



PÉNZÜGYI SZERVEZETEK FELÜGYELETÉÉRT ÉS FOGYASZTÓVÉDELEMÉRT FELELŐS ALELNÖK

Budapest, 2020. szeptember 07.

Iktatószám: 1181-416/2020

VEZETŐI KÖRLEVÉL

A kötelező gépjármű felelősségbiztosítás megfelelő díjszabásához felhasználható KKTA kárstatisztikákról és annak az MNB vizsgálatok során történő ellenőrzéséről

Tisztelt Biztosítóvezető!

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást (röviden kgfb) művelő biztosítók MNB részére történő adatszolgáltatásából (KKTA) a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításokra kiterjedő szerződés- és káradatbázisból történő adatigénylés részletes szabályairól szóló 42/2019. (XII. 3.) MNB rendelet alapján a biztosítók sok szempontból is részletezett szerződés- és káradatakhoz juthatnak. Ezen adatok köre bővebb az MNB honlapján rendelkezésre álló és évenként frissített „Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás idősorai” című dokumentumnál¹, amelyben 2003-tól kezdődően rendelkezésre állnak a kgfb legfontosabb díjosztályonkénti adatai.

A KKTA-ból visszaadásra kerülő állományi adatok összpiaci szinten 2011-től kezdődően a biztosítók által kívánt részletezéssel tájékoztatást adnak a szerződésekről negyedéves bontásban az egyes díjosztályok mellett, például a szerződők életkora, területi megoszlása és bonus-malus (B/M) összetétel szerint, az adott szegmentációba tartozó szerződések számáról, a kockázatban töltött napokról összesítve, az okozott károk és részkárok számáról, továbbá a lekérdezés időpontjában érvényes teljes kárfelhasználásról és az összesített kárkifizetésről.

A káradatakban, mivel a rendszer részkár szinten tartja nyilván a károkat, ugyancsak 2011-től kezdve (szintén negyedéves bontásban) elérhetőek a kár keletkezése és bejelentése időszakára érvényes károk/részkárok összesített adatai alapján a biztosító által kívánt szegmentáció szerint: a káresemények száma, részkárok száma, a bekövetkezéstől a bejelentésig eltelt napok száma, és a kiválasztott időszakra érvényes teljes kárfelhasználás és kárkifizetés. A káresemények részletezése lehet pl. a káreseményhez tartozó részkárok típusa szerint (személyi sérülés, járműkár, dologi kár, egyéb), továbbá a károkozó jármű díjosztályi besorolása, a kárt okozó B/M besorolása, területi hovatarozása, a kár keletkezésének országa.

¹ <https://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-idosorai>

A kgfb adatok jól részletezhető megbontása lehetőséget ad a díjszámításhoz kevés tapasztalattal rendelkező biztosítók számára is, hogy a díjkalkulációjuk során az alkalmazott tarifák kialakításához felhasználják a KKTA-ból nyerhető kárstatisztikákat. Tekintettel arra, hogy a Bit. 132. §-ban hivatkozott 3. számú mellékletben leírtak szerint a díjkalkulációnak tartalmaznia kell: 2.2. A nem-élet biztosítási kockázatot tartalmazó termék esetén 2.2.1. kár és kockázateloszlásokat, vagy egyéb statisztikákat, a megfelelő kárstatisztikai alátámasztás jogszabályi előírás. Az MNB úgy ítéli meg, hogy a biztosítók saját állományi és kárstatisztikai mellett a KKTA-ból visszaadásra kerülő adatok segítik a megalapozott díjtarifák kialakítását, és így az intézmények a továbbiakban a kárstatisztika hiányára hivatkozva nem alkalmaznak biztosításmatematikai szempontból megalapozatlan – szélsőséges esetben („kiárazás”) immár az ajánlatbefogadási kötelezettség megkerülésének szándékaként való értékelés lehetőségét is felvető – díjakat üzletpolitikai és egyéb döntések alapján.

Az MNB megítélése szerint tehát a KKTA-ból visszaadott adatokra tekintettel az elsősorban a nem lakossági szegmensekben tapasztalható kiárazás már nem alátámasztható az elérhető statisztikák hiányával.

Amennyiben a KKTA rendszerből való lekérdezéssel kapcsolatban technikai problémák adódnak, az eddigiekhez hasonlóan lehetőségeinkhez képest igyekszünk azokat mielőbb megoldani. Az MNB tisztában van azzal, hogy a biztosítók a KKTA adatkörénél jóval részletesebb szegmentációt (kedvezményeket/pótdíjakat) is alkalmaznak, ami több esetben csak üzletpolitikai kedvezményként indokolható. Azonban nem tartja jó gyakorlatnak a károkozó pótdíj túlzott, akár az alapidj többszörösét (két-háromszorosát) is kitevő, ezért nagy valószínűséggel a kárstatisztikától elszakadó mértékű alkalmazását. Az ilyen gyakorlat ugyanis a teljes kockázatlappú díjkalkulációt felülírhatja, illetve végső soron a bonus-malus rendszer kiüresedéséhez vezethet. Analóg probléma merülhet fel az egyéb (például a taxis) pótdíjak esetében is.

Kérem szíves közreműködését a kgfb díjtarifák felülvizsgálatában, az esetleges szükséges módosítások elvégzésében annak érdekében, hogy lehetőség szerint 2021. január 1-étől az MNB honlapján közzétett díjak eleget tegyenek a fenti elveknek. Az MNB a körlevélben foglaltaknak való megfelelést a 2021. I. félévi átmeneti időszak után, 2021. július 1-jével fokozottan ellenőrizni fogja. Kérem egyúttal, hogy a felülvizsgálat eredményéről, a megtett intézkedésekről 2021. március 31-ig tájékoztatni szíveskedjen.

A kgfb díjak minél megalapozottabb számítása minden érintett közös érdeke. A kisebb bizonytalanság mellett kalkulált díjak ugyanis a prudenciális kockázatok csökkentése mellett hozzájárulnak a verseny növekedéséhez is, különösen a nem lakossági szegmensekben.

Az MNB a jövőben fokozottan ellenőrizni kívánja, hogy a megfelelő saját kárstatisztikával nem rendelkező biztosítók a kgfb díjaik kialakításakor mennyire vették figyelembe a KKTA adta lehetőségeket.

Együttműködését ezúton is köszönöm:

Dr. Kandrács Csaba

alelnök

ELEKTRONIKUSAN ALÁÍRT IRAT