„Bonus-Malus" rendszer a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításban

AMBRUS ZSOLT

A „Bonus-Malus" kifejezés a latin nyelvből ered, „jó-rossz", „előny-hátrány", esetünkben „engedmény-ráfizetés" értelme van, és a biztosítások terén díjengedmény, illetve pótdíj értelemben használatos.[1]

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszerében a szerződő (a gépjármű tulajdonosa vagy üzembentartója) az első biztosítási évet követően kármentességi díjengedményre (Bonusra) jogosult. A jogosultság egyik fontos előfeltétele az, hogy az előző megfigyelési időszakban a biztosító nem kellett kártérítést fizessen a szerződő által okozott kárért, tehát a szerződő nem okozott semmiféle kárt. Ellenkező esetben, amennyiben a szerződő a vizsgált időszakban kárt okozott, mely miatt a biztosítónak kártérítési kötelezettségnek kellett eleget tennie, a szerződő pótdíj (Malus) fizetésére köteles.[2]

Tehát „Malus" a „Bonus" ellentéte. E rendszer alkalmazásával a biztosítótársaságok serkentik a gépkocsitulajdonosokat a károkozások megelőzésére. A „Bonus-Malus" rendszert sok országban használják, Európában valamint Ázsiában, Amerikában és Afrikában egyaránt. Eszerint a „jó" gépkocsivezetők jutalomban részesülnek a biztosítási díjak alacsonyabb szintjének fizetésével a károkat okozó gépkocsivezetőkkel szemben.

Európában először 1960 előtt vezették be a „Bonus-Malus" rendszert. Az első ASTIN[3] kollokviumot, amelyet a franciaországi La Baule helységben szerveztek (1959), teljes egészében ennek a rendszernek szentelték. Az ASTIN legenda szerint De Gaule tábornok, miután 1958-ban Franciaország elnöke lett, megparancsolta az összes akkori biztosítótársaságnak, hogy vezessék be a „Bonus-Malus" rendszert a KGFB[4]-ra vonatkozóan.[5]

I. Bonus-Malus rendszer a nagyvilágban

A világ országainak többsége bevezette már a Bonus-Malus rendszert a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetében. Nagyon sokáig szinte mindegyik országban ugyanolyan típusú Bonus-Malus rendszert használtak, éspedig egy-egy állam által megszabott egységes rendszert.

Az Európai Unió tagországaiban 1994. július 1. után a biztosítótársaságok szabadon ál-

1 Bistriceanu Gh. D. – Bercea F. – Macovei E.I.: *Dicţionar de asigurări.* Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1999.
2 http://www.generali.hu: Generali-Providencia Biztosító R.T.: *A Bonus-Malus Rendszerről.* 2005.
3 Actuarial Studies In Non-life Insurance
4 Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás
5 Lemaire, J.: Bonus-Malus System: *The European and Asian Approach to Merit-Rating.* North American Actuarial Journal, vol. 2, nr. 1/1998.

lapíthatják meg a biztosítási díjak nagyságát, szabadon választhatják meg a saját díjszabási kritériumaikat, illetve Bonus-Malus rendszereiket.

Vannak ma is olyan országok, amelyek mindig az állam által megszabott Bonus-Malus rendszert alkalmazzák (Franciaország, Luxemburg, Belgium stb.), viszont a legtöbb országban ez másként működik. Így például vannak olyan országok, melyek csak Bonus-t alkalmaznak (Egyesült Királyság, Spanyolország, Svédország stb.), mások csak Malus-t (Amerikai Egyesült Államok), de olyanok is, amelyek Bonus-t és Malus-t is alkalmaznak

			Lefokozás			
			1	2	3	4
Sorszám	Osztály	Kvóta	Káresemény(ek) miatt			
1	22	250%	22	22	22	22
2	21	225%	22	22	22	22
3	20	200%	22	22	22	22
4	19	180%	22	22	22	22
5	18	160%	21	22	22	22
6	17	140%	20	22	22	22
7	16	130%	19	22	22	22
8	15	120%	18	21	22	22
9	14	115%	17	20	22	22
10	13	110%	16	19	22	22
11	12	105%	15	18	21	22
12	11A	100%	14	17	20	22
13	10	95%	13	16	19	22
14	9	90%	12	15	18	21
15	8	85%	11	14	17	20
16	7	80%	10	13	16	19
17	6	75%	9	12	15	18
18	5	70%	8	11	14	17
19	4	65%	7	10	13	16
20	3	60%	6	9	12	15
21	2	55%	5	8	11	14
22	1	50%	4	7	10	13
23	0	47,5%	3	6	9	12
24	-1	45%	2	5	8	11
25	-2	45%	1	4	7	10
26	-3	45%	0	3	6	9

Forrás: http://www.commassu.lu: Commisariat aux Assurances (1999) - Raport annuel pour l'année 2003, Luxembourg, vagy http://www.assefisc.com/BMLuxembourg.html
Minden egyes balesetért a biztosítási év folyamán a szerződés lefokozódik 3 osztállyal, mindaddig, amíg a 22. osztályba kerül.[6]
A: A rendszerbe való belépés osztálya

[6]http://www.lefoyer.lu/en/prat_insurances/faq.html: Gyakran feltett kérdések a luxemburgi Bonus-Malus rendszerrel kapcsolatban, 2005.

(a világ országainak nagy része, pl. Svájc, Németország, Görögország, Olaszország, Japán, Portugália stb.). Lássuk néhány ország esetét:

I.1. Luxemburg

Az 1994-ben megjelent határozatok a Luxemburgban levő biztosítótársaságokat arra kötelezik, hogy az állam által megszabott egységes Bonus-Malus rendszert használják. Mivel a diszkrimináció nem megengedett, nincs külön elbírálás a gépkocsi-tulajdonosok nemzetiségét és nemét illetően.

A 26 osztályból álló Bonus-Malus rendszert a következő táblázat illusztrálja.

Létezik egy törvényes előírás, mely szerint ha egy biztosított négy éven keresztül nem követ el egyetlen olyan balesetet sem, amely kártérítést igényel a biztosítótársaságtól, akkor áthelyezhető még a 11. Bonus-Malus osztályba (100%) is.

Észrevehetjük azt is, hogy egy olyan biztosított, aki a legjobb osztályba van besorolva, a 3-ba (45%), és minden évben elkövet egy-egy balesetet, csak 9 év elteltével kerülhet a legrosszabb csoportba (a 22. osztályba).

I.2. Spanyolország

A spanyolországi biztosítótársaságok szinte teljes egészében szabadon dönthetnek a biztosítási díjaik meghatározásáról. Tiltott az ún. küszöbérték megszabása. A küszöbérték a káresemények azon része (százalékban vagy abszolút értékben kifejezve), amelyet a biztosított személy fedez. A biztosítótársaságok nem kötelesek minden kérelmezővel biztosítási szerződést kötni. Spanyolországban a „rossz" kockázatok kezelését átveszi a „Consorcio de Compenscion de Seguros", amely az állam tulajdonában levő járművek biztosításával is foglalkozó állami intézmény. Nagyon alacsony azon személygépkocsik száma, amelyek a KGFB nélkül közlekednek (hozzávetőlegesen 10%).[7]

A Spanyolországban használt Bonus-Malus rendszerek nagyon eltérőek egymástól. Mindegyikükből hiányzik a Malus. Az egyik legelterjedtebb Bonus-Malus rendszert a 2. táblázat adja meg.

1.3. Olaszország

Az Európai Unió beavatkozása előtt Olaszországban erős szabályozás alatt volt a KGFB. Egy egységes díjrendszere létezett minden biztosítótársaságnak, amelyet évente határozott meg a parlament. A biztosítási díjak meghatározásánál figyelembe vették a politikai és szo-

[7] Meyer, U. : *Assurance en responsabilité civile automobile en Europe, Etude comparative de la situation économique statistique.* Université de Bamberg, Franciaország, 2002, old. ?

			Lefokozás			
			1	2	3	4
Sorszám	Osztály	Kvóta	Káresemény(ek) miatt			
1	1A	100%	1	1	1	1
2	2	100%	1	1	1	1
3	3	90%	1	1	1	1
4	4	80%	1	1	1	1
5	5	70%	1	1	1	1

Forrás: http://www.unespa.es (Union Espanola de Entidadea Aseguradoras y Reaseguradoras)
A: A rendszerbe való belépés osztálya

2. Táblázat: Spanyolország - Bonus-Malus rendszer

			Lefokozás			
			1	2	3	4[a]
Sorszám	Osztály	Kvóta	káresemény(ek) miatt			
1	18	200%	18	18	18	18
2	17	175%	18	18	18	18
3	16	150%	18	18	18	18
4	15	130%	17	18	18	18
5	14A	115%	16	18	18	18
6	13	100%	15	18	18	18
7	12	94%	14	17	18	18
8	11	88%	13	16	18	18
9	10	82%	12	15	18	18
10	9	78%	11	14	17	18
11	8	74%	10	13	16	18
12	7	70%	9	12	15	18
13	6	66%	8	11	14	17
14	5	62%	7	10	13	16
15	4	59%	6	9	12	15
16	3	56%	5	8	11	14
17	2	53%	4	7	10	13
18	1	50%	3	6	9	12

Forrás: http://www.ania.it [8]
a: Amikor évente több mint 4 káresemény történik, akkor káreseményenként három csoporttal fokozzák le az illető biztosítottat.
A: A rendszerbe való belépés osztálya

3. Táblázat: Olaszország - Bonus-Malus rendszer

[8] Meyer, U.: *Third Party Motor Insurance in Europe, Comparative Study of the Economic-Statistical Situation.* University of Bamberg, Germany, 2002.
[8] Associazione Nazionale fra le Emprese Assicuratrici

ciális szempontokat is. A biztosítási díjak úgy voltak meghatározva, hogy esetenként nem mindig biztosítottak nyereséget az illető biztosítótársaság számára. Ezen kívül a biztosítótársaságok minden évben az éves KGFB bevételekből kötelező módon 2%-ot át kellett utaljanak az „Instituto Nazionale delle Assicurazioni" (INA) számára. Ez egy állami intézmény volt, amely a biztosítási díjak statisztikai kimutatásával foglalkozott.[9]

Az utóbbi években Olaszországban hirtelen nagyon megemelkedtek a biztosítási díjak. Újabban az olasz biztosítók is kötelesek használni a Bonus-Malus rendszert. Több ilyen rendszer van Olaszországban, ezek közül a leggyakrabban használtak a 3. táblázatban találhatóak.

Romániában még nem vezették be a Bonus-Malust, viszont már tervbe vették bevezetését. Mivel Romániában a magyarországi rendszert akarják átvenni, ezért a továbbiakban részletesen tárgyaljuk ezt.

II. A magyarországi Bonus-Malus rendszer

A magyarországi biztosítótársaságok mindegyikénél a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás éves díját befolyásolja, hogy milyen Bonus-Malus besorolással rendelkeznek. Éveken keresztül tartó kármentes vezetéssel Bonus fokozatokat szerezhetünk, illetve elveszthetjük kedvezményünket – vagy pótdíjjal sújthatnak minket –, ha kárt okozunk. A Bonus-Malus rendszerrel járó előnyök és hátrányok a szerződéskötő személyéhez és gépjárműhöz fűződnek, függetlenül attól, hogy a szerződéskötő gépjárművét ki vezeti. Ha az adott gépjárművet idegen személy jogtalanul használatba veszi, és ennek ténye a rendőrhatóságnál bejelentésre kerül, úgy a gépjármű jogellenes vezetője által okozott kár a szerződés osztályba sorolását nem érinti.[10]

II.1. Magyarországon alkalmazott Bonus-Malus osztályok

1991. július 1-jétől a „Bonus-Malus" rendszerbe tartoznak a személygépkocsikra kötött egyedi felelősségbiztosítási szerződések. 2001. július 1-jétől a rendszer kiterjed a tehergépkocsikra, autóbuszokra, motorkerékpárokra, vontatókra és mezőgazdasági vontatókra. Nem tartoznak bele a segédmotoros kerékpárok és a lassú járművek.

Személygépkocsik, tehergépjárművek, autóbuszok, motorkerékpárok, vontatók és mezőgazdasági vontatók esetében a rendszer egy alap, 10 Bonus és 4 vagy 5 Malus osztályból áll, a biztosítótól függően. A biztosításuk éves díját egyrészt Bonus besorolásuk határozza meg, másrészt az, hogy melyik biztosítónál vannak, mivel a kedvezmények, pótdíjak mértéke biztosítónként eltérhet. Az alábbi táblázat azt mutatja, hogy a gépjármű-biztosítók

[9] Meyer, U.: *Third Party Motor Insurance in Europe, Comparative Study of the Economic-Statistical Situation.* University of Bamberg, Germany, 2002.
[10] http://www.clb.hu/dynamic/magan/bonusmalus.html

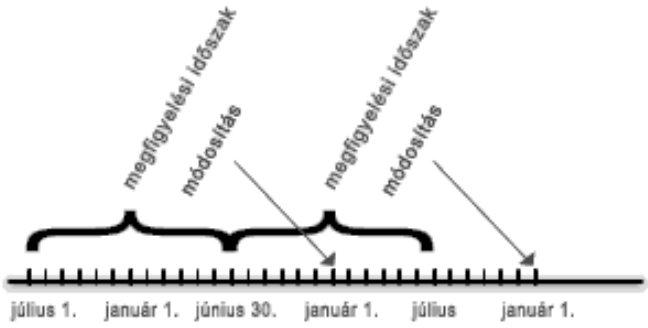
mennyi kedvezményt adtak a 2004. évben Bonus fokozatonként, illetve mennyi pótdíjat tettek Malus fokozatonként az alapdíjra.

Fontos: A kiszámolt százalék az alapdíjból levonandó, ill. hozzáadandó!

	Aegon	Allianz	Groupama	Uniqa	Generali	Köbe	OTP-Garancia	Union
Bonus 10 extra		52%						
Bonus 10	50%	47,2%	50%	50%	50%	tarifában meghatározott	50%	50%
Bonus 9	45%	42,4%	45%	45%	45%	tarifában meghatározott	45%	45%
Bonus 8	40%	37,6%	40%	40%	40%	tarifában meghatározott	40%	40%
Bonus 7	35%	32,8%	35%	35%	35%	tarifában meghatározott	35%	35%
Bonus 6	30%	28%	30%	30%	30%	tarifában meghatározott	30%	30%
Bonus 5	25%	23,2%	25%	25%	25%	tarifában meghatározott	25%	25%
Bonus 4	20%	18,4%	20%	20%	20%	tarifában meghatározott	20%	20%
Bonus 3	15%	13,6%	15%	15%	15%	tarifában meghatározott	15%	15%
Bonus 2	10%	8,8%	10%	10%	10%	tarifában meghatározott	10%	10%
Bonus 1	5%	4%	5%	5%	5%	tarifában meghatározott	5%	5%
A00	alapdíj	alapdíj	alapdíj	alapdíj	alapdíj	alapdíj	alapdíj	alapdíj
Malus 1	15%	15%	15%	15%	15%	15%	20%	15%
Malus 2	35%	35%	35%	35%	35%	35%	50%	35%
Malus 3	60%	60%	60%	60%	60%	60%	100%	60%
Malus 4	100%	100%	100%	100%	100%	100%	200%	100%

Forrás: http://www.clb.hu/dynamic/magan/bonusmalus.html

4. Táblázat. A magyarországi biztosítóknál alkalmazandó biztosítási díjak a KGFB esetében



Forrás: http://www.clb.hu/dynamic/magan/bonusmalus.html

1. Ábra: Besorolási változás üteme

A biztosítások besorolása minden év január 1-jével változik, az utolsó lezárt megfigyelési időszakban nyújtott „teljesítmény” alapján. A személygépkocsik Bonus-Malus nyilvántartási rendszere szempontjából az első megfigyelési időszak 1991. július 1-jétől 1992. június 30-ig tartott. Emiatt a megfigyelési időszak az adott biztosítási évet két évvel megelőző július 1-jétől a biztosítási évet megelőző év június 30-ig tart.

Ha a megfigyelési időszakban a biztosított autót kármentesen vezetik, besorolása egy fokozattal jobb lesz. Ha kárt okoz, akkor a személygépkocsit és a motorkerékpárt káreseményenként két osztállyal lejjebb sorolják, függetlenül a káresemények nagyságától. Ha négy vagy annál több káreseményt okoznak, akkor automatikusan M04 lesz a besorolásuk.

Kiinduló osztály	Megfigyelési időszakban figyelembe vett károk				
	0 kár	1 kár	2 kár	3 kár	4 vagy több kár
B10	B10	B08	B06	B04	M04
B09	B10	B07	B05	B03	M04
B08	B09	B06	B04	B02	M04
B07	B08	B05	B03	B01	M04
B06	B07	B04	B02	A00	M04
B05	B06	B03	B01	M01	M04
B04	B05	B02	A00	M02	M04
B03	B04	B01	M01	M03	M04
B02	B03	A00	M02	M04	M04
B01	B02	M01	M03	M04	M04
A00	B01	M02	M04	M04	M04
M01	A00	M03	M04	M04	M04
M02	M01	M04	M04	M04	M04
M03	M02	M04	M04	M04	M04
M04	M03	M04	M04	M04	M04

Forrás: 2004. (VI. 8.) /190. sz. kormányrendelet a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról

5. Táblázat: Bonus-Malus osztályba sorolás személygépkocsi és motorkerékpár esetén

A tehergépjárműre, buszra, vontatóra, illetve mezőgazdasági vontatóra kötött KGFB szerződések esetén a megfigyelési időszakban figyelembe vett minden egyes kár után egy osztállyal sorolják lejjebb a kárt okozót, függetlenül a káresemények nagyságától.

A vétkesnek lehetősége van az okozott kár megtérítésére annak érdekében, hogy megmaradjon az aktuális fokozatban. Ez a lehetőség jelentős, mivel a kisebb károk esetén e nélkül az eddigi díjnak akár másfél-kétszeresét is fizethetik évekig egy kisebb koccanás miatt.

Kiinduló osztály	Megfigyelési időszakban figyelembe vett károk				
	0 kár	1 kár	2 kár	3 kár	4 vagy több kár
B10	B10	B09	B08	B07	B06
B09	B10	B08	B07	B06	B05
B08	B09	B07	B06	B05	B04
B07	B08	B06	B05	B04	B03
B06	B07	B05	B04	B03	B02
B05	B06	B04	B03	B02	B01
B04	B05	B03	B02	B01	A00
B03	B04	B02	B01	A00	M01
B02	B03	B01	A00	M01	M02
B01	B02	A00	M01	M02	M03
A00	B01	M01	M02	M03	M04
M01	A00	M02	M03	M04	M04
M02	M01	M03	M04	M04	M04
M03	M02	M04	M04	M04	M04
M04	M03	M04	M04	M04	M04

Forrás: 2004. (VI. 8.) /190. sz. kormányrendelet a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról

6. Táblázat: Bonus-Malus osztályba sorolás tehergépjármű, busz, vontató, mezőgazdasági vontató esetén

Ahhoz, hogy a szerződés Bonus-Malus besorolása a megfigyelési időszakot követő év január 1-jén egy fokozatot emelkedjen, a szerződésnek a megfigyelési időszakban 9 hónapig érvényesnek és kármentesnek kell lennie.

Sokakkal előfordul, hogy több hónapon át, legtöbbször a téli hónapokban egyáltalán nem használják gépjárművüket, ekkor vetődik fel a szerződés szüneteltetésének igénye. A kötelező felelősségbiztosítást 2–6 hónapon át lehet szüneteltetni, amennyiben a szerződő a rendszámtáblát leadja a rendőrségnek, majd a biztosítónál bemutatja a gépjármű üzemen kívül helyezéséről szóló hatósági végzést. A szüneteltetés a biztosító számára történő bejelentést követő hónap első napjával kezdődik, és az újbóli üzembe helyezés napjáig tart. A gépjármű újbóli üzembe helyezését a szerződőnek az üzembe helyezésről a hatóságok által kiállított okirat megküldésével kell a biztosítónak jeleznie. A biztosító kockázatviselése és a díjfizetési kötelezettség az újbóli üzembe helyezés napján kezdődik.

A forgalmi engedélyre nem kötelezett gépjárművek (segédmotoros kerékpár, lassú jármű), valamint a motorkerékpárok kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződését nem lehet szüneteltetni.

A biztosítás megszűnése esetén a szerződéskötő kérésére a biztosító köteles Bonus-Malus igazolást kiállítani. Az igazolás bemutatása új szerződés megkötésénél akkor szükséges, ha a szerződő új biztosítását nem az addigi felelősségbiztosítójánál köti meg. A biz-

tosítók által kiállított igazolás a kiállítás napjától számított 30 napig használható fel.

A biztosítók minden év október 30-ig hirdetik ki következő évi díjaikat. Amennyiben a szerződő a lehető legalacsonyabb díjon kívánja biztosítani gépjárművét, érdemes kiszámítania, mennyi lenne a következő évi biztosítási díja az egyes biztosítóknál. A biztosítók honlapján, illetve a http://www.mabisz.hu[11] honlapon megtalálhatók a díjszámítási programok, amelyek segítségével a díjak könnyen kiszámíthatók.

Amennyiben egy másik biztosító jóval kedvezőbb díja vagy jelenlegi biztosítójával való elégedetlensége miatt a szerződő a biztosítóváltás mellett dönt, november 30-ig fel kell mondja biztosítását. A felmondott biztosítás december 31-én szűnik meg, az új biztosítást január 1-jei kockázatviselési kezdettel kell megkötni.

II.2. A Bonus-Malus igazolás

Amennyiben a szerződő az új biztosítás megkötésekor ilyen eredeti igazolást nem tud bemutatni, akkor az új szerződést csak A00 Bonus-Malus fokozatban lehet nyilvántartásba venni. A Bonus-Malus igazolás szerződéskötés utáni bemutatása esetén a szerződés Bonus-Malus osztályba sorolását az igazolás adattartalmának alapján kell visszamenőleges hatállyal módosítani. Ha a szerződő a biztosítás megkötését követő 90 napon belül nem mutat be Bonus-Malus igazolást, akkor a biztosító (a rendszerbe újonnan belépők kivételével) köteles visszamenőleges hatállyal a szerződést M04-es osztályba sorolni.

Ha a biztosítási szerződés az egyéves megfigyelési időszakban akár év közbeni forgalomba helyezés, akár szüneteltetés miatt egy évnél rövidebb ideig, de legalább kilenc hónapig fennállt, a kármentességet az osztályba sorolásnál a biztosító ugyancsak figyelembe veszi. Ha az üzemben tartó a megfigyelési időszakban kármentes volt, de az adott időszakban nem volt 9 hónapig hatályos szerződése, a Bonus-Malus osztályba sorolása nem változik

A Bonus-Malus rendszerrel járó előnyök és hátrányok a szerződéskötő személyéhez fűződnek az érintett szerződés vonatkozásában, függetlenül attól, hogy a szerződéskötő gépjárművét engedélyével ki vezette. A már megszerzett Bonus-Malus fokozat osztályba sorolás megmarad, és az arra jogosító időtartam tovább folyik, ha a szerződés megszűnik – kivéve a díj nem fizetése miatti megszűnést – és a szerződés megszűnésétől számított egy éven belül a biztosított új szerződést köt, akár ugyanannál, akár más biztosítónál. A szerződő osztályba sorolását bármilyen összegű kárkifizetés rontja, de jogosult arra, hogy saját elhatározásából a biztosítónak a kárkifizetés összegéről szóló értesítését követően hat héten belül a károsszeget a biztosítónak megfizesse, és így besorolását megőrizze.

Az üzemben tartó jogosult arra, hogy a biztosítónak a teljes kárkifizetés összegéről szóló írásbeli értesítését követő hat héten belül a teljes károsszeget a biztosítónak megfizesse, és

11 http://www.mabisz.hu Magyar Biztosítók Szövetsége

így a Bonus-Malus osztályba sorolását ne rontsa. Kármegosztás esetén az adott szerződés alapján történt kárkifizetést kell figyelembe venni.

A biztosító – az üzemben tartó kérelmére –, a más tagállamban működő biztosító(k) által kiadott kárelőzményi igazolás(ok) alapján, köteles az üzemben tartó által igazolt időszakot figyelembe venni, és a szerződést a megfelelő Bonus osztályba sorolni. Az igazolás abban az esetben vehető figyelembe, ha tartalmazza az adott biztosítónál nyilvántartott időszakot, illetve azt, hogy az üzemben tartó a tagállamban működő biztosítóval kötött szerződésének hatálya alatt hány első fizetéssel járó, illetve hány bekövetkezett, de még kifizetéssel nem járó kárt okozott. Több igazolás benyújtása esetén kizárólag az utolsó, hiánytalanul igazolt időszak vehető figyelembe.

Következésképpen, annak ellenére, hogy minden országban más-más Bonus-Malus rendszert alkalmaznak, mégis összeférhetőek egymással.[12]

III. Következtetések és javaslatok a romániai Bonus-Malus rendszer bevezetésével kapcsolatban

A romániai biztosítások piaca mai napig is standardizált, ami azt jelenti, hogy a biztosítási díjak nagysága vagy kormányrendelet által van meghatározva, vagy pedig a Biztosítások Felügyeleti Bizottsága (CSA[13]) által kibocsátott rendelettel. Ilyenképpen a biztosítótársaságok a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetén elvesztik a biztosítási díjak meghatározásának szabadságát. De a 2004. december 9-i, a Biztosítások Felügyeleti Bizottsága által kibocsátott rendelet értelmében a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjainak maximális és minimális értékeit a romániai biztosítótársaságok egy vonatkoztatási díjhoz viszonyítva határozzák meg, amihez 2005-ben hozzáadhatnak vagy levonhatnak 10%-ot, 2006-ban pedig hozzáadhatnak 20%-ot vagy levonhatnak 10%-ot.[14]

2007-től kezdődően a biztosítótársaságok önállóan határozzák majd meg a KGFB díjait. Mivel a KGFB időközben egységesítve lesz a zöldkártya-biztosítással (Románia területén kívül a KGFB érvényes), amely érvényes lesz az Európai Unió összes tagállamában, és a biztosítótársaságok felelőssége így kiterjed az EU egész területére, a biztosítási díjak értékei is el fogják érni a nyugat-európai államokban alkalmazott díjak szintjeit. Nyugat-Európában a biztosítási díjak elérik az évi 800–1000 euró szintet is, viszont a kártérítések szintjei is jóval magasabbak, hisz azok a néhány százezer euró értéket is meghaladhatják testi sérülések okozása esetében. Így az új körülmények mellett a biztosítótársaságok úgy jósolják, hogy a KGFB díja nem lehet majd kevesebb évi 500 eurónál.

12 Megyeri, G.: *A Bonus-Malus Rendszerről.* Argosz Biztosító R.T., Budapest, 2005.
13 Comisia de Supraveghere a Asigurărilor
14 2004/3108. sz. kormányrendelet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás törvényének alkalmazásáról, megjelent a 2004/1214-es Hivatalos Közlönyben.

Mivel a román állampolgárok lényegesen kevesebb jövedelemmel rendelkeznek az EU-tagországok állampolgárainál, Románia egy ötéves átmeneti időszakot kért ahhoz, hogy a KGFB díjakat az EU-s díjakhoz harmonizálja, de kérését visszautasították. Így legkésőbb 2007-ig lehetett ezt halasztani.[15]

A biztosítótársaságok kérik a Bonus-Malus rendszer bevezetését is. Ebben az esetben a biztosítási díjak megállapítása a kártörténeti igazolások alapján történne, minden biztosított személy esetén. Eszerint azon ügyfelek számára, akik balesetmentesen közlekednek, a biztosítótársaságok kevesebb biztosítási díjat szabhatnak meg, illetve azon ügyfelek számára, akik után a biztosítótársaságoknak kártérítést kell fizetniük, magasabb biztosítási díjat szabhatnak meg. Ez a terv viszont nem valósítható meg egy egységes adatbázis nélkül, ahol nyilvántartásban lenne az összes biztosított gépjármű. A Biztosítások Felügyeleti Bizottságának elnöke (Nicolae Crișan) szerint ennek az adatbázisnak az elkészítése rengeteg időt vesz igénybe, és sok pénzbe kerül. Megvalósítását PHARE alapokból tervezik, és elkészültét valamikor 2006 közepe tájára becsülik.[16]

A közeljövőben a biztosítási díjak meghatározásánál számításba vesznek olyan kritériumok is, mint például a biztosított gépjármű tulajdonosának életkora vagy földrajzi elhelyezkedése (milyen vidéken van az állandó lakhelye). Szabály lesz, hogy „minél fiatalabb, annál veszélyesebb a kormánynál", tehát annál magasabb biztosítási díjat fog fizetni, valamint azt is, hogy a fővárosban bejelentett gépkocsi után nagyobb lesz a biztosítási díj, mint a vidéken bejegyzettek után, hisz a fővárosban sokkal nagyobb a forgalom, így sokkal nagyobb annak a valószínűsége is, hogy balesetezni fog az illető gépkocsitulajdonos, mint vidéken, ahol a forgalom nem olyan nagy.

Azonban egyetlen intézkedést sem lehet gyakorlatba ültetni mindaddig, amíg nem jön létre egy a biztosítótársaságok, a Biztosítások Felügyeleti Bizottsága valamint a Belügyminisztérium által összehangolt egységes adatbázis.[17]

15 Osman, O.: Megdrágul a KGFB: A biztosítások díjai 2007-ig fokozatosan növekedni fognak. *Capital*, nr. 28, 2004. július 8.
16 Mihai, A.: Economic-Business: Olcsó biztosítások az elővigyázatosok számára. *Jurnalul Național*, 2004. december 16.
17 Osman, O.: Más féle KGFB: A KGFB radikálisan megváltoztatja szabályait. *Capital* nr.24, 2004. június 10, 41. oldal