

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

- A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (KGFB) a gépjármű üzemeltetése során másoknak okozott anyagi kárra, illetve személyi sérülésre nyújt fedezetet. Az okozott kárt nem közvetlenül a károkozó, hanem annak felelősségbiztosítója téríti meg.
- Magyarországon a KGFB szabályozásának kezdete 1959-re tehető. Ezt megelőzően csak szűk körben volt kötelező a biztosítás megkötése.
- Hazánkban a KGFB 1991 óta szerződéses rendszerben működik.
- Kártalanítási Számla (Garanciaalap): pénzalap, amely azokra a károkra nyújt fedezetet, amelyeket biztosítási szerződéssel nem rendelkező vagy (meghatározott esetekben) ismeretlen üzemben tartó járművének üzemeltetésével vagy ismeretlen járművel okoztak.
- Kártalanítási Alap (KALAP): pénzalap, amely akkor nyújt fedezetet a károk megtérítésére, ha a károkozás időpontjában biztosítási fedezettel rendelkező károkozó biztosítója ellen felszámolási eljárás indult.

A Kormány [T/4025](#) számon benyújtott törvényjavaslatának elsődleges célja a gépjármű-felelősségbiztosítást szabályozó 2021/2118 európai parlamenti és tanácsi irányelv magyar jogba való átültetése. Jelen Infojegyzet ehhez kapcsolódóan mutatja be röviden a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (KGFB) történetét, hazai és Európai Unió jogi szabályozását.

A hazai szabályozás története

Magyarországon a gépjárművek egy meghatározott körére már 1930-ban létezett a kötelező biztosításukra vonatkozó törvényi szabályozás, azonban ez nem volt általános. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (KGFB) fejlődésének három szakasza különíthető el (Pataky 2019). **Az első időszakban (1959–1991)** a biztosítási jogviszony *ex lege*, vagyis a törvény erejénél fogva jött létre, lényegében a gépjármű rendszámmal való ellátásának pillanatától. A [30/1959. \(V. 10.\) Korm. rendelet](#) a Magyar Népköztársaság területén magánszemélyek által üzemben tartott gépjárművekre vonatkozóan **szavatossági biztosításról** rendelkezett. A jogszabály helyébe lépő [42/1970. \(X. 27.\) Korm. rendelet](#) már **kötelező felelősségbiztosításban** részesítette az ország területén belül a bel-földi és a külföldi rendszámú gépjárművek üzemeltetőit (kivételet az ország területén ideiglenesen tartózkodó szovjet csapatok külföldi rendszámú gépjárművei jelentettek). A [27/1982. \(VI. 9.\) MT rendelet](#) 1982 júliusától bevezette – a később veszteségessé váló – benzinárba épített felelősségbiztosítás rendszerét, ami azt jelentette, hogy a benzinüzemű gépjárművek üzemben tartói mentesültek a felelősségbiztosítási díj fizetése alól, mivel azt az üzemanyag árába építették be. A gáz, illetve gázolaj üzemeltetésű gépjárművek üzemben tartói továbbra is kötelesek voltak biztosítási díjat fizetni. A KGFB szabályozás **második fejlődési szakaszának az 1991 és 2010 közötti időszak** tekinthető, amikor – bár a szabályozás továbbra is kormányrendeletek útján történt –, a felelősségbiztosítási jogviszony már nem *ex lege* módon jött létre, hanem szerződéses rendszer került bevezetésre ([58/1991. \(IV. 13.\) Korm. rendelet](#)). Az új rendszerben kötelezővé tették, hogy a gépjármű üzemben tartója szerződést kössön valamely gépjármű-felelősségbiztosítási tevékenységet folytató biztosítóval (Pataky 2019). A **harmadik fejlődési szakasz** a KGFB szabályozásának törvényi szintre emelésével vette kezdetét. A *kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról* szóló [2009. évi LXII. törvény](#) (hatályos: 2010. január 1-től) a korábbiakhoz képest jelentős változtatásokat is eszközölt, például a biztosítási időszak kezdőnapját a kockázatviselés kezdetéhez igazította (a biztosítási időszak korábban egységesen január 1. és december 31. közötti időszakokra szólt); bevezette a fedezetlenségi díjat (2004 óta ehhez hasonló jogintézmény volt az "elmaradt díj"); valamint rendelkezett a fizetésképtelen biztosítók helyetti helytállásról is (Pataky 2019).

A nemzetközi szabályozás története

Európában először 1914-ben, Svájcban tették kötelezővé a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötését, majd Dániában (1919), Finnországban (1925) és Norvégiában (1926) jelentek meg az első erre vonatkozó jogszabályok (Pataky 2019; Rumi [2022](#)). Az első kapcsolódó nemzetközi egyezmény az Európa Tanácshoz köthető, 1959-ben elfogadott és 1969-ben hatályba lépett *Európai Egyezmény a Gépjárművek Kötelező Felelősségbiztosításáról* ([ETS No. 029](#)). Az Egyezményt a mai napig összesen öt ország írta alá és további hét állam ratifikálta ([CoE honlapja](#)). A kevés csatlakozó ország miatt végül a dokumentumnak kevés gyakorlati haszna lett (Pataky 2019).

Az Európai Unió jogalkotását tekintve 1972-ben fogadták el az **első gépjármű-biztosítási irányelvet** ([72/166/EGK](#)), amelynek egyik célja a biztosítási zöldkártyák (nemzetközi igazolás az adott országra érvényes KGFB meglétéről) EGK belső határoknál való ellenőrzésének megszüntetése, valamint újítása volt, hogy a gépjárművek üzemben tartásához biztosítási kötelezettséget írt elő (Pataky 2019). A **második gépjármű-biztosítási irányelv** ([84/5/EGK](#)) elfogadására 1983 decemberében került sor. Az irányelv annak érdekében, hogy a károsultak minimális védelmét tekintve ne legyen különbség az egyes tagállamok között, mind az anyagi kár, mind pedig a személyi sérülés esetére meghatározta a biztosítási fedezet legkisebb összegeit, továbbá előírta a tagállamok számára, hogy hozzanak létre/hatalmazzanak fel egy olyan szervezetet (garanciaalapot), amely megtéríti az ismeretlen gépjárművek, illetve a biztosítással nem rendelkező gépjárművek által okozott károkat. Az 1990-ben elfogadott **harmadik gépjármű-biztosítási irányelv** ([90/232/EGK](#)) többek között pontosította az irányelv területi hatályát, valamint a károsultak védelmét növelte egyrészt azzal, hogy a biztosítási fedezetet meghatározott esetekben kiterjesztette a gépjármű utasaira is, másrészt pedig könnyített a károsultak garanciaalappal szembeni igényérvényesítésén (Pataky 2019). 2000-ben a **negyedik gépjármű-biztosítási irányelv** ([2000/26/EK](#)) számos újítással élt. Rögzítette például a felelősségbiztosítóval szembeni közvetlen kereseti jogot, a másik

tagállamban balesetet szenvedő károsultak segítségére létrehozta a kárrendezési megbízott intézményét és három hónapos kárrendezési határidőt írt elő, valamint kártérítési testületek és információs központok felállításáról rendelkezett. Az **ötödik gépjármű-biztosítási irányelv** ([2005/14/EK](#)) azon túl, hogy megemelte a biztosítási fedezet legkisebb összegeit, a biztosítást kiterjesztette a közlekedés egyéb, nem motorizált szereplőire (pl. gyalogosok, kerékpárosok) is, illetve rögzítette, hogy milyen esetekben és elvek mentén történhet a másik tagállamból érkező gépjárművek KGFB-jének ellenőrzése stb. 2009-ben az előző öt irányelvet az ún. **konzolidált gépjármű-biztosítási irányelvben** ([2009/103/EK](#)) egységes keretbe foglalták, amely a biztosítási fedezet minimális összegének emelésén túl egyéb, lényegi intézkedést nem fogalmazott meg (Pataky 2019).

A KONZOLIDÁLT IRÁNYELV MÓDOSÍTÁSA

A konzolidált gépjármű-biztosítási irányelv felülvizsgálata során a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás közös szabályozásának négy kritikus területét azonosították, amelyekre a [2021/2118 európai parlamenti és tanácsi irányelv](#) alábbi módosításaival kívának megoldást nyújtani.

1. Károsultak védelme a biztosító fizetése képtelensége esetén

Annak érdekében, hogy a közúti közlekedési balesetek károsultjai jogos kártérítési igényüket a felelős fél biztosítójának fizetése képtelensége esetén is érvényesíthessék és megfelelő összegű kártérítésben részesüljenek, a konzolidált gépjármű-biztosítási irányelv új 10a. és 25a. cikke előírja, hogy a tagállamok hozzanak létre/hatalmazzanak fel egy szervezetet, amely ilyen esetekben elsődleges kártérítést nyújt a tagállam területén lakóhellyel rendelkező károsultaknak. A kártérítés igénylésének lehetőségét attól függetlenül kell biztosítani, hogy a baleset a lakóhely szerinti vagy attól eltérő tagállamban történt.

2. A biztosítási fedezet legkisebb összegei

A jelenlegi módosítás megemeli a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegeit (9. cikk):

- **személyi sérülés esetén** 1,30 millió euró károsultanként vagy 6,45 millió euró balesetenként (a károsultak számától függetlenül); illetve
- **anyagi kár esetén** 1,30 millió euró balesetenként.

Az összegeket az Európai Bizottság 2021 decemberétől ötévente felülvizsgálja és a harmonizált fogyasztói árindexnek (HICP) megfelelően kiigazítja.

3. Biztosítások tagállamok általi ellenőrzése

A tagállamoknak alapvetően tartózkodniuk kell az olyan gépjárművek felelősségbiztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzemben tartási helye egy másik tagállamban van vagy, ha az egy harmadik országban van, de a jármű egy másik tagállam területéről lépett be. A biztosítások megléte azonban egy közúti ellenőrzés keretében szűrőpróba-szerűen ellenőrizhető, amennyiben az nem kifejezetten csak a biztosítás meglétére irányul, illetve érvényesül a megkülönböztetésmentesség, a szükségesség és az arányosság elve. A jelenlegi módosítás e gyakorlatot egészíti ki azzal, hogy lehetővé teszi a tagállamok számára a biztosítások új technológiai eszközökkel (pl. automatikus rendszám-felismerés) a gépjárművek megállítása nélküli ellenőrzését (4. cikk).

4. Egységes tartalmú kártörténeti igazolás

Az irányelv új 16. cikke a kártörténeti igazolások tartalmának és formájának egységesítését írja elő a gépjárművek kártörténeti igazolásának egyszerűbb ellenőrzése és hitelesítése érdekében. A biztosítóknak – amennyiben a KGFB díjak megállapításakor figyelembe veszik a kártörténetet – a más tagállamban kiállított kártörténeti igazolásokat a belföldi igazolásokkal egyenértékűként kell kezelniük.

Az irányelv a fentiekén kívül többek között pontosítja/meghatározza a gépjármű, illetve a gépjármű-használat fogalmát, szabályozza a gépjármű által vontatott pótkocsi részvételével bekövetkezett balesetek károsultjainak védelmét, lehetővé teszi a tagállamok számára a független gépjármű-felelősségbiztosítási ár-összehasonlító eszközök tanúsítását (Pataky [2022](#)).

A KGFB AKTUÁLIS SZABÁLYOZÁSA MAGYARORSZÁGON

A KGFB hatályos hazai szabályozását a [2009. évi LXII. törvény](#) (Kgfb. tv.); a KGFB-díj, valamint a fedezetlenségi díj tarifáinak meghatározásához használt gépjármű-kategóriákat a [20/2009. \(X. 9.\) PM rendelet](#) tartalmazza. A Kgfb. tv. értelmében minden magyarországi telephelyű gépjármű üzemben tartója (ennek hiányában tulajdonosa) köteles KGFB-t kötni és azt folyamatos díjfizetéssel hatályban tartani. A biztosítási kötelezettség a gépjármű tulajdonjogának megszerzése pillanatától áll fenn. A KGFB-szerződések – a Kgfb. tv. 16. § (2) bekezdésében meghatározott gépjárművek eseteit leszámítva – határozatlan időre szólnak, a biztosítási időszak egy év, amelynek fordulója 2010. január 1. óta a tulajdonos/üzemben tartó változásának napjához igazodik.

Amennyiben a biztosítási kötelezettség ellenére az üzemben tartó nem köt KGFB-t, az egyrészt a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértésének minősül – amiért a rendőrség helyszíni bírságot szabhat ki. Másrészt az üzemben tartónak a biztosítatlan időszakra **fedezetlenségi díjat** kell fizetnie – amely napi összege magasabb, mint az ugyanezen időszakra vonatkozó normál biztosítási díj. A fedezetlenségi díj járműkategóriák szerinti mértékét a Kártalanítási Számla kezelője, a [MABISZ](#) (Magyar Biztosítók Szövetsége) határozza meg és hirdeti meg a Magyar Nemzeti Bank (MNB) [honlapján](#), valamint teszi közzé [saját honlapján](#) is.

A KGFB szerződés négy módon szűnhet meg:

- (legalább 30 nappal korábban) biztosítási évfordulóra történő **felmondással**;
- **díjnemfizetéssel**;
- **érdekmúlással**, ha a gépjárművet kivonták a forgalomból / megváltozott az üzemben tartó személye / a gépjármű üzemeltetését szüneteltetik, és az ismételt üzembe helyezés nem történik meg egy éven belül;
- (a biztosítási időszakon belül) a felek **közös megegyezésével**.

1. ábra: A KGFB állomány és a Kártalanítási Számla főbb adatai, 2021



Forrás: [Infoszolg/MNB 2022a](https://infoszolg.mnb.hu/); [2022b](https://infoszolg.mnb.hu/)

Károkozás esetén a KGFB keretében a biztosító alapvetően a gépjármű üzemeltetése során okozott károk megtérítésére köteles, azonban vannak olyan káresemények és -igények, amelyek megtérítése nem követelhető a biztosítótól. Azon túl, hogy a KGFB nem foglalja magában a károkozó kárainak megtérítését, például azok a károk sem követelhetők rajta, amelyek a gépjármű balesete nélkül is keletkeztek az útburkolatban (bővebben: Biztosítási Szemle [2018.01.31.](https://www.biztositasi-szemle.hu/)).

Abban az esetben, ha olyan gépjárművel történt károkozás, amelynek üzemben tartója nem rendelkezik biztosítással; vagy (meghatározott korlátozásokkal) üzemben tartója, illetőleg a gépjármű ismeretlen, a MABISZ Elkülönített Szervezeti Egysége által kezelt **Kártalanítási Számla (Garanciaalap)** téríti meg az okozott kárt, ha a kötelezettségvállalás országa Magyarország (Pataky 2019). Bár a MABISZ a kártalanítást követően követelheti a biztosítás

nélküli üzemben tartótól a kártérítés kielégítésével kapcsolatban felmerült összes ráfordításának és költségének megtérítését, a gyakorlatban csekély eredménnyel jut hozzá a bíróság által megítélt összegekhez (Pataky 2019). A román ASTRA biztosító felszámolási eljárása (2015) óta a Kgf. tv. része, hogy a Kártalanítási Számla kezelője téríti meg a károsultnak a kártérítés összegét, ha egy Magyarországon fiókteleppel rendelkező vagy határon átnyúló szolgáltatást nyújtó másik tagállambeli székhelyű biztosító tevé-

kenységi engedélyét a székhely szerinti tagállam felügyeleti hatósága visszavonta és az nem teljesít kártérítési igényeket.

A magyar jogban a fizetésektelen biztosító esete 2010 óta szabályozott. A szintén a MABISZ kezelésében lévő **Kártalanítási Alap** létrehozásának közvetlen előzménye a MÁV ÁBE 2008-as fizetésektelenné válása ([83/2011. \(XI.10.\) AB határozat](https://www.parlament.hu/hu/infoszolg/83/2011/XI.10.AB_határozat)). A Kgf. tv. emiatt – egy közvetlenül 2010. január 1-i hatálybalépése előtti módosítás keretében – megszünt ki a Kártalanítási Alapra vonatkozó szabályozással, miszerint a pénzalap azokban az esetekben nyújt kártérítést a biztosító helyett, ha a károkozásért felelős gépjármű üzemben tartója a károkozás időpontjában rendelkezett biztosítási fedezettel, de felelősségbiztosítója felszámolás alá került. A Kártalanítási Alap csak a magyarországi telephelyű, illetve rendeltetése szerint magyarországi gépjárművek üzemben tartóinak védelmére terjed ki.

Források:

- [2009. évi LXII. törvény](https://www.parlament.hu/hu/infoszolg/2009/2009.LXII.torveny) a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról.
- [2021/2118 európai parlamenti és tanácsi irányelv](https://www.parlament.hu/hu/infoszolg/2021/2021.2118.europai.parlamenti.es.tanacsi.iranyelv) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009/103/EK irányelv módosításáról (2021. november 24.).
- MABISZ (Magyar Biztosítók Szövetsége) [honlapja](https://www.mabisz.hu/).
- Pataky Tibor (2019): A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozása és továbbfejlesztésének lehetőségei. Budapest: HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.

Készítette: Dr. Vajda Adrienn
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Tel.: (1) 441-6486