



# Változások a kötelező gépjármű-biztosítás szabályozásában

Az utóbbi években megszokhattuk, hogy minden évkezdet jelentős változást hoz az autósok életében, hiszen általában január 1-jén lép életbe a legtöbb új szabályozás, rendelet, törvény. 2010-ben egy másfél évtizede működő, minden gépjármű-üzembentartót érintő rendszer változik meg alapvetően, azaz új szabályok vonatkoznak a röviden csak „KGFB”-nek nevezett biztosításra. E cikkben ezen változásokat foglalom össze röviden.

A változásokat az okozza, hogy a korábbi 190/2004. számú kormányrendeletet a 2009. évi LXII. törvény váltotta fel 2010. január 1-től. Az autósokat érintő változások a következők:

- Az eddigi naptári évforduló (jan. 1-től dec. 31-ig tartó időszak) helyett az ügyfél a szerződéskötéstől számított egy év után válthat biztosítót. Tehát egy március 10-én vásárolt gépjármű esetén következő év március 10-től lehet új biztosítást kötni. A biztosítóknak az október 30-i tarifahirdetési kötelezettsége megmarad, tehát minden biztosításkötés esetén az előző év októberében meghirdetett tarifa lesz az érvényes.

- A biztosítóknak a szerződés fordulónapját megelőzően legalább 50 nappal írásban értesíteniük kell az ügyfeleket a következő évi díjról. Az értesítés lehet elektronikus és papíralapú is, tehát aki megadta az e-mail címét a biztosítótársaságnak, annak érdemes az elektronikus postafiókját is rendszeresen megnéznie, valamint ha ezen címében változás következik be, arról is értesíteni kell a biztosítót.

- A biztosítási szerződések továbbra is határozatlan idejűek, a szerződést annak évfordulóját megelőzően legalább 30 nappal lehet felmondani. Felhívom a figyelmet, hogy ez a dátum az új rendszerben nem feltétlenül november végére esik!

- 2010-től a szerződő fél az üzembentartó és nem a tulajdonos. A korábban megkötött szerződések esetében, melyeknél a tulajdonos kötötte a szerződést, és üzembentartó is be van jegyezve, a szerződés tovább él, amíg az felmondásra nem kerül, vagy változás nem áll be a tulajdonos vagy az üzembentartó személyében.

- A bónusz-malusz rendszer annyiban változik, hogy az üzembentartó nyilatkozata alapján a szerződés azonnal besorolható

a megfelelő osztályba, nem kell ehhez kívárni a kártörténeti igazolás beszerzését.

- Az üzembentartónak a - járműnyilvántartásban nem szereplő gépjárműveket leszámítva - járművel kapcsolatos változások esetén (pl.: forgalomból kivonás, üzemben tartó változása, tulajdonosváltás) elegendő a helyi okmányirodát értesíteni. Az okmányirodák jelentik a változásokat a biztosítók felé, s ők 30 napon belül írásos tájékoztatást nyújtanak az üzembentartó felé. (pl.: szerződés megszűnése, bónusz-malusz besorolás)

- Egy új kategória került bevezetésre a biztosítási kötelezettséggel rendelkező járművek közé, tehát eddig a személygépjárműre, motorkerékpárra, tehergépkocsira, közúti vontatóra, pótkocsira, autóbuszra, trolibuszra, mezőgazdasági vontatóra, lassú járműre, munkagépre és segédmotoros kerékpárra kellett biztosítást kötni, azonban 2010-től a négykerékű segédmotoros kerékpár (quad), valamint a hatósági engedélyre és jelzésre nem kötelezett segédmotoros kerékpár (mopedautó) üzembentartójának is kell KGFB szerződéssel rendelkeznie.

- Flottaszerződésekre vonatkozóan is történt néhány változás: 2010-től csak egyéni vállalkozó, jogi személy vagy jogi személyiség nélküli gazdasági társaság köthet flottaszerződést, és a gépjárművek számának minimum az öt darabot el kell érnie.

- Díjnemfizetés esetén a biztosító 60 napig nem mondhatja fel a szerződést, és a 30. nap után írásban felszólítást küld az ügyfélnek. Díjhátralékos időszakra késedelmi kamatot számíthat fel a biztosító. A díjnemfizetés okkal megszűnt szerződések esetében a biztosítónak kötelessége a megszűnést követő 15 napon belül az üzembentartónak igazolható módon értesítést küldeni.

- A károkozó a káreseményt 5 munkanapon, a károsult 30 napon belül köteles bejelenteni a biztosítónak.

- A kárrendezés során a biztosító a szükséges dokumentumok benyújtásától számítva 15 napon belül, hiányzó iratok esetében 3 hónapon belül köteles kellően megindokolt kártérítési javaslatot tenni.

- Ha a kárrendezés elhúzódik, a biztosító köteles késedelmi kamatot fizetni, melyről tájékoztatni kell az ügyfelet is.

## Egyéb változások

- A központi kötvénynyilvántartó 15 napon belül értesíti az érintett biztosítót a központi járműnyilvántartásban (BM) szereplő járművek esetén a jármű forgalomból történő kivonásáról, forgalomba helyezéséről, a tulajdonjogot és üzembentartót érintő változásokról. A központi járműnyilvántartásban nem szereplő gépjármű üzembentartójának továbbra is 15 napon belüli közlési kötelezettsége van a felsorolt esetekben.

- Központi kártörténeti nyilvántartást hoznak létre, mely alapján működtetik a bónusz-malusz rendszert, és állítják ki a kártörténeti igazolásokat. A biztosítóknak 15 napon belül elektronikusan közölniük kell a szerződésekben bekövetkezett változást a kártörténeti információs rendszerrel.

- A MABISZ-díj megszűnik, helyette fedezetlenségi díj kerül bevezetésre, melynek díja kategóriánként meghirdetésre kerül a tarifákkal együtt, s ez a díj minden biztosító esetében kötelezően alkalmazandó.

- Változik a MABISZ által kezelt KGFB garanciaalap feladata is, mivel a jövőben az esetlegesen fizetésképtelenné vált biztosítók helyett helytállási kötelezettsége is lesz. Az alap feltöltése a biztosítók feladata a KGFB-ből származó árbevétel alapján.

- A kártérítési összeghatárok is változnak: személyi sérüléssel járó károk esetében a korábbi 1,5 milliárd forintról 1,6 milliárd forintra növekszik a biztosító maximális kártérítési

kötelezettsége, dologi károk esetén továbbra is 500 millió forint marad a kártérítési határ.

Fontos tudni, hogy továbbra is az üzembentartó kötelessége a szerződés megkötése és érvényben tartása, tehát neki kell ügyelnie arra, hogy a szerződés megkötésére kerüljön és a díja mindig rendezve legyen. A változások 2011-ben is folytatódni fognak, hiszen jövőre megváltozik a díjszámítás egyik legfontosabb eleme, vagyis

személygépkocsik és motorkerékpárok esetében nem a járművek motorjának térfogata, hanem a teljesítménye fog szerepelni a KGFB-tarifában mint egyik legfontosabb ismérv, haszongépjárműveknél pedig az alapvetően teherbírás szerinti besorolás váltja majd fel, kivéve az autóbuszokat, ahol továbbra is a férőhely lesz a besorolás alapja. Ezzel a változással várhatóan a kicsi, de erős motorral rendelkező autó-

tulajdonosok fognak rosszul járni, tehát nekik kell magasabb díjat fizetni. Természetesen az új szabályozásnak idő kell, mire a biztosítási szerződés minden szereplője megtanulja azt, és megfelelően tudja alkalmazni, azonban véleményem szerint ezt a folyamatot a PSZAF is fokozottan figyelemmel fogja kísérni, és hivatalos állásfoglalásokkal igyekezik majd a piac megfelelő működését elősegíteni.

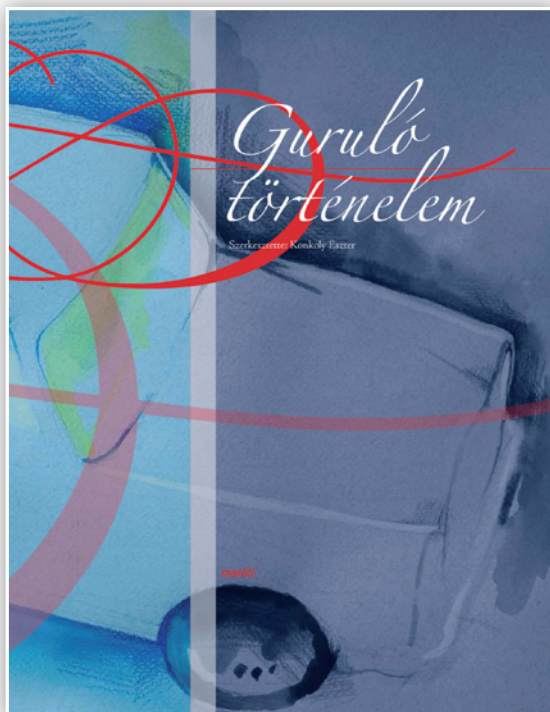
SZUNYOG ZOLTÁN

## A CECRA szigorúan visszautasítja az új GVO-terveket

Az EU új versenyjogi biztosa, Joaquin Almunia hivatalba lépésének első napján a CECRA, az európai autókereskedők és -javítók szövetsége és egyes tagszervezetei szigorúan visszautasították az Európai Unió Bizottságának az új GVO-szabályozásra vonatkozó terveit. Állásfoglalásuk szerint az ágazatban a piaci szereplőknek jogbiztonságra és átlátható szabályokra lenne szükségük. Szerintük a jelenlegi válságban különösen fontos, hogy megmaradjon a többmárkás értékesítés és a felmondási határidő szabályozása. A CECRA elnöke, Jürgen Creutzig ellentmondásokra is felhívta a figyelmet az uniós törvényhozásban. A kereskedői jogok – többek között a szerződéses forgalmazói jog továbbadásának lehetősége egy másik piaci szereplőnek – eltörlése ugyanis megsérti az ún. „Small Business Act” európai kisvállalkozói intézkedéscsomagot, melynek célja a polgári közeposztály erősítése az EU-ban. A CECRA reményét fejezte ki, hogy Almunia és az Európa Parlament nem fogadja el automatikusan a bizottság javaslatait a GVO-szabályozással kapcsolatban.

## Autószínek: a fekete, az ezüst és a szürke a legnépszerűbb

Az európai újautó-vásárlók körében a legkedveltebb autószín a fekete volt 2009-ben, 27%-os népszerűséggel (2008-ban ez az arány 26% volt). A Standox autófesték-gyártó cég adatai szerint a fehér részaránya is nőtt, már 10%. A második és a harmadik helyet az ezüst és a szürke foglalja el 20, illetve 18 százalékkal. A kék az egyetlen kromatikus szín az első ötben: 10,4%-os részesedéssel éppen megelőzi a fehéret, és így a negyedik helyet foglalja el. A szakértők szerint a jelenség magyarázata, hogy a technológiát, a haladást és az értékességet a legjobban a fekete, az ezüst és a szürke színek fejezik ki. Az autóhoz való hosszú kötődés és az autó nagy értéke látszólag nem fér össze az igazán színes árnyalatokkal. A környezetbarát villamos, hibrid és gázüzemű autók egyre jelentősebb elterjedése azonban együtt járhat az autók színesedésével is. A környezetbarát beállítottság ugyanis már nem feltétlenül csak lemondással és egyszerűsítéssel jár, hanem lehet fényűző és elegáns is. Az ilyen autók tervezői természetesen ható színárnyalatokat használnak, mint a bézs és a világoskék, egy visszafogott zöld vagy egy mély, meleg barna. A barna részaránya egyébként megduplázódott tavaly, és már 4%-on áll. Továbbra is nagyon népszerűtlen a zöld, az ibolyakék, a sárga és a narancs.



## Guruló történelem

Szerkesztette: Konkoly Eszter • Kiadó: Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. • Méret: 210x270 mm  
• Terjedelem: 232 oldal • Keménytető  
ár: **5000 Ft/db** + postaköltség

Aligha van még egy szakma, amely olyan hatalmas ívet járt volna be a rendszerváltást követően, mint az autókereskedelelem, és minden kapcsolódó szakmaterület, ami az autó eladását kíséri, követi.

A béketábor nagy „találmánya”, a „fizessz be jó előre, majd valamikor kapsz valamit” autóelosztás rendszeréből valódi felszabadulást jelentett a 20 évvel ezelőtti nyitás. A történet elindult. Akik elindították, létrehozták, az autókereskedelemben, az autószervezetben, az alkatrészellátásban, a finanszírozásban ma is aktív résztvevői, a folyamatok alakítói, sikereik részesei, események elszenvedői.

Miként látják a közelmúltat, a váltás előtti korszakot, miként emlékeznek a kezdetekre, a kibontakozásra és az utóbbi egyre szűkebb esztendőkre, mit gondolnak a kilábalásról – e kötetben leírták.

Hallatlanul izgalmas olvasmány valamennyi. Életpályák, korrajzok, szakmatörténeti kisebb tanulmányok, személyes vallomások bontakoznak ki az írásokból. Van, aki a „Naprendszerbe” utaztat minket, van, aki a merkurius világba visz vissza (a pingponglabdás sorsolás is szóba kerül, talán csak a mélyhűtési „technika” kívánczik még hozzá), vannak életfilozófiai mélységekig hatoló írások, tárgyyszerű és meghatározó, nosztalgikus részletek.

Az első generáció, jobbára akadálypályán, nagy dolgot vitt véghez, a semmiből hozott létre vállalkozói bátorságával, lelkesedésével és szakértelmével, több-kevesebb szerencsével, megérzéssel, időbeli jó „váltóállítással” egy új szakmát, és azt a gazdaság hullámain próbálta vinni, próbálta továbbvinni, átmenteni.

A könyv azoknak is, vagy leginkább azoknak szól, akik a jövőt építik, mert nekik van szükségük arra, hogy az elődök tapasztalataira építsenek, útjuk során közülük valakinek a kezét fogják.

A könyv várható megjelenése március második fele. Előrendelést felvesszünk az [at@xmeditor.hu](mailto:at@xmeditor.hu) címen.