban nem szereplő eseteket a jogalkotó nem kívánta a szabályozás körébe vonni.

⁵Insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. The Court of Justice rules on the national legislation providing for the automatic compensation of certain victims of a road accident and on the notion of “vehicle” - Lexology

⁶European Court rules on whether compulsory motor insurance extends to Electrically Assisted Pedal Cy : Clyde & Co (clydeco.com)

⁷Pataky Tibor (2021): A konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosítása. Kártérítési és Biztosítási Jog, 4(1)

IRODALOMJEGYZÉK

Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/24/EK irányelve (2002. március 18.) a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről

Clyde&Co (2023) European Court rules on whether compulsory motor insurance extends to Electrically Assisted Pedal Cycles (EAPC)

<https://www.clydeco.com/en/insights/2023/10/european-court-rules-on-whether-compulsory-motor-i>

Letöltés ideje: 2024. 02. 02

Insight EU Monitoring (2023) EU Court of Justice Judgment in Case C-286/22 – KBC Verzekeringen

<https://ieu-monitoring.com/editorial/eu-court-of-justice-judgment-in-case-c-286-22-kbc-verzekeringen/418160>

Letöltés ideje: 2024. 02. 02

Pataky Tibor (2021): A konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosítása. Kártérítési és Biztosítási Jog, 4(1)

Transportwatch (2023) Insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. The Court of Justice rules on the national legislation providing for the automatic compensation of certain victims of a road accident and on the notion of “vehicle”

<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=fab7850e-a460-4c4b-a351-2a80c7e3316a>

Letöltés ideje: 2024. 02. 02

Wet Van 21 November 1989 Betreffende De Verplichte Aansprakelijkheidsverzekering Inzake Motorrijtuigen

MABISZ E-KÁRBEJELENTŐ SZOLGÁLTATÁS BEVEZETÉSE: 500 000 LETÖLTÉS

Hortobágyi Katalin (MABISZ informatikai koordinátor), katalin.hortobagyi@mabisz.hu,

Mészáros László (MABISZ műszaki és informatikai főosztályvezető),

Sütő Réka Noémi (suIT SOLUTIONS UX és marketingszakértő), reka.noemi.suto@suitsolutions.eu

ÖSSZEFOGLALÓ

A digitalizáció előtérbe helyezésével 2018-ban minden magyarországi biztosító támogatásával a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) elkészítette az európai kék-sárga nyomtatvány alternatívájaként az E-kárbejelentő alkalmazást mobiltelefonokra és webes felületre. A célok között szerepelt a kor elvárásainak megfelelő digitális szolgáltatás biztosítása a károsult ügyfelek számára, valamint a biztosítói informatikai rendszerek pontos adatokkal történő kiszolgálása. A fejlesztő kiválasztása során meghatározó volt a felhasználói tapasztalat, az applikációs fejlesztésben szerzett gyakorlat és a rendszer rugalmas továbbfejlesztése. A rendszer fejlesztése felső vezetők támogatásával, biztosítók digitalizációs, informatikai szakembereinek, valamint fókuszcsoporthoz felhasználóknak a bevonásával valósult meg. A bevezetést követő napokban az elvárt letöltésszám sokszorosa valósult meg a jól előkészített, de minimális pénzügyi ráfordítással rendelkező, kommunikációs kampány segítségével. A felhasználói visszajelzések az elvártakhoz képest jóval pozitívabbak voltak.

A sikerek, valamint a biztosítói igények és a felhasználók visszajelzése alapján az elmúlt közel 5 évben új szolgáltatások és egyszerűsítések kerültek fejlesztésre az E-kárbejelentő rendszerben.

SUMMARY

With the prioritization of digitization in 2018, supported by all insurance companies in Hungary, the Association of Hungarian Insurance Companies (MABISZ) developed the E-kárbejelentő application for mobile phones and web interfaces as an alternative to the European Accident Statement Form. Among the objectives was to provide digital services that meet the expectations of the era to injured clients, as well as to serve insurance information systems with accurate data. When selecting the developers, crucial factors included user experience in application development, practical experience, and the system's flexible potential for further improvement. The development of the system was carried out with the support of insurance digitization and IT experts, as well as top executives and focus group users. In the days following its launch, the expected number of downloads was exceeded many times over, thanks to a well-prepared communication campaign with minimal financial investment. User feedback was also much more positive than expected.

Based on these successes, the insurance company needs, and user feedback, new services, and simplifications have been developed in the E-kárbejelentő system over the past nearly five years.

Kulcsszavak: biztosítói digitalizáció, kék-sárga kárbejelentő, gépjármű-felelősségbiztosítás, baleset

Keywords: Digitalization of insurance companies, European Accident Statement Form, Motor Liability Insurance, accident

JEL: G22

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.72

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.72>

A 2018 A DIGITALIZÁCIÓ ÉVE, AZ ÖTLETTŐL A MEGVALÓSULÁSIG

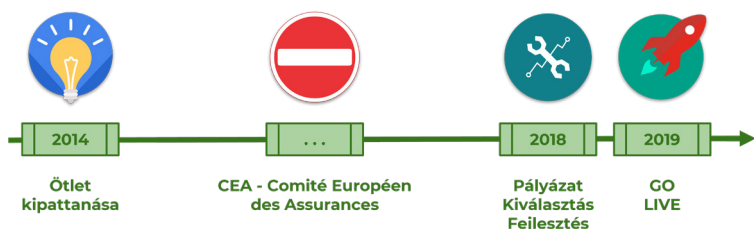
A MABISZ a 2018-as évben a digitalizáció jegyében valósította meg az E-kárbejelentő alkalmazást.

A MABISZ digitalizációs munkacsoportja az évek során többször megvizsgálta a kék-sárga nyomtatványt, más néven az európai baleseti bejelentőt, mely egy egységes, standardizált formanyomtatvány az Európai Unióban, és közlekedési balesetek esetén használják az incidens adatainak rögzítésére. Ez a dokumentum segít a baleset adatainak gyűjtésében és a felek közötti információcserében, így egyszerűbbé teszi a biztosítási ügyintézt és a kárigények rendezését. A munkacsoport a digitalizálás lehetőségét kereste, amelyre az ügyfelek, különösen a fiatalabb generáció részéről egyre nagyobb volt az elvárás. A digitalizáció célja a piaci igények hatékony, korszerű kiszolgálása volt, ennek érdekében a MABISZ egy központi gépjármű-kárbejelentő rendszer bevezetését javasolta a biztosítóknak, amely a bevezetést követően elvárható technikai és ügyfélelvárások színvonalán tudja biztosítani a gépjárműkárok egységes elektronikus és minden kgfb-biztosító által elfogadott kárbejelentését a korábbi nyomtatványalapú működés mellett (kék-sárga).

Az E-kárbejelentő megvalósításának időbeli alakulása

A legfontosabb szempont az volt, hogy az új rendszer minden kgfb- és casco-biztosító által elfogadott és támogatott új digitalizált kárbejelentési és egységes infokommunikációs csatorna legyen, és ezzel a bejelentővel legyenek összehangolva a magyarországi biztosítók saját informatikai és kommunikációs rendszerei (ld. 1. ábra).

1. ábra: Az E-kárbejelentő megvalósításának időbeli alakulása



Forrás: saját szerkesztés

Tekintettel a biztosítói szektorszintű megoldásra, a javaslat az volt, hogy a MABISZ legyen a rendszer központi funkcióinak megrendelője és üzemeltetője.

A másik fontos szempont, hogy a jövőben minél kevesebb humán erőforrással lehessen elindítani a kárrendezési ügyintézkést, az ügyfél a baleset helyszínéről be tudja jelenteni a balesetet, és onnantól a biztosító indítsa el a kárbejelentési folyamatot a megkapott adatok alapján.

A rendszer bevezetésének nem lehetett célja a rövid távú megtérülés, sem az, hogy a már működő kárbejelentéseket kiváltsa, hiszen azok jól működnek, viszont célja az új csatorna tapasztalatait felhasználva az ügyfelek/károsultak egyre nagyobb hányadának folyamatos átterelése a korszerű elektronikus csatornák használatára felé és az innovatív megoldásokra fogékony felhasználókon keresztül a megoldás terjesztésének elősegítése. Nem lehetett továbbá cél a kárbejelentések teljes körű lefedése sem, mert az a kivételtípusok nagy számossága és a valós bejelentések kis darabszáma miatt a rendszer bevezetésének idejét és költségét növelte volna, és a felhasználói élményt csökkentené a bonyolultság miatt.

Az E-kárbejelentő megcélzott előnyei és célkitűzései

A MABISZ digitalizációs munkacsoportja az előkészítési fázisban megvizsgálta, hogy a gépjárműkár-rendezési folyamatban érintett szereplőknek milyen előnyöket jelenthet a rendszer létrehozása (ld. 1. és 2. táblázatok).

1. táblázat: A tervezés során meghatározott várható előnyök az Ügyfelek/Biztosítottak számára

Azonnali előnyök	Későbbi ütemben biztosítható előny
<ul style="list-style-type: none"> Elérhető, ezért nem utólag, a helyszínt elhagyva kell kitölteni. (Egy baleset résztvevőjénél egyre nagyobb valószínűséggel van okostelefon, mint kárbejelentő.) Könnyebb kitölteni, vezeti a felhasználót az alkalmazás (online help). Gyorsabb kitölteni, az adatok egy része előre – pl. az applikáció letöltésekor – megadható. Közvetlenül, még a helyszínen minden résztvevő megkapja e-mailben a kárbejelentést, így nyugodtabban távozhat minden károsult. 	<ul style="list-style-type: none"> A károkozó biztosításának érvényessége a helyszínen ellenőrizhető, szükség esetén rendőri intézkedés kérhető. (2021. január óta ez megtehető a KKNYR-be való bekezdéssel.) A megoldásba integrálható, szerződött trailer hívás, szerviz segítség, helyszíni gyorsjavítás megrendelésének lehetősége. (Ezt elvetettük a MABISZ tevékenysége miatt, de a biztosítók saját rendszerükbe integrálhatják.) A segélyhívás (112) mint szolgáltatás is integrálható a rendszerbe. Beépíthető közösségi figyelmeztetési lehetőség a baleseti gócpontokról (gamification). Járműtechnológiai adatok importálása.

Forrás: saját szerkesztés

2. táblázat: A tervezés során meghatározott várható előnyök a Biztosítók számára

Azonnali előnyök	Későbbi ütemben biztosítható előny
<ul style="list-style-type: none"> Automatizálható, pontosabb adatokat eredményező, kevesebb utólagos adminisztrációt igénylő kárbejelentési folyamat annak köszönhetően, hogy az alkalmazás vezeti a felhasználót a kárbejelentés során. Csalás kockázatának csökkentése: <ul style="list-style-type: none"> Azonnali kárbejelentés: időponttal, pontos, helyszínnel és fényképekkel. Azonnali kommunikáció a biztosítókkal. Folyamatos online adatelemzés. Casco-kárbejelentésre is alkalmas, így a fenti előnyök ebben a módozatban is jelentkezhetnek. 	<ul style="list-style-type: none"> Az adatok elemezhetőek – pl. baleseti gócpontok térképe alakítható ki. További adatszolgáltatással bővíthető az elemzések köre. (Pl.: ha a Biztosítók felől visszacsatolás érkezik a kárösszegekről, akkor a baleseti gócpontok kárösszeg szerinti értékelése is lehetséges.) A rendszer üzemeltetéséhez hozzátartozik az adatelemzések rendszeres futtatása is, és az eredmények megosztása a biztosítókkal. A rendszer lehetőséget biztosíthat célzott információk eljuttatására További BM együttműködés, ami a biztosítói piac szükségességét erősítheti (baleseti gócpontok biztonságosabbá tételével).

Forrás: saját szerkesztés

A megvalósítás előtt a MABISZ szakemberei megvizsgálták, hogy a nemzetközi és a magyar piacon milyen rendszerek elérhetők. A piackutatás során több rendszer elemzésre került, melyeknek fő problémái a következők voltak:

- nem minden biztosító fogadta el,
- adott országra volt csak alkalmazható,
- nem rendelkeztek a kék-sárga nyomtatvány licenzzel,
- magas üzemeltetési költségek,
- magas tranzakciós költségek,

Pályázat – szállító kiválasztása – fejlesztés

Az előkészítést követően 2017 szeptemberében a MABISZ Ügyvezető Elnöksége jóváhagyta a digitalizációs csoport által előkészített javaslatot a kialakítandó MABISZ gépjárműkár-bejelentő rendszerre és annak tervezett megvalósítására.

A rendszer specifikációjába bevonásra került az összes magyarországi biztosító, 2018-ban a rendszer az európai piacon egyedüli, amihez országos szinten minden biztosító csatlakozott már induláskor.

2017 decemberében a MABISZ és a biztosítók szakemberei értékelték a benyújtott pályázatokat, majd a MABISZ Közgyűlése 2018. 03. 27-én jóváhagyta az E-kárbejelentő projekt megvalósítási szakaszának elindítását a suIT Solutions Kft.-vel.

Specifikáció

Az eredeti tervek alapján a rendszert úgy kellett megvalósítani, hogy a kárbejelentés mobil applikációval (iOS és Android), vagy mobil eszközre is optimalizált webes felületen keresztül legyen elvégezhető. 2018-ban a Windows Phone piaci részesedése minimalizálódott, ezért a kezdeti elképzelések ellenére ezen a platformon nem került bevezetésre. A mielőbbi bevezethetőség érdekében először gépjármű területen (Gfb, casco) terveztük megvalósítani a fejlesztést, az egész szektor számára egységesen használható módon, amely által az Insurance Europe fejlesztésének elkészültével technikailag nemzetközi szinten is cserélhetővé válnak az információk.

A rendszer tervezett alkalmazási területe és fejlesztési tervei

Induláskor (első ütemben) a rendszert csak olyan balesetek kárbejelentéséhez terveztük használni, ahol a résztvevők mindegyike magyarországi biztosítással rendelkezik, mivel az egységes kék-sárga nemzetközi rendszer kiválasztása még nem történt meg. A tervek szerint az alkalmazás akkor is használható lett volna kárbejelentésre, ha a balesetnek csak egy résztvevője van (casco). A rendszert már úgy terveztük kialakítani, hogy az megfeleljen a GDPR követelményeknek, megvalósuljon a központi adatcsere és

adattárolás, új bejelentési csatorna legyen létrehozva annak tartalmi adataival (személyes adatok, gépjármű és kár alapadatok fényképpel is, helyszín adatok, gps adatok is), OCR, MRZ lehetőségeket ki tudja használni (karakterfelismerés), és a rendszer tudjon visszaigazolást küldeni a biztosítónak, károkozónak és a károsult(ak)nak is.

A megvalósítási projektben részt vevők

A projekt első és második fázis megvalósításának erőforrásai

- 13 biztosítótársaság,
- 5 munkacsoport,
- 140 szakember,
- 12.404 munkaóra,
- 7 sprint,
- 13 tesztkör,
- 3 fókuszcsoportos interjú (egyenként 6-8 résztvevővel + 3-4 fő moderátor, kiértékelő),
- 10 fő suIT Solutions fejlesztő.

A projekt további hasznos szolgáltatásokat tervezett integrálni a rendszerbe, mint például a bekérdezés a kfgb-rendszerbe a helyszínen a károkozó felelősségbiztosítása érvényességének ellenőrzése céljából, szükség esetén rendőri intézkedés kérésének lehetősége, e-Személyi igazolvány felismerése a résztvevők személyazonosságának gyors rögzítése érdekében, elektronikus aláírás, a balesetben részt vevők telefonján az appok egymással is kommunikáljanak annak érdekében, hogy a felvett adatokat a felek könnyen, kényelmesen ellenőrizhessék, segélyhívás (112) integrálása, BM együttműködés kialakítása, statisztikák átadása, kapcsolódó szolgáltatások megrendelésének integrálása (pl.: trailer hívás, szerviz segítség, helyszíni gyorsjavítás), casco, lakás vagy, offline is legyen működőképes, közösségi figyelmeztetési lehetőség a baleseti gócpontokról (gamification, integráció /adatmegosztás).

A fenti szolgáltatásokból nem minden valósult meg a szabályozási környezet és a MABISZ szövetségi szerepe miatt.

A terveknek megfelelően, a 2019. januári iOS és Android platformokon való indulás után, 2019 végére az applikáció elkészült a Huawei HMS rendszerre is.

A folyamatos fejlesztés érdekében egy állandó fejlesztési és üzemeltetési csapat működik annak biztosítására, hogy minden évben legalább 1, de akár 2 új fejlesztési csomag megvalósuljon új szolgáltatásokkal. A fejlesztési és üzemeltetési csapat a rendszer eredeti célkitűzéseinek megfelelően szem előtt tartja célként az ügyfélélmény javításán túl a biztosító oldali operációs hatékonyság növelését is, melyhez az E-kárbejelentő-csatornán keresztüli kárbejelentések darabszámának jelentős növelése szükséges.

Működtetési célok

A bevezetést követő működtetéshez az alábbi elvárások kerültek megfogalmazásra a tervezési fázisban.

- **Mobilinternet-lefedettség nélküli működés**

A mobil applikációk internetkapcsolat nélkül is működőképesek, így a káresemény minden adata rögzíthető bennük a fotókkal és egyéb dokumentumokkal együtt.

- **Bevezetés utáni üzemeltetés**

Az informatikai üzemeltetésen kívül a meglévő biztosítói és MABISZ-ügyfél-szolgálat erőforrásokat kell felhasználni a digitális csatornák kihasználásával.

- **Skálázhatóság**

A rendszert úgy kell kialakítani, hogy széleskörűen skálázható legyen. Kezdetben várhatóan csak néhány száz bejelentés fog így érkezni, hosszabb távon azonban az a cél, hogy a kárbejelentések többsége így érkezzen be a biztosítókhoz.

2019. JANUÁR 08. - GO LIVE ÉS ELSŐ TAPASZTALATOK

A rendszer 2019. január 8-án elindult, és a számadatokat tekintve kijelenthető, hogy kiemelkedő eredményeket ért el. A projekt által korábban az első évben elvárt 50-100 ezres letöltés darabszámot a bevezetett alkalmazásnak sikerült 21 nap alatt teljesítenie (ld. 2. ábra).

2. ábra: A letöltések számának alakulása az app publikálását követő 3 hónapban



Forrás: saját szerkesztés

Az indulás előtti nemzetközi tapasztalatok alapján készült tervek szerint, megfelelő kommunikációs kampánnyal 2019-ben 2 százalékos kárbejelentési arányt, 3 év alatt pedig 5-7 százalékot lehet elérni ezen a kárbejelentési csatornán. Ezeknek a számoknak a túlteljesítését nagyban segítették a rendszer indulásakor megtartott sajtótájékoztató és

az egyik nagy biztosító által kiküldött e-dm levelek, melyek az összes letöltés közel 60 százalékát generálták.

Az alkalmazás-áruházak pozitív értékelései is visszaigazolták a felhasználóbarát kialakítás sikerét, az E-kárbejelentő applikáció 4,3-as értékelést kapott mind a Google Play, mind az App Store áruházakban.

2019 második félévi szolgáltatásfejlesztések

A 2019 második félévi fejlesztések eredményeként új alkalmazásverzió valósult meg, amely már tartalmazza az alábbi új szolgáltatásokat.

A júliusi fejlesztés új szolgáltatásai

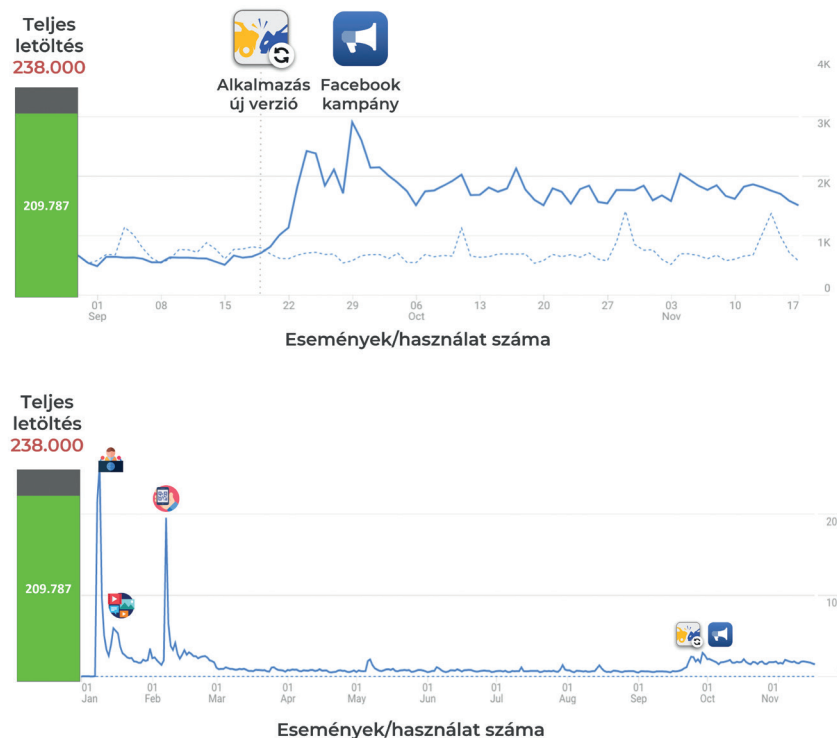
- További értesítendők megadása (tulajdonos, üzemben tartó, egyéb)
- Károsultra vonatkozó plusz adatok rögzítése
- QR kód olvasása mentett képről, dokumentumról
- Telefonszám kötelezővé tétele
- Becsült kárérték megadása
- Kép- és hangfájl egységesítése, konvertálása, képméret tömörítése
- Szemlehelyszín mező megadásának átdolgozása
- Tanúk hozzáadása menüpont átdolgozása
- Adatok ellenőrzése alatt spinner megjelenítése
- Piszkozat mentése a Személyes adatok menüpontban
- Kárbejelentők bejelentést követő megkeresése Survey monkey kérdőívvel

A szeptemberi fejlesztés új szolgáltatásai

- Casco funkciók beépítése
- Dologi kár felvétele
- Vontatmány adatainak megadása
- Korábbi bejelentések pontnál a PDF ikonos megjelenítése
- Felhasználói élmények javítása (UX)
- Animációk
- Notification
- Színezés
- Sortörések

Letöltések és használat alakulása a 2019. szeptemberi első frissítés után azt mutatják, hogy az újításoknak köszönhetően nagyjából megduplázódott az alkalmazás használata (ld. 3. ábra).

3. ábra: A letöltések számának alakulása az új alkalmazás verziót követően



Forrás: saját szerkesztés

2019-ben a július-szeptemberi fejlesztéseket követően az év végén még további fejlesztések kerültek megvalósításra, tovább javítva ezzel a felhasználói élményt:

- Biztonsági javítások
- Felhasználói élmények javítása a bevezetett szolgáltatásokra
- Store áruházak, fókuszcsoporthoz és a Survey Monkey visszajelzések által kapott javaslatok implementálása

2019. évi feladat volt még a nagyobb volumenű, illetve stratégiai együttműködést igénylő fejlesztési igények megvalósítási lehetőségeinek megvizsgálása és javaslattevés, mint például a videós kárlevételi lehetőség integrálása / elsősegélynyújtási információk beépítése / családtagok értesítése funkció / együttműködés a közösségi közlekedés szereplőivel / flották, lízingcégek igényeinek felmérése. Ezeket a lehetőségeket folyamatosan vizsgálja a MABISZ, és igény esetén forrást biztosít hozzá.

2019 novemberében az E-kárbejelentő alkalmazás elnyerte az Év Honlapja díjat

Az online marketing-kommunikációs szakma legrangosabb hazai eseményén, a 2019-ben már 18. alkalommal megrendezett Az Év Honlapja pályázaton az E-kárbejelentő Non profit kategóriában elnyerte Az Év Honlapja díjat, Az Év Technológiai Megoldása kategóriában pedig minőségi díjjal gazdagodott (ld. 4. ábra). Marketing Gyémánt díjat kapott az applikáció kampánya is.

4. ábra: Elnyert díjak logói



Forrás: <https://www.azevhonlapja.hu/dijazottak/dijat-nyert-weboldalak-2019>

A Magyar Marketing Szövetség és az Internet Marketing Tagozat által szervezett versenyre 183 nevezés érkezett, 26 kategóriában. A szakmai zsűri a pályaműveket azok technikai fejlettsége, a tartalom gazdagsága és a népszerűsége vonatkozásában vizsgálta.

Az értékelés a két díjhoz:

„Gyorsan, egyszerűen, a problémára koncentrálna. Igazi platformfüggetlen megoldás egy kényes helyzetben. Az applikáció letisztult, könnyen használható, igazán felhasználóbarát. Emellett pedig környezetbarát is, hiszen ezentúl nincs szükség a papíralapú kárbejelentőre.”

Illetve:

„A kezdeményezés célja valóban hiánypótló, de a kivitelezése szemmel láthatóan túlmutat mindazon, amit elképzelnénk. Érzékelhetően igyekeztek igazodni a várható helyzetekhez, és minél egyszerűbben kezelhetővé tenni az oldalt mind vizuálisan, mind pedig tartalmilag, ami óriási segítség a gépjárművezetőknek.”

Egy 2019. júniusi felmérés szerint az E-kárbejelentő applikációról a magyar felnőtt lakosság 48,4 százaléka hallott már, és a személyes tapasztalattal rendelkezők mindegyike elégedett volt az applikációval.

KÖZÉPTÁVÚ STRATÉGIAI CÉLOK

2019 szeptemberében alapkérdésként merült fel, hogy az alkalmazás fejlesztése vagy az alkalmazás kommunikációs és marketingtámogatása-e az elsődleges feladat. Végül az a döntés született, hogy a bejelentés darabszám minőségi és mennyiségi számának növelése legyen a cél a kommunikáció, a marketing, az üzemeltetés és az azt támogató fejlesztések finanszírozásán keresztül.

A cél elérése érdekében definiálva lettek a különböző területeken megvalósítható fejlesztések.

Funkcióbővítési lehetőségek

A MABISZ folyamatosan vizsgálja a lakossági felhasználók és a vállalati ügyfelek részére az új szolgáltatások bevezetését a biztosítói igények és az erőforrások figyelembevételével. A rendszer eredeti célkitűzéseinek megfelelően a középtávú célok közt szerepelt az ügyfélélmény javításán túl a biztosító oldali operációs hatékonyságnövelés is.

Kommunikáció

A stratégiai célok eléréséhez megfelelő kommunikációra, kampányra és a UX igények folyamatos nyomon követésére van szükség mind lakossági, mind vállalati felhasználók számára. Ennek érdekében az állandó fejlesztési és üzemeltetési csapat definiálta a teendőket.

- *MABISZ*: edukáció, rendszeres sajtóközlemények, egységes kommunikációs anyagok, emlékeztető kampány éves szinten,
- *Biztosítók*: e-dm és a kgfb-szerződésekhez kapcsolódó rendszeresen kiküldött dokumentumokon való megjelenítés (QR kóddal együtt). Az első időszakban ez tűnt a leghatékonyabb módszernek annak eléréséhez, hogy az alkalmazáson keresztül történő kárbejelentések száma erőteljesen és folyamatosan emelkedjen.
- *További kommunikációs lehetőségek* felkutatása és támogatása szükséges a felhasználói kör bővítéséhez.

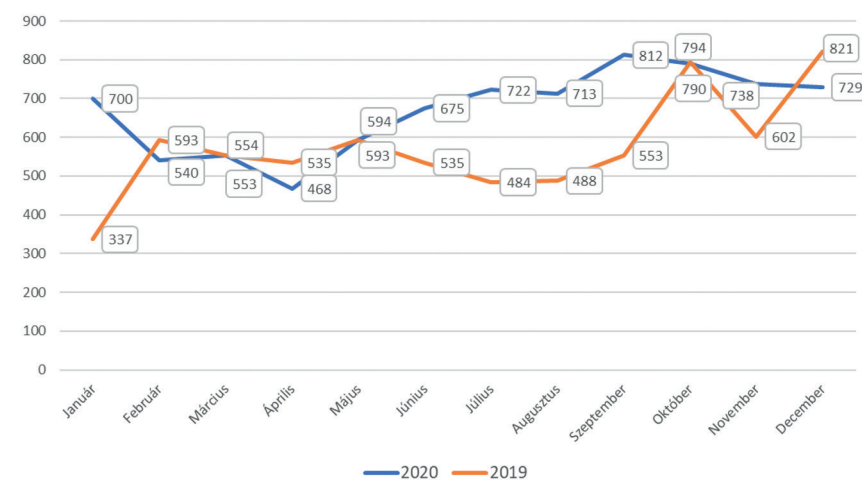
Jelenlegi funkciók felhasználói elégedettségének monitorozása, fejlesztése

A megjelenés óta az alkalmazás több fejlesztésen, funkcióbővítésen ment keresztül, annak érdekében, hogy még egyszerűbb és gyorsabb kitöltést tegyen lehetővé az ügyfeleknek a kiemelten stresszes baleseti szituációkban. Az applikáció a folyamatos fejlesztésekkel nagy hangsúlyt fektet a felhasználói élményre, és arra, hogy a felület teljes mértékben felhasználóbarát legyen. Ennek megvalósítása és fejlesztése érdekében bevezetésre került egy egységes ügyfél-elégedettség kérdőív (Survey Monkey alkalmazással), melynek alapján meghatározásra kerülnek a szükséges ügyféloldali UX fejlesztések.

E-KÁRBEJELENTŐ – 2020 A COVID ÉVE

Az E-kárbejelentő alkalmazás a 2020-as évben is elérte az elvárt célokat, melyek a bevezetést követő 2. évre voltak meghatározva, azaz a kárbejelentések számának növelését. A gépjárműhasználat és valószínűsíthetően a balesetek száma a COVID19 miatt visszaesett, ennek ellenére a bejelentések száma ezen a csatornán keresztül 117 százalékos növekedést mutat (Kárbejelentések száma **2019-ben: 6889 db**, Kárbejelentések száma **2020-ban: 8034 db**; ld. 5. ábra).

5. ábra: A kárbejelentések trendje 2019–2020

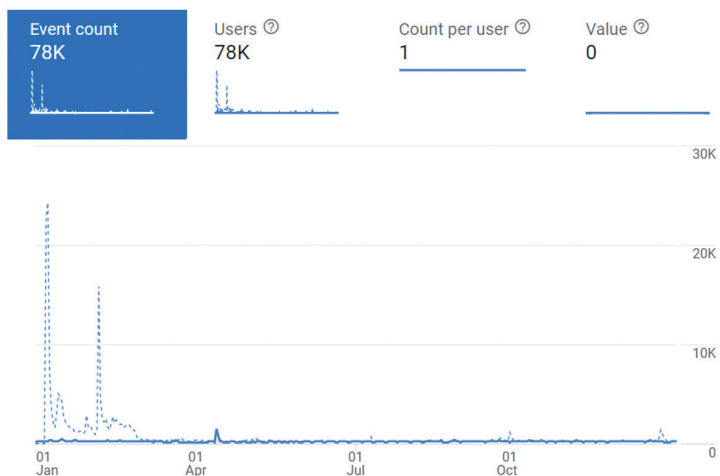


Forrás: saját szerkesztés

A COVID19 vírussal járó érintésmentes kapcsolattartás kényszere igazolta, hogy a balesetben részt vevők egyre nagyobb része a kék-sárga nyomtatvány helyett ezt a – minden biztosító által elfogadott és támogatott – új, digitalizált kárbejelentési csatornát használja.

A letöltések számának alakulása változatlanul tekinthető, amennyiben a 2019-es induláskori letöltések darabszámától eltekintünk. Az E-kárbejelentő kezdeti magas letöltés-darabszáma az újdonság iránti kíváncsiságnak volt köszönhető, ezt követően a letöltők nagy része már konkrét céllal töltötte le az applikációt (Letöltések száma **2020-ban: 78.000+**, Letöltések száma 2019-ben: 251.000+ (szaggatott), ld. 6. ábra.)

6. ábra: A letöltések trendje 2019–2020



Forrás: Firebase és saját szerkesztés

Innovációk 2020-ban

A Play áruház és az Apple Store mellett a Huawei AppGalery-ben is elérhető lett az alkalmazás.

A lenti verziófejlesztések tovább gyorsították a károsultak és a biztosítók egyszerűbb és hatékonyabb együttműködését:

- Az E-kárbejelentőn a címadatok prediktív (könnyített) bevétel segítségével adhatók meg.
- Bővült a beküldhető képek száma, továbbá a baleset résztvevői grafikusán és szövegesen is kiválaszthatják a járművek sérült elemeit, és megadhatják a sérülések jellegét.
- Pontosabban rögzíthetik a baleset körülményeit a bővített baleseti szituációs lista használatával.
- Elkészült a KKNYR adataiba történő bekérdezés, melyet a törvénymódosítás 2019. decemberi hatállyal lehetővé tett.

A fenti fejlesztéseken túlmenően az üzemeltetéshez kapcsolódó, UX visszajelzések és a biztonságos működést garantáló további több kisebb fejlesztés is élesítésre került 2020-ban.

2021 – Fejlesztések a COVID tapasztalatai és a papírtmentes KKNYR biztosítói kötvény bekérdezés

2020 decemberében a törvényhozás lehetőséget biztosított arra, hogy az E-kárbejelentő rendszere bekérdezzen a Központi Kártörténeti Nyilvántartó Rendszerbe (KKNYR), és 2021. januártól beépítésre került a funkció. Az újabb fejlesztéseknek köszönhetően a MABISZ központi nyilvántartásából már a járműfajta és két adat megadásával automatikusan kitöltődnek az E-kárbejelentőben a biztosítási szerződéses mezők. Magán-személynél a szerződő születési dátuma és a jármű rendszáma, jogi személynél pedig a szerződő adószáma és a jármű rendszáma alapján automatikusan kitöltésre kerülhetnek az alkalmazásban a gépjárműre és szerződésre vonatkozó adatok. A járványügyi intézkedések közepette egyre népszerűbb, a távolságtartást segítő alkalmazással így tovább gyorsítható a fejlesztések eredményeként a kárrendezési folyamat, csökkenthető a kárrendezés és a kifizetés ideje, míg a kárbejelentések száma folyamatosan növekszik. A fejlesztésnek köszönhetően nem áll fenn a káreseményben részt vevő felek elgépelése, téves adat megadásának lehetősége.

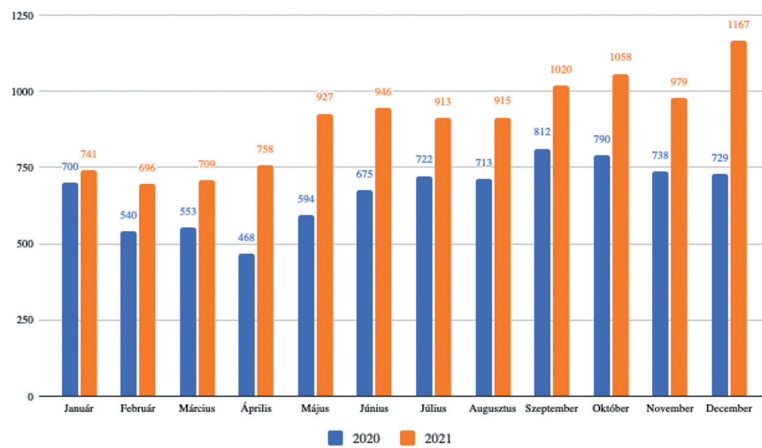
Továbbra is cél a felhasználói élmény javítása, a bejelenthető káresemények körének bővítése, valamint a kárrendezés további egyszerűsítése.

TERVSZÁMOK ÉS ELÉRT EREDMÉNYEK 2021-BEN

A rendszer ismertségét és használatát igazolja, hogy 2021-ben közel 20 százalékkal növekedett az alkalmazás használatával a biztosítókhoz beérkező bejelentések száma (ld. 7. ábra).

- Az E-kárbejelentő indulása óta több mint 400.000 letöltés.
- A gyorsított azonosításnak köszönhetően az átlagos kitöltési idő jelentősen csökkent a korábbi évhez képest.

7. ábra: A kárbejelentések trendje 2020–2021



Forrás: saját szerkesztés

Az applikáció használatának érdekében 2021-től több promóciós/információs aktivitás is volt. Többek közt a MABISZ a Hungarian Police Rallye Team csapat támogatójaként részt vett a székesfehérvári, nyíregyházi, ZEG és Vértes Rallye-kon, ahol játékokkal, demóoldal bemutatásával és más játékos feladatokkal igyekezett megismertetni az applikációt a résztvevőkkel. Az év folyamán a kapott felhasználói visszajelzések mentén további fejlesztéseket dolgoztunk ki, hogy minél felhasználóbarátabbá tegyük az applikációt.

A 2021-es évben 333 nevezett honlap közül az E-kárbejelentő elnyerte az „Az Év Technológiai Megoldása” díjat (ld. 8. ábra).

8. ábra: Az Év Technológiai Megoldása



Forrás: <https://www.azevhonlapja.hu/hir/525/az-e-karbejelento-az-ev-technologiai-megoldasa>

Innováció 2021

- Személyes adatok költöztetése: ha a felhasználó másik telefonra telepíti az alkalmazást, automatikusan lehetséges az adatok átvitele a másik telefonra (az alkalmazásban előrögzített gépjárművek és gépjárművezetők adatai, valamint a korábbi kárbejelentések adatai).
- Címek törlése
- Jogosítvány mezők bővítése

2022 A REDESIGN ÉVE

A 2022-es évben a Redesign-ra került a fókusz az E-kárbejelentő fejlesztése során, az elmúlt sikeres évek felhasználói és biztosítói visszajelzéseire, valamint a technológiák fejlődéséből adódó lehetőségekre alapozva. A fejlesztések fő célja a felhasználói élmény növelése és az alkalmazás egyértelműsítése, átformálása volt. Az év során két fejlesztési fázis valósult meg, a VI. és VII. fázis.

Fejlesztések VI. fázis:

- Két készülékes kárbejelentés indítása esetén egyértelműsítésre kerül, hogy melyik az aktívan kiválasztott fél.
- Két készülékes kitöltés esetén baleset vázlat menüpont alatt mindkét gépjármű automatikus hozzáadása haladási iránnyal együtt a rajzhoz.
- A „Vissza” gomb lecserélése „Menü” feliratra, valamint egy „Tovább” gomb felvétele, mely a következő menüpontra visz.
- Betűtípusok egységesítése.
- A biztosítói ügyintézéshez érve rövid tájékoztatót kap az ügyfél a folyamatról.
- A médiák beküldése checkbox csak akkor jelenik meg a képernyőn, ha valóban van média van csatolva a bejelentéshez.
- Alapadatok megadásánál az információs gomb alatt tájékoztatást kap az ügyfél, hogy mit jelent a Gyorsított és a Kézi azonosítás, továbbá a Várakozás a többi résztvevőre pop up esetén tájékoztatást kap, hogy mire vár éppen.

Az év végén az ekarbejelento.hu oldalon implementálásra került egy térkép (ld. 9. ábra), mely a baleseti helyszíneket tartalmazza, országos és budapesti bontásban. A baleseti helyszínek naponta frissülnek, és az elmúlt egy hét káreseményeit mutatják. A fejlesztésnek köszönhetően láthatók lesznek a baleseti csomópontok. A fejlesztési csomag ezen kívül tartalmazott egy új „Hírek” oldalt is, ahol az E-kárbejelentővel kapcsolatos újdonságok olvashatók.

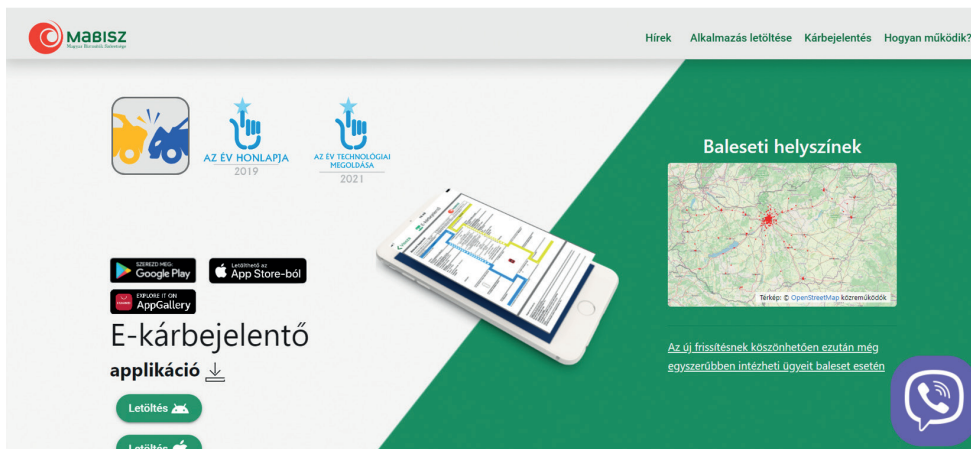
9. ábra: Térképes megjelenítés



Forrás: ekarbejelento.hu

Szintén 2022-ben elindult az E-kárbejelentő Viber chatbotja, melynek segítségével a felhasználók a gyakori kérdések alapján kaphatnak válaszokat (ld. 10. ábra).

10. ábra: Térkép és Viber



Forrás: ekarbejelento.hu

Felhasználói visszajelzések

A papíralapú kék-sárga baleseti bejelentő online alternatívája 2019-es bevezetése óta Magyarország egyik legnépszerűbb alkalmazásává nőtte ki magát, és kategóriájában a TOP 10-ben szerepel, nagyon magas értékelést kapott mind iOS, mind Android platformon.

Az E-kárbejelentő speciális funkcióját figyelembe véve, azaz hogy egy alapjáraton negatív szituációban használt applikációval próbálunk pozitív ügyfélményt biztosítani a felhasználóknak, a fenti eredmények azt igazolják, hogy jó úton haladunk.

Az applikáció továbbfejlesztésében is aktívan támaszkodunk a felhasználók véleményére, a kárbejelentést követő 2-3 hétben a felhasználóknak kiküldésre kerül egy Survey Monkey kérdőív, amit a felhasználók nagy többsége kitölt, és nagyon pozitívan értékelt. A kitöltők egytől ötig pontozhatják az alkalmazás egyes funkcióit (ld. 3. táblázat), továbbá az alkalmazás NPS (Net Promoter Score) értékelése is kitűnő (ld. 11. ábra).

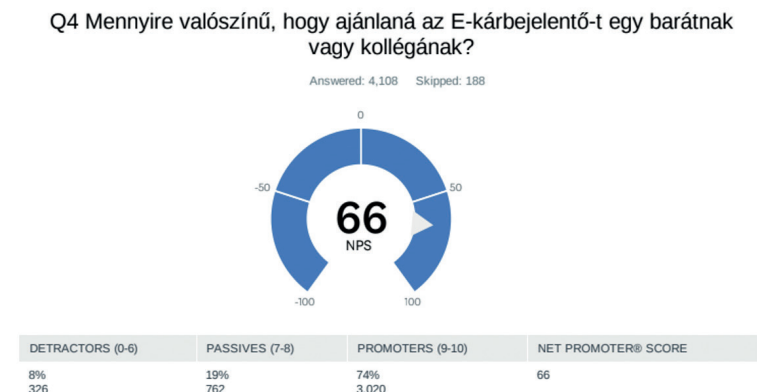
Arra a kérdésre, hogy „Összességében mennyire találta hasznosnak az alkalmazást, és mennyire segítette a kárbejelentési folyamatot?”, egy 5 fokú skálán átlagosan 4,65-re értékelték a kitöltők az applikáció működését. „A gyorsított azonosítás funkció hasznos és egyértelmű volt-e?” kérdésre a kitöltők 90,25 százaléka válaszolt Iggennel.

3. táblázat: Felhasználói visszajelzések

	1	2	3	4	5	NEM HASZNÁLTAM EZT A FUNKCIÓT	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
A bekért adatok egyértelműsége	0.86% 5	2.06% 12	8.08% 47	25.26% 147	61.86% 360	1.89% 11	582	4.51
Az alkalmazás vizuális megjelenése	0.86% 5	1.90% 11	5.52% 32	23.62% 137	65.86% 382	2.24% 13	580	4.58
Adatok megadása a gyorsított azonosítás funkció segítségével	1.55% 9	0.86% 5	4.64% 27	13.57% 79	70.79% 412	8.59% 50	582	4.77
Adatkitöltés előre töltött személyes adatokkal	1.55% 9	1.89% 11	2.75% 16	13.43% 78	57.83% 336	22.55% 131	581	4.92
Járműsérülések jelölésére szolgáló funkció	2.23% 13	2.75% 16	12.20% 71	21.82% 127	59.45% 346	1.55% 9	582	4.38
Fényképek készítése/csatolása funkció	1.38% 8	2.24% 13	5.34% 31	16.38% 95	67.41% 391	7.24% 42	580	4.68

Forrás: Survey Monkey kérdőív és saját szerkesztés

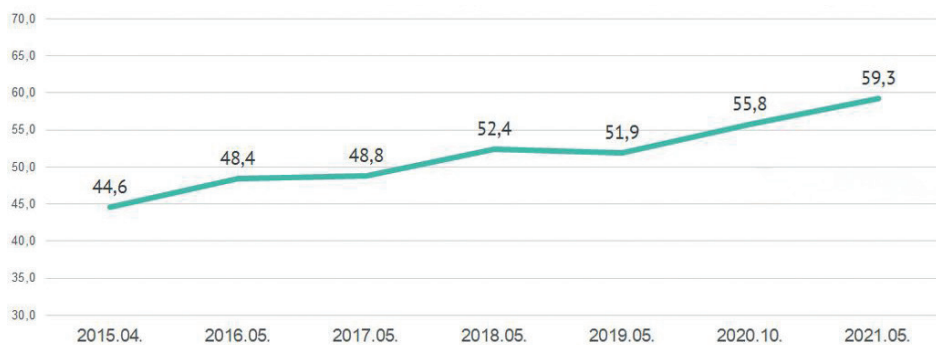
11. ábra: Felhasználói visszajelzések



Forrás: Survey Monkey kérdőív és saját szerkesztés

A Századvég kutatóintézet minden évben elkészíti a MABISZ megbízásából a Biztosítási Bizalmi Indexet (BIBIX), mely a lakosság biztosítóba vetett bizalmát és szolgáltatásaikkal kapcsolatos elégedettségét vizsgálja, kérdőíves kutatás alapján. Az E-kárbejelentővel kapcsolatos pozitív tapasztalatoknak köszönhetően is jócskán növekedett az elmúlt években az index mértéke (ld. 12. ábra).

12. ábra: Biztosítási Bizalmi Index



Forrás: <https://mabisz.hu/reg-voltak-ilyen-szep-szamok-az-eletbiztositasi-piacon/>

Céljaink a jövőre nézve

- A kárbejelentés 'élményszerűvé' tétele
- Bejelenthető káresemények körének bővítése
- A felhasználói élmény emelése (UX)
- Kárrendezés további egyszerűsítése

ÖSSZEGZÉS – KONKLÚZIÓ

A digitalizáció jegyében végrehajtott E-kárbejelentő fejlesztés az első öt évében elérte a tervezéskor meghatározott céljait. A kárbejelentések száma az applikáción keresztül bejelenthető esetekben meghaladja a 10 százalékot, és folyamatosan növekszik évi 10-20 százalékkal. Az elvárt letöltések száma meghaladja az 500 000-et, ez nem érte el az 1 milliós darabszámot 2023 végéig, de a letöltési darabszám már nem meghatározó, hiszen a használatra fókuszálva a kárbejelentők töltik le jellemzően az applikációt. A használat alapú mérés mutatja, hogy a rendszer ismert a felhasználók körében, a visszajelzések alapján pozitívan értékelik, és ajánlják másoknak használatra. Az elmúlt évek felhasználási tapasztalatai és statisztikai külön elemzést igényelnek, melyet 2023 során a MABISZ elvégez, és a publikálható részeket ismerteti.

FORRÁS

https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/insurance/accident/index_en.htm
 Letöltés: 2024.03.12.
<https://mabisz.hu/az-e-karbejelento-alkalmazas-az-ev-honlapja-dijat-kapott/>
 Letöltés: 2024.03.12.
<https://www.azevhonlapja.hu/dijazottak/dijat-nyert-weboldalok-2019>
 Letöltés: 2024.03.12.
<https://www.azevhonlapja.hu/hir/525/az-e-karbejelento-az-ev-technologiai-megoldasa>
 Letöltés: 2024.03.12.
<https://www.azevhonlapja.hu/dijazottak/dijat-nyert-weboldalok-2021>
 Letöltés: 2024.03.12.
<https://mabisz.hu/reg-voltak-ilyen-szep-szamok-az-eletbiztositasi-piacon/>
 Letöltés: 2024.03.12.

ÉLETUTAK ROVAT ÉLETÚTINTERJÚ HORVÁTH BÉLÁVAL

Készítette Gárdos Judit (TK) és Vajda Róza (TK) a MABISZ megbízásából, 2018. október 15-én.

ÖSSZEFOGLALÓ

A közelmúlt biztosítástörténetének mind teljesebb feltárása és bemutatása érdekében a MABISZ elhatározta, hogy létrehozza a biztosítástörténeti Oral History Archívumot az elmúlt évtizedek kiváló szakembereivel, vezetőivel készített, filmre rögzített ún. életútinterjúk anyagából, amely elsősorban kutatási, másodsorban kommunikációs célokat szolgál. A Biztosítás és Kockázat Szerkesztősége úgy döntött, hogy az Oral History anyagaiból – „Életutak” címmel – az interjúk rövidített és szerkesztett változatát rendszeresen közreadja.

Mostani interjúalanyunk Horváth Béla, aki biztosítói pályafutását az Állami Biztosítónál kezdte 1975-ben. A biztosító 1986-os szétválása után a Hungária Biztosítóhoz került, ahol értékesítési igazgatóhelyettes, majd igazgató lett. A Gloria-Swiss Life biztosító alapításának, irányításának tapasztalataival felvértezve 1991-ben megalapította és alelnökként öt éven át vezette a Nationale-Nederlanden Magyarországi Biztosító Részvénytársaságot. 1996-ban MÉBIT néven élet- és nyugdíjbiztosító részvénytársaságot alapított (a későbbi ABN AMRO, illetve AVIVA), és vezérigazgatóként, majd elnökként is bő évtizeden át vezette a céget. 2007 és 2013 között a CIG Pannónia Életbiztosító Nyrt. elnök-vezérigazgatói posztját töltötte be.

SUMMARY

In order to explore the recent history of the Hungarian insurance industry, MABISZ has launched the Oral History Archive project. Within the framework of this project prominent professionals and leaders of the past decades were invited to a career-interview. These shots are primarily for research purposes and secondly, for communication purposes. The Editorial Board of Biztosítás és Kockázat has decided to launch a new column in the journal - "Career paths" – and to publish an abbreviated and edited version of these interviews.

The present interview is with Béla Horváth who started his insurance carrier at Állami Biztosító in 1975. After the split of the insurance company in 1986, he joined Hungária, where he became deputy sales director and then director. Armed with the experience of founding and managing the Gloria-Swiss Life insurance company, he founded the Nationale-Nederlanden Magyarországi Biztosító Részvénytársaság in 1991 and was the vice president for five years. In 1996 he founded MÉBIT Insurance Company (later ABN AMRO and AVIVA) and acted there as CEO and president for more than a decade. Between 2007 and 2013, he held the position of president and CEO of CIG Pannónia Életbiztosító Nyrt.

Kulcsszavak: biztosítás, szakmai életút
Keywords: insurance, career paths

JEL: G21, G22

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.92
<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.92>

K: Legyen szíves, mesélje el az élettörténetét!

HB: 1954-ben születtem Budapesten, de egrinek valloim magam, mert apukám már 53-tól Egerben az Állami Biztosító megyei igazgatója volt, ennek ellenére anyukám csak felhozott Pestre, a 8. kerületbe, hogy a Szülészeti Klinikán szülhessen meg. Egerben nevelkedtem, a gimnáziumban sokat sportoltam, főleg kosárlabdáztam. Ez fontos az életbiztosítás-értékesítési szakmában, hogy a győzni akarás benne legyen az emberekben. Országos középiskolai bajnokságot nyertünk kosárlabdában, egy vidéki gimnázium, a Gárdonyi Géza Gimnázium csapatával, ez nagy eredmény volt! Nem tanultam jól, mert utólag kiderült, hogy diszlexiás, figyelemzavaros vagyok. Sokáig azt hittem, hogy milyen jó vezető vagyok, mert 40-50 percnél tovább soha nem tartottam egyetlen értekezletet sem egész életemben. Nemrég vált világossá, hogy diszlexiás vagyok, és ezért nem tudok tovább figyelni 40-50 percnél. Nehézségeim voltak ezért a tanulással. Anyukám orvost szeretett volna a kisfiából nevelni, mint minden mama. Később a történelem iránt volt érdeklődésem, jártunk a Várban is, és ott különböző kutatóintézeteknél ki voltak írva a táblák, és anyukám mondta, hogy szeretné, ha majd itt dolgoznék valamelyik kutatóintézetben. Én ezt nem szerettem volna. A kosárlabda viszont nagyban befolyásolta fiatalkoromban az életemet.

Még egy fontos momentum: külföldi biztosítósok rengeteget jártak Egerbe a szocializmus idején – most a 60-as, 70-es évekről beszélek. Uzonyi Tamás, aki meghatározó alakja volt ennek a kornak, sok külföldi vendéget hozott Egerbe a bor miatt, és apám révén egész kora gyerekkoromtól kezdve biztosítósok között mozogtam. Itt eldőlt, hogy egész életem a biztosítóval függ majd össze. Rögtön kezdjük ezzel. 1962, chilei világjainkság, Tamás jött Egerbe olasz viszontbiztosítókkal, kimentünk a térre, a házunk elé, és rugdostak az olaszok nekem kapura. Mielőtt elmentek, kérdezték, hogy mit kérek ajándékba. Mondtam, hogy egy gitárt és egy focilabdát. Anyukám rögtön ingatta a fejét – tanítónéni volt –, hogy csak egy dolgot lehet kérni. A gimnáziumi érettségi után nem vettek fel a jogra, és akkor még inkább a kosárlabda lett az életem központja. Rögtön tudtam, hogy nem vagyok NB1-es szintű játékos, de imádtam a kosarat, és abban az időben volt egy NB2-es profi kosárlabdacsapat Kaposvárott. Bevonultam direkt katonának – akkor még két év volt a katonaság –, és kérelmeztem, vagy nem tudom, hogy sikerült, de az én szándékom volt az, hogy Kaposvárra kerüljek. Életem talán legszebb két évét töltöttem el ott, mert kosárlabdáztam reggel-délben-este. Később volt a jobb lábamban egy tokszalagszakadásom, mert rosszul érkeztem egy lábra, és a másik aláfordult. Hosszú sérülés volt, és akkor rájöttem arra, hogy ez így nem működik, ráadásul NBA-sztár

sem leszek. Egyszer még amerikai biztosítósok is jártak nálunk, akiktől kérdeztem, hogyan lehetek 2 méter magas, ahhoz mit kellennem? Hogy lehetnek Amerikában ilyen magasak? Hát ilyen baromságokat kérdeztem akkoriban.

Ennyit a sportszerelméről. Ennek azért van jelentősége, mert egy ponton az életemben azt a mennyiségű energiát, ami a kosárlabdából felszabadult, később a biztosításra fordítottam át, és valószínűleg ennek köszönhetően is jöttek az eredmények és a sikerek. 1973-ban érettségiztem, 75 októberéig voltam katona, és akkor az V. kerületi Állami Biztosító igazgatóságára kerültem, ami a Kossuth tér és a Falk Miksa utca sarkán volt, ott kezdtem a karrieremet. A CSÉB biztosításokat, CSÉB 40-eseket és 50-eseket értékesítettem. Először nagyon dögöve indult, de ahogy az emberben egyre meghatározóbb lett a motiváció a pénzkereset iránt, jelentősen javult az eredményességem. Amúgy akkor még plafon volt a jövedelmeknél, 6000 forintnál nem kereshetett többet egy ügynök. Persze ezt is ki lehetett játszani, mert bejelentették a nagymamájukat, az unokabátyjukat, stb. a kollégáim, és akkor a 72 ezer Ft-os éves plafont azokkal kerestették meg. Az 5. kerületben voltak a szocialista nagyvállalatok központjai, ezért rengeteg potenciális ügyfél volt ott, akiknek megköthettük a CSÉB biztosítást. Vidéki építkezéseken is jártunk, voltam Pakson az Atomerőműnél, Leninvárosban a Tiszai Vegyiműveknek az építkezésén, az IBUSZ irodákat végigjártuk, úgyhogy ezek voltak a lényeges dolgok. Már akkor élt bennem az ambíció arra, hogy vezető legyek, viszont az előrelépéshez főiskolai vagy egyetemi végzettség kellett. A jogra nem vettem fel, jelentkeztem közgazdura, de oda sem vettem fel. Akkor, 1977-ben a nővéremék – a sógorom biokémikus volt – amerikai ösztöndíjjal kint voltak Amerikában, és nem jöttek haza. Így én 77-ben még, amikor hivatalosan kint voltam, meg tudtam őket látogatni, de teljesen váratlanul 3 hónapos vízumot kaptam a hatóságtól, és kint is maradtam 3 hónapig. Ott ácsként dolgoztam 2 hónapon keresztül, és abból a pénzből vettem egy Greyhound jegyet, amivel körbeutaztam az Egyesült Államokat. 26 államban voltam, YMCA szállodákban szálltam meg, szóval ez jópofa fiatalkori élményt jelentett. Ott ért az a hatás, hogy ha valami komolyabb dolgot akarok az életben, ahhoz kell egy felsőfokú végzettség. Akkor, 1978-ban alakult az Államigazgatási Főiskola, és egy évre hazamentem a tanácshoz dolgozni, mert akkor még az volt a feltétel, hogy ott kellett dolgozni. Így 1978. szeptember 1-jétől bekerültem az Államigazgatási Főiskolára, 24 éves koromban. Ménesi út, kollégium stb. Ez megint nagyon érdekes, mert 24 éves koromban lettem nappali tagozatos főiskolás 3 évre. Tudtam, hogy milyen jó dolog nappalira járni, mert előtte már dolgoztam, ott szépen kiélveztük az élet minden gyönyörét. 81-ben, amikor végeztem a főiskolán, azonnal jelentkeztem az Állami Biztosító vezérigazgatójánál, Gerebenics Imrénél, hogy jönnék a szakmába vissza dolgozni. Mondta, hogy jó, és egy fél év múlva a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei igazgatóságon üzleti vezető lettem! Az üzleti vezető, ma úgy hívjuk, hogy unit manager, egy fiókvezető, adminisztratív vezető és üzleti vezető, és 3-6-10 fős üzleti csapatot irányít. Ez volt az első vezetői megmérettetésem. 11 fiók közül, amikor odakerültem a 11. volt, és 6 hónap után, amikor elkerültem onnan, a harmadik volt a megyei fiókok között az eredmények alapján. A szakmát ezért is imádom, mert itt lehet valaki szerény, lehet nem szerény, azt hiszem, én majd az utóbbihoz fogok

tartozni, az interjúk után ezt meglátják majd, de bárki bármit mond, vagy van eredmény, vagy nincs. Ott volt az első házasságom, amiről nem nagyon szoktam beszélni. Nem volt gyerek, és megszakadt, amikor felkerültem Pestre. Ez is közrejátszhatott sok minden más mellett. Mert azért Pesten vannak a nagyobb lehetőségek. És volt ügynöki és fiókvezetői gyakorlatom. A korszellemnek megfelelően az üzletpolitikai főosztály vezetője Szilágyi László volt, aki ebben az időben kiemelkedő, markáns, ellentmondásos személyisége volt az Állami Biztosítónak és a magyar biztosításügynek. Nála dolgoztam, ez olyan 82-83-ban lehetett, 1986-ban szűnt meg az Állami Biztosítónak a monopóliuma. A budapesti MSZMP KB hozta azt a döntést, hogy meg kell szüntetni a monopóliumot, és versenynek kell lenni a gazdaságban. A budapesti pártbizottság meg azt a nagyon okos döntést hozta, hogy a két új biztosító egyikét Hungária Biztosítónak nevezzük el, a másikat meg Állami Biztosítónak.

Akkor még plafon volt a jövedelmeknél, 6000 forintnál nem kereshetett többet egy ügynök.

A Hungária Biztosítóhoz került a szakma egy része Uzonyi Tamás vezetésével, az Állami Biztosító vezetője pedig Deák Andrea lett, aki kívülről jött, Faluvéginek volt a személyi asszisztense vagy munkatársa, meg ipari államtitkár stb. Okos, értelmes nő.

Akkor 1986-ban vagy 88-ban jött be a versenyt lehetővé tevő jogszabály, aminek köszönhetően 88-tól az első külföldi biztosító, az AIG volt a világ egyik legnagyobb amerikai biztosítója, amely akkor lépett be a magyar piacra. És a második hullámban jött az NN, a Colonia, a Gloria. Én kezdetben a Glóriában voltam, az volt az első biztosító, Fekete-Győr Andrással, aki a politikus Fekete-Győr Andris apukája, és az OBA-nál, a befektetésvédelmi alpnál dolgozott húsz évet, innen a bankból került a biztosítóhoz. Ő egri, egy házban laktunk, ismertük egymást, bankár volt, ő segített. Egy kis olasz biztosítóval kezdtük, az akkori nevekkel már nem vagyok teljesen tisztában. Az utolsó pillanatban elütött egy nagy hajó, amit hívjunk NN-nek, egy nagy holland hajó, oda mentem második embernek, az üzleti értékesítés, PR és oktatás tartozott hozzám. Akkor azért mentem oda, mert úgy gondoltam, hogy én még nem vagyok fölkészülve arra, hogy egy biztosítótársaságot egyedül megalapítsak és vezessek. Az, hogy biztosítót nekem előbb-utóbb alapítanom és vezetnem kell, egy könyv hatására jött. Mikor bekerültem az Állami Biztosító központjába 83-85 között, fölmentem a könyvtárba, és ott megtaláltam az Első Magyar Általános Biztosító Társaság első 50 évről szóló könyvet, 1857-től 1907-ig. Ennek a könyvnek a szellemisége, a hatása alatt dolgoztam gyakorlatilag. Akkortól kezdve tudtam, hogy előbb-utóbb én ezt a biztosítót meg fogom alapítani.

Az utolsó pillanatban elütött egy nagy hajó, amit hívjunk NN-nek, egy nagy holland hajó.

K. Egy pillanatra megszakitánám – fájó szívvel –, hogy néhány dologra visszatérjünk. Olyan gazdagon beszél, mindenre sor fog kerülni. Szerettem volna megkérdezni, hogy

a családban, miután az apja biztosítós volt, körülvette ez a társaság. Mikor vált egyértelművé az Ön számára, hogy ebbe a szakmába szeretne bekerülni, illetve hogy ehhez az Államigazgatásin töltött évek mennyire járultak hozzá, mit lehetett ott akkoriban tanulni a szakmáról?

HB: Semmit sem tanultam a főiskolán a szakmáról. Kora gyerekkoromtól kezdve világos volt, hogy a papa annyira szerette a szakmát. Gyerekkoromtól kezdve nem lehetett másról beszélni vele, csak a biztosításról, és a vidéki fióklátogatásokra kamaszkoromtól kezdve mentem vele. Jöttek a havi statisztikák, azokat mindig magyarázta nekem, hogy mi mit jelent. A papa nagyon eredményes volt, a nyugdíjba menetele előtt a megyei biztosítók közötti bajnokságban az utolsó húsz évben 18-szor az első három között volt, és hatszor vagy hétszer nyerte meg a nagy ezüst serleget. Az Állami Biztosító ugyan monopol biztosító volt, egyedül volt a piacon, de ez mégis eredmény. Akkoriban a szakma legnagyobb igazgatója volt a papa, még a Borsod megyei Fövényesi Jóska bácsi volt ilyen kiemelkedő név, Debrecenben meg Szilas Gyuri bácsi. A szocializmus végén annyira népszerű volt a biztosítási szakma, hogy az utolsó hat vagy nyolc évben a régi szakembereknek a legnagyobb felháborodására a pártbizottságról vagy megyei tanácsról kiszuperált káderek kerültek vezetőként ebbe az ágazatba. Tehát a 19 megyei igazgató között a végén már 10 vagy 11 volt, aki szakszervezeti vagy párttitkárként megbukott, és így került a biztosítási szakmába. Az apukám nagyon föl volt háborodva. Április 4-én jött haza az országos értekezletről, amikor jutalmakat kaptak, és ugyanannyit, 5000 Ft jutalmat kapott, mint a Szolnok megyei igazgató, aki két hónappal azelőtt még a megyei pártbizottságon dolgozott, míg a papa már 40 éve a szakmában volt.

Az apukám édesapja Törökbálinton tanító volt, és megbízottként dolgozott a Gazdák Biztosítónál, így gyakorlatilag 1924 óta a szakmában van a család.

K. Tehát a szaktudását a családból kapta, ott szívta magába, és azt mondja, a főiskola ehhez semmit nem tett hozzá?

HB: A főiskola, mint minden felsőfokú intézmény, akkor nagyon progresszív iskola volt, Kilényi Géza, Kulcsár Kálmán, komoly, nagy koponyák tartottak előadásokat. A világszemléletünket és a nyitottságunkat adták, és ez bőven elég volt. Az egész szakmában viszont nagy szakmai hiányosságok uralkodtak. Egy példát mondanék. Egyetlen aktuárius volt, Kemény Gyuri bácsi, aki számológéppel számolta ki a díjakat a biztosításban, meg az egyedi díjakat, ha valakinek egyedi díjat kellett csinálni. És amikor ő, nem akarok hazudni, 83 és 86 között meghalt, akkor a szakma ott állt a sírja fölött, hogy meghalt a Gyuri bácsi, meghalt a biztosítási aktuáriusi szakma.

K: A 80-as évek közepén került fel Pestre, értékesítési igazgatóhelyettesnek, majd igazgatónak. Erről tudna még beszélni?

HB: Először a központba kerültem. 1986-ban volt a szétválás, az Állami Biztosító és a Hungária Biztosító megalakult. Abban az évben volt még egy nagyon érdekes esemény. Beszélhetünk erről egészen röviden, a biztosítási jogászok, az AIDA világtalálkozója volt

Budapesten, és annak szervezőbizottságában Trunkó Barnával, Csurgó Ottóval én is benne voltam. A Generalinak volt egy nagy marketingakciója a magyar piacra való visszatérésre, mert hoztak két gondolat Velencéből, és azokkal jöttek le Szentendréről. A Dunából ki kellett emelni, az egyiket kiraktuk a Vigadó elé, a másikat a Kongresszusi Központ elé. Az egészet én szerveztem, rendkívül izgalmas és érdekes volt. Ez a Generali visszatérésének az előkészítése volt, mert a Generalit 1831-ben alapították. 20 európai városban trieszti biztosítóként indult, és az egyik Budapest volt. Ők gyakorlatilag 1830-tól itt voltak Pesten.

K: Hogyhogy a Hungáriához került?

HB: Mert a szakma nagy része a Hungáriához került. Deák Andrea megkínált Trunkó Barnával együtt egy személyi titkár jellegű állással, három hétig ott voltam, és ezalatt nem szólt hozzám egyszer se. A Hungáriától pedig jöttek a volt csapatból, hogy menjek át hozzájuk, és akkor mondtam, én is megyek a szakmába. Először maradni akartam az Állami Biztosítónál, mert nem tetszett az az ajánlat, amit akkor kaptam, de végül mentem a Hungáriához.

K: Amúgy milyen volt a viszony a két biztosítótársaság között ebben a pár évben?

HB: Fiatalok voltunk, tehát minden szép innen nézve. Rögtön, amikor elindultunk, az állami biztosítósok lemásolták a casco szerződéseket, és elindultak a cascóval két hét után, pedig az volt a megegyezés, hogy nem fognak elindulni fél évig. Hát pro és kontra adtunk nagyokat szerintem egymásnak.

K. Ez egy elég furcsa versengés volt.

HB: Persze, mivel monopolhelyzetben éltük az egész életünket, a versenyben semmihez nem voltunk hozzászokva.

K: Lehet azt mondani, hogy egyik vagy másik biztosítótársaság jobb helyzetben volt, ilyen-olyan okok miatt?

HB: Ezen nagyon sokat gondolkodtam az elmúlt 20 évben, mert nagyon sokáig abban a helyzetben voltam, hogy a szakma inkább a Hungária Biztosítónál volt. De ezt egyébként valakinek jól ki kéne számolnia, mert a dolognak a lényege az, hogy a vagyont biztosításokban, ami ugye a Hungária Biztosítónál volt, a károknak a fedezetére kártartalékot képezünk. Ha a kártartalékot állampapírba rakjuk a biztonság okáért, mert ez kvázi az ügyfél pénze, tehát minimális kockázatot lehet vállalni ebből, de hát állampapírok is 3-5-7 százalékban az infláció és egyéb függvényében kamatozhattak. De ha minél nagyobb tartalékot képezünk, annál nagyobb lesz a kamat rajta, és ez 100 százalékban a biztosítóé. Ha nagy a tartalékom, akkor nagy a nyereség rajta, és ezekből a nyereségekből a két biztosító központját és az összes részlegét el lehet működtetni. Mert a profitnak ez a forrása, és ezért a világ egyik legnagyobb, ha nem a legnagyobb üzlete a biztosítás, a tartalékon elért nyereség. Ez a kártartalék a vagyont biztosításnak, az életbiztosítási díjtartalék az életbiztosításnak. A vagyont jobban a tartalék szempontjából vagy az élet a jobb? A vagyont azért jobban, mert ott 100 százalék a biztosító

nyeresége, ami hasznot csinál rajta. Az életbiztosítási díjtartalékon pedig a törvény szerint 80-20 százalékban lehet az ügyfélnek osztani minimum, tehát minimum 80-at kell az ügyfélnek adni. A biztosító ettől eltérhet a verseny miatt. Most a piacon az átlag 90-10 százalék. Tehát magyarra lefordítva itt tízszer akkora tartalék kell. Ez az egyik válaszom. A nyereség másik forrása az ún. technikai nyereség, ami szintén érdekes. Az életbiztosításban a kárvalószínűséget az elmúlt száz évnél a mortalitási táblái alapján számolom, ugyanakkor akikkel én életbiztosítást kötök, az már nem a teljes populáció, hanem a populációnak a felső része, ahol automatikusan magasabb az átlagéletkor, meg azért is magasabb, mert előrettekintünk, tehát ezen is rengeteg nyereséget lehet csinálni, nemcsak Magyarországon, hanem bárhol a világon. Mondok egy német példát: az Allianz a tartalékokból óriási vagyont halmozott fel száz év alatt, és így rengeteg pluszpénz volt benne, olyan, ami nem kellett károk fedezetére. Ilyenkor a biztosítók – még az Európai Unió előtt – leültek a kormánnyal, és azt mondták, ez itt van, ez kell nekünk, mert ebből tudunk akvizíciókat végrehajtani. A kormány azt mondta, oké, akkor ebből fizessetek nekünk. Egyszeri adót vetettek ki rá, azt elvitte a kormány, a többi meg a biztosítóé lett. Például a 80-as évek végén, a 90-es évek elején az Allianz ebből tudott hatalmas bevásárlásokkal fejlődni. Van egy zseniális idézetem, Wolfgang Schieren, aki akkor vezérigazgatója volt az Allianznak, amikor megvették a Fireman amerikai biztosítótársaságot ötmilliárd dollárért, azt nyilatkozta – mert a 90-es évek elején is horrorisztikus összeg volt 5 milliárd dolláros nagyságrend –, hogy a családi ezüstöt nem kellett eladni, hogy ki tudja fizetni. És van a harmadik, az az üzemi nyereség, bevétel-kiadás, károk, kifizetek minden költséget, és ami marad, az a nyereség. Tehát a biztosítás jó üzlet.

K: Ebből a szempontból, ezen belül is a Hungária kedvezőbb helyzetben volt, mivel a vagyonbiztosítási portfóliót örökölte meg?

H: Nem tudom megmondani, mert mondom, ezt ki kéne számolni, mert az Állami Biztosító viszont megörökölte a CSÉB díjtartalékait.

K: És Ön minek tulajdonítja a sikerességét? Milyen stratégiákat választott?

HB: Jókora voltam jó helyen természetesen, hatalmas ambíció volt bennem, sokkal nyitottabb voltam a külső információkra, a szakmára és az értékesítési technikákra stb., mint mások. Azért, mert értékesítésből jött vezérigazgatók, magas beosztású vezetők nagyon-nagyon kevesen vannak. Én versenyző típus vagyok. Nagyon szeretem. Még amikor dél-pesti igazgató voltam, akkor arra voltam a legbüszkébb, amikor interjúvoltak engem a hollandok, mert három jelölt volt az én pozíciómról, és nagyon élveztem, hogy három másik jelölt is van. Én mind a hármat ismertem, és tudtam, hogy ez elég egyenlőtlen verseny, akármennyire is szerénytelenül hangzik, de a számok makacs dolgok! A dél-pesti igazgatóság ügynökei az ország 800 ügynökéből az első 20 között 12 ember volt az én igazgatóságomról. Az első 12-ből 7, és az első 6-ból az első 5 az én ügynököm volt. Amikor a hollandok engem az üzleti főnöki pozícióra meginterjúvoltak, ezt úgy leraktam eléjük. Én ezeket tudom hozni.

K: Mikor odakerült az NN-hez, milyen pozícióba került először?

HM: Egy pozíció volt mindig. Háromfős igazgatóság, Bordás György volt az elnök-vezérigazgató, én voltam az üzletért felelős, és Szamel József, akit Kanadából hoztak haza, a Magyarországiért felelős NN vezetőnek ő volt a barátja, és ő a technikai dolgokért, kockázatelbírálás, IT, stb. volt felelős.

Sokkal nyitottabb voltam a külső információkra, a szakmára és az értékesítési technikákra, mint mások.

K: Rögtön egy elég merész stratégiával vágtak neki, valamennyit olvastunk az ún. Hilton-tervről. Ennek a gondolata még az elején fogalmazódott meg?

HB: Igen, ez Bordás Gyurinak a terminológiája, a Hiltonban voltunk, és tárgyaltunk ennek a technológiájáról. A hollandoknak is nagy ambíciójuk volt, és nekünk is. A Gundelban, amikor indítottuk, és itt volt az első számú vezető Hollandiából, akkor nagy tortát vágtunk fel. A vezérigazgató úgy vágta fel, hogy ez az életbiztosítási piac, és minél nagyobb szeletet hasítsunk ki belőle. Fiafalu voltunk, nagy ambíciózusak.

K: A hollandok se tartottak a kockázatoktól?

HB: Hajaj, ha elkezdeném sorolni, hány olyan dolgot csináltam, amit nem lett volna szabad, egész életemben a biztosítási szakmában, és volt, amit elbuktam. Nem azt akarom mondani, hogy mindig jót léptem. Olyan számokat tudok önnek mondani, hogy 7 igazgatóságot engedtek meg induláskor, 14-gyel indultunk. De eldugtuk, összekevertük. Persze óriási kockázat volt benne, de annyira fiatalok voltunk, és annyi energia volt bennem. El se hittem az elején, meg a kollégáim se, hogy csak életbiztosítás lesz, mert vagyonbiztosítók, illetve vegyes biztosítók is voltunk. Nekem „von haus aus” az életbiztosításhoz volt felkészültségem, mert az édesapám mindig is nyomta az életbiztosítás értékesítését. Nemcsak a CSÉB-et, hanem az életbiztosítás értékesítését is. Nekem volt otthonról egy ilyen adottságom. Az NN-nél étellel kezdünk, oké, de lakásbiztosítással mikor indulunk? És akkor mondták, hogy egy év múlva, másfél év múlva. Nagyon ment az üzlet, és két hónap után már nekem se jutott eszembe a vagyonbiztosítás. Külföldön járva rájöttem arra, hogy vannak olyan biztosítók, melyek kompozit működésűek, életet és vagyont is értékesítenek, de igazán azok jók, melyek csak az egyik termékcsoporthal foglalkoznak. A kétfajta üzletág teljesen más, az élet- és a vagyonbiztosítás.

K: Hamar ezután megjelent az Aegon. Attól nem kellett tartani, hogy ez a piac el tud tartani két holland tulajdonú biztosítót?

HB: Nem, nem, annyira üres volt a piac, meg túl kicsi volt életbiztosításban ahhoz az Aegon, hogy mi komolyan vettük volna. Minden információ nálunk volt, szívtuk magunkba a legkorszerűbb értékesítési technikákat.

K: Miben különbözött a két anyacég profilja?

HB: Mindenben. Hollandiában az NN volt a nagy piacvezető, ők mondták, hogy innovációt ők nem visznek be, mert a piacvezető mindig követő. Itt ez furcsa mód fordítva alakult, de itt a fiatal, nagyon ambiciózus Dick Harryvan volt az, aki ezt az egész kelet-közép-európai terjeszkedést menedzselte, Szamel József barátommal. A hollandok sokáig Portugáliába akartak először menni, de a számokat kicsit kozmetikázva kiderült, hogy jó ez a magyar piac is. Nekik lett igazuk Magyarországon. Eszükbe se jutott a hollandoknak, hogy először Kelet-Közép-Európában induljanak. Én kezdtem először mondani, szerénytelenség nélkül mondom, hogy azonnal kell indulni Csehszlovákiában, akkor még így hívták, Romániában, Bulgáriában, Lengyelországban, amikor közel 40 százalék volt akkor az infláció. A hollandok először forgatták a szemüket, egy évet vártak, majd utána, amikor annyira sikeresen indultunk, akkor mindenkit Magyarországon képeztünk ki, és szakmailag innen alapoztuk meg és indítottuk az összes céget. De a végén már annyira ment, hogy a dél-koreaiak is idejöttek, mexikói NN-esek is idejöttek képzésre, Magyarországra.

K: Magyarországnak kifejezetten kitüntetett szerepe volt Kelet-Közép-Európában?

HB: Az eredményekkel értük el, semmiféle kitüntetésünk nem volt, az eredmények tüntettek ki minket!

K: Nemcsak az NN-re volt ez jellemző, ha jól értem.

HB: Nem, ez az NN Magyarország. Kelet-Közép-Európában akkor két nagy biztosítási világraszóló siker volt, az egyik a Commercial Union Polska, Marwin Miziolek barátommal, ezt most Avivának hívják, mert az Aviva is kivonult mindenhol Kelet-Közép-Európából, csak ezt tartotta meg. Tehát a jót megtartja, mint itt az Aegont, a többi, ami gyengén sikerült, azt meg lepasszolja.

K: Ez az itteni szakembereknek köszönhető, vagy egyéb tényezőknek is a kombinációja?

HB: Nyilvánvalóan a szakembereknek, de jó volt a piac is. Egész Kelet-Közép-Európában az életbiztosítás a nehezebb, azt el kell adni. A szocializmusba nem is illett bele az életbiztosítás, mert az állam gondoskodik rólad, születéstől halálig, etatizmus stb. És ahhoz nagyon komoly értékesítési szakmai ismeretek kellene.

Egész Kelet-Közép-Európában az életbiztosítás a nehezebb, azt el kell adni. És ahhoz nagyon komoly értékesítési szakmai ismeretek kellene.

K: Ez a következő kérdésem. Az NN-nek specialitása is, mesélje el, hogyan zajlott a vállalati értékesítés?

H: Nagyon érdekes. Hollandiába akartunk menni, hogy a holland biztosítókat nézzük, hogy mi a nagy NN titka. Semmit nem mutattak meg. Elküldtek minket Görögországba,

ahol 15 évvel azelőtt indult a görög biztosító. Még nem termelt nyereséget 15 év után, tehát mondhatom azt is, ha akarom, nagy problémák voltak, de az értékesítésben voltak érdekes dolgok. Az ottani üzleti főnök, Manolisz Andronikosz barátom az mondta, hogy a LIMRA az érdekes lehet. Csak így szedte fel az ember ilyen félmondatokból, akkor ezek ragadtak ránk. Hogy a LIMRÁ-t nézzétek meg, mert azok értékesítésösztönzésben kiválóak. A LIMRA, a Life Insurance Marketing Research Association, egy 1830-ban alapított értékesítést kutató, oktató cég. Elmentünk egy amerikai oktató egyhetes tanfolyamára Bordás Györggyel, és ott megismertük, hogyan kell egy agencyt, egy hálózatot irányítani. Kiválasztás, motiválás, toborzás, értékesítés, értékesítés-ellenőrzés, a minőség ellenőrzése, kilépési interjú ügynökökkel, ügyfelekkel, szóval ez egy teljesen kristálytisza rendszer volt. Egyetlen dolog volt, amit szerénytelenség nélkül én fedeztem fel. Apukám gyerekkoromtól kezdve állandóan motivációként beszélt nekem arról, hogy van egy nagy amerikai cég, a Carnegie, és az milyen jó, ahogy az motiválja az embereket, sokkal jobbak lesznek, stb. Akkor Magyarországon már itt volt a Carnegie, és én összefutottam velük, elvégeztem én magam is a tanfolyamukat. Akkor döbbsentem rá arra, hogy az életbiztosítás nagyon érdekes. A rendszerváltás után minden szürke volt ebben az országban. Minden ember teljes letargiában volt. Ez a szocializmusból maradt, és az emberek még nem változtak. És a szakma is: életbiztosítást nem lehet eladni, nincs pénzük az embereknek, és így tovább. A Carnegie egyetlen dologban segített, és ez a sikeremnek a titka, hogy erre én ráéreztem, hogy megfordítja az embereket a negatív oldalról a pozitívra. A Carnegie csak annyira tanít meg, hogy a munkádhoz, a feleségedhez, a gyerekeidhez, a barátaidhoz ne negatívan álljál hozzá, hanem pozitívan. Ennyi. Most itt elmondtam egy egyhetes Carnegie tanfolyamnak az összefoglalását.

K: De ez mit jelentett?

HB: Hogy mindenhez pozitívan kell állni! Nem lehet eladni életbiztosítást? El lehet adni életbiztosítást. Hazamegyek, akkor nem csúnyán nézek a feleségemre, hanem szépen nézek a feleségemre. Ennyi. Pozitív gondolkodás. Ez most már elég blődül hangzik, de akkor ez forradalmi volt.

K: Mivel lehetett motiválni az ügynököket a pozitív gondolkodásra?

HB: Hát elvégeztem a menedzserekkel ezt a tanfolyamot. Azt még hozzá kell tenni a siker titkaként, hogy sokkal magasabb jutalékot fizettünk, mint az iparág. Most mondom egy számot. Ha az első éves díj volt 50 ezer Ft, akkor az NN-nél 50-60-70 százalék jutalékot fizettünk, ami sokkal magasabb volt a szokásos 20-25 százaléknál, és ennek megfelelően így fölfelé ment a jutalék a unit managereknél és az agencynél is, roppant magasak voltak a fizetések. Tudtam, hogy az összes unit manager és az ügynökök fölötti vezetőket figyelembe véve összesen 240 ember végezhetné el a tanfolyamot. Mivel ennyi pénz erre nem volt, azt a megoldást választottam, hogy egy országos unit manageri értekezleten azt mondtam, hogy a tanfolyam felét a cég fizeti, a felét önök fogják fizetni. Aligán voltunk, a nagy előadásban, teljesen előttem van a pillanat, de hozzáteszem, hogy olyan helyzetben voltunk, hogy itt az

emberek 5-10-szer annyit kerestek, mint máshol, úgyhogy gyakorlatilag mindent megtettek az emberért. Én eldöntöttem, hogy ez így indul, így fogják fizetni, mindenki. Akkor volt egy kis zúgolódás, és hozzátettem: hölgyeim és uraim, aki ezzel nem ért egyet, az álljon fel. És többet nem kell leülni. Nem állt fel senki. Ez nagyképpen hangzik, de ez egy nagyon-nagyon ütős mondat ... tessék felállni, nem kell többé leülni. Punktum. Mindenki elvégezte. Mi a kvalitásos oktatást választottuk, más meg a sógorát. Mondok további számokat. Mikor elindultunk, akkor a hollandok azt mondták, hogy legyen 1000 Ft-os minimum havidíj, amikor 200-300-400 Ft volt egy életbiztosítás havidíja. Mi ezer Ft-tal indultunk. Először teljes kiakadás volt, az ügynökök nem akartak hinni, meg nem akartak jönni egy csomóan. De amikor meglátták, hogy mennyi a jutalék, akkor azért csak jöttek. Első évben, tehát szeptembertől decemberig eladtunk 12 ezer darab biztosítást, és az átlagdíjunk 12 ezer Ft helyett 17 ezer Ft lett. A következő évben, tehát 3-4 hónap elteltével, szintén egy ilyen országos értekezleten becsuktam a szememet, és azt mondtam, hölgyeim és uraim, mostantól a minimális díj nem egyezer, hanem kétezer Ft. Abban az évben felugrott 37 ezer Ft-ra az éves átlagdíj. Így szakadtunk el behozhatatlanul a konkurens biztosítóktól, jellemzően az Aegontól, mert nekik volt nagy életbiztosítási állományuk, hogy őr volt közöttünk.

K: Ön hogyan rekrutálta azokat, akik az NN-nek dolgoztak aztán?

HB: Először a szakmából a legjobb értékesítőket szereztük meg, akik életbiztosításban is gyakorlattal rendelkeztek. Hiszen semmi információnk nem volt arról, hogyan kell toborozni. De a LIMRA és egyebek hatására pontosan megtanultuk azt, hogyan kell ezt csinálni. Ajánlásos rendszerrel stb. És nagyon-nagyon sok igazság van ebben a toborzásban. Csak egyet mondok önöknek, ami a mostani üzleti életben is működik, hogy gyenge ügynök is tud sztárügynököt hozni. Gyenge menedzser is tud sztármenedzsert hozni. Vagy gyenge ügynök is tud sztármenedzsert hozni, ez roppant érdekes. Azt gondolná az ember, hogy csak jó hoz jó.

Gyenge ügynök is tud sztárügynököt hozni. Gyenge menedzser is tud sztármenedzsert hozni.

K: Tehát az ügynökök korábbi ügynökök voltak.

HB: Azzal indultunk, hogy nagyrészt korábbi szakmai múlttal, de aztán azt mondtuk, hogy nem kell több, mert azoknak átalakítani a gondolkodásukat arra, amit mi csináltunk, sokkal nehezebb volt.

K: Meg lehet még néhány címszóban ragadni ennek a lényegét, a pozitív gondolkodás mellett?

HB: Kelj korán, dolgozz sokat! A pontosság. Én drasztikusan büntettem, ha valaki késett, súlyos 10 ezer és 100 ezer forintokkal. Öltözködés, az első pillanattól kezdve öltöny-nyak-

kendőben kellett a férfiaknak dolgozni, a hölgyeknek pedig szoknyában. Nadrágban nem. Most szerintem keresztre feszítenének ezért. Tehát szemmel látható volt az NN-es.

K: És az ügynökökön kívül mivel lehet még megragadni, mi állt amögött, hogy ilyen rekordbevételeket tudtak elkönyvelni?

HB: Én nagyon szigorú vezető voltam. Folyamatos oktatás, oktatás, oktatás. Ez nekem a zöld Világgazdaság újságból jött, ott olvastam, hogy a japán vállalatoknak a sikerei az oktatásból erednek. Tehát voltak nekem ilyen becsípődéseim abból a kevés információból, ami bejutott a vasfüggönyön túlról. Minél többet oktatunk, annál sikeresebbek leszünk. Ez 30 éve az egyes számú szabály. Minden héten szerdán oktatás. Az oktatáson mindenkinek ott kell lenni. Az ügynök jön, üzletem van – ilyen nincs. Legyen tartásod. Szerda délelőtt tíz órára jelölöm meg, hogy tárgyalunk... nem, nekem szerdán 10 órakor oktatásom van, tisztelt ügyfelem, tessék egy másik időpontot adni. Tehát szigorúnak kell lenni. Mondok egy-két édes sztorit. Bementem a szekszárdi igazgató irodájába. Az igazgatónak – az ott nagy dolog volt – bőrfoteleket raktunk az irodájába, mindenkinek járt egyforma bőrfotel. A szekszárdi igazgató irodájában volt egy kis csobogója, a Tescóban vehette 3500 Ft-ért. Mondtam, hogy ezt azonnal le kell szerelni, és adtam neki 50 ezer Ft-os pénzbüntetést. És a pénzbüntetéseket úgy adtam, hogy alapítványi csekkeket be kellett fizetni. És valaki jött, és kezdte mondani nekem, hogy Béla... mondtam, csütörtök délutánig küldd át ... Béla, mi van, ha nem fizetem. Mondom, hát csütörtöktől nincs állásod. Szóval szigorú voltam, drasztikusan.

K: Ennek megfelelően nagyon tartottak magától, vagy megosztottak elképzeléseket, gondolatokat? Mennyire hallgatott a beosztottjaira, kollegáira? Akár az ügynökökre.

HB: Túl mélyen voltam benne a szakmában, túl sokat tudtam. Persze mindenkit meghallgat az ember, könnyű ezt mondani, de szerintem önfejlően csináltam mindent. Mindent beszívtam. Minden évben elmentem az amerikai LIMRÁ-ra, minden évben elmentem az európai LIMRÁ-ra, minden évben elmentem, van egy ilyen, a General Agency Manager Associationre (GAMA) Amerikában. Egyébként a LIMRA egy demokrata párt jellegű szervezet, a GAMA pedig inkább republikánus, mint a chicagói agency managerek. Kérdeztem, hogy jövőre Bill Clinton jön-e ide előadást tartani, mire a válasz, Béla, a GAMA-nál demokrata elnök soha nem tarthat előadást. Ott találkoztam közelebről a politikával, hogy Amerikában ez milyen éles.

A másikat csak a sztori kedvéért mondom. Van egy alapműve a svájci viszontbiztosítónak, az értékesítés menedzsmentje, ez egy 280 oldalas könyv és hat kazetta. Sokáig ebből tanultam angolul, mert nincs angol nyelvvizsgám a mai napig se, nem is írták elő a hollandok soha. Tehát a hollandok interjújára úgy mentem el, hogy előtte elmentem a Külker főiskolára, egy fiatal angoltanárnőhöz, és felkészültünk egy egyórás interjúra. Beszéltem valamennyire angolul, meg voltam kint Amerikában 3 hónapig, de nem volt különösebben jó az angolom. Most sem az, szakmailag tökéletesen meg tudom értetni

magam, de írni-olvasni, az már nem annyira jól megy. Nekem a szerződésbe nem volt beleírva, hogy le kell két éven belül vizsgáznom angolból.

K: A hagyományos életbiztosítás mellett milyen új termékeket dobtak piacra?

HB: A 90-es években, mint mindenki, én is nagyon nyomtam a bankbiztosítást. Itt volt az ING Bank, Rejtő Tibor – azóta már meghalt – volt a vezérigazgatója, és elkezdtünk értékesíteni, sok pénzt hoztunk be a bankba. Majd még a Mébitnél lesz érdekes a bankbiztosítás. Az egész világon sehol nem jött be a bankbiztosítás. Két kultúra ez. Az életbiztosítás, az egy push biznisz, a bank az pedig egy szerviz, én adok neked hitelt. Életbiztosítást nem én adok, hanem szeretném, ha tetszene kötni egy életbiztosítást. Beadja a hitelkérelmét, elbírálom és eldöntöm, hogy kapsz-e hitelt vagy nem. A másik számlán gyűjtött betétekből kapsz-e tőlem hitelt, mondja a bank. Szóval két kultúra. Nálunk a Garancia Biztosító az OTP-vel is nagyon nehezen ment, de itt komoly nagy bukásokra is van példa: a Citibank, a Travellers Amerikában, a Dresdner Bank, Allianz.

K: Először Önök dobtak piacra unit-linked-típusú biztosítást, az NN-nél.

HB: Nem, ameddig ott voltam, annak mindig ellenálltam, mert az életbiztosítás az védelem, protection. A unit-linked az investment, befektetés. Óriási különbség. Az NN-től, ahogy eljöttem, Bordás György azonnal bevezette.

K: Még egy kicsit visszakanyarodhatnánk az NN ügynöki köréhez, hogy kikből rekrutálódtak, mi volt egyáltalán a célcsoportja?

HB: Igen, ott hagytuk abba, hogy az Állami Biztosítótól jöttek nagyon sokan, ezekből aztán jellemzően vezetők lettek. De óriási mobilitás volt a rendszerben, tehát aki tudott ügynököt behozni, és tudott sikeresen működtetni, menedzselni, abból nagyon hamar vezető lehetett. Volt egy kiválást ösztönző rendszerünk is, hogyha egyik agency-ből kivált egy új agency, ez ilyen árnyaltan multilevel, vagy csonkított, vagy nem tudom, hogy hívhatom. Ahonnan kiváltak, onnan még hét évig kaptak jutalékot, ösztönözve volt az is, akiből kiváltak, nemcsak felsőbb kívánságra jöttek. Az emberek 80 százaléka volt egyetemet, főiskolát végzett, és természetesen terjedt a piacon, hogy itt jól lehet keresni, sikeresek az emberek. Luxusutazások vannak, hajóút, mediterrán, Földközi-tenger, mit tudom én... Angliától kezdve mindenfelé, Amerikába, Thaiföldre, akkor ezek még nagy dolgok voltak. Nincs arra időnk, de tudnék jó sztorikat, arról, hogy amikor először mentünk Hollandiába, 91-ben, az idegenvezető elkezdte mutogatni, hogy ezek a nagy imperialista biztosítók, mint az NN székháza, és nekem szólnom kellett, hogy ezt azért nem kellene. 91-ben vagy 92-ben ezek aranyos történetek voltak. Egy ügynöknek a sikerességéhez mire van szükség? Az egyik a fegyelmesség. Katonatisztek, tanítónők, vegyészek esetében a siker eleve borítékolható, mert minél precízebb valaki, minél precízebb nyilvántartásokat vezet, annál sikeresebb lesz. Minél többet oktatunk, annál sikeresebb. Vannak ilyen alapvető értékek az életbiztosítás értékesítésében. De sokat kell dolgozni. Én magam is

mindig sokat dolgoztam, és nagyon boldog voltam este, mikor 7-8 óra körül mentem haza, és a Kálvin téren felnéztem az Aegon székházára, és már az összes lámpa le volt olva, mondtam, ezek nem dolgoznak annyit, mint mi.

Az emberek 80 százaléka volt egyetemet, főiskolát végzett, és természetesen terjedt a piacon, hogy itt jól lehet keresni, sikeresek az emberek.

K: Említette, hogy mások is mondták Önről, hogy régóta szeretne saját biztosítót alapítani, meg Ön is mondta. Miért pont 1996-ban vált ez aktuálissá? Hogyan történt?

HB: Ez nem 96-ban volt. Az Első Magyar Általános Biztosító Társaság könyve az Állami Biztosító központjában 1984-85-ben került a kezembe, és azóta én tudatosan azon dolgoztam, hogy majd saját biztosítót szeretnék csinálni, vagy olyan biztosítót, amiben nekem jelentős részesedésem is van. Járai Zsigmonddal először 1986-ban találkoztam ebben az ügyben, akkor ő még budapesti bankos volt. Ez nagyon érdekes, már többször elmondtam, hogy akkor azt mondta Járai, hogy először a bankokat kell privatizálni, és tíz év múlva kell majd biztosítót alapítani. Mondta ezt 86-ban, és 96-ban megalapítottuk vele a Magyar Hitelbankban a Mébitet, újabb tíz év múlva meg a CIG-et. Úgyhogy ez bennem volt, a nemzetközi piacot ismertem, a rendszerváltás után teljes liberális gazdaságpolitikával kezdtünk, hogy a bankokat, biztosítókat privatizáltuk. Ez a mai napig is vitatott kérdés, én nagy nyugat-európai országok vagy Izrael példáját szoktam állandóan felhozni, hogy a bankok, biztosítók közül a legnagyobbak mindenütt hazai kézben vannak. Így vagy úgy, ez már a gazdaságtörténetesek dolga, hogy hogyan értékeli, jó döntés-e, hogy ne kerüljenek külföldi kézbe a nagy meghatározó pénzügyi intézmények.

Egészen nonszensznek tartom, hogy amikor 2006-07-ben megalapítottuk a Pannónia Biztosítót, akkor Gaál Csaba barátomat, akit vezérigazgatónak neveztem ki, elküldtem a Mabiszba azzal az üzenettel, hogy az elnöki vagy egy alelnöki posztra, mint a jövőbeli legnagyobb magyar biztosító, igényt tartunk. Természetesen az összes külföldi biztosító képviselője azonnal kinyírta az ötletet. Én mindig kis biztosító voltam, aztán 5-7 év után nagy biztosító lettem, de mire elértem a hetedik évet, addigra már unatkoztam, és mindig új kihívást akartam. Amikor készen volt egy biztosító, a karácsonyi rendezvényeken ott voltunk egy nagy teremben, a központban dolgozó 150 ember, mindenki férjjel-feleséggel vagy baráttal-barátnóval, vagy egyedül, több ilyen jelenet van az arcom előtt, azért mondom, akkor megint kellett egy poros irodahelyiség, három emberrel, ahol elindulunk, és csinálunk egy új biztosítót. Ennyi. De természetesen a pénz is motivált. Alkalmazottként nézve a menedzser tízszer annyit keres, a menedzsernél meg a tulajdonos keres tízszer többet. Amikor menedzser voltam, és elmentem Filvig Istvánhoz, a Signalnak az akkori vezérigazgatójához, és 250-300 ezer euró volt a fizetésünk körülbelül, és mondtam neki, hogy hogy lehet ennél sokkal többet keresni, mert nekem ez kevés. És akkor elővette a nagy osztrák biztosítónak az éves beszámolóját, és ott az igazgatóságnak, ugye nyilvános

részvénytársaság, minden vezető fizetése ott volt, és mondta, hogy 250-300 ezer eurót keresnek menedzserként, ennél többet nem lehet keresni. Akkor jöttem rá, hogy tulajdonosnak kell lenni. Úgyhogy a Mébitet amikor megalapítottuk, és Járai nagyon jó partner volt ebben, az alapító okiratba be volt írva, hogy 20 százalék illeti meg részvényopcióként a menedzsmentet, ha teljesíti a profitelvárásokat. És amikor az Aviva 2000-ben, illetve amikor az ABN Amro kiszállt Magyarországról, és külön adta el a biztosítóját a KBC-nek, és a bankot, ez egy olyan kőkemény szabály volt, hogy engem nem lehetett megkerülni. Akkor először meg kellett egyezniük velem a hollandoknak, hogy milyen feltételek mellett írom alá nekik azt, hogy lemondok a tulajdonrészemről. Ezek nagyon kemény feltételek voltak. Abban követtem el hibát, hogy nem ragaszkodtam ahhoz, hogy ott legyek az ártárgyaláson, mert 15-20 százalékos részesedéssel az embernek ott kell lenni az ártárgyaláson.

K: Milyen volt a viszony az NN-nel?

HB: Állandó háború volt az NN-nel, az ő szempontjukból nagyon ügyes taktikát választottak, mert folyamatosan velem pereskedtek. Ez nagyon nagy energiákat emésztett fel annak ellenére, hogy igyekeztem jó ügyvédekkel választani, és magamat ettől elhatárolni. Meg az ABN Amróról volt szó, ezek bankárok, teljesen más fajta, nem olyan agresszívek, és mondták, hogy ne támadjuk annyira az NN-t. Úgyhogy ellenszélben, magas vízállás mellett kellett működni, de hát azért csak följöttünk az 5-7. helyre az öt év alatt. Meg se közelítve azt az üzleti eredményt, amit az NN-nel értünk el, itt 1700 volt a csúcs létszámunk. A legnagyobb hiba az eredményesség szempontjából többek között az volt, hogy az NN kijött a unit-linkeddel, és mi mint induló biztosító nem csinálhattunk mást, mint mentünk a többi után, nekünk is kellett ezzel élni. De aztán a dolog happy enddel végződött. Szoktam úgy mondani, hogy három nagy biztosítót alapítottam, a Glóriától eljöttem, tehát ott eredményről nem beszélhetünk. És ahol a legnagyobb üzleti eredményt értem el, és a legtöbb pénzt csináltam a tulajdonosoknak, ott kerestem a legkevesebbet. Ahol a leggyengébb eredményt csináltam, ott hetedik biztosító lettünk, és ott kerestem eddig a legtöbbet.

K: Mikor adták el az ABN Amro Mébitet az Avivának?

HB: 2000-ben.

K: Tehát volt néhány év, amikor Ön hazai biztosítós-ként dolgozott?

HB: Nem, fél év volt, mert 1996 szeptemberében a Magyar Hitelbank indította a Mébitet, és decemberben már az ABN Ambro megvette a Magyar Hitelbankot, utána már ABN Ambro Mébit voltunk.

K: És utána volt még egy adásvétel?

HB: Utána az ABN Ambro adta el az Avivának, 2000-ben.

K: És a Metlife?

H: Abban én már nem voltam benne, mert én 2006-ban eljöttem, és 2008-ban adta el az Aviva a Metlife-nak.

K: És ez a többszörös adásvétel hogy volt?

HB: Ha nem azt akarom csinálni vagy nem olyanok az eredmények, akkor eladom. Az ABN Ambro, a bank már nem akart biztosítással foglalkozni. A KBC-vel mi tárgyalunk, hogy velünk együtt veszi meg a bankot a KBC, aki ugye csinált bankbiztosítót, de ők valószínűleg nem akarták azt a pénzt fizetni, amit a hollandok akartak, és akkor az a megállapodás született, hogy a biztosítót kiveszik, és külön értékesítik. A KBC ezt nem akarta, alapított is egy biztosítót, a bankbiztosítási termékeket azóta is értékesíti a bankfiókokon keresztül.

K: Ennek kapcsán feltehetjük azt a kérdést, hogy lehet megbecsülni, mennyit ér egy biztosító?

HB: Amennyit adnak érte. Mert persze, nekem is nagyon sokan a fejemhez vágják, hogy egyszer volt, Béla, Budán kutyaadás. Jó időben jó helyen. Van, amikor az embernek sikerül jó időben jó helyen, van, amikor rossz időben... Életünket sikerek és sikertelenségek kísérik.

K: Ez a többszörös adásvétel hogy csapódott le a cégen?

HB: Ez motiváció kérdése, attól függ, hogy tudja az ember motiválni a többieket. Én abban jó voltam hálistennek, nem hiszem, hogy ez bármiféle problémát okozna. Illetve akkor már ezek a cégek, a Glória is váltott többször, ez elfogadott dolog. Mikor megalapítottuk a magyar életbiztosítót a Magyar Hitelbankkal, és abból ABN Ambro lett, akkor semmi gond nem volt, mert azt már mindenki tudta. Amikor az Avivának eladtuk, én adtam mindenkinek a részesedésből, tehát osztottam a menedzsereknek is pénzt, sokan kaptak sok pénzt akkor.

Attól függ, hogy tudja az ember motiválni a többieket. Én abban jó voltam hálistennek.

K: Inkább a helyzet szülte kényszer vezetett az eladáshoz, vagy esetleg eleve volt ilyen szándék, hogy felfuttatja a céget, és értékesíti?

HB: Nem, nem. Ezt hozta a helyzet, és én alkalmazkodtam a helyzethez, de ez a véletlen szerencsés összejátéka volt, és utólag nézve nagyon sok pénzt kerestünk rajta, ez jó dolog, de nekem nem ez volt a szándékom. Meg hát mi egy csoporton belül egy kis biztosító voltunk egy nagy bankhoz képest, mondom, hogy kicsi, mert 5-7. voltunk, attól függ, hogy nézzük a piacot.

K: A termékekről tudna mesélni: hogy miket árultak, és az értékesítőkről az ABN Amrónál?

HB: Ott ugyanazt a menetrendet csináltam, de akkor már sokkal nehezebb volt egyébként, a 90-es évek második felében, mint a 90-es évek első felében. A másik az életbiztosítás. Azt szoktuk mondani, hogy aki életbiztosítást el tud adni, az bármit el tud adni. Mert ez a világ legnehezebb terméke. Miért? Ez egy olyan termék, ami gyakorlatilag egy vagy két fajta lehet, vagy a unit-linkedet hozzárakva három alaptermék. Tehát magyarul, nem úgy, mint az Apple, hogy minden évben jön új termékkel. Ez három, mert először van egy kockázati életbiztosítás, ami azt jelenti, hogy fizetem húsz éven keresztül, és ha meghalok, fizet a biztosító a örökösömnek, ha nem halok meg, akkor pénz az ablakban. Ez a kockázati életbiztosítás. A másik a díjtartalékos, ugyanez, fizetem, és lejáratkor, ha nem halok meg, valamit visszkapok. Az addig befizetett díjakat állampapírba rakják, jellemzően minimálisan veszít rajta az ügyfél, vagy annyit kap vissza, vagy többet egy kicsivel, a kamatoktól függ. A harmadik a unit-linked, ahol befektetési egységeket vesz, tehát kvázi részvényeket. Ezt a három terméket kell az embernek állandóan új köntösbe öltöztetni. Tehát ezért mozogtunk állandóan, kerestük az egészségbiztosítási lehetőséget is. A vagyonszerzésben először még hittem, utána már nem. Úgy gondoltam, hogy az életbiztosítási hálózatot ha valaki felépíti, vérverejtékkel megcsinál egy csapatot életbiztosításra, azt nem szabad tönkretenni vagyonszerzéssel. Illetve a bankon keresztül, hogy lehet-e értékesíteni, nagyon-nagyon nehezen, tűzzel-vassal, ostorral egyébként. Mondom a klasszikus példát. A bankban is azt mondtam Járainak, hogy a fiókvezetőknek azt kell mondani, hogy van az életbiztosítási értékesítési terv, és az beleszámít a bónusz tervébe, és ha ezt értékesítik, akkor van állásuk, ha nem adják el, akkor nincs állásuk. Mert a fiókvezetők azt mondták, nem lehet életbiztosítást eladni mondjuk Mosonmagyaróváron. És a bankkultúrában ez a világon mindenütt így van. Szóval az életbiztosítás az pushy, a bank az pull, oda bejön az ügyfél. Ezt meg nyomni kell.

K: Melyek voltak az az értékesítési csatornák?

HB: Saját hálózatot építettünk, akkor kezdtünk el a brókerekkel foglalkozni, és jött a banki csatorna. Akkor kezdett feltűnni a színen a Brókernet, ami nagyon nagy sikereket ért el. Sajnos az egyik legnagyobb csalódása az életemnek a védelemre épülő életbiztosítások. Elkezdtek hülyíteni az ügyfeleket, hogy befektetést csinálunk, és mennyi pénzt fogsz keresni, a meghülyített ügyfelek pedig átvitték a pénzüket. Voltak egyeztetések a Mabiszban a Brókernettel meg nem tudom, kivel. Én nekem mint kis biztosítónak egyetlen lehetőségem volt, miután a Brókernet olyan mennyiséget adott el, hogy ha azt másnak adta volna el... Nekem is gazsulálni kellett, és meg kellett találni őket. Ha én vagyok akkor az NN-ben, akkor tűzzel-vassal ezt el lehetett volna taposni.

K: Ilyen helyzetben a Mabisznak mi volt a szerepe? Mit tudott tenni?

HB: Semmit. Meg a Brókernethez semmi köze, nem hatóság. Itt kemény hatósági fellépésre lett volna szükség.

K: Azért annyit még kérdezzünk meg, hogy ebben a Mébit-Aviva történetben Önnek személyesen mi volt lényeges, amit esetleg továbbvitt magával, mint pozitív-negatív tudást?

HB: Az elején nagyszerű angolokkal találkoztam, büszke voltam arra, hogy egy nagy angol biztosító belépett a magyar biztosítási piacra. Azért tudom nehezen mondani, mert a szokásostól nagyon eltérő szerződésünk volt, mivel az eladásért járó pénzemnek az 50 százalékát megkaptam, amikor eladtuk és a másik 50 százalékát három év múlva. De nem volt semmihez se kötve. Nekem gyakorlatilag három évig ott kellett ülni a székemben, és semmit nem kellett csinálni. Azért mondom, hogy elég aberrált volt. És akkor egy idős kollégát, akivel nagyon szimpatizáltam, jó viszonyunk volt, egy fiatal angol váltotta le, és ő egy borzasztó fejejú gyerek volt, felsőbbrendű angol, és azzal össze-vissza küzdöttem. Végül a 12. főnökömbe tört bele a bicskám. A kortárs művészetekkel akkor kezdtem el foglalkozni, és megalapítottam a gyűjteményemet.

K: Térjünk át a CIG megalapítására! Hogyan történt?

HB: Említettem már az Első Magyar Általános Biztosítóról szóló könyvet, amit legtöbbször forgattam korábban. Az Első Magyar Általános Biztosítót a Bach-korszakban alapították. Deák Ferentől kezdve Csekolics báróig, a tulajdonosi jogfolytonosság, tessék elképzelni, az megvan. Mert Nobilis Kristófnak a családi cége, a Doma Döme az Első Magyar Biztosító Társaságban tulajdonos, részvényes volt. Nobilis Kristóf alapító részvényes a Pannóniában, a CIG Pannóniában. A CIG nevet azért adtam, mert nekem az ING és az AIG (American International Group) voltak az ideális biztosítók. De hitték volna-e, ha 2006-ban itt ülünk és beszélgetünk, és azt mondom Önöknek, hogy 2018-ban ebből a három biztosítóból már csak az én biztosítóm, a CIG Pannónia lesz, ami nem állami és adófizetői pénzből élte túl a válságot, mert az AIG-re 163 milliárd dollárt költöttek az amerikai adófizetők, az ING-re 15 milliárd eurót, az Aegonra meg 2 milliárd eurót fizettek a holland adófizetők, hogy életben tartsák.

A Pannónia Biztosító a legnehezebb körülmények között született, akkor menjünk végig az ismert tényeken, de ezekről én már mind nyilatkoztam, ezeket Önök mind ismerik. Amikor 2007 februárjában mintegy fél éves versenysemlegességi pihenőmet tartottam, tehát azért, hogy eljövök a cégtől, csak fél évi versenysemlegességi klauzulát írtak elő az angolok, akkor szépen elbandukoltam a Magyar Nemzeti Bankba, mert Járai akkor töltötte ki a hét éves mandátumát, és szocialista kormány volt, így tudta, hogy nem fogják meghosszabbítani. Addigra én már német, izraeli befektetőkkel tárgyaltam egy magyarországi biztosító indításáról. Egy márciusi délelőtt lehetett, Járainál bent voltam a Magyar Hitelbankban, és szépen sütött a nap, teljesen előttem van a jelenet. Én mondom, kéne egy biztosítót alapítani, stb., és Zsiga mondja, hogy alapítsunk egy céget, én hozok befektetőket. Hát mondom, jó. Ez volt március-áprilisban, és akkor a versenysemlegességi klauzula miatt nekem teljesen visszafogottan kellett beszélgetnem emberekkel. Jellemzően azzal töltöttem az időmet – a kortárs gyűjtésnek is van hatása az emberre –, hogy ezt a könyvet a hónom alá vettem, és a legjobb magyar grafikai tervezőknek megkértem a listáját szakértő barátaimtól. Tíz-tizenöt nevet kaptam, és ezzel a könyvvel elmentem szépen velük itt-ott ebédelni, és elmondtam,

hogy mit szeretnék csinálni. A leghíresebb magyar kortárs festő, Szűcs Attila azt mondta, hogy Béla, Lőrincz Anna a legjobb, ő fogja a legjobb tervet adni, így nem kell neked ezzel szórakoznod. Én meg úgy brahiból vagy hobiból mondtam, hogy csináljunk egy versenyt. Nagyon örülök ennek, mert így Flanek Péternek, hogy rövidre fogjam a sztorit, a grafikai tervezőnek elsült a keze. Végül az lett a logója a Pannóniának. Én mindent elmondtam neki, hogy védelem, az art deco hozzám közel áll, ilyen art deco jellegű, arra hajazó figura, védelem a biztosítónál, az van benne. Ennek a logónak a történetét két órán keresztül tudnám mesélni, nagyon élveztem egyébként. Egy Ipacs Géza nevű egri grafikai tervező, aki rengeteg éttermi logót és borcímkét tervez, lett a bírálóbizottság elnöke, és végül ők választották ki ezt a Flanek Péter által tervezett logót. Úgyhogy csináltunk ilyen jópofa dolgokat.

K: Kik voltak a befektetők, akik segítettek az elidulásnál?

HB: Először is, hogy érzékeltessem az élet dinamizmusát, az első számú befektetőnket úgy hívták, és a mai napig benne van 1 millió dollárral a cégben, hogy Lehman Brothers. Ők rögtön 50 millió dollárral akarták az egészet elvinni, mire Járai azt mondta, hogy 5-10 millió jöhet, de több nem. Jöttek az én barátaim és az ő barátai, a Kieselbachtól kezdve Martonyi, Preisinger Gáborék, és akkor tűnt fel a színen a nagy újságbefektető, az Axel Springer, Bayer József. Ügyes üzletember, és ő kezdettől fogva biztosítót akart, szerelmes volt ebbe a biztosítóba. Ezt szociológiai értelemben Önök rögtön fogják érteni, hogy a klubban máshol ülök, ha biztosító tulajdonosa vagyok, és máshol, ha ólmos kezű újságkiadó.

K: Mi volt az elején a stratégiájuk, honnan rekrutálták az embereket, mi volt az elképzelés?

HB: Mikó Gyula, aki a 90-es évek elején a Közgazdaságtudományi Egyetemnek volt az egyik dékánhelyettese, meg aktuárius, ő segített nekem. Vele szakmailag vittük a céget, a befektetők felét mi hoztuk, a másik felét Járai Zsigmond hozta a baráti köréből. Ezek nyilvános adatok, most nem kell összeszedni vagy elmondani. És az induláskor a Brókernetre építettünk, ami egy hibás lépésem volt, és a saját hálózatot is rögtön elkezd-tük építeni, ami sokkal-sokkal nehezebb volt, mint a 90-es évek elején és közepén. Az adókedvezményt akkor veszítettük el, és a cégnek még egy óriási csapás volt 2010-ben a biztosítási adó bevezetése. Amikor az Orbán-kormány hatalomra került, rögtön azzal kezdte, hogy a bankokat és biztosítókat megadóztatta. Azt mondták a biztosítóknak, hogy nektek 20 milliárd forint adót kell fizetnetek, és osszátok szét magatok között. A MABISZ-ban az a döntés született, hogy a díjbevétel alapján kell az adót kivetni. A díjbevétel a jövőt mutatja, hogy a jövőben hogy fejlődik a biztosító, mert egyik évről a másikra duplázom a díjbevételt. A díjtartalék meg a múltbeli eredményeit tükrözi egy társaságnak, hogy a múltban mennyi üzletet hoztam, és mennyi a díjtartalék. Magyarul, tisztességesen a díjtartalék alapján kellett volna megadóztatni. A magyar állam és a MABISZ védelmére annyit szeretnék mondani, hogy ezt Franciaországban is pár éve lejátszották, és ott is a

díjbevétel alapján csinálták, csak ott nem volt ilyen drasztikus kitolás egy új biztosítóval, mert pont az elmúlt száz évben nem alapítottak biztosítót Franciaországban. Mert azokat, a nagy biztosítókat, Európa meg a világ minden országában jellemzően 1820 és 1900 között alapították, Allianz 1890, Generali 1831, NN 1845.

A világgazdasági válság idején, 2009-2010-ben, rohángáltunk Londonba, egy fillért nem kaptunk soha. Tőzsdére léptünk, sikeres volt, bejött egy csomó pénz, de én az összes hibámat el tudom ismerni, és véletlenül se mondom, hogy nem követtem el hibákat, de nem bírok kibújni a bőrömből. Én mindig túlvállalok mindent. És olyan dolgokat csinállok, ami határeset. Tehát a vagyonbiztosító, ami jövőre már nagyobb, sokkal nagyobb profitot fog termelni, mint az életbiztosító, arról senki nem tudott, hogy azt is meg fogjuk csinálni. Arról szó se volt. Egyszer csak ott volt a csapat, és megalapítottuk. Nyomtuk nagyon az egész üzletet, amiben mondom, követtünk el és követtem el én magam is hibát, de mindenki rendkívül boldog volt a biztosító megalapításával, hogy végre van egy magyar biztosító, ami azt mondja, hogy de facto nagy magyar biztosító leszünk.

Mindenki rendkívül boldog volt, hogy végre van egy magyar biztosító, ami azt mondja, hogy de facto nagy magyar biztosító leszünk.

K: Beszélne bővebben a hibákról? Például itt hibát jelentett-e, hogy unit-linked biztosítással indultak?

HB: Nem, a Brókernet volt nagyon nagy baj. Én adtam nekik 2 millió részvényt, mert dolgozói részvényt kb. 6 milliót kaptunk a 15 százaléknyi program keretében. Az első nagy hiba, hogy ezeket a dolgozói részvényeket én ingyen adtam, és az ingyen jött jószág könnyen megy. Az első nap eladták az emberek, tehát ahogy az Aegonnál csinálják 100 éve, opcióba kell ezt odaadni, hogy ennyiért kapod meg, ha ennyit elér, akkor a tiéd, ha nem, akkor nem a tiéd. Nem hallgattam a tőzsdéhez értő emberekre, túl jóindulatú voltam, és a Brókernettel kapcsolatban hibába futottam bele, sajnos. De hát az életünket sikerek és sikertelenségek kísérik.

K: Többször beszélt a cégrészvények árazásáról, és sokszor mondta azt, hogy ha az ember befektet egy biztosítóba, akkor fektessen be hosszú évtizedekre.

HB: Életbiztosítást 20 évre veszünk, életbiztosítót 100 évre, így hangzik.

K: Ön hogyan látja a cégrészvények tőzsdei árát? Viszonylag magas áron bocsátották ki, most, ha jól látom, nem éri el a kibocsátási árát?

HB: Nem, az akkori ár az akkori árazási metodológiának tökéletesen megfelelt. A Vienna Insurance Company volt az, ami ilyen szempontból nekünk mérce volt, és 1200 Ft-ra jött ki, ami amit diszkontáltunk, és így jött ki 938 Ft körül az ára. Azóta

sokat változott az árazása a dolognak. A lényeg az, hogy magasan jöttünk ki a piacra, de ezzel kapcsolatban elismerem, hogy lehetett volna fele árban is, és akkor több intézményi befektető vásárolt volna részvényt. Én is új voltam a tőzsdén. Először is nem akartunk tőzsdére menni, viszont nem volt más pénzszerzési lehetőségünk, de én tudtam, hogy ez egy öngyilkos akció, kvázi mondhatom azt is, hogy ennek bukás lesz a vége. Ezen sokszor gondolkodom azóta. De tessék elképzelni, hogy ha valaki kvázi gyerekkorától, 84-től ebben az álomban él, hogy ha itt arrébb megyünk három házzal az Andrássy úton, a Képzőművészeti Egyetem aulájában ki van írva, hogy ennek a Képzőnek az alapításához az Első Magyar Általános Biztosítótársaság is hozzájárult. Ha bemennek a Mentőkhöz, ki van írva, Első Magyar Általános Biztosító. A Jakobinusok terén vannak azok a fehér mésztufa házak, az mind az Első Magyar Általános Biztosítóé volt. Bemennek a lépcsőházba, bordó márványablára van kiírva, hogy az Első Magyar Általános Biztosító székháza. Persze, szokták erre mondani, hogy az álmaidat és a realitásokat ne keverd össze. Tehát 1984 óta ebben éltem, ebben az álomvilágban, hogy én ezt meg fogom egyszer csinálni, és a legeslegrosszabb gazdasági helyzetben voltam kénytelen megcsinálni. Borítékolva volt a bukás, de nem bírtam elugrani előle. Nem bírtam azt mondani, hogy hát akkor nem csinálom meg. Most ehhez képest van egy nagy magyar biztosító. Amikor én eljöttem, Bayer mindent pont fordítva látott, szerinte nekünk jó a kicsi is. Ez már nem kicsi, ez nagy volt. Nagy volt akkor is, amikor kiszálltam. Mert az MKB integrálása, azok már mind be voltak táblázva, illetve az emberek, akik ott dolgoztak, azokat én választottam ki, én vettem fel, és én motiváltam őket. Tehát én vertem beléjük, hogy mi egy nagy magyar biztosítót fogunk építeni, bárki bármit mondhat. Az, hogy jó a kicsi is, meg ilyenek, később lettek az irányadó mondások.

K: És mi volt a fő profil, amit fontosnak tartott? Azt mondta az előbb, hogy a unit-linked volt a divatos.

HB: A unit-linked mellett az egészségbiztosításra nagyon várunk, de mondom, erre 30 éve várunk, és a klasszikus életbiztosításokra, ha visszajön az adókedvezmény, akkor ott komoly eredmények lehetnek. Annak ellenére, hogy az egész világban megbukott a bankbiztosítás, azért lehet eladni bankon keresztül életbiztosításokat. Az MKB-vel már összefonódtunk, most jönnek a takarékszövetkezetek, azzal is összekeveredünk, és a vagyonbiztosítás is nagyon szépen elindult. A vagyonkezelés is megy.

K: Beszélt már egy kicsit az értékesítésről. Szerintem érdemes lenne átbeszélni, hogy milyen módszerekkel dolgoztak pontosabban. Továbbá a Brókernet-botrányról sokat olvas az ember, Ön is említette. Ez mit jelentett a cég életében?

HB: Összeveszett a Brókernet menedzsmenete, két cég kivált, és a Brókernet, amelyik még maradt, az a maradék minimális kis üzletet elkezdte másik biztosítóknak szállítani, nem nekünk. Mint ez világosan kiderült. Amiben én magamat csaltam meg,

vagy nem tudom, a saját szememet fogtam be, hogy nem láttam, hogy pörgették az állományt. Vitték a következő biztosítóhoz, amit itt megkötöttek. Én azért nem hittem el, mert az életbiztosítás és a befektetési jellegű életbiztosítás olyan bizalmi dolog, hogy háromévente el lehet hitetni komoly emberekkel? Mert ezek komoly díjakra kötöttek biztosítást, 400-500 ezer Ft-os éves díjakra, hogy most itt vagyunk, és visszük a másik biztosítóhoz az állományt. Hát én ezt nem hittem el, és sajnos tényleg így volt.

Beleestem abba a hibába, amit a legjobban tudok, hogy az emberek lojalitását nem azért kapod meg, amit a múltban adtál nekik, vagy amit most adsz nekik, mert ha átadod, abban a pillanatban már nincs lojalitás, a következőre várnak. A jövőbeli várható nyereségért van lojalitás. Alapvető hibákat követtem el. Jóindulatú voltam, és sikeresen akartam csinálni ezt a biztosítót. A betegségeim már nagyon korlátoztak. 2007-ben, mikor megalapítottuk a céget, augusztusban kimentem 8 hónapra Bostonba kezelésre.

K: És ez alatt az idő alatt hogyan vezette a céget?

H: Telefonon tartottuk a kapcsolatot.

K: Esetleg röviden a külföldi terjeszkedési stratégiákról is beszélne?

H: Igen, az nem jött össze sajnos. Romániában indultunk. Sokan figyelmeztettek, hogy aki Romániába betette a lábát, mind mondta, hogy véres fejjel távozott. Nem hittem el – véres fejjel távoztunk. Nem életbiztosítót, hanem bármilyen üzletet csinál valaki Romániában, véres fejjel fogsz távozni, mondták nekem.

K: Lehet, hogy érdemes lenne beszélni arról, hogy mikor lett vége a CIG-es vezetésnek? Amikor elment a CIG-től, ez hogyan történt?

HB: Nem mondhatom el, aláírtam a megegyezést.

K: Mikor?

HB: 2013-ban.

K: Milyen változásokat lát azóta a cégnél, így kívülről?

HB: Alapvetően minden oké, az üzletnek kellene kicsit jobban menni. Az MKB akvizíció jó volt, további akvizíciókat terveznek.

K: Önnek bármilyen pozíciója maradt a cégnél?

HB: Nem, semmi. Én nem vagyok ilyen típus.

K: Vannak, akik maradnak...

HB: Igen, de én első számú vezető vagyok, vagy én csinálom mindent, vagy nem. Másodhegedűs, vagy mit tudom én, díszpinty nem szeretek lenni!

K: Van néhány teljesen általános kérdésünk arra vonatkozóan, hogy a magyar biztosítási piac mennyire tud lépést tartani a nyugat-európaival, az egész időszakot tekintve. Az igények alakulásával, a technológia fejlődésével, vagy vannak-e bármilyen magyar specifikumok, amiket meg lehetne nevezni?

HB: Szerintem ez olyan, mint minden országban. Semmi különös.

K: Esetleg még mesélhetne az alapítványairól, amit fontosnak tartott, amikor előtte beszéltünk.

HB: Igen, létrehoztam egy kortárs művészeti alapítványt, és van egy 400 darabos kortárs kvalitásos gyűjteményem, ezt azért hangsúlyozom, hogy kvalitásos, mert a hátam mögött azt mondják, hogy a Bélának nagyon kvalitásos a gyűjteménye, mert nem ő választ. XY-nak meg vannak jó képei, csak az a baj, hogy ő választ. Tehát az úrgazdagok azt hiszik, beleértve gondolom magamat is, hogy azért, mert valamiből tud csinálni valamit, azért ő meg tudja mondani, hogy mi a jó kortárs műalkotás. Hát, ez is egy szakma, mint az életbiztosítás, ehhez érteni kell. Az egész szakmai életemben is mindig arra törekedtem, hogy nálam okosabb emberekkel vegyem körbe magamat. A másik pedig, amikor meggyógyultam, akkor úgy gondoltam, hogy amennyit elköltöttem a gyógyulásomra, az mondjuk 50 millió forint, akkor adtam egy 50 millió forintos alapítványra a közép-európai betegek világszínvonalú gyógyítására, az már 95 millió forint, mert jó részvényeket vettem belőle, többek között egy csomó CIG is van benne. Azt Kazinczy Rita kardiológus főorvosasszony elnökletével csináljuk, még keressük a megoldást, hogyan lehetne ezt jól csinálni, hogy ne szakadjon ránk borzasztó sorsú embereknek a kontrollálhatatlan baja, amiből nem tudjuk kiválasztani azt, hogy most ki a szélhámós, és kinek kell valóban segítség. Szóval ez is nehéz dolog. Most van egy-két kérelem, amire fogunk adni pár százezer forintot. A feleségemnek van olyan ötlete, hogy gyerekklinikán kismamáknak alakítsunk ki ottalvós szobát, adjunk pénzt arra. A lényeg az, hogy a kortárs művészeti alapítvány tíz éve dübörög, minden évben elköltünk 2-3 millió forintot, 20 millió forinttal alapítottuk, és 30 millió forintnál tartunk. De ott is teljes dream team van, a kortárs műértők. Nagyon elit az egész, annak tartja a szakma...

Mindig arra törekedtem, hogy nálam okosabb emberekkel vegyem körbe magamat.

K: Ezt az egészségalapítványt karitatívnak gondolja, ugye?

HB: Igen, és csak saját pénz van benne. Én senkinek a pénzét, se külföldi, se belföldi pénzét, egy fillérjét se vonom be!

K: Mert szeretne segíteni betegeknek. Viszont ez a művészeti gyűjteménye, ez passzió?

HB: Ez két külön dolog. Van egy 400 darabos saját gyűjteményem, és van az Alapítvány révén vásárolt 40 darab.

K: Majd el akarja adni?

HB: Azt, hogy közkinccsé teszem-e, majd eldöntöm. Vannak ötletek, de tekintve, hogy szeretnék még sokat élni, nem nyom ez a dolog, de természetesen foglalkoztat.

K: Mind magyar művész alkotása?

HB: Sok közép-európai van, jelentős oroszok vannak benne. Holland is. De jellemzően magyar.

K: Ezt befektetésnek tekinti?

HB: Mindent befektetésnek is tekintek. Ennek az a története, hogy én, mint ahogy minden gyűjtő a klasszikussal kezdi, 19. századi úgynevezett modern művészek alkotásaival kezdtem. A Kieselbach, Virág Galériában vásárolgattunk, és egy ponton eljutottam odáig, hogy kortárs gyűjteményt fogok építeni. Ez pont akkor volt, amikor szeptember 11-e miatt Nancy Goldman Brinken asszonynak nem érkeztek meg New Yorkból a képei, és én akkor angol biztosító voltam, a nagykövetségen volt egy fogadás, ahol a magyar kortársak voltak, Fehér Lászlótól Szücs Atilláig, 10-15 műalkotó. Ott volt Bellák Gábor, a 19. századdal foglalkozó híres művészettörténész, akit privátim régóta ismerek, és tőle kérdeztem, hogy ezek közül kik azok a művészek, akiknek az alkotásai száz év múlva is értékesek lesznek? Gábor mondta, hogy Szücs Attilát válaszd, ő a legjobb. És száz év múlva? 100 év múlva aranyba fogják foglalni a neved. 42 darab Szücs Attilám van, én vagyok a legnagyobb Szücs Attila-gyűjtő. Ezt a kortárs dolgot szeretem, nagyon izgalmas, hogy személyesen megismerhetem a művészeket, találkozhatok velük.

K: Biztosítós ambíciói már nincsenek?

HB: Ebben az évben zártam ezzel az egészségbiztosítással. Tárgyaltam egy csomót, és volt egy pont.

K: És ez nem tűnik ma Magyarországon reálisnak?

HB: Dehogynem, mindig minden reális. Biztosítót mindig lehet alapítani, mindig bármit lehet alapítani. Jól kell csinálni, jobban. Mindent lehet csinálni.

K: Milyen üzlet, ami mostanában érdekli?

HB: Egy kézműves sörfőzdében vagyok benne. Szintézis, de egyébként a Budapest név a miénk, az le van védetve, csak különféle technikai okok miatt még nem használjuk. Szintézis alatt megyünk, és ennek a biznisznek az a sajátja, hogy saját értékesítő helyek kellenek, magyarul kocsmák, ahol csak a saját söreinket értékesítjük. Van egy kocsmá a 16., kerületben, a 3. kerületben a Római téren, a Pozsonyin a Briós, ahol ott vannak a saját söreink, a Seres Rezső Kispipája az Akácfa utcában, az a miénk. Ott most nagyon komoly kulturális program indul, úgyhogy tessék nézni

a honlapját, mindenféle progresszív zenei események vannak péntek és szombat este. Tizenhat nemzetközi díjat kaptak a söreink, úgyhogy kiválóak. Én boros vagyok tulajdonképpen, de valahogy úgy jött, hogy sörös lettem.

K: Stílszerűen zárjuk még a biztosítási szakmára vonatkozó gondolattal. Ön szerint mi jellemzi Magyarországon a biztosítók megítélését? Mert arról sok szó esett, hogy egymáshoz hogyan viszonyulnak, de kívülről, a kliensek részéről?

HB: Szerintem ugyanaz, mint a világon mindenütt. Egyfélék az emberek a világon mindenütt. Woody Allen mondta, hogy nem tud rémesebbet elképzelni, mint egy éjszakát eltölteni egy életbiztosítási ügynökkel.

Woody Allen mondta, hogy nem tud rémesebbet elképzelni, mint egy éjszakát eltölteni egy életbiztosítási ügynökkel.

K: Tényleg ez a megítélés?

HB: Igen, mert ez egy nyomulós szakma, pushy, pushy, pushy. Állandóan nyomulunk ezerrel. Az életbiztosítási ügynökök között millió nagyon helyes és nagyon értelmes ember van, de nem feltétlenül az ideális partner, akivel órákat el akarok tölteni. Nekem ez az életem, én imádom őket...

K: Köszönjük a beszélgetést!

SZERZŐI ÚTMUTATÓ A BIZTOSÍTÁS ÉS KOCKÁZAT FOLYÓIRATBAN PUBLIKÁLÓK RÉSZÉRE

A kéziratokat elektronikus (Word/Excel fájl) formátumban mellékletként csatolva kérjük beküldeni a főszerkesztő (erzsebet.kovacs@uni-corvinus.hu) és a szerkesztő (katalin.lencses@mabisz.hu) e-mail címére.

A kézirat befogadásához csatolni szükséges a kitöltött szerzői nyilatkozatot is, mely a MABISZ honlapjáról is letölthető (www.mabisz.hu) különböző verziókban (egyszeres, többszerzős nyilatkozat).

Terjedelmi ajánlás: 1-1,5 ív (1 ív=40.000 karakter). A közlemények hossza a 60.000 karaktert (szóközökkel) ne haladja meg. A karakterszámok tartásakor kérjük figyelembe venni, hogy amennyiben a cikkben/tanulmányban ábra vagy egyéb bokszt jelenik meg, akkor az ábránként 300 karakterrel kerül beszámításra. A publikálás főszabályként magyar nyelven, indokolt esetben pedig angol nyelven lehetséges. A Biztosítás és Kockázat eddig megjelent számai elérhetőek az alábbi linken keresztül:
<http://www.mabisz.hu/hu/esemenyek-publikaciok/450-biztositas-es-kockazat.html>

A kézirat a következő elemeket tartalmazza az alábbi sorrendben:

- CÍMOLDAL
A cikk címe, szerzője, elérhetősége. A cikk beadásának dátuma. Több szerző esetén a levelező szerző neve és elérhetősége is.
- CIKK CÍME
Alcím (opcionális)
- SZERZŐK NEVE ÉS AZOK AZ ADATOK, MELYEKET PUBLIKÁLÁSRA SZÁNNAK
Tudományos fokozat, munkahely, beosztás, e-mail cím
- ÖSSZEFOGLALÓ
Magyar nyelven, maximum 1000 karakter
- SUMMARY
Angol nyelven, maximum 1000 karakter
- KULCSSZAVAK
Maximum 5
- KEYWORDS
Maximum 5
- JEL
DOI szám
Ezt a MABISZ adja.
- CIKK, TANULMÁNY
Törzsszöveg (ajánlott terjedeleme 60 000 karakter)
Ábrák, táblázatok, képletek, lábjegyzet (opcionális)
Összefoglalás, következtetések
- IRODALOMJEGYZÉK

1. A címlapon sorrendben a következők szerepeljenek: a kézirat címe, esetleg alcíme, a szerzők neve, a szerzők tudományos fokozata, titulusa, a szerzők munkahelye, a szerzők beosztása, elérhetősége. A cikk beadásának dátuma. Amennyiben a szerző(k) hozzájárul(nak) az e-mail cím(ük) közzétételéhez, akkor itt ezt is kérjük megadni. Több szerző esetén a kapcsolattartáshoz mindenképpen kérjük megadni a levelező szerző e-mail címét, telefonszámát.

2. Az összefoglalót magyar és angol nyelven kérjük elkészíteni és a cikk elejére beszerkeszteni. Az összefoglaló nem tartalmazhat rövidítéseket. Ennek megbeszélésekor az alábbiakat kérjük figyelembe venni: „Bevezetés”, „Célkitűzés”, „Módszer”, „Eredmény” és „Következtetések” lényegre törő megfogalmazása oly módon történjen, hogy csupán az összefoglalás elolvasása is elegendő legyen a dolgozat lényegének megértéséhez. A magyar és az angol összefoglaló hossza igazodjon egymáshoz, a maximális karakterszám 1000 lehet. Az összefoglalókat követően a kulcsszavakat kérjük szerepeltetni. Maximum öt kulcsszó adható meg magyar és angol nyelven egyaránt, szerepeljenek továbbá a JEL-kódok is (<https://www.aeaweb.org/econlit/jelCodes.php>)

3. A kézirat világos, jól tagolt szerkesztése különösen fontos, beleértve az alcímek megfelelő alkalmazását is. Az eredeti közleménynél a bevezetőben néhány mondatban meg kell jelölni a kérdésfelvetést. A módszertani részben a szerző világosan és pontosan mutassa be és hivatkozzon azokra a módszerekre, amelyek alapján az eredményeket megkapta. Az eredmények és a diszkusszió részeket külön és érthetően szükséges megbeszélteni. A diszkusszió rész legyen kapcsolatban az idevonatkozó legújabb ismeretanyaggal, valamint azokkal a megállapításokkal, amelyekből a szerző a következtetéseket levonta. Az eredmények újszerűsége, illetve a szerző saját tudományos hozzáadott értéke világosan tűnjön ki az írásból! A módszerek, eredmények, megbeszélés részek megfelelő alcímet kapjanak. A kéziratban az ábrák helyét, címét kérjük arab számokkal jelölni! A cikken belül lehetőség szerint csak akkor legyen alfejezeteken belüli számozás, ha azt a téma jellege és feldolgozása indokolja.

4. A táblázatokat címmel kell ellátni, és minden táblázatot külön lapon szükséges megadni. A táblázat ne legyen kép, a táblázatokat Wordben/Excelben kérjük elkészíteni!

5. Az ábrák a kéziratban megfelelő helyen, számozottan (arab számok) szerepeljenek, és címmel is el legyenek ellátva. Kérjük a mértékegységek, jelmagyarazatok értelemszerűen történő megadását! Az ábra forrását is kérjük megjelölni, így a szövegben megfelelő helyen jelenjen meg az ábrákra, táblákra, jegyzetekre való hivatkozás! Az ábrákat és grafikonokat nagyfelbontású képként és xls formátumban egyaránt külön kérjük csatolni a beküldött íráshoz.

6. Az ábrák és táblák elnevezése az ábra, illetve táblázat felett szerepeljen, a forrás-megjelölés pedig alul kerüljön feltüntetésre. A cikk szöveges része is tartalmazzon utalást arra, hogy az ábra, illetve táblázat mely részekhez szolgál illusztrációként. Pl. „ahogy azt a 3. ábra mutatja...”

7. A képleteket képletszerkesztővel kérjük elkészíteni, és azokat a jobb oldalon, zárójelben folyamatosan kérjük számozni!

8. A lábjegyzetek a felhasznált irodalom elé, a folyószöveg után kerüljenek!

9. Az irodalomjegyzék felsorolásánál ne legyen számozás, vagy bármilyen egyéb jelölés (bullet pont stb.) Az irodalmi hivatkozásokat a legújabb eredeti közleményekre és összefoglalókra kell korlátozni. Kizárólag azok az irodalmi felsorolások sorolhatók fel, amelyekre a szövegben utalás történt, és közvetlen kapcsolatban vannak a kutatóttal problémával. Háromnál több szerző esetén a három szerző neve után „et al” irandó.

A szövegek közötti szakirodalmi utalásokat zárójelben kérjük feltüntetni, amennyiben a hivatkozás nem szerves része a mondatnak. Például (Osipian, 2009). Amennyiben valamelyik szerzőtől több, azonos évben megjelent munkára hivatkozik, a művek megkülönböztetésére használja az évszám mellé írt a, b, c stb. indexet. Szó szerinti idézetnél az oldalszám kötelezően jelölendő. Az irodalomjegyzéket a tanulmány végén abc-sorrendben közzéjük a következőképpen:

- Könyveknél:
Dickson DCM (2005): Insurance Risk and Ruin, Cambridge University Press
- Tanulmánykötetekben, gyűjteményes kötetekben megjelent publikációknál:
Mario Jametti & Thomas von Ungern-Sternberg (2003): Assessing the Efficiency of an Insurance Provider – A Measurement Error Approach, CESifo Working Paper Series 928, CESifo Group, Munich
- Folyóiratban megjelent cikkeknél:
Wiltrud Weidner – Robert Weidner (2014): Identifikation neuer Ansätze zur individuellen Kfz-Tarifierung, Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft May, Volume 103, Issue 2, pp. 167-193.
- Dickson DCM. (2006): Premiumsand reserves for life insurance products, Australian Actuarial Journal, vol. 12 (2), pp. 259-279.
- Webcímeknél:
Insurance Europe (2012): How insurance works
Online: <http://www.insuranceeurope.eu/uploads/Modules/Publications/how-insurance-works.pdf>
Weboldal hivatkozások zárójelben a letöltés dátumát is szerepeltetni kell.

10. Két-három oldalanként kérünk javasolni egy-egy kiemelésre szánt mondatot vagy mondatrészt a szövegből.

11. A Biztosítás és Kockázat folyóirat csatlakozott a DOI CrossRef rendszerhez, ami növeli a folyóiratban megjelenő cikkek láthatóságát, illetve elérhetőségét. Kérjük a szerzőket, hogy a cikkek irodalomjegyzékében link formátumban tüntessék fel azonosítóját, melyeket más folyóiratok/kiadók már regisztráltak a CrossRef-nél. A források ezen szempontból való ellenőrzésére használható a CrossRef keresője: <http://search.crossref.org/>. A DOI-ből úgy képezhető link, hogy elé kell írni: <http://dx.doi.org/>, illetőleg amennyiben a CrossRef fenti keresőrendszerét használják, akkor az ott található DOI link egyszerűen átmásolható.

A Biztosítás és Kockázatban megjelent cikkeket a szerkesztőség az MTMT-n keresztül a REAL repozitóriumban archiválja.

12. A szerkesztőség szívesen fogad recenziókat is, melyek egy biztosításpolitikai szempontból érdekesnek ítélt könyv ismertetését tartalmazzák azzal a céllal, hogy figyelmet az adott műre mind szélesebb körben felhívják. A recenzióval szembeni elvárások az alábbiak:

- Szükséges feltétel a mű valamennyi bibliográfiai adatának pontos feltüntetése.
- Tartalmaznia kell minimálisan a könyv szakszerű ismertetését, szerkezeti felépítését. A recenzió szerzője ezen túlmenően megosztja az olvasóval a könyvvel kapcsolatos észrevételeit, benyomásait, akár kritikai értékelését is.
- A jó recenzió felkelti a vágyat az olvasásra, miközben annak tudományos értéke is tetten érhető, szakmai szemmel – az ajánlott szempontjain keresztül – orientálja a könyv potenciális olvasóját.
- Az idézetek és források megjelölésénél – amennyiben ilyenek vannak – be kell tartani a Biztosítás és Kockázat szerzői útmutatójában foglaltakat.
- Ajánlott terjedeleme: 2-5 oldal.

Köszönjük, hogy a megfelelően előkészített kéziratral Ön is segíti munkánkat!

