

A HATÁRBIZTOSÍTÁS RÖVID TÖRTÉNETE ÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI A MAGYAR ÉS EURÓPAI BIZTOSÍTÁSI GYAKORLATBAN

dr. Rumi Tamás (fősztályvezető, Magyar Biztosítók Szövetsége Nemzetközi Főosztály), tamas.rumi@mabisz.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

A határbiztosítás intézménye a gépjármű-biztosítások területén belül is igen speciális és elszigetelt jelenség. Az írás célja a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás speciális alakzata, a határbiztosítás történetének rövid áttekintése, a határbiztosítás aktuális kérdéseinek vizsgálata, valamint a legújabb gyakorlati, szakmai tapasztalatok ismertetése, kitérve az orosz-ukrán háború által okozott kihívásokra is. Az írás – elsősorban terjedelmi okokból – nem célozza a határbiztosítás intézményének átfogó, történeti előzményekre és Európán kívüli vonatkozásokra is kitérő részletes elemzését, sem pedig a vonatkozó szakirodalom tudományos igényű feldolgozását, hanem rövid történeti áttekintés mellett elsősorban a napi gyakorlat és az európai geopolitikai fejleményekből következő különleges kihívások bemutatására koncentrálnak.

SUMMARY

Frontier insurance is a very special and isolated phenomenon within the field of motor insurance. The purpose of this paper is to provide a brief overview of this special form of compulsory motor third-party liability insurance, the history and examination of current issues of frontier insurance, and the presentation of the latest practical and professional experiences, also discussing the challenges caused by the Russo-Ukrainian war. The paper – mainly for reasons of extent – does not intend to give a comprehensive, detailed analysis of frontier insurance including historical data and non-European aspects, nor a scientific description of the relevant literature, but in addition to a brief historical overview, attempts to focus on the presentation of the daily practice and the special challenges resulting from current European geopolitical developments.

Kulcsszavak: határbiztosítás, gépjármű-felelősségbiztosítás, orosz-ukrán háború, Zöldkártya Rendszer

Keywords: Frontier Insurance, Border Insurance, MTPL insurance, Russo-Ukrainian War, Green Card System

JEL: G22

DOI: 10.18530/BK.2022.3-4.96

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2022.3-4.96>

Történeti kitekintés

A határbiztosítás (a nemzetközi angol nyelvű terminológiában „frontier insurance”, vagy ritkábban „border insurance”) története gyakorlatilag egyidős a kötelező felelősségbiztosításával, így a gépjármű-biztosítás kezdeti időszakába kell visszatekintenünk e speciális biztosítási forma eredetének megismeréséhez.

A belső égésű motorral ellátott gépjárművek már a múlt század elejétől kezdtek elterjedni a kontinensen, az első világháború után pedig olyan rohamosan nőtt a gépjárművek – és ezzel az általuk okozott káresemények – száma, hogy egyre erőteljesebben kezdtek megjelenni az új típusú járművekkel okozott károk biztosítására vonatkozó igények is, hiszen ebben az időben a gépjárműbalesetek károsultjai a legritkább esetben és akkor is csak nagy nehézségek árán juthattak kártérítéshez.

Az új típusú biztosítások iránti kereslet hamar megteremtette a kínálatot is: a gépjárművek őshazájában, Németországban eleinte a lóvontatású járművekre kifejlesztett biztosításokat alkalmazták a kezdetleges autókra is, de nagyon hamar, már 1899-ben volt olyan biztosító¹, amely felelősség- és balesetbiztosítást is kínált gépjárművekre. 1901-ben pedig már a casco biztosítás őse is megjelent egy másik német biztosító kínálatában.² A következő évben Németországban már törvény szabályozta a gépjármű-felelősségbiztosítást, ami azonban ekkor még nem volt kötelező.

Nagy-Britanniában és az Egyesült Államokban szintén ugyanebben az időben jelentek meg az első gépjármű-felelősségbiztosítási megoldások.³

Az első európai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási jogszabályok Dániában (1919), Finnországban (1925) és Norvégiában (1926) jelentek meg. Németországban végül 1939-ben lett általánosan kötelező a gépjárművek felelősségbiztosítása,⁴ Magyarországon pedig már 1930-ban született törvényi szabályozás egyes meghatározott fajtájú gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról, de ez a szabályozás még nem volt általános jellegű, mert a gépjárművek üzembentartói a felelősségbiztosítás mellett egyéb biztosítékokat is bemutatthattak.⁵

A nemzetközi autós idegenforgalom fellendülése következtében már a II. világháború előtt felmerült az a kérdés, hogy miképpen lehetne kiterjeszteni a felelősségbiztosítási garancia hatályát más országokra is, a külföldön okozott balesetek károsultjai ugyanis ugyanolyan kedvezőtlen helyzetben voltak, mint a felelősségbiztosítás elterjedése előtti időszakban. Már ekkor, a világháború előtti években megjelentek egyes országokban olyan gépjármű-felelősségbiztosítási kötvények, melyek nemcsak a kibocsátás országára, hanem más államokra is fedezetet nyújtottak. Ezeknél azonban felmerült a kettős fedezet kérdése, ha ugyanis az autósnak a meglátogatott országban a helyi szabályoknak megfelelő biztosítást (azaz határbiztosítást) kellett kötnie, akkor lényegében duplán fizetett ugyanazért a szolgáltatásért.⁶

Tekintettel arra, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás intézménye a 20-as évek végére már az észak-európai országok mindegyikében kialakult, közösen igyekeztek a kettős fedezet problémájára megoldást találni. Az érintett országok (Dánia, Norvégia, Svédország és Finnország) 1926-os megállapodása alapján az aláíró felek kölcsönösen elismerték a másik három országban kibocsátott kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötvényeket, melyek

igazolásához elegendő volt a forgalmi rendszám.⁷ A megállapodásban a határon átnyúló kárrendezési feladatoknak a károkozó külföldi biztosítója nevében történő ellátásával az aláíró országok biztosítószövetségeit bízták meg. Az egyéb országokból érkező autók továbbra is kötelesek voltak határbiztosítást kötni, egy kivétellel: a németországi biztosítók és az észak-európai országok biztosítószövetségei megállapodást kötöttek, melynek értelmében előbbiek egy – egyébként zöld alapszínű – igazolással láthatták el biztosítottjaikat, melyet utóbbiak országai elismertek a biztosítási garancia igazolásával, megkönnyítve ezzel az adott országba való belépést és a kárrendezés folyamatát. Ezzel gyakorlatilag megszületett a Zöldkártya Rendszer öse.⁸

A világháború után a frissen alakult Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ), illetve ennek a mai napig Genfben működő Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB, UNECE) a nemzetközi gépjárműforgalom kihívásaival szembesülve kettős célt tűzött maga elé: egyrészt egy olyan rendszer kialakítását, amely biztosítja, hogy a közlekedési balesetek károsultjai Európa egyetlen országában se kerüljenek hátrányosabb helyzetbe akkor, ha a balesetet egy külföldi gépjármű üzemeltetésével okozták, másrészt pedig a más országokba látogató gépjárművek határokon való átjutásának megkönnyítését, a határátlépés ugyanis biztosítási kötelezettség esetén már akkor is bonyolult és időigényes adminisztrációval járt.

Az ENSZ-EGB témával foglalkozó Közlekedési Albizottságának e célra létrehozott munkacsoportja⁹ a fentebb ismertetett, az észak-európai országok között már régóta jól működő rendszer átvételét javasolta.

1949. január 25-én elfogadták az ENSZ-EGB munkacsoportjának ún. 5. sz. ajánlását¹⁰, amely szerint azon országok központi biztosítási szervei, melyekben kötelező a gépjármű-felelősségbiztosítás, vezessék be a zöldkártyát mint a felelősségbiztosítási garancia igazolását, és kössenek egymással megállapodásokat, amelyek értelmében a külföldiek által okozott károkat a külföldi biztosító helyett az erre kijelölt szervezetek (irodák) rendezik. Ezzel a lépéssel megszületett a mai napig működő nemzetközi Zöldkártya Rendszer.

A szerző tudomása szerint ez az 5. sz. ajánlás az első olyan nagyobb jelentőségű nemzetközi dokumentum, amely említi a határbiztosítást, még ha nem is konkrétan ezen a néven, hanem az intézmény lényegét körülírva. Az ajánlás ugyanis előírja, hogy a biztosítási igazolással (zöldkártyával) nem rendelkező személyek, ha gépjárművel olyan országba lépnek be, ahol a gépjármű-felelősségbiztosítás kötelező, rövid hatályú biztosítást kötelesek kötni az adott ország zöldkártyairodája által előírt szabályok szerint. Amennyiben erre nincs lehetőség, és a célország jogszabályai lehetővé teszik, kötelesek hagyományos biztosítást kötni vagy a helyben működő garanciaalap részére megfelelő hozzájárulást teljesíteni.¹¹

A határbiztosítás tehát nem más, mint egy eszköz annak lehetővé tételére, hogy a kötelező felelősségbiztosítás korában is lehetséges legyen az államhatárok gépjárművel való átlépése. Az ajánlás szövegéből látható, hogy már a Zöldkártya Rendszer létrejötté előtt is többféle megoldás létezett a nemzetközi gépjárműforgalom elősegítésére, de mivel ezek

valószínűsíthetően komoly adminisztrációs terhekkel jártak, fokozatosan megjelentek azok a kezdeményezések, amelyek végül a Zöldkártya Rendszer megalapításához vezettek. A zöldkártya célja tehát tulajdonképpen a határbiztosítás kiváltása és szükségtelemmé tétele, tovább egyszerűsítve ezzel a határátlépés és a nemzetközi kárrendezés folyamatait.

A határbiztosítás tehát nem más, mint egy eszköz annak lehetővé tételére, hogy a kötelező felelősségbiztosítás korában is lehetséges legyen az államhatárok gépjárművel való átlépése.

Nemzetközi szabályozás

A gépjármű-felelősségbiztosítás uniós jogharmonizációjának előképeként értékelt ún. Strasbourgi Egyezmény¹² 1959-ben írta alá kilenc nyugat-európai ország a közúti közlekedési balesetek károsultjainak védelmét elősegítő kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási rendszer bevezetése céljából. Az egyezmény még nem írt elő határbiztosítási kötelezettséget, mindössze annyit, hogy külföldi honosságú gépjárművek egy aláíró állam területén csak az adott kormány által elismert iroda garanciája mellett közlekedhetnek.

Ezzel szemben az 1972-ben elfogadott első gépjármű-biztosítási irányelv¹³ – amellyel, hogy az európai gazdasági térség tagállamai között megszüntette a kötelező felelősségbiztosítás ellenőrzését – már előírta, hogy minden harmadik országból (azaz a Közösségen kívülről vagy a tagállamok Európán kívüli területeiről) az EGK területére belépő gépjárműnek vagy zöldkártyával, vagy határbiztosítási szerződéssel („frontier insurance contract”) kell rendelkeznie. Az európai jogalkotásban ekkor jelenik meg először a határbiztosítás fogalma, és ez egyúttal azt is jelenti, hogy az európai határbiztosítás voltaképpen születésnapja 1974. január elseje.¹⁴ Ezt a határbiztosításra vonatkozó előírást az azóta elfogadott összes gépjármű-biztosítási irányelv gyakorlatilag változatlan formában tartalmazza, beleértve a ma hatályos 2009/103/EK irányelvet is, és azon az irányelv 2021 novemberében elfogadott legutóbbi módosítása sem változtatott.

Az európai határbiztosítás voltaképpen születésnapja 1974. január elseje.

Tekintettel arra, hogy az európai jogi szabályozás a határbiztosítás intézményét ezen túlmenően nem szabályozza, így különösen nem tér ki annak jogi természetére, részletes feltételeire és egyéb technikai részleteire, ezeket a gyakorlatnak, azaz a nemzetközi gépjármű-biztosítási rendszert működtető szervezeteknek kellett kialakítaniuk. A kezdeti időszakban két ilyen szervezet létezett, a nemzetközi Zöldkártya Rendszert működtető Council of Bureaux (Irodák Tanácsa, CoB, 2022-től COB) és az európai biztosítási szakma legfontosabb érdekképviseleti szervezete, a Comité Européen des Assurances (CEA).¹⁵ A COB és a CEA

rögtön közös munkacsoportot alakított, és a rendszeres ülések eredményeképpen a határbiztosítások kibocsátásának számos részletkérdését sikerült gyorsan és megnyugtatóan tisztázni.

A két szervezet már 1974-ben megállapodást kötött arról, hogy a határbiztosítási fedezet igazolásaképpen a zöldkártya is használható, amennyiben azt a Zöldkártya Rendszer keretein belül meghatározott szabályok szerint bocsátották ki. A megállapodás értelmében a „hagyományos” zöldkártya és a határbiztosítási zöldkártya – a formai eltéréseken kívül – jogi természetét tekintve is különböző: míg az előbbi egy meglévő kötelező gépjármű-biztosítási kötvény igazolásául szolgál, addig az utóbbi egyszerre lehet maga a kötvény és annak igazolása.¹⁶

1984-ben megállapodás született arról is, hogy azokban az esetekben, ahol egyszerre áll fenn kötelező gépjármű-biztosítási és határbiztosítási fedezet, mindig az utóbbinak van elsőbbsége. Ez a szabály – bár ma már kisebb jelentőséggel bír a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv¹⁷ által bevezetett egyszeri díjra (single premium) vonatkozó előírás miatt – a mai napig része a Zöldkártya Rendszer szabályozásának.¹⁸

1994-ben a CEA részéről felmerült egy önálló határbiztosítási rendszer kialakításának gondolata, tekintettel arra, hogy időközben fontos változások következtek be a Zöldkártya Rendszer működésében (egyebek mellett a levelezők megjelenése, a rendszer új országokkal való folyamatos bővülése, a zöldkártya minimális, 15 napos érvényességi idejének bevezetése). Az új, önálló rendszer felállításából végül a folyamatos munkacsoporti egyeztetések ellenére semmi sem lett.¹⁹ Végül két évvel később, 1996-ban a CEA – a COB együttműködésével – elfogadott egy határbiztosítási szabályozást, amely meghatározta a legfontosabb elveket, előírásokat és a dokumentumokra vonatkozó formai követelményeket. Ezek közül a legfontosabb – ma is alkalmazott – szabályok az alábbiak:

- minden nemzeti piacon a helyi gyakorlatnak és szervezeti követelményeknek megfelelően van lehetőség határbiztosítás értékesítésére;
- lehetőség van arra, hogy egy Zöldkártya Rendszerhez tartozó biztosító a rendszeren kívüli országban is zöldkártyát bocsásson ki, amennyiben az határbiztosításhoz kapcsolódik;
- a határbiztosítási kötvényeket nemcsak határállomásokon, hanem a kibocsátó biztosító székhelye szerinti ország bármely képviselőjén szabad értékesíteni.²⁰

A szabályozás a határbiztosítási dokumentumra vonatkozó formai szabályokat is meghatározta, melyek közül a legfontosabb, hogy annak határbiztosítási jellege egyértelműen azonosítható legyen. Érdekesség, hogy ekkor a dokumentum ajánlott színe a rózsaszín volt, hogy az igazolást a zöldkártyától meg lehessen különböztetni. Fontos, hogy a formai szabályok csak akkor voltak kötelezőek, ha az igazolást zöldkártyával együtt adták ki.²¹

Az 1996-os szabályozás rendelkezett továbbá a határbiztosítás által megtestesített garancia szerződéses keretrendszeréről is. Ennek értelmében

- automatikus megújításra nincs lehetőség;
- a biztosítási időszak legrövidebb időtartama egy hónap, amennyiben a nemzeti jog másképpen nem rendel, de semmiképpen sem rövidebb 15 napnál;

- a biztosítási időszak leghosszabb időtartamát minden piac szabadon határozhatja meg, de az nem lehet hosszabb egy évnél;
- a határbiztosítás területi hatálya magába kell foglalja az Európai Gazdasági Térség (EGT) összes tagállamát és Svájcot, és lehetőség van annak a Multilaterális Garancia Egyezmény (Multilateral Guarantee Agreement, „Rendszámegyezmény”)²² tagállamaira való kiterjesztésére is.

Ezt követően a határbiztosítást érintő fontosabb döntések legközelebb csak 2006-ban születtek, ekkor megerősítették a határbiztosítási kötvények időbeli hatályára vonatkozó, tíz évvel korábbi rendelkezéseket, valamint rögzítették, hogy zöldkártyával ellátott határbiztosítási kötvényt kizárólag EGT-tagállamban lehet kiadni, a Zöldkártya Rendszer más tagállamaiban nem. Ez a szabályozás logikus annak fényében, hogy a határbiztosítás célja olyan harmadik országban szokásos telephellyel rendelkező gépjárművek biztosítási fedezettel való ellátása, melyek az EGT vagy Svájc területére szándékoznak belépni. Ez a szabály azzal is együtt jár, hogy az EGT vagy Svájc területén működő biztosítók által értékesített határbiztosításnak nem kötelező harmadik országokra is fedezetet nyújtania, így az ezen biztosítók által kiadott határbiztosítási zöldkártyákon a harmadik országokat rendszerint kihúzzák.

Nyitott kérdés maradt viszont a határbiztosítás más EGT-tagállamban szokásos telephellyel rendelkező gépjárművek részére való értékesítése, ami bár ellentmond az intézmény kimondott céljának (és a gépjármű-biztosítási irányelvek szövegének), mégis létező gyakorlat volt egyes tagországokban. Egyes esetekben az ügyfelek kihasználták például, hogy egy más tagállamban kínált határbiztosítás jóval kedvezőbb áron volt hozzáférhető, mint a saját tagállamuk kötelező gépjármű-felelősségbiztosítása.²³ Tekintettel arra, hogy ez a jelenség nem volt széles körben elterjedt, ebben az ügyben végül kötelező erejű döntés nem született, de az egyes biztosítási piacok belső szabályai tartalmazhatnak a fenti gyakorlatra vonatkozó tilalmat.²⁴

2008-tól a határbiztosítási dokumentumok formátumát harmonizálták a zöldkártya új formátumával, ettől eltérni csak a zöldkártya nélkül kiadott, így kizárólag a kiadás országában érvényes kötvényeknél lehetséges.²⁵

Ebben az időszakban foglalkozott a munkacsoport a határbiztosításra vonatkozó viszontbiztosítás kérdésével is, mert több tag is hasznosnak tartotta volna viszontbiztosítási fedezet vásárlását elsősorban a kisebb és a kevés határbiztosítási szerződést értékesítő piacok számára, de tekintettel arra, hogy végül egyik piacot sem érdekelt komolyan a lehetőség (elsősorban az értékesített szerződések alacsony darabszáma miatt), ezt a kérdést a munkacsoport 2011-ben véglegesen levette a napirendről.²⁶

2010-ben egyeztetések kezdődtek a CEA és a COB között a határbiztosítással kapcsolatos titkársági feladatok utóbbi részére való végleges átadása ügyében, tekintettel arra, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási rendszerek részletkérdéseivel hangsúlyosan már csak az utóbbi foglalkozott. A tárgyalások eredményre vezettek, és a témában kötött megállapodás 2010. október 1-jén hatályba lépett.²⁷ Ezt követően a két szervezet közös munkacsoportja is megszűnt, és a határbiztosítással kapcsolatos szakmai munkacsoport a

COB keretein belül működött tovább (az üléseken állandó meghívottként továbbra is részt vett a CEA képviselője). Tekintettel a határbiztosítás jelentőségének folyamatos csökkenésére, a munkacsoport jelenleg már nem ülésezik, az orosz ukrán háború kitörése után azonban azonnal ad hoc munkacsoport alakult a hirtelen jelentkező kihívások kezelésére. Ennek munkájáról a későbbiekben még ejtünk szót.

Határbiztosítás Magyarországon

Tekintettel arra, hogy a nemzetközi gépjárműforgalomnak központi fekvése és tranzitvonalai miatt Magyarország is gyakorlatilag kezdettől fogva részese, indokolt röviden áttekinteni a határbiztosítás magyarországi gyakorlatát és szabályrendszerét is. Mint azt fentebb már említettük, hazánkban a közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. törvénycikk vezetett be először részlegesen kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást, de az csak 1971-től lett végül általánosan kötelező Magyarországon.²⁸

Egy kormányrendelet azonban már ezt megelőzően, 1959-ben előírta, hogy a külföldi gépjárműveknek külön ún. szavatossági biztosítást kell kötniük a Magyarországra történő belépéshez.²⁹ Mentessül a kötelezettség alól, aki a kötelező felelősségbiztosítás fennállását külföldön igazoló zöldkártyával rendelkezett, Magyarország ugyanis – a keleti blokkból az elsők között, több nyugati országot megelőzve – 1960-ban csatlakozott a nemzetközi Zöldkártya Rendszerhez.

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló, az általános kötelezettséget először kimondó 42/1970. (X. 27.) Korm. rendelet 7. § (1) bekezdése pedig előírta, hogy „az ország területére érkező külföldi rendszámú gépjármű üzemeltetője (vezetője) köteles a felelősségbiztosítás díját az Állami Biztosítónak megfizetni”, ami gyakorlatilag a határbiztosítási kötelezettséget jelentette. Ebből következik az is, hogy a határbiztosítással kapcsolatos adminisztratív feladatokat ebben az időben a magyar piacon monopolhelyzetben lévő Állami Biztosító látta el.

Az ún. „benzináras” rendszer nem volt tekintettel például a nemzetközi forgalomra, és a költségvetésnek is jelentős veszteséget okozott.

1982. július 1-jével aztán jelentős változás történt a gépjármű-felelősségbiztosítás hazai rendszerében, ekkortól ugyanis a kormány az üzemeltetők többségét (a gázolajüzemű járművek közületi üzemeltetőinek kivételével) mentesítette a biztosítási díj megfizetése alól.³⁰ Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a biztosítási díjat az üzemanyagárba építették be, a károkat az ár meghatározott részéből származó bevételből finanszírozva. Ezzel ugyan gyakorlatilag megszűnt a biztosítatlanság, a rendszer fenntartása pedig egyszerűbbé és olcsóbbá vált, de idővel ennek a kétségkívül innovatív megoldásnak a hátrányai is kezdtek

komolyan megmutatkozni. Az ún. „benzináras” rendszer ugyanis nem volt tekintettel például a nemzetközi forgalomra (a Magyarországon tankoló külföldi járművek gyakorlatilag duplán fizettek biztosítási díjat), és a költségvetésnek is jelentős veszteséget okozott, hiszen a Magyarországon nem tankoló, de kárt okozó külföldi gépjárművek kárait finanszírozni kellett, és díjak meg bónuszrendszer hiányában a biztosítottaknak sem volt érdekük a káresemények számának csökkentése.

A benzináras rendszerben a határbiztosítás intézménye is értelmetlennek vált, ugyanis a dízelüzemű járművek közületi üzemeltetői vonatkozásában fennálló kivétel sem vonatkozott külföldi gépjárművekre, így működő határbiztosítási rendszerről ebben az időszakban nem beszélhetünk.

1991-ben aztán – a benzináras rendszer fenntarthatatlansága miatt – a jogalkotó bevezette a szerződésalapú felelősségbiztosítást.³¹ Az új kormányrendelet előírta, hogy amennyiben a külföldi rendszámú gépjármű üzemeltetője vagy vezetője a felelősségbiztosítás fennállását az előírt módon (pl. zöldkártyával) nem tanúsítja, köteles magyar biztosítóval szerződést kötni, azaz tulajdonképpen felelősségteljesítette a korábban már létező határbiztosítási rendszert. A külföldi rendszámú gépjármű országba való belépésekor az előírt feltételeknek való megfelelés ellenőrzése a rendelet szerint a vámhatóság³² feladata lett.

1991-ben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási módozat művelését újonnan megkezdő hat biztosító megállapodást³³ írt alá, melyben kijelölték a Magyar Köztársaság területére belépő, biztosítatlannak minősülő külföldi gépjárművek vonatkozásában az új rendelet szerinti biztosítást művelő társaságot.³⁴

1996. január 1-jén hatályba lépett az immár hét kgfb-biztosítótársaság új megállapodása, melyben létrehozták a nemzeti iroda feladatait ellátó Gépjármű Kárrendezési Irodát (MABISZ GKI), és megbízták azt a határbiztosítással kapcsolatos egyes feladatok ellátásával.³⁵ Ennek keretében a GKI felelt az alábbiakért.³⁶

- megállapodás kötése a Vám- és Pénzügyőrséggel;
- együttműködés a határbiztosítási tevékenység lebonyolítására felhatalmazott társasággal;
- a határbiztosításból befolyt díj kezelése;
- a határbiztosítással rendelkező, valamint a biztosítatlan külföldi gépjárművek által okozott károk rendezése;
- elszámolás a tagbiztosítókkal.

A megállapodás rögzítette továbbá, hogy az abban részes biztosítótársaságok a határbiztosítást együttbiztosítás keretében közösen művelik, és annak lebonyolításával a Hungária Biztosító Rt.-t bízzák meg. Ez azt jelentette, hogy a kárrendezés kivételével gyakorlatilag minden érdemi tevékenységet (értékesítés, szerződések nyilvántartása) a megbízott biztosító végzett, melyek ellátásáért azt jutalék illette meg, amelyből az értékesítésben megállapodás alapján közreműködő Vám- és Pénzügyőrség is részesült. Itt megjegyzendő, hogy a határbiztosítási rendszer megfelelő üzemeltetése szempontjából minden országban kulcsfontosságú

a határőrizetért és a határforgalom biztosításáért felelős hatósági szervekkel való folyamatos együttműködés (Magyarországon ezek ma az ORFK és a Vám- és Pénzügyőrség jogutódjaként a NAV), különösen, ami a nemzetközi rendszerek aktuális szabályainak és az azokban bekövetkező egyes változásoknak betartását illeti.

A határbiztosítási rendszer megfelelő üzemeltetése szempontjából minden országban kulcsfontosságú a határőrizetért és a határforgalom biztosításáért felelős hatósági szervekkel való folyamatos együttműködés.

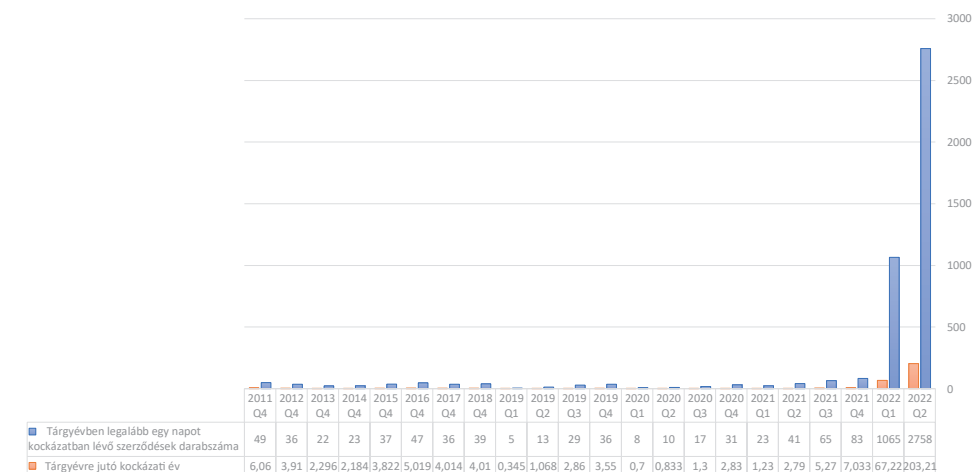
A határbiztosítást ezen a néven először említő magyar jogszabály a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló, közvetlenül Magyarország európai uniós csatlakozása után hatályba lépett, nagyrészt az uniós szabályozásnak való megfelelést szolgáló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet volt,³⁷ amely kimondta, hogy amennyiben a külföldi telephelyű gépjármű üzemben tartója (vezetője) az érvényes gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés fennállását a rendeletben meghatározott módon nem igazolja, a Magyar Köztársaság területére való belépéskor köteles Magyarországon működő biztosítóval vagy biztosítók e célra létrehozott csoportjával határozott időre szóló szerződést (határbiztosítást) kötni, azt a tartózkodás idején folyamatosan fenntartani, s az ezt tanúsító kötvényt magánál tartani. A határbiztosítási szerződésre a magyar jogot kell alkalmazni, és annak fedezetet kell nyújtania az Európai Unió, az Európai Gazdasági Térség és Svájc területén okozott károkra.³⁸ Ezzel megszületett a határbiztosítás részletes jogszabályi definíciója. A határbiztosításnak ezt a meghatározását a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szabályozást végül törvényi szintre emelő 2009. évi LXII. törvény (Gfbt.) lényegében változatlan formában fenntartotta.

Annak érdekében, hogy a Gfbt-ben előírt feladatok ellátása minél inkább a jogalkotó szándéka szerint és az ügyfelek érdekeire figyelemmel történjen, a MABISZ és a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást művelő biztosítók 2014-ben új megállapodást írtak alá,³⁹ melyben külön fejezet szabályozza a határbiztosítással kapcsolatos feladatok ellátását. A megállapodás értelmében a Nemzeti Iroda látja el a határbiztosítási tevékenységgel kapcsolatos kárrendezési feladatokat, koordinálja a határbiztosítás terjesztését, és szabályozza a határbiztosítási zöldkártya kiadását. A megállapodás rendelkezik arról is, hogy határbiztosítási szerződések megkötése, kezelése és nyilvántartása a felek megállapodása szerint erre kijelölt biztosító feladata.⁴⁰ A határbiztosítási díjtételeket a MABISZ állapítja meg, az eredményt pedig minden évben köteles a biztosítókkal elszámolni. A határbiztosítás érvényességét a normál zöldkártyától kissé eltérő, a Nemzeti Iroda nevében kiadott ún. határbiztosítási zöldkártya igazolja, melynek kiadására kizárólag a megbízott biztosító jogosult.

A határbiztosítás Magyarországon a 90-es és 2000-es években élte fénykorát, ebben az időben ugyanis a környező országok közül több sem volt még részese a Zöldkártya Rendszernek, így ezen országokból csak határbiztosítás megkötésével lehetett hazánkba beutazni. Emellett tengerentúli és afrikai eredetű gépjárművekre is szép számmal kötöttek ekkor szer-

ződések, és a nagy darabszámok mellett sajnos megjelentek a visszaélések is. Idővel aztán szinte az összes olyan ország a Zöldkártya Rendszer tagjává vált, melyekkel Magyarország jelentősebb közúti forgalmat bonyolított (Ukrajna, Oroszország, jugoszláv utódállamok stb.), így a határbiztosítás jelentősége is folyamatos csökkenésnek indult.⁴¹

1. ábra: Határbiztosítási szerződések darabszáma 2012-2022



Forrás: saját szerkesztés

A határbiztosítás jogi természete

Általánosságban elmondhatjuk, hogy Magyarországon a határbiztosítás jogszabályi szintű szabályozása keretszabályozás jellegű, és csak a legfontosabb általános szabályokat tartalmazza. Ez lehetőséget ad arra, hogy a részletkérdéseket a rendszert működtető biztosítók megállapodása szabályozza.

A magyar biztosítók fentebb ismertetett, 1996-ban aláírt megállapodása a határbiztosítást együttbiztosításként említi, melyet a szerződést kötő társaságok közösen művelnek.

A 2014-es ESZE Megállapodás a határbiztosítást már olyan speciális gépjármű-felelősségbiztosításként definiálja, ami a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási üzletágat művelő magyar biztosítók „speciális közös kockázatvállalása”.⁴² A közös kockázatvállalás abban nyilvánul meg, hogy a károk finanszírozásához a biztosítók piaci részesedésük arányában járulnak hozzá.

A határbiztosítás speciális jellegét igazolja, hogy a biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény (Bit.) 2. § (1) h) pontja a Nemzeti Irodát a határbiztosítással kapcsolatos feladatai ellátásával összefüggésben kiveszi a törvény hatálya alól.

A Gfbt. 43. § (2a) szerint a határbiztosítással kapcsolatos feladatok ellátásáról a Nemzeti Iroda gondoskodik, amely ezen feladatok elvégzésére biztosítóval megbízási szerződést köthet. A vonatkozó jogszabály tehát csak lehetőségként utal a piaci biztosítóval való együttműködésre. A Gfbt. egyébiránt – a megelőző kormányrendeletekhez hasonlóan – csak a határbiztosítás definícióját és alapvető, néhány mondatos szabályozását tartalmazza (42. §). A határbiztosítással kapcsolatos feladatok részletes kibontását, a felek közti viszonyok, kötelezettségek meghatározását a jogalkotó a biztosítási szektor érintett szereplőinek szabadságába tartozónak értékeli, így ezeket a kérdéseket elsősorban megállapodások szabályozzák.

Ebből következik, hogy nincs jogszabályi előírás a határbiztosítás értékesítésére vonatkozóan, de a biztosítási titok és a kiszervezés Bit. szerinti szabályai sem értelmezhetőek ebben a kontextusban. A GDPR szerinti adatvédelmi szabályokat azonban értelemszerűen a határbiztosításra is alkalmazni kell. A határbiztosításra vonatkozóan a MABISZ kötelező jogszabályi előírás hiányában is részletes terméktervet és díjszámítást készít, melynek során az esetlegesen felmerülő piaci kockázatokat is értékeli.

Az orosz-ukrán háború hatásai a határbiztosítás európai és magyarországi gyakorlatára

Az orosz-ukrán háború 2022. februári kitörésével (vagy inkább újbóli eszkalációjával) az addig jelentőségéből folyamatosan veszítő határbiztosítás hirtelen főnixmadárként támadt fel poraiból, és szinte azonnal az európai biztosítási piacok érdeklődésének középpontjába került. A szakma azonban nem ekkor szembesült először a két országot érintő problémákkal, 2015-ben ugyanis a COB már kiadott egy állásfoglalást a Krím-félszigeten kialakult helyzet ideiglenes kezeléséről. Már ebben az időben felmerült annak lehetősége, hogy egy polgárháborús vagy háborús helyzet kialakulása esetén Ukrajna tagsága a Zöldkártya Rendszerben megszűnhet, és ez – mivel az ukrán járművek csak határbiztosítással léphetnek majd be az EGT területére – a határbiztosítási kötvények iránti igény jelentős megugrását vonná maga után.

Az orosz-ukrán háború 2022. februári újbóli eszkalációjával a határbiztosítás szinte azonnal az európai biztosítási piacok érdeklődésének középpontjába került.

2022 márciusában mind az Insurance Europe, mind a COB külön munkacsoportot alakított a háború következményeinek rendszeres áttekintése és értékelése céljából, melyek munkájában a közvetlenül érintett országok, köztük Magyarország képviselői vesznek részt.

Tekintettel arra, hogy Ukrajnában nincs egyszeri díjas kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási rendszer (zöldkártyás fedezetet külön kell vásárolni), az ukrán gépjárművek túlnyomó többsége nem rendelkezik az EGT területére érvényes biztosítással és azt igazoló

zöldkártyával. Az európai biztosítottak kockázatközösségei szempontjából ezért a legnagyobb veszélyt kezdettől fogva elsősorban az jelentette, hogy az EGT területére tömegesen lépnek be biztosítatlan ukrán gépjárművek (és ezzel a területileg illetékes garanciaalapok számára jelentős többletterhelést okoznak), vagy ha a gépjármű rendelkezik érvényes biztosítással, az illetékes biztosító vagy a mögöttes garanciát nyújtó ukrán nemzeti iroda nem lesz képes a kötelezettségeit teljesíteni, és ezzel szintén a nemzeti biztosítási rendszereket terhelik túl. Az előbbi esetben – érvényes zöldkártya hiányában – ukrán gépjárművek csak határbiztosítás vásárlása útján léphetnek be az EGT területére.

A háború kirobbanása után, ahogyan arra számítani is lehetett, nagy számban érkeztek ukrán gépjárművek az Ukrajnával határos tagállamokba (Lengyelországba, Magyarországra, Szlovákiába és Romániába). Az érkező gépjárművek egy jelentős része rendelkezett érvényes zöldkártyával, egy másik része határbiztosítási fedezetet vásárolt, jelentős számú ukrán gépjármű azonban mindennemű biztosítás nélkül lépte át a határt (a határőrizetért felelős tagállami hatóságok ugyanis ebben az időszakban – érthető módon – kevésbé szigorúan ellenőrizték a biztosítási fedezet fennállását). Az érintett országok biztosítási piaci igyekeztek a lehető leggyorsabban reagálni a kialakult helyzetre, és a legkézenfekvőbb intézkedésnek az első pillanattól kezdve a határbiztosítási megoldások kibővítése és egyszerűsítése látszott.

Kedvezményes határbiztosítási konstrukciókat több biztosítási piac is rövid időn belül bevezetett, de az Ukrajnával határos, így a menekültáradatnak leginkább kitett tagállamok közül csak Magyarország és Lengyelország vállalkozott ilyen lépésre. Itt meg kell jegyeznünk, hogy az egyes országok határbiztosítási kedvezményekre vonatkozó megoldásai a gyakorlatban nem összehasonlíthatók, ugyanis azokat egymástól lényegesen különböző üzleti modellek, szakmai hagyományok alapján alakították ki, és a háborús helyzet is teljesen más, egyes esetekben nagyságrendekkel eltérő mértékben érintette az egyes piacokat. A kedvezményes biztosítási lehetőségek elérhetőségéről a COB tájékoztató anyagot készített, melyet a helyi szövetségek több országban is az ukrán autósok rendelkezésére bocsátottak.

Gondolni kellett azonban azokra a gyakran előforduló esetekre is, amikor a megvásárolt – a hatályos szabályoknak megfelelően rendszerint 30 napig érvényes – határbiztosítási fedezet az EGT egyik tagállamának területén jár le. Ilyen esetekben lehetőség van a határbiztosításnak a vásárlás helye szerinti országban történő meghosszabbítására (ez a szabályok szerint egy alkalommal lehetséges), vagy az üzembe tartó vásárolhat új határbiztosítási kötvényt egy másik tagállamban. Amennyiben erre nem kerül sor, a jármű biztosítatlanul közlekedik, a garanciaalap terhelésével veszélyeztetve a helyi kockázatközösséget. Ebből is látszik, hogy a határbiztosítást nem a mostanihoz hasonló háborús vészhelyzetek kezelésére hozták létre, hanem az alapvetően egy ideiglenes megoldást jelent a zöldkártyát valamilyen okból felmutatni nem tudó autósok számára. Tekintettel arra, hogy az Ukrajnából érkező menekültek egy jelentős része tartósan a tagállamok területén tartózkodik, hosszabb távú megoldást a legfeljebb egy évig érvényes ukrán zöldkártya beszerzése vagy a gépjárműnek az adott tagállamban történő forgalomba helyezése jelenthet, egyes tagállamok vezettek is

be egyszerűsített regisztrációs eljárásokat ukrán gépjárművek részére. A határbiztosítást egyáltalán nem, vagy csak korlátozott ideig értékesítő biztosítási piacok (pl. Észtország) kezdettől fogva ezen lehetőségek igénybevételére biztatták az Ukrajnából érkezőket.

A MABISZ mint a kárrendezés nemzetközi intézményrendszerének magyarországi üzemeltetője a háború 2022. februári kirobbanásától kezdve nyomon követte az eseményeket, és a mai napig folyamatosan egyeztet az ukrán és orosz nemzeti iroda, az ORFK, a NAV, az érintett régióban működő (elsősorban szlovák, lengyel, román, moldovai) irodák és a COB illetékes munkatársaival is.

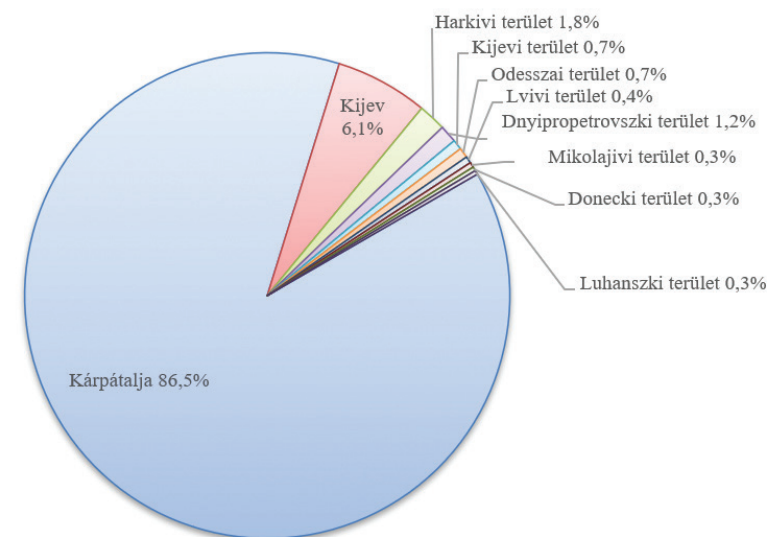
A menekültválságra figyelemmel, és elsősorban a Kárpátalján élő magyarok helyzetének segítése, Magyarországra való átjutásának megkönnyítése érdekében a MABISZ szinte azonnal javasolta az ukrán személygépjárművekre vonatkozó határbiztosítási díjak csökkentését, amit a Szövetség rendkívüli ülés keretében el is fogadott. A döntés értelmében az ukrán személygépjárművekre vonatkozó határbiztosítási díjtétel 2022. március 3-tól szimbolikus mértékűre, mindössze havi 1.000 Ft-ra csökkent. Az erről szóló tájékoztatókat a MABISZ angol és ukrán nyelven is közzétette. Mivel a határbiztosítással kapcsolatos kárrendezési feladatok ellátása a Nemzeti Iroda felelőssége, az akkori várakozások szerinti jelentős számú határbiztosítási kárügy minél hatékonyabb kezelése érdekében a Nemzeti Iroda is minden szükséges intézkedést igyekezett megtenni. Ennek részét képezte annak biztosítása is, hogy a MABISZ folyamatosan a lehető legpontosabb információkkal rendelkezzen, ezért kezdettől fogva igyekezett az illetékes hatóságoktól minden szükséges információt beszerezni, és ezek felhasználásával a tervezést segítő számításokat készíteni az összes lehetséges kimenetel figyelembevételével. A határbiztosítási rendszer üzemeltetését érintő feladatait az ezzel megbízott biztosítótársaság is elvégezte, és nagyon gyorsan olyan értékesítési kapacitásokat épített ki a keleti országhatár közelében, melyek a hirtelen megnövekedett igényeket is megfelelően ki tudták szolgálni. Ezen felül a biztosító a határ átlépésének megkönnyítése érdekében egy online letölthető elektronikus igazolást is elérhetővé tett az Ukrajnából érkezők számára.

A kedvezményes rendszer hónapokig jól működött, de júliusra az értékesítési hálózat jelzései alapján, valamint a szerződések elemzéséből a MABISZ arra a következtetésre jutott, hogy a kedvezményes fedezetet annak eredeti céljától eltérően jellemzően már nem az országból való menekülés elősegítése érdekében vásárolják. A MABISZ áttekintette az Ukrajnával határos EU-tagállamok (Lengyelország, Szlovákia, Románia), valamint egyéb érintett tagállamok (Csehország, Észtország, Finnország stb.) gyakorlatát is, amelyből az volt megállapítható, hogy az érintett országok a konfliktus kezdetén bevezetett határbiztosítási kedvezményeket (ahol ilyen egyáltalán létezett) vagy már megszüntették, vagy azok megszüntetése küszöbön állt. Mivel az ukrán nemzeti iroda (BTIBU) tájékoztatása szerint az iroda és az biztosítók is rendeltetésszerűen, normál üzemből működtek Ukrajnában, a zöldkártyás fedezet pedig a BTIBU által újonnan bevezetett megoldás segítségével online is megvásárolhatóvá vált, a MABISZ az ukrán személygépjárművekre bevezetett kedvezményes díjtarifát 2022. július 31-ével kivezette, így augusztus 1-jétől ukrán gépjárművekre

is már csak a meghirdetett általános határbiztosítási díjtartifa szerint lehet szerződést kötni. A kivezetési folyamat során problémákat, panaszokat a MABISZ nem tapasztalt.

Ez a döntés az ukrán honosságú gépjárművek Magyarország területére való belépését nem érintette, az ukrán gépjárművek a korábbi gyakorlatnak megfelelően továbbra is csak érvényes zöldkártyával vagy határbiztosítással léphetnek be az országba.

2. ábra: Kedvezményes magyar határbiztosítást kiváltó ukrán gépjárművek területi megoszlása (2022. február-augusztus, rendszám alapján)



Forrás: saját szerkesztés

A határbiztosítás jövője

A határbiztosítás jelentőségének folyamatos csökkenése nem magyar sajátosság, hanem egy egész Európára jellemző, mondhatni természetes jelenség. A hanyatlás oka elsősorban a Zöldkártya Rendszer tagságának jelentős bővülése (a kezdeti 13 tagállamhoz képest ma már 47 ország tagja a rendszernek), és a következő években újabb tagok csatlakozása is várható. Legalább féltucat olyan ország van most is Európában, ahol egyáltalán nem lehet határbiztosítást kötni (ilyen pl. az Egyesült Királyság vagy Észtország), az értékesítési darabszám pedig már a kétezres évek közepén is olyan alacsony volt, hogy jelentősebb mennyiségeket csak földrajzi vagy politikai sajátosságaik miatt különleges helyzetben lévő országokban (pl. balti államok, Finnország, Spanyolország) regisztráltak. Emellett több országban a határbiztosítási rendszer üzemeltetésével járó költségek sem állnak arányban az abból származó alacsony díjbevétellel.

A határbiztosítás hanyatlásának folyamatát valószínűleg ennek a speciális intézménynek az ukrajnai háború által előidézett időleges reneszánsza sem fogja megfordítani, bár az egyelőre bizonytalan, hogy Oroszország és Belarusz a konfliktus elhúzódása esetén tagja maradhat-e a Zöldkártya Rendszernek. A háborúval kapcsolatos tapasztalatok mindazonáltal egész biztosan hatást gyakorolnak majd a határbiztosítás európai gyakorlatára, és várhatóan az elektronikus és megállapodáson (vélelmezett biztosítási fedezeten) alapuló rendszerek minél erőteljesebb kibővítése fog még a jelenleginél is nagyobb hangsúlyt kapni. Az egyes országok biztosítási szabályozásainak harmonizálása folyamatosan zajlik, és nemcsak a Zöldkártya Rendszer, hanem a gépjármű-felelősségbiztosítási garancia igazolását pusztán a forgalmi rendszám által lehetővé tévő ún. Rendszámegegyezmény (Multilaterális Garancia Egyezmény) tagsága is ezért bővül dinamikusan. Így hamarosan már harmadik országokban sem lesz szükség nemhogy határbiztosításra, de zöldkártyára sem. A közép-európai régióban, Magyarország közelebbi-távolabbi szomszédságában jelenleg egyedül a tengerentúlról áthozott járművek és Koszovó vonatkozásában van még valamikora jelentősége a határbiztosításnak, Koszovó ugyanis ENSZ-tagság hiányában egyelőre nem válhat a Zöldkártya Rendszer tagjává. Az oda utazóknak így helyi határbiztosítást kell kiváltaniuk, és ezt a lehetőséget ugyanígy az EGT tagállamaiban is biztosítani kell az onnan érkezők számára.

Meg kell jegyeznünk, hogy a folyamatok irányát a Zöldkártya Rendszeren belül jelentkező más jellegű kihívások is befolyásolhatják (például valamely ország tagságának felfüggesztése a Zöldkártya Rendszer helyi intézményrendszerének elégtelen működése miatt), de ennek valószínűsége jelenleg csekély.

A nemzetközi biztosítási rendszerek fejlődése tehát nagy valószínűséggel oda vezet majd, hogy a határbiztosítás is csak egy lesz a tankönyvek egzotikus múltbéli biztosítási megoldásokról szóló fejezetei közül, valahol a lövontatású járművek és a szénbányászok biztosítása mellett. Addig azonban még nagyon sok munka áll a magyar és európai biztosítási szervezetek, jogalkotók és szabályozó hatóságok előtt.

HIVATKOZÁSOK

- ¹Az azóta az Allianz-ba beolvadt stuttgarti Allgemeine Deutsche Versicherungs-Verein (ld. Beiträge zur Geschichte des deutschen Versicherungswesens: Zum 80. Geburtstag von Prof. Dr. Peter Koch - Auszüge aus der Versicherungswirtschaft 2005 bis heute, VVW GmbH, 2015, 64. o.)
- ²Prof. Dr. Peter Koch / Swiss Re Corporate History: Kleine Geschichte der Versicherung in Deutschland, (2013/2017 Swiss Re)
- ³<https://www.lawinsider.com/clause/history-of-motor-insurance> Letöltve: 2022.10.04
- ⁴„Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter“ (Gesetz vom 7. November 1939, RGBl. I S. 2223)
- ⁵dr. Pataky Tibor Csaba: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei (doktori értekezés, Budapest, 2017, DOI: 10.15774/PPKE.JAK.2017.005), 20. o.
- ⁶Ebben az időben (1935-től kezdődően) a magánjog egységesítésével foglalkozó Unidroit több tanulmányt is publikált az egyes országok gépjármű-felelősségbiztosítási megoldásairól, és jogharmonizációs javaslatot is megfogalmazott, ebből azonban a háború miatt már nem lett semmi (ld. Luk De Baere, Frits Blees: Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents 25. o.)
- ⁷Az északi országok közösen üzemeltetett határbiztosítási rendszere (E-Pool) 2011-ben, a finn biztosítási piac kiválásával megszűnt, így azóta minden ország saját rendszert üzemeltet (CoB Working Group on Frontier Insurance, Report to the 45th General Assembly, 2011).
- ⁸ld. De Baere – Blees 25. o.
- ⁹Sub-Committee on Road Transport

- ¹⁰Recommendation on Insurance of Motorists Against Third Party Risks E/ECE/TRANS/SCI/39 (https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/RecommendationNo5-EN.pdf) Letöltve 2022.10.04
- ¹¹„Persons arriving a country, where insurance is compulsory, with a motor vehicle without a valid card of the approved type, may be required: (a) to take out a short-term insurance under arrangements made by the Bureau of that country, or, insofar as the Law of that country permits, either (b) to take out an insurance in the ordinary way, or (c) to contribute to a guarantee scheme for victims of accidents.”
- ¹²European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles, 20/04/1959, ld. Pataky 121. o.
- ¹³Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability
- ¹⁴A tagállamoknak az irányelv rendelkezéseit 1973. december 31-ig kellett átültetniük a nemzeti jogba.
- ¹⁵2012 óta Insurance Europe néven működik
- ¹⁶COMPENDIUM - The Frontier Insurance System – Origins, Legal Background, Agreements, Decisions and Recommendations (CoB/CEA, 25th February 2010) 2. o.
- ¹⁷Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990
- ¹⁸Explanatory Memorandum to the Internal Regulations, 01/07/2022, 50. o.
- ¹⁹COMPENDIUM, 3. o.
- ²⁰Ezt a döntést később, 2004-ben a COB illetékes testülete is megerősítette, amikor az EGT területén lejáró határbiztosítási szerződések kérdése volt napirenden.
- ²¹COMPENDIUM, 4. o.
- ²²A Multilaterális Garancia Egyezmény (Multilateral Guarantee Agreement, „Rendszámegegyezmény”) tagállamai a gépjármű-felelősségbiztosítási garancia igazolásául kölcsönösen elfogadják a gépjármű forgalmi rendszámabláját és a megkülönböztető országjelzést.
- ²³Joint C.E.A./CoB Working Group on Frontier Insurance, Report to the 39th General Assembly, 2005
- ²⁴Joint C.E.A./CoB Working Group on Frontier Insurance, Report to the 40th General Assembly, 2006
- ²⁵COMPENDIUM, 6. o.
- ²⁶CoB Working Group on Frontier Insurance, Report to the 45th General Assembly, 2011
- ²⁷CoB/CEA Transfer Agreement, 2010
- ²⁸42/1970. (X. 27.) Korm. rendelet a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról
- ²⁹1/1959. (I. 3.) Korm. rendelet a Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról, ld. Pataky, 23. o.
- ³⁰27/1982. (VI. 9.) MT sz. rendelet, ld. Pataky 34. o.
- ³¹58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról
- ³²A jogszabály elfogadásának időpontjában a Vám- és Pénzügyőrség
- ³³1991. június 24.; az aláíró társaságok: Állami Biztosító Rt., AB Generali Rt., COLONIA Biztosító Rt., Garancia Biztosító Rt., Hungária Biztosító Rt., Providencia Biztosító Rt.
- ³⁴58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet 11. § (4) – ez volt az úgynevezett „bélyeges” biztosítás. A kijelölt biztosító a Hungária Biztosító Rt. lett.
- ³⁵A megállapodás hatálya lépéséig ezeket a feladatokat a Hungária Biztosító Rt. látta el.
- ³⁶GKI Megállapodás 6/B pont
- ³⁷A rendelet a 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet felváltó 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet helyébe lépett.
- ³⁸190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet 16. § (2)
- ³⁹ún. ESZE Megállapodás
- ⁴⁰Ez jelenleg változatlanul az Allianz Hungária Zrt.
- ⁴¹Az elmúlt tíz évben évente átlagosan mindössze 40 db határbiztosítási szerződést kötöttek.
- ⁴²ESZE Megállapodás III/1.1

IRODALOMJEGYZÉK

- De Baere, Luk – Blees, Frits: Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents (Eleven International Publishing (August 23, 2019)
- dr. Pataky Tibor Csaba: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei (doktori értekezés, Budapest, 2017, DOI: 10.15774/PPKE.JAK.2017.005)
- Beiträge zur Geschichte des deutschen Versicherungswesens: Zum 80. Geburtstag von Prof. Dr. Peter Koch - Auszüge aus der Versicherungswirtschaft 2005 bis heute (VVW GmbH, 2015)
- COMPENDIUM - The Frontier Insurance System – Origins, Legal Background, Agreements, Decisions and Recommendations (CoB/CEA, 25th February 2010)
- Explanatory Memorandum to the Internal Regulations, Council of Bureaux, 01/07/2022