

Módszertani leírás

MNB kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás index

1. A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ ADATOK BEMUTATÁSA

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 24/A. §. alapján a Magyar Nemzeti Bank tételes kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés- és káradatbázist (KKTA) működtet. A KKTA révén egy olyan átfogó adatbázis érhető el, amely teljeskörűen tartalmazza adott időszak (pl. negyedév) végén a piacon lévő szerződéseket, beleértve a biztosítójánál maradó, a biztosítót váltó, és az újonnan megjelenő szerződéseket is. Mivel a KGFB megkötését jogszabály írja elő, a KKTA teljes képet¹ ad a forgalomban lévő gépjárművek biztosítási díjáról, az általuk okozott károkról. A KKTA adatbázis így megfelelő alapot szolgáltat az átlagos KGFB díjak alakulását bemutató index létrehozásához.

2. MÓDSZERTAN

Az MNB KGFB index meghatározása a következő alapelvek mentén történik:

- a KKTA adatszolgáltatás gyakoriságával összhangban negyedévente történnek a kalkulációk
- az állományi sajátosságok miatt eltérő a megközelítés a személygépkocsikra és az egyéb járművekre vonatkozóan:
 - **Személygépkocsik** esetében történik a KGFB index számítása, az egyedi és normál használati módú járműveket figyelembe véve és az állományváltozásból adódó hatásokat kiszűrve, ahol az egyes negyedévek átlagos díjai esetében a 2016. I. negyedévi állapot jelenti a viszonyítási alapot
 - Ebből a KGFB indexből képződik az ún. Korrigált index, amely az eredetinek az egyes szegmensekre számított kárráfordítással és a 2019-ben bevezetett KGFB-re kiterjesztett, a díjakba beépülő biztosítási adóval módosított értéke. Kárráfordítás alatt a kárkifizetések és a megképzett tartalékok értendők.
 - **Egyéb járművek** esetében a szerződések heterogén volta miatt (a segédmotoros kerékpároktól a buszokon át a vontatókig minden ide tartozik) nem összevont mutató számolódik, hanem egyes kiemelt kategóriák éves díjváltozása.

A részletes leírást a következő pontok tartalmazzák.

2.1. Személygépkocsi

Személygépkocsik esetében negyedévente történik a KGFB index számítása, mivel negyedévenkénti adatszolgáltatással állnak rendelkezésre az újabb adatok. A flotta járműveket és a nem normál használati módú járműveket (taxi, nemzetközi fuvarozás stb.) eltérő kockázatuk, ebből következően árazásuk és torzító hatásuk miatt nem fedik le az index.

A KGFB index bázisa 2016 I. negyedéve, így megfelelő hosszúságú idősor áll rendelkezésre, valamint az eredmények stabilitása is biztosítható.

¹ a biztosítatlanok kivételével.

A torzító hatások kiküszöbölése érdekében kerültek meghatározásra azon paraméterek, melyek hatását szükséges kiszűrni az adatokból. A lefolytatott elemzés eredményei azt mutatják, hogy az elmúlt években az állomány a biztosított gépjárművek teljesítményét tekintve jelentősen átrendeződött, míg a naptári évfordulós állomány utóbbi években csökkenő, de még mindig jelentős száma évközi szezonális hatást okoz. A szerződések ötöde ugyanis még a „december 31. – január 1.”-ként emlegetett állományhoz kötődik. Ez az állomány tulajdonságaiban jelentősen különbözik a többitől, mert javarészt B8 és B10 bonus-malus (BM) besorolású szerződésekből áll. A járművek összetétele is eltér az átlagostól, mivel a teljes állományösszetétel az utóbbi években eltolódott a nagyobb teljesítményű járművek felé. Indokolt tehát a hatások kisimítása az index konstruálása során.

A simítás az állományösszetételre való kivetítésen alapszik, azaz e két tényező mentén van leszűrve adott negyedév végén élő és kockázatban álló, valamint szüneteltetett állomány a személygépkocsi teljesítményekre és a bonus-malus besorolásra. Ez a korrekció az állomány teljesítmény szerinti összetételének átalakulásból adódó átlagos díjszintváltozást is korigálja. Ezzel az összetétellel kerülnek súlyozásra a korábbi negyedévek, szorozva a szegmensekre vonatkozó aktuális negyedévben évfordulóval rendelkező (ebbe tartozik az új kötés is) szerződések érvényes átlag állománydíjaival.

Az esetenként előforduló 0 állománydíjú szerződéseket nem veszi figyelembe a kalkuláció, ahogy a határozott tartamú szerződéseket sem. A történeti adatok pedig a következőképp kerültek figyelembevételre: az adott negyedév utolsó napján élő és kockázatban álló, illetve szüneteltetett szerződések (amelyeknek évfordulója (szerződés kötése) adott negyedévbe esik) forintosított állománydíja összegezve és osztva a szerződések számával.

A lekérdezés negyedévente frissülő adatokon történik, így az állományösszetétel is változhat, azaz a visszamenőleges adatok is módosulhatnak. Ezeket a módszer mindig figyelembe veszi, mert a szűrés adott negyedév végén élő és évfordulós (induló) szerződésekre vonatkozik.

A KGFB index tehát kifejező abban a tekintetben, hogy az aktuális állományösszetétellel dolgozik bonus-malus besorolás és járműtípus szerint, ezzel kisimítva a január 1-jei váltók miatt jelentkező szezonális hatást, és a teljesítmény eltolódás hatását, ugyanakkor jól mutatja a díjszint változását, valamint jelentkezik benne a 2019-ben a díjba épített adó hatása is.

A KGFB index megalkotása mellett az MNB kidolgozott egy ún. Korrigált indexet is, ami egyfajta nettó, azaz a kárráfordítás változásától és az adóhatástól tisztított díjszintváltozást mutat. Az adóhatás miatti díjszintnövekedés kiküszöbölése a következőképp történik. Az egyes hónapokban évfordulós szerződések esetében tételesen meghatározásra kerül, hogy az állománydíjra vetített adókulcs (23%), vagy a jogszabályban meghatározott maximum (napi 83 Ft) érvényes-e. A tételes adatok átlaga adja meg a havi effektív adókulcsot, majd a megfelelő három hónap átlaga határozza meg a negyedéves értéket.

A korrekció másik összetevője az adott szegmensnek az index számítás időpontjára becsült kárráfordítása. A teljes kárráfordítás az egyes károkra megadott összes kárkifizetés, az adott hatálynapra érvényes függőkár tartalék (illetve járadékosok esetében még a járadéktartalék és a kifizetett járadékok) együttes összegéből levonva a regressz megtérülés és regressz tartalék értékét, amelyek jogszabályban rögzített feltételek esetén megilletik a biztosítót. Ehhez szükséges volt a már bekövetkezett, de még be nem jelentett károkra egyfajta becslést alkalmazni az alábbiak szerint. Először az adott negyedévre vonatkozó károk teljes ismert kárráfordítása kerül meghatározásra, majd a bekövetkezés negyedévében történt kárráfordítás minden negyedévre. Ennek dinamikája a vizsgált időtáv utolsó négy negyedéve során mutat jelentős eltérést, mivel

nem látható még a teljes kifizetés². Ezért szükséges volt megvizsgálni, hogy az utolsó négy negyedév előtti időszakban a kár bekövetkezésének negyedévében ismert kárráfordítás hogyan aránylik a teljes kárráfordításhoz. Ezen értékkel megszorozva az utolsó négy negyedév adatait becsülhető a teljes kárráfordítás. Az állománydíjakra vonatkozó KGFB index esetében figyelembevételre került az állomány összetételének változása, ezért a kárráfordítás esetében hasonló korrekció történik. Mivel a kárráfordítást a tipikusan az év második felében megjelenő tartalékfeloldások és egyéb tényezők jelentősen módosíthatják negyedévente, mozgóátlag segítségével simítás történik.

2.2. Egyéb járművek

Az egyéb járműkategóriák esetén eltér a flotta és egyedi szerződések díjainak eloszlása, mert például a fuvarozáshoz kapcsolódó vontatók és pótkocsik nagyrésze fuvarozói vállalatok által kötött flotta szerződésekhez tartozik, melyek egyedi ajánlattal rendelkeznek. Ilyen a nagyobb méretű buszok állománya is. Ennek értelmében külön szükséges vizsgálni a legnagyobb állománnyal rendelkező egyéb járműveket. Ezen járművek esetében megkülönböztethető az egyedi és a flotta szerződések átlagos állománydíja és darabszáma, melyeket a nagyobb állománnyal rendelkező járműtípusokra publikál az MNB. Mivel az éven belüli szezonális ez esetben is erős lehet, a negyedéves változás helyett az éves változás vizsgálata indokolt. Ezek alapján a jármű darab, átlagdíj és éves változás adatok közzététele történik meg egyedi és flotta bontásban a normál használatú személygépkocsikra, taxikra, motorkerékpárokra, segédmotorkerékpárokra, buszokra (ezen belül két külön kategória az eltérő kockázati jelleg miatt), teherautókra, vontatókra és nehéz pótkocsikra.

3. MÓDSZERTANI MEGJEGYZÉSEK

A negyedéves adatszolgáltatásban még nincsenek benne azok a szerződések, amikor a hóforduló a negyedévben 3. hónap utolsó napja és az új állománydíj csak következő negyedév első napjától lesz érvényes.

A KKTA adatai között szerepelnek még olyan szerződések is, amelyek pl. 2019.03.31-es hatálynapon „Élő, kockázatban áll” státuszúak, miközben a megadott állománydíj hatálya jóval korábbi. Ezek mennyisége elenyésző, a KGFB indexet érdemben nem torzítják. Több biztosítónál a márciusi évfordulós szerződések állománydíja még korábbi év hatálynapjával szerepel a KKTA-ban.

Az évforduló hónapját tartalmazó aktuális negyedév díjai általában magasabbak, mint ami a következő negyedévekben látható. Ezt magyarázhatja az évfordulót követő időszakban történő törlések, elsősorban a díjnemfizetés miatti törlések magasabb átlagdíja. A magasabb átlagdíjjal rendelkező szerződők „nem fizetnek”, törlésre kerülnek, így az átlagdíjuk kimarad a következő negyedévi lekérdezésben.

A módszer a rendelkezésre álló adatok korlátai miatt nem tudja figyelembe venni az üzemanyag felhasználás típusát (benzin, diesel, elektromos, egyéb), a jármű életkorát és a külföldi vonatkozású károk esetében releváns árfolyamhatást.

² A KGFB károk, különösen a személyi sérüléssel járó esetek hosszú kifizetésűek, azaz nem ritka, hogy a bejelentésük és a lezárásuk között hosszú idő (akár 10 év is) telik.