

بررسی تعیین تعرفه نرخ بیمه شخص ثالث در ایران

کد موضوعی: ۲۲۰

شماره مسلسل: ۱۰۸۷۷

تیرماه ۱۳۹۰

دفتر: مطالعات اقتصادی

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۲	وضعیت بیمه شخص ثالث در ایران
۱۱	ضرورت تفکیک گروه‌های ریسکی در بیمه شخص ثالث
۱۳	قانون جدید بیمه شخص ثالث و تعیین نرخ بیمه در جمهوری اسلامی ایران
۱۵	مروری بر تصویبنامه تعرفه حق بیمه
۲۱	ادبیات نظری تعیین نرخ حق بیمه
۲۷	جمع‌بندی
۳۰	منابع و مأخذ



بررسی تعیین تعرفه نرخ بیمه شخص ثالث در ایران

چکیده

یکی از مسائل اصلی بیمه‌ها، تعیین نرخ حق بیمه به‌ویژه نرخ تعرفه رشته شخص ثالث است. بالا بودن نرخ موجب کاهش تقاضای بیمه و پایین بودن نرخ منجر به ورشکستگی شرکت‌های بیمه می‌شود. علاوه بر این، عدم تناسب حق بیمه با حجم مخاطره انتظاری، بر رفتار فرد بیمه‌گذار اثر گذاشته و ریسک‌پذیری او را متأثر می‌کند. به بیان ساده حق بیمه از حاصلضرب متوسط ریسک یک فرد در حداکثر ضرری که برای آن فرد به‌وجود می‌آید به‌دست می‌آید. بیمه‌گذار باید این مبلغ را برای پرداخت هزینه‌های احتمالی به بیمه‌گر پرداخت نماید.

تعیین حق بیمه به‌صورت تخصیص نیازمند مهارت اکچوئری بالا و وجود داده‌ها و اطلاعات قابل اعتماد و مکفی است. در عمده کشورهای درحال توسعه حق بیمه شخص ثالث به‌صورت دستوری و از طریق قانون تعیین می‌شود و دولت (یا به‌صورت مستقیم و یا غیرمستقیم از طریق فرآیندهای پیچیده‌تر حاکمیتی) به دنبال وضع قیمت‌های حداکثری است،^۱ اما در کشورهای توسعه‌یافته، قیمت‌ها آزاد بوده و در شرایط رقابتی تعیین می‌شوند.

در این گزارش مختصراً به وضعیت تعیین نرخ بیمه شخص ثالث در کشور و مبانی نظری تعیین حق بیمه اشاره کرده و مروری بر قانون جدید بیمه شخص ثالث و تصویب‌نامه مربوطه خواهیم داشت.

مقدمه

امروزه با همه‌گیر شدن استفاده از اتومبیل، تعداد تصادفات و به‌تبع آن خسارات افزایش یافته است. به همین دلیل جبران خسارت وارده به زیان‌دیدگان بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. شرکت‌های بیمه برای جبران خسارات روش‌های مختلفی را تدوین کرده و پوشش‌های بیمه‌ای متفاوتی را در زمینه بیمه اتومبیل ارائه داده‌اند. این پوشش‌ها شامل بیمه بدنه اتومبیل، بیمه شخص ثالث (بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث) و بیمه حوادث سرنشین می‌شود.

در بیمه شخص ثالث^۱ بیمه‌گر تعهد می‌کند که چنانچه دارنده وسیله نقلیه بیمه شده به علت وقوع حوادث رانندگی، مسئول جبران خسارت مالی یا جانی وارده به اشخاص ثالث شناخته شود، این خسارت‌ها را براساس شرایط بیمه‌نامه تا سقف تعهد پرداخت نماید. پوشش بیمه مازاد ثالث جانی و مالی با پرداخت حق بیمه اضافی صورت می‌گیرد. در بیمه‌نامه شخص ثالث، جبران خسارت وارده به اشخاص ثالث شامل خسارت‌های مالی و آسیب‌های جانی می‌باشد. شخص ثالث^۲ شخصی غیر از بیمه‌گذار و بیمه‌گر است که در حادثه تحت پوشش بیمه خسارت می‌بیند به بیان دیگر فردی که از سوی بیمه‌گذار یا راننده مورد مخاطره قرار می‌گیرد.

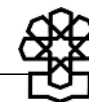
شرکت‌های بیمه پتانسیل بالایی در کنترل سوانح و حوادث دارند. در زمینه مرگومیر ناشی از حوادث رانندگی در جهان، هنوز ایران جزء کشورهای پرتصادف محسوب می‌شود و تصادفات، سومین علت مرگومیر در کشور شناخته شده است. از سوی دیگر در یک دهه گذشته، ظرفیت تولید کارخانه‌های خودروسازی افزایش چشمگیری یافته و به موازات آن، آمار تخلفات و تصادفات نیز سیر صعودی داشته است. کارشناسان بر این باورند که صنعت بیمه با دریافت حق بیمه متناسب با ریسک رانندگان می‌تواند نقش مهمی در اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و جلوگیری از بروز تخلفات و در نتیجه کاهش تصادفات داشته باشد، به همین دلیل توجه دقیق و علمی به بیمه ضروری است.

وضعیت بیمه شخص ثالث در ایران

با توجه به پیامدهای منفی ناشی از حوادث رانندگی، به‌منظور حمایت از اشخاصی که در نتیجه حوادث وسایط نقلیه صدمه می‌بینند، در سال ۱۳۴۷ خرید بیمه‌نامه شخص ثالث توسط دارندگان وسایط نقلیه، از سوی قانون اجباری شد، البته در اجرا، این قانون با دشواری‌هایی روبرو شد و هنوز تعداد قابل توجهی از وسایط نقلیه که در سطح کشور تردد می‌کنند فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث می‌باشند.

عملکرد بیمه شخص ثالث در جدول ذیل ارائه شده است، که می‌تواند تا حدودی وضعیت این رشته از بیمه را برای ایران توضیح دهد.

1. Third Party Insurance (TPI)
2. Third Party



جدول ۱. عملکرد بیمه شخص ثالث در ایران

(ارقام به میلیارد ریال)

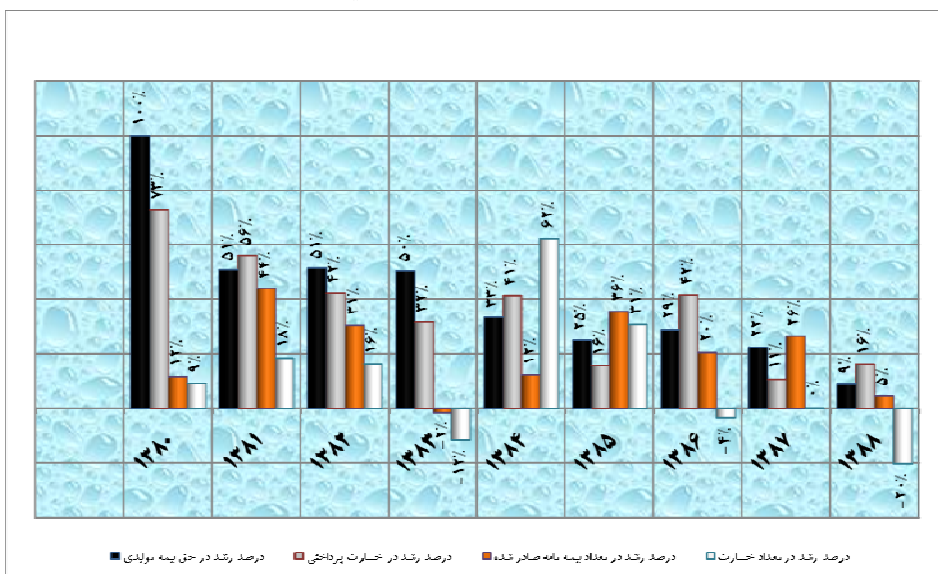
سال	حق بیمه تولیدی	درصد رشد در حق بیمه تولیدی	خسارت پرداختی	درصد رشد در خسارت پرداختی	ضریب خسارت (درصد)	تغییر (واحد) در ضریب خسارت	تعداد بیمه‌نامه	درصد رشد در تعداد بیمه‌نامه صادر شده	تعداد خسارت	درصد رشد در تعداد خسارت
۱۳۷۹	۱۰۱۹	-	۱۱۵۵/۶	-	۱۱۸/۹	-	۲۹۲۰۵۱۳	-	۵۴۰۴۵۰	-
۱۳۸۰	۲۰۳۸/۵	%۱۰۰	۱۹۹۹/۷	%۷۳	۱۲۹/۶۶	۱۰/۷۶	۳۲۶۰۵۶۷	%۱۲	۵۹۰۳۶۸	%۹
۱۳۸۱	۳۰۷۳/۴	%۵۱	۳۱۲۱/۲	%۵۶	۱۲۷/۴۵	-۲/۲۱	۴۶۹۵۰۲۳	%۴۴	۶۹۹۳۵۱	%۱۸
۱۳۸۲	۴۶۵۳/۴	%۵۱	۴۴۴۰/۳	%۴۲	۱۰۹/۷۲	-۱۷/۷۳	۶۱۲۸۴۴۶	%۳۱	۸۱۲۹۵۵	%۱۶
۱۳۸۳	۶۹۹۶/۳	%۵۰	۵۸۴۵/۸	%۳۲	۱۰۲/۶۸	-۷/۰۴	۶۰۲۸۹۰۲	-%۲	۷۱۷۶۹۴	-%۱۲
۱۳۸۴	۹۳۲۷/۷	%۳۳	۸۲۶۴/۸	%۴۱	۱۰۰/۷۹	-۱/۸۹	۶۷۷۲۷۵۸	%۱۲	۱۱۶۵۲۸۲	%۶۲
۱۳۸۵	۱۱۶۵۵/۲	%۲۵	۹۵۵۲/۸	%۱۶	۱۰۰/۴	-۰/۳۹	۹۱۸۱۱۷۸	%۳۶	۱۵۲۴۶۱۷	%۳۱
۱۳۸۶	۱۵۰۳۰	%۲۹	۱۳۵۲۷/۷	%۴۲	۱۰۳/۸۶	۳/۴۶	۱۱۰۶۰۸۳۷	%۲۰	۱۴۶۹۱۲۸	-%۴
۱۳۸۷	۱۸۳۸۸/۶	%۲۲	۱۴۹۸۰/۵	%۱۱	۹۴/۳۷	-۹/۴۹	۱۳۹۸۰۶۶۷	%۲۶	۱۴۷۱۴۹۲	%۰
۱۳۸۸	۲۰۰۵۱/۹	%۹	۱۷۳۹۶	%۱۶	۹۰/۹۵	-۳/۴۲	۱۴۶۲۹۷۶۹	%۵	۱۱۷۲۳۱۸	-%۲۰

مأخذ: سالنامه صنعت بیمه کشور، سال‌های ۱۳۷۹-۱۳۸۸.

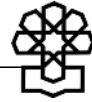
با توجه به جدول ۱ مشاهده می‌شود که:

- بیشترین درصد رشد در حق بیمه تولیدی مربوط به سال ۱۳۸۰ است که ۱۰۰ درصد رشد داشته و کمترین آن نیز مربوط به سال ۱۳۸۸ با ۹ درصد رشد است.
- در رابطه با خسارت پرداخت شده نیز بیشترین درصد رشد مربوط به سال ۱۳۸۰ با ۷۳ درصد رشد بوده و کمترین درصد رشد در سال ۱۳۸۷ با ۱۱ درصد رشد مشاهده شده است. رشد خسارت پرداختی در سال ۱۳۸۰ نتیجه طبیعی رشد حق بیمه تولیدی در این سال می‌باشد. توجه به این نکته نیز ضروری است که از سال ۱۳۸۰ رشد خسارت پرداختی به‌طور کلی نزولی بوده است.
- با توجه به ارقام موجود ضریب خسارت بیشترین ریسک مربوط به سال ۱۳۸۰ با ۱۳۰ درصد و کمترین ریسک اختصاص به سال ۱۳۸۸ با ۹۱ درصد دارد. به‌طور کلی از سال ۱۳۸۰ به بعد ضریب خسارت همواره سیر نزولی داشته است.
- از حیث بهبود وضعیت ریسک بیمه شخص ثالث سال ۱۳۸۲ با ۱۸ درصد کاهش در ریسک نسبت به سال قبل بهترین و سال ۱۳۸۰ با ۱۱ درصد افزایش در ریسک با بدترین وضعیت مواجه بوده است.
- بیشترین رشد در تعداد بیمه‌نامه صادر شده مربوط به سال ۱۳۸۱ با ۴۴ درصد رشد مثبت و کمترین رشد مربوط به سال ۱۳۸۳ با ۲ درصد رشد منفی بوده است.
- سرانجام بیشترین رشد در تعداد خسارات مربوط به سال ۱۳۸۴ با ۶۲ درصد رشد و بیشترین کاهش مربوط به سال ۱۳۸۸ با ۲۰ درصد کاهش نسبت به سال قبل بوده است.

نمودار ۱. درصد رشد در حق بیمه تولیدی، خسارت پرداختی، تعداد بیمه‌نامه صادر شده و تعداد خسارت در رشته بیمه شخص ثالث

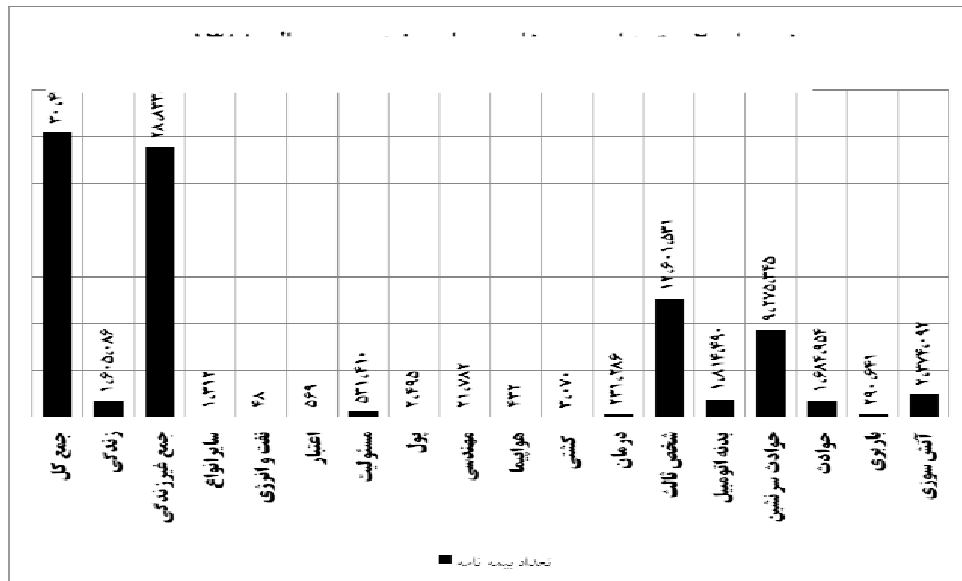


مآخذ: سالنامه صنعت بیمه کشور، سال‌های ۱۳۷۹-۱۳۸۸ و محاسبات نگارنده.



بیمه شخص ثالث بیشترین سهم از پرتفوی بیمه‌ای کشور را از لحاظ تعداد داشته است. به طوری که از بیش از ۳۰ میلیون بیمه‌نامه صادره در این سال، ۱۲/۶ میلیون بیمه‌نامه مربوط به این رشته بیمه‌ای بوده است. نمودار ۲ و ۳ امکان مقایسه بیمه شخص ثالث را با سایر بیمه‌ها از نظر تعداد بیمه‌نامه و نرخ رشد حق بیمه فراهم می‌کند.

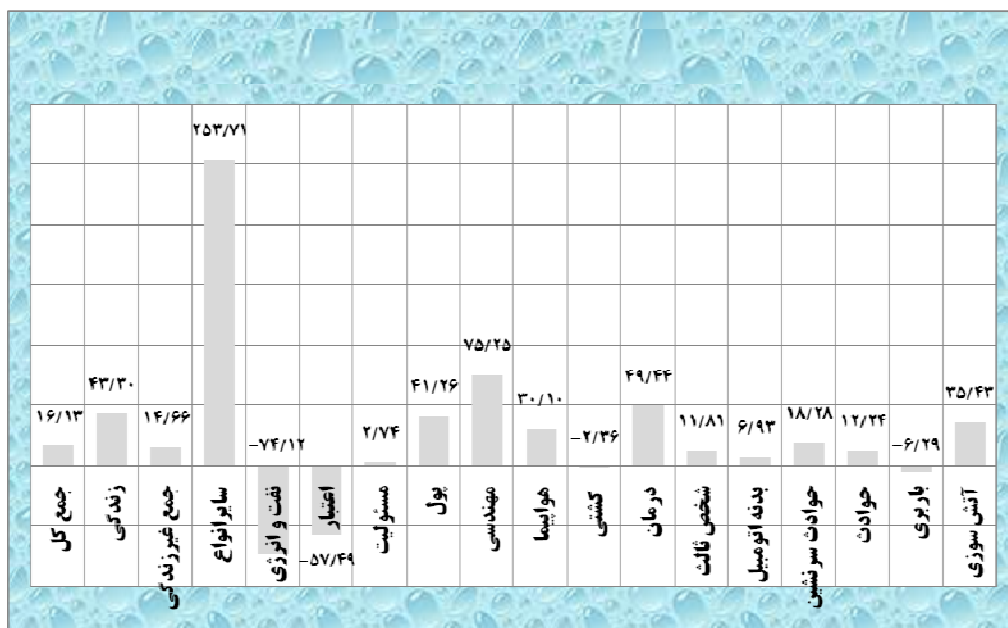
نمودار ۲. تعداد بیمه‌نامه صادر شده در سال ۱۳۸۸



مأخذ: همان.

(درصد)

نمودار ۳. نرخ رشد حق بیمه در سال ۱۳۸۸



مأخذ: همان.

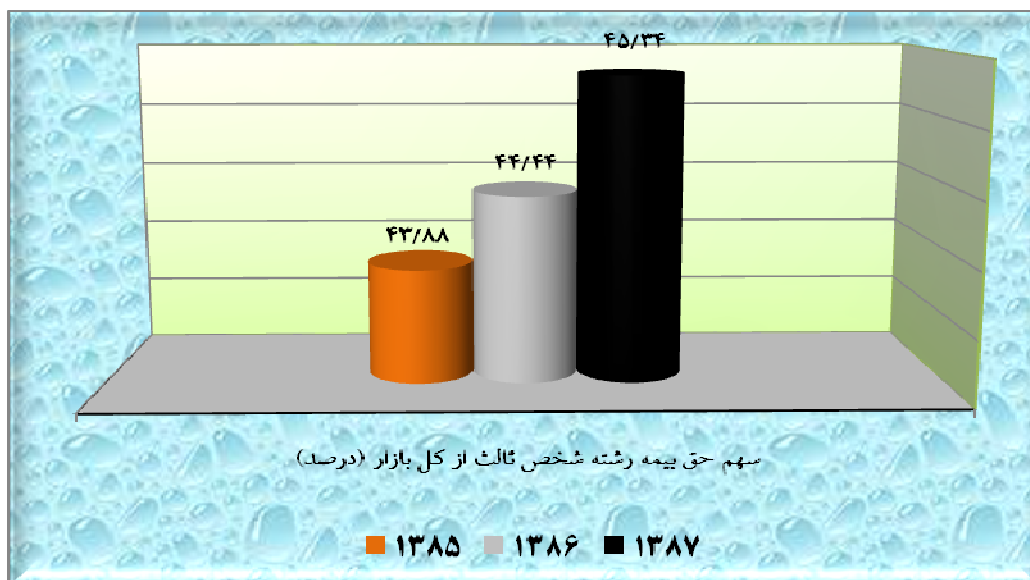
حق بیمه رشته شخص ثالث از کل بازار درصد بالایی از ۱۵ رشته بیمه غیرزندگی را به خود اختصاص می‌دهد. در سال‌های اخیر سهم این رشته از کل بازار افزایش یافته است (جدول ۲) و از ۴۳/۸۸ درصد در سال ۱۳۸۵ به ۴۵/۳۴ درصد در سال ۱۳۸۷ افزایش یافته است.

جدول ۲. سهم حق بیمه رشته شخص ثالث از کل بازار (درصد)

سال	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷
سهم حق بیمه رشته شخص ثالث از کل بازار (درصد)	۴۳/۸۸	۴۴/۴۴	۴۵/۳۴

مأخذ: سالنامه صنعت بیمه کشور، سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۷.

نمودار ۴. سهم حق بیمه رشته شخص ثالث از کل بازار (درصد)

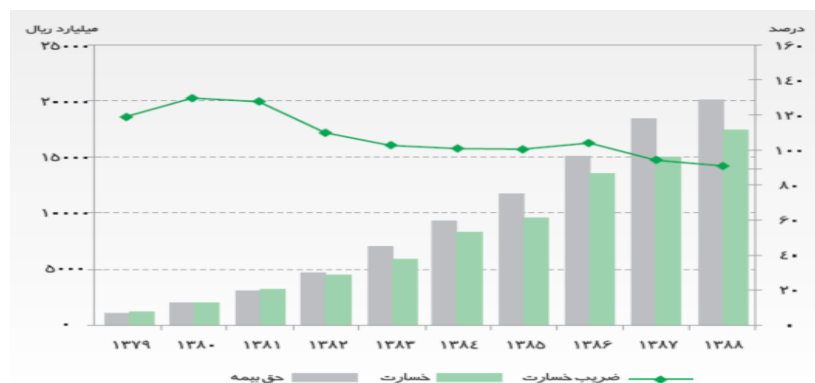


مأخذ: سالنامه صنعت بیمه کشور سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۷.

با توجه به جدول ۲ و نمودار ۴ درخصوص سهم حق بیمه رشته شخص ثالث از کل بازار در سال ۱۳۸۵ رقمی معادل ۴۳/۸۸ درصد و در سال ۱۳۸۶ با ۱/۴۴ درصد افزایش به ۴۴/۴۴ درصد و در سال ۱۳۸۷ به ۴۵/۳۴ درصد افزایش یافته است.



نمودار ۵. عملکرد بیمه شخص ثالث



مأخذ: سالنامه صنعت بیمه کشور سال‌های ۱۳۷۹-۱۳۸۸.

با سرعت گرفتن خصوصی‌سازی صنعت بیمه در سال‌های اخیر، سهم بیمه‌های خصوصی از بیمه شخص ثالث افزایش یافته است. به نحوی که در سال ۱۳۸۸ حق بیمه تولیدی بیمه‌های خصوصی بیش از ۱۰۰ درصد رشد داشته در حالی که در بخش دولتی نسبت به سال ۱۳۸۷ تقریباً ۳۵ درصد کاهش داشته است، البته مشاهده می‌شود از نظر رقم حق بیمه تولیدی تا سال ۱۳۸۸ بخش دولتی سهم بزرگ‌تری را داشته است.

جدول ۳. حق بیمه تولید شده در بیمه شخص ثالث ۱۳۸۸ (ارقام به میلیارد ریال)

نام بیمه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	رشد (درصد)
عملکرد بخش دولتی	۱۳۹۱۳/۳	۱۰۶۶۴/۸	-۳۵/۲۳
عملکرد بخش غیردولتی	۴۴۷۵/۳	۹۳۸۷/۱	۱۰۹/۷۵
کل بازار بیمه	۱۸۳۸۸/۶	۲۰۰۵۱/۹	۹/۵

مأخذ: سالنامه صنعت بیمه کشور سال ۱۳۸۸.

منظور از حق بیمه تولیدی، مبالغ حق بیمه تولیدی بیمه‌نامه‌هایی است که طی دوره گزارش توسط مؤسسات بیمه صادر شده‌اند. این مبالغ در بیمه‌های غیرزندگی بر مبنای حق بیمه صادر شده و در بیمه‌های زندگی بر مبنای حق بیمه‌های وصولی (دریافتی) لحاظ می‌گردد.

جدول ۴. حق بیمه تولیدی شخص ثالث در سال ۱۳۸۸ شرکت‌های بیمه‌ای منتخب

(ارقام به میلیارد ریال)

نام بیمه	سال		نرخ رشد	سهام از پرتفوی شرکت	سهام از رشته فعالیت بیمه ثالث
	۱۳۸۷	۱۳۸۸			
ایران	۹۲۸۹/۳	۹۹۵۱/۹	۷/۱۳	۴۶/۶۳	۴۸/۶۳
دانا	۷۷۴/۷	۷۱۲/۹	-۷/۹۷	۲۴/۲۸	۳/۵۶
آسیا	۲۹۳۴/۷	۲۵۰۰/۵	-۱۴/۷۹	۴۴/۹۱	۱۲/۴۷
البرز	۹۱۴/۶	۹۸۵/۳	۷/۷۳	۳۲/۰۸	۴/۹۱
پارسیان	۱۵۷۲/۱	۱۷۶۸/۴	۱۲/۴۹	۵۴/۵۴	۸/۸۲
توسعه	۱۲۴/۷	۶۶۳/۳	۴۳۱/۸۸	۸۴/۳۱	۳/۳۱
ملت	۱۱۰۱/۵	۱۱۰۲/۳	۰/۱۶	۶۶/۲۷	۵/۵۰

مأخذ: همان.

از منظر حق بیمه تولیدی در سال ۱۳۸۸ در بین شرکت‌های بیمه‌ای، بیمه توسعه با ۴۳۲ درصد رشد بیشترین و بیمه آسیا با ۱۵ درصد رشد منفی ۱۵ کمترین مقدار را به خود اختصاص داده است. البته شایان ذکر است نرخ رشد بیمه توسعه ناشی از کوچک بودن عدد مطلق حق بیمه تولیدی آن و آغاز فعالیت این شرکت است.

با توجه به جدول ۴ در بین شرکت‌های بیمه‌گر، بیمه توسعه ۸۵ درصد از پرتفوی بیمه خود را به این رشته فعالیت بیمه‌ای اختصاص داده و از این حیث بیشترین درصد را به خود اختصاص داده است و بیمه دانا نیز با سهم ۲۵ درصدی کمترین میزان را به خود اختصاص داده است. همچنین بیمه ایران با سهم ۵۰ درصدی از رشته شخص ثالث در کل کشور بیشترین و بیمه توسعه با ۳/۳۱ درصدی کمترین سهم را به خود اختصاص داده است.

منظور از خسارت پرداختی، خسارت‌هایی است که طی دوره مورد بررسی توسط شرکت‌های بیمه پرداخت شده است. ارقام جدول ۵ نشان می‌دهد که خسارت پرداخت شده در بخش غیردولتی با ۱۹۸ درصد رشد بیشترین خسارت را به بیمه‌گذاران پرداخت کرده و بخش دولتی با ۲۰ درصد کاهش کمترین میزان خسارت را به خود اختصاص داده است.

جدول ۵. خسارت پرداخت شده در بیمه شخص ثالث در سال ۱۳۸۸ (میلیارد ریال)

نام بیمه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	رشد
عملکرد بخش دولتی	۱۲۴۶۶/۹	۹۹۰۱/۴	-۲۰/۵۸
عملکرد بخش غیردولتی	۲۵۱۳/۶	۷۹۹۴/۶	۱۹۸/۱۷
کل بازار بیمه	۱۴۹۸۰/۵	۱۷۳۹۶	۱۶/۱۲

مأخذ: همان.



اگر بخواهیم خسارت پرداختی را به تفکیک شرکت‌های بیمه‌ای بررسی کنیم ارقام جدول ۶ گویای این است که بیشترین نرخ رشد مربوط به بیمه توسعه با ۱۲۷ درصد رشد و بیمه دانا با ۱۴ درصد رشد منفی کمترین میزان رشد را به خود اختصاص داده است.

با توجه به جدول ۶ در بین شرکت‌های بیمه‌گر، بیمه توسعه ۹۱ درصد از خسارت پرداختی خود را به این رشته فعالیت بیمه‌ای اختصاص داده و از این حیث بیشترین درصد را به خود اختصاص داده و بیمه دانا نیز با سهم ۲۸ درصدی کمترین میزان را به خود اختصاص داده است.

همچنین بیمه ایران با سهم ۵۲ درصدی از خسارت پرداختی در رشته شخص ثالث و در کل کشور بیشترین و بیمه توسعه با ۰/۴۴ درصدی کمترین سهم از خسارت پرداختی را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۶. خسارت پرداختی در بیمه شخص ثالث در سال ۱۳۸۸ شرکت‌های بیمه‌ای منتخب

(میلیارد ریال)

نام بیمه	سال		نرخ رشد	سهم از شرکت	سهم از رشته
	۱۳۸۷	۱۳۸۸			
ایران	۷۸۹۴/۵	۹۱۶۹/۳	۱۶/۱۵	۵۷/۹۷	۵۲/۷۱
دانا	۸۵۰/۸	۷۳۲	-۱۳/۹۵	۳۷/۲۹	۴/۲۱
آسیا	۳۰۸۲/۶	۹۲۸۲/۱	-۳/۲۶	۷۰/۳۲	۱۷/۱۴
البرز	۶۳۹	۹۰۲/۳	۴۱/۲۱	۴۹/۱۰	۵/۱۹
پارسیان	۱۰۳۸/۵	۱۱۸۶/۳	۱۴/۲۳	۶۲/۱۰	۶/۸۲
توسعه	۳۳/۳	۷۵/۸	۱۲۷/۳۳	۵۱/۸۷	۰/۴۴
ملت	۸۱۵/۱	۱۱۷۵/۳	۴۴/۲۰	۹۰/۳۹	۶/۶۷

مأخذ: همان.

متداول‌ترین شاخص فنی سنجش ریسک در صنعت بیمه ضریب خسارت است که حاصل تقسیم حق بیمه عاید شده (با تعدیلات لازم برای ذخایر فنی) بر خسارت واقع شده (با تعدیل لازم برای خسارت معوق) می‌باشد. هر چه این نسبت بالاتر باشد مبین آن است که شرکت مزبور از ریسک فنی بالاتری برخوردار است.

با توجه به جدول ۷ ضریب خسارت بیمه شخص ثالث در شرکت‌های بیمه‌ای، بیشترین ریسک را در سال ۱۳۸۷ بیمه آسیا با ۱۱۷ درصد و بیمه توسعه با ۵۱ درصد ریسک کمترین ضریب خسارت را داشته، همچنین در سال ۱۳۸۸ بیمه آسیا با ۱۱۳ درصد بیشترین و بیمه توسعه با ۳۳ درصد کمترین ریسک را به خود اختصاص داده‌اند.

همچنین از حیث بهبود وضعیت ریسک در سال ۱۳۸۸ نیز بیمه توسعه با ۱۹ واحد کاهش در ضریب خسارت نسبت به سال قبل بهترین و بیمه دانا با ۱۱ واحد افزایش در ضریب خسارت بدترین وضعیت را داشته‌اند.

جدول ۷. ضریب خسارت بیمه شخص ثالث در شرکت‌های بیمه‌ای منتخب

نام بیمه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	تغییر (واحد)*
ایران	۹۲/۹۹	۹۱/۰۹	-۱/۹۰
دانا	۹۱/۷۶	۱۰۲/۲۸	۱۰/۵۳
آسیا	۱۱۶/۳۱	۱۱۲/۵۹	-۳/۷۳
البرز	۸۸/۹۱	۹۴/۴۸	۵/۵۶
پارسیان	۸۹/۳۸	۸۰/۳۷	-۹/۰۱
توسعه	۵۰/۸	۳۲/۲۵	-۱۸/۵۵
ملت	۱۰۵/۵۵	۱۰۳/۱۰	-۲/۴۵
عملکرد بخش دولتی	۹۷/۷۵	۹۱/۸۵	-۵/۹۰
عملکرد بخش غیردولتی	۸۲/۹۳	۸۹/۸۹	۶/۹۶
عملکرد کل بازار بیمه	۹۴/۳۷	۹۰/۹۵	-۳/۴۱

مأخذ: همان.

* در مورد نسبت‌ها معمولاً افزایش یا کاهش آنها در طول زمان به‌عنوان شاخص لحاظ می‌شود که حاصل تقریق، نسبت جدید از نسبت قبلی می‌باشد. به‌عنوان مثال ضریب خسارت بیمه ایران طی سال‌های ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۸ به میزان (۱/۹-) واحد تغییر کرده که نشان‌دهنده کاهش ضریب خسارت است. شایان ذکر است این نوع محاسبه در شرکت‌های بیمه‌ای متداول می‌باشد و در سالنامه صنعت بیمه نیز لحاظ می‌شود.

با توجه به جدول ۸ تعداد بیمه‌نامه صادر شده در رشته شخص ثالث در سال ۱۳۸۸ به ۱۴/۶ میلیون واحد رسیده است که با توجه به تعداد بیمه‌نامه صادر شده سال ۱۳۸۷ که این رقم ۱۳/۹ میلیون واحد بوده، ۵ درصد نسبت به سال ۱۳۸۷ رشد داشته است. همچنین سهم رشته شخص ثالث از کل بازار بیمه ۴۵ درصد بوده است.

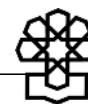
جدول ۸. تعداد بیمه‌نامه‌های شخص ثالث صادره در سال ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸

نام بیمه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	رشد	سهم از رشته
ایران	۶۱۹۳۶۸۲	۶۲۹۲۶۱۷	۱/۶	۴۳/۰۱
دانا	۷۴۴۷۳۴	۶۴۸۹۷۰	-۱۲/۸۶	۴/۴۴
بخش غیردولتی	۳۶۸۵۲۰۰	۷۶۸۸۱۸۲	۱۰۸/۶۲	۵۲/۵۵
کل بازار بیمه	۱۳۹۸۰۶۶۷	۱۴۶۲۹۷۶۹	۴/۶۴	۴۴/۷۲

مأخذ: همان.

آمار تعداد خسارت پرداختی، بیانگر تعداد مواردی است که شرکت‌های بیمه خسارت پرداخت کرده‌اند، همچنین نشان می‌دهد که رشته‌های بیمه طی یک سال چه حجمی از فعالیت شرکت‌های بیمه را برای پرداخت خسارت به خود اختصاص داده‌اند.

با توجه به آمار تعداد خسارت پرداخت شده در شخص ثالث در جدول ۹ بین بیمه‌های دولتی



بیمه ایران با کاهش خسارت بیشتری همراه بوده (۳۵- درصد) و از نظر کمیت نیز مجموع تعداد خسارت پرداخت شده در بخش دولتی در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ بیش از بخش غیردولتی است.

جدول ۹. تعداد خسارت پرداخت شده در رشته فعالیت بیمه شخص ثالث ۱۳۸۸ و ۱۳۸۷

نام بیمه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	رشد	سهم از رشته
ایران	۸۳۶۰۹۹	۵۴۶۰۹۲۵	-۳۴/۵۹	۴۵/۶۵
دانا	۵۸۶۱۸	۴۵۳۷۲	-۲۲/۶۰	۳/۸۷
بخش غیردولتی	۲۲۴۰۶۸	۵۸۰۰۲۱	۱۵۸/۸۶	۴۹/۴۸
کل بازار بیمه	۱۴۷۱۴۹۲	۱۱۷۲۳۱۸	-۲۰/۳۳	۲۹/۲۱

مأخذ: همان.

علیرغم رشد در رشته بیمه شخص ثالث عوامل بازدارنده خرید بیمه شخص ثالث در ایران به شرح زیر می‌باشد:

۱. عوامل مؤثر بر رفتار مصرف‌کننده شامل خصوصیات فرهنگی، فردی و روانی افراد بر عدم خرید بیمه شخص ثالث تأثیر دارد. در بین این عوامل، عامل شخصیتی آینده‌نگر نبودن دارای بیشترین تأثیر می‌باشد.
۲. عوامل مربوط به آمیخته بازاریابی خدمات، بر عدم خرید بیمه شخص ثالث تأثیر دارد. در بین این عوامل، عامل قیمت (نحوه دریافت حق بیمه) دارای بیشترین تأثیر است.
۳. عامل قوانین و مقررات بر عدم خرید بیمه شخص ثالث تأثیر دارد. در بین عوامل قانونی، عامل عدم برخورد قانونی با رانندگان فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث دارای بیشترین تأثیر می‌باشد. در نهایت پیشنهادهای اجرایی از قبیل دریافت حق بیمه به صورت اقساط، کاهش هزینه‌های صدور واحدهای صادرکننده بیمه‌نامه شخص ثالث، سرمایه‌گذار شرکت‌های بیمه در امر آموزش و تبلیغات، تخصصی شدن برخی دادگاه‌ها در زمینه دعاوی مرتبط با تصادفات و... ارائه شده است.^۱

ضرورت تفکیک گروه‌های ریسکی در بیمه شخص ثالث

در بیمه‌نامه مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه (بیمه‌نامه شخص ثالث)، حق بیمه با توجه به تعهدات مشخص شده برای پوشش‌های مالی، جانی و سرنشین و همچنین ظرفیت و تعداد سیلندرهای خودرو، تعیین می‌شود. اصولاً در بیمه شخص ثالث باید به عوامل وابسته به اتومبیل و راننده توجه کرد. درحالی که در شرایط فعلی معیار اصلی تعیین حق بیمه، نوع اتومبیل و ویژگی‌های آن است.

این امر هزینه مازادی را بر افراد کم‌ریسک تحمیل می‌کند و همچنین ضریب خسارت شرکت‌های بیمه را افزایش داده و میزان سودآوری این رشته بیمه‌ای را برای شرکت‌های بیمه‌گر کاهش می‌دهد. پژوهش‌های اخیر نشان می‌دهد ۱۵ درصد رانندگان پریسک هستند. این افراد درحالی که بیشترین نقش را در ایجاد حوادث رانندگی دارند، حق بیمه یکسانی با رانندگان خودروهای مشابه پرداخت می‌کنند.

در شرایط کنونی نرخ بیمه در ایران صرفاً بر مبنای نوع و ویژگی‌های خودرو تعیین می‌شود و میزان رعایت قوانین و مقررات رانندگی و ریسک‌پذیری فردی در آن دخیل نیست. شایان ذکر است در بسیاری از کشورهای اروپایی یا آمریکایی، جهت اخذ بیمه‌نامه مسئولیت ارائه استعلام سابقه رانندگی و نداشتن خسارت از شرکت‌های بیمه جهت تعیین حق بیمه متناسب با ریسک ضروری است.

بهترین راه برای حل مشکلات بیمه شخص ثالث محاسبه عادلانه ریسک هر فرد بیمه‌گذار است. در این راستا می‌باید رانندگان از نظر ریسک طبقه‌بندی شوند. باید توجه داشت که در بسیاری از کشورهای جهان بیمه‌نامه‌های شخص ثالث، متنوع بوده و متناسب با نوع و کاربرد خودرو، نوع بیمه‌نامه و سایر شرایط تغییر کند. برای مثال خودروهای درون‌شهری بیمه‌نامه‌ای متفاوت با خودروهای برون‌شهری دریافت می‌کنند. درحالی که در کشور ما، برای تمام خودروها یک نوع بیمه‌نامه صادر می‌شود.

البته در بیمه‌نامه‌های کشور برای بیمه شخص ثالث مانند هر بیمه دیگر که مقدار خسارت در آن تابع رفتار بیمه‌گذار است امکان تخفیف در نظر گرفته شده است، اما این تخفیفات باید متناسب با کاهش سطح ریسک فرد افزایش یابد. در قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مقرر شده است مواردی مانند میزان تخفیف در حق بیمه را بیمه مرکزی ایران تهیه و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیئت وزیران برساند.

در راستای اصلاح قانون بیمه شخص ثالث و به‌منظور تشویق رانندگانی که کمتر مرتکب تصادف و تحمیل خسارت می‌شوند پیشنهاد می‌شود در صورت تعویض خودرو سوابق بیمه‌ای به مالک خودرو منتقل شود. درحال حاضر نرخ تعرفه بیمه شخص ثالث در خودروهای با سیلندر و قدرت موتور بالاتر بیشتر از خودروهای با سیلندر و قدرت موتور پایین‌تر می‌باشد و این نرخ باید به‌طور منطقی اصلاح گردد، زیرا در صورتی که خودروهای با قدرت موتور بالاتر از تجهیزات و امکانات ایمنی بالاتری برخوردار باشند احتمال ریسک تصادف و یا احتمال خسارت سرنشین کم می‌شود ضمناً در مواردی که قدرت موتور خودروها یکسان باشد باید کیفیت ایمنی و درجه استاندارد خودرو نیز در محاسبه نرخ بیمه لحاظ شود.



قانون جدید بیمه شخص ثالث و تعیین نرخ بیمه در جمهوری اسلامی ایران

قانون جدید بیمه شخص ثالث (قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث) در تاریخ ۱۳۸۷/۴/۱۶ در مجلس به تصویب رسید و برای اجرا به صنعت بیمه ابلاغ شد. در این قانون، گستردگی پوشش‌ها و حذف برخی از استثنائات مواد قانون پیشین موجب افزایش سقف تعهدات بیمه‌گران شد و از همین حیث قانون جدید در مقایسه با قانون قبلی جامعیت بیشتری دارد. حذف استثنائات قانون قبلی شرایطی را فراهم کرده تا خطرات و ریسک‌هایی که در سایر بیمه‌نامه‌ها (از جمله سرنشین، بدنه و حوادث) می‌گنجید، توسط بیمه شخص ثالث پوشش داده شود. برای مثال در قانون جدید تمام افرادی که در خودرو هستند بجز راننده شخص ثالث تلقی می‌شوند و در نتیجه بیمه‌نامه سرنشین نیز در درون این بیمه‌نامه قابل ارائه است. به‌عنوان مثالی دیگر، در مورد تساوی دیه زن و مرد نیز پیش از این خانم‌ها می‌توانستند با خرید بیمه‌نامه حوادث انفرادی تحت پوشش کامل قرار گیرند که این مورد هم در بیمه شخص ثالث لحاظ شده است.

با توجه به افزایش این تعهدات، تغییر در حق بیمه ضروری به‌نظر می‌رسد. در این زمینه ماده (۸) این قانون،^۱ پیشنهاد آیین‌نامه تعیین تعرفه حق بیمه را به بیمه مرکزی و تصویب آن را به هیئت وزیران واگذار نموده است.

هیئت وزیران با تفویض اختیار تصویب آیین‌نامه‌های قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث - مصوب ۱۳۸۷- و همچنین تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه موضوع ماده (۸) قانون یاد شده به وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک موافقت کرد و کمیسیون امور اجتماعی هیئت دولت مأمور اصلاح تعرفه بیمه شخص ثالث شد. این نکته در جلسه مورخ ۱۳۸۷/۱۲/۲۸ هیئت وزیران به استناد اصل یکصدوسی‌وهشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب شد و مقرر گردید که ملاک تصمیم‌گیری در خصوص اختیارات یاد شده موافقت اکثریت وزیران عضو کمیسیون یاد شده باشد و مصوبات آن در صورت تأیید رئیس‌جمهور با رعایت ماده (۱۹) آیین‌نامه

۱. متن ماده (۸): «تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه بیمه موضوع این قانون با رعایت نوع و خصوصیات وسیله نقلیه و فهرست تخلفات حادثه‌ساز و ضریب خسارت این رشته توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید».

داخلی هیئت دولت قابل صدور گردد.^۱

پیش‌نویس آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون اصلاحی از طریق بیمه مرکزی ایران به دولت تقدیم و با توجه به تفویض اختیار ۱۳۸۷/۱۲/۲۸ موضوع به کمیسیون اجتماعی ارجاع شد. موضوع در جلسات متعدد کمیسیون اجتماعی مورد بررسی قرار گرفت و بحث اصلی درخصوص توافق بر تعرفه‌ای بود که منجر به افزایش ۵۰ درصدی حق بیمه (در موارد مختلف) می‌شد. موضوع با حضور وزرای دادگستری، دارایی، بهداشت و درمان و معاونت برنامه‌ریزی رئیس‌جمهور مطرح شد. وزارت دادگستری متعهد به ۸ درصد و وزارت بهداشت و درمان معتقد به حدود ۱۰ درصد و وزارت دارایی متعهد به حدود ۲۰ درصد افزایش بودند.^۲

نهایتاً جمع‌بندی با حدود ۲۰ درصد افزایش در تعرفه به‌عنوان مصوبه کمیسیون (تفویض اختیاری) برای تنفیذ خدمت ریاست محترم جمهوری تقدیم شد، اما ایشان این میزان افزایش را احجاف دانستند. در نتیجه موضوع مجدداً به کمیسیون اجتماعی اعاده شد. بعد از آن در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۵/۲۴ در مورد تعدیل جرائم توافق شد و نماینده بیمه مرکزی مأمور ارائه نرخ قابل انطباق با دستور ریاست جمهوری شد.

ازسوی دیگر گروهی از شرکتهای بیمه با همکاری سندیکای بیمه‌گران طی نامه‌ای پیشنهاد خود را به رئیس کل بیمه مرکزی ایران اعلام نمودند. در این پیش‌نویس پیشنهاد شده بود تا نرخ‌های جداول تعرفه سال ۱۳۸۵ به‌عنوان نرخ‌های پایه در نظر گرفته شود و این نرخ‌ها بابت آثار افزایش تعهدات قانونی جدید برای خودروهای سواری ۴۹/۵ و برای غیرسواری به میزان ۳۴/۵ درصد افزایش یابد که با در نظر گرفتن ۶/۵ درصد هزینه‌های اداری، ۷ درصد کارمزد صدور و بازاریابی و ۷ درصد حداقل سود شرکتهای بیمه این افزایش نهایی برای گروه سواری ۷۰ و برای غیرسواری‌ها ۵۵ درصد محاسبه شده است.^۳

۱. بر طبق اصل یکصدوسی‌و‌هشتم قانون اساسی علاوه بر مواردی که هیئت وزیران یا وزیری مأمور تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی قوانین می‌شود، هیئت وزیران حق دارد برای انجام وظایف اداری و تأمین اجرای قوانین و تنظیم سازمان‌های اداری به وضع تصویب‌نامه و آیین‌نامه بپردازد. هر یک از وزیران نیز در حدود وظایف خویش و مصوبات هیئت وزیران حق وضع آیین‌نامه و صدور بخشنامه را دارد، ولی مفاد این مقررات نباید با متن و روح قوانین مخالف باشد. دولت می‌تواند تصویب برخی از امور مربوط به وظایف خود را به کمیسیون‌های متشکل از چند وزیر واگذار نماید. مصوبات این کمیسیون‌ها در محدوده قوانین پس از تأیید رئیس‌جمهور لازم‌الاجراست. تصویب‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌های دولت و مصوبات کمیسیون‌های مذکور در این اصل، ضمن ابلاغ برای اجرا به اطلاع رئیس مجلس شورای اسلامی می‌رسد تا در صورتی که آنها را برخلاف قوانین بیابد با ذکر دلیل برای تجدید نظر به هیئت وزیران بفرستند.

۲. عطف به نامه‌های شماره ۸۹/۲۲۴۴۴ مورخ ۱۳۸۹/۶/۱۵ و ۸۹/۲۳۴۹۹ مورخ ۱۳۸۹/۶/۲۴ در رابطه با تعیین حق بیمه، بیمه‌نامه شخص ثالث موضوع نامه شماره‌های ۸۹/۱/۲۳۷۹۷ مورخ ۱۳۸۹/۵/۲۷ وزیر محترم دادگستری و نامه شماره ۶۲/۱۰۱۳۵۷ مورخ ۱۳۸۹/۶/۶ معاونت محترم امور بانکی، بیمه و شرکتهای دولتی وزارت امور اقتصادی و دارایی

۳. نامه مدیران ۶ شرکت بیمه و دبیرکل سندیکای بیمه‌گران ایران به رئیس کل بیمه مرکزی، مورخ ۱۳۸۷/۹/۶.



کمیته فنی بیمه مرکزی برای محاسبه تعرفه جدید این رشته، دو روش را پیشنهاد داده است:

۱. استناد به عملکرد صنعت بیمه و صورت‌های مالی سود و زیان شرکت‌ها و محاسبه تعرفه جدید از این طریق،

۲. استفاده از آمار تلفات ناشی از سوانح رانندگی که توسط مرجع رسمی اعلام می‌شود.

مدیریت نظارت مالی، اداره تحلیل مالی بیمه مرکزی به استناد صورت‌های مالی مصوب هیئت مدیره شرکت‌های بیمه اعلام کرده است که عملیات بیمه شخص ثالث در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ به ترتیب با ۸۴۱ و ۹۳۰ میلیارد ریال زیان همراه بوده است.

مروری بر تصویبنامه تعرفه حق بیمه

وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک بنا به پیشنهاد بیمه مرکزی و تأیید شورای عالی بیمه و به استناد ماده (۸) قانون بیمه شخص ثالث در تصویبنامه کمیسیون موضوع اصل یکصدوسی و هشتم قانون اساسی به شماره ۳۴۶۰۸/ت/۴۱۵۷۴ ک ۱۳۹۰/۲/۱۹ تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث را تعیین نمودند. این مصوبه پس از تأیید رئیس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شده است. براساس نرخ‌های مصوب هیئت وزیران مقدار حق بیمه شخص ثالث با پوشش بدنی (دیه) ۶۰۰ میلیون ریال و تعهدات مالی ۱۵ میلیون ریال به‌صورت ذیل می‌باشد:

براساس این تعرفه حق بیمه وسایل نقلیه سواری شخصی که برای حمل انسان ساخته و ظرفیت مجاز آن با احتساب راننده حداکثر ۶ نفر است، به‌ازای هر هزار ریال مجموع تعهدات بدنی و مالی بیمه‌گر برای هر نفر موضوع ماده (۴) قانون شامل کمتر از چهار سیلندر ۳/۶ ریال، چهار سیلندر ۵ ریال و بیش از چهار سیلندر ۵/۶ ریال تعیین می‌شود.

جدول ۱۰. حق بیمه وسایل نقلیه سواری شخصی با حداکثر ظرفیت ۶ نفر با احتساب راننده

خودروهای سواری	نرخ در هزار	حق بیمه به ریال
سواری کمتر از چهار سیلندر	۳/۶	۲,۲۱۳,۰۰۰
چهار سیلندر (پراید، پیکان، سپند)	۴/۲۵	۲,۶۱۳,۷۵۰
سایر چهار سیلندر	۵	۳,۰۷۵,۰۰۰
شش سیلندر و بالاتر	۵/۶	۳,۴۴۴,۰۰۰

شایان ذکر است نرخ حق بیمه برای وسایل نقلیه سواری با کاربری آژانس، تاکسی، کرایه و مسافرکش شخصی درون شهری، ۲۰ درصد و سواری کرایه و مسافرکش شخصی برون شهری ۳۵ درصد بیشتر از حق بیمه وسایل نقلیه سواری مشابه است.

مطابق جدول ۱۱ تعرفه حق بیمه وسایل نقلیه‌ای که ظرفیت مسافرگیری آنها بیش از ۶ نفر بوده (استیشن، ون، مینی‌بوس و اتوبوس) و برای حمل و نقل عمومی مسافر به کار می‌روند، به ازای هر هزار ریال مجموعه تعهدات بدنی و مالی بیمه‌گر برای هر نفر موضوع ماده (۴) قانون شامل وسیله نقلیه با ظرفیت ۷ نفر با احتساب راننده ۱۰/۳، مینی‌بوس با ظرفیت ۱۶ نفر با احتساب راننده ۱۳/۲، اتوبوس با ظرفیت ۲۷ نفر با احتساب راننده و کمک راننده ۲۰/۲ تعیین می‌شود.

جدول ۱۱. حق بیمه وسایل نقلیه با ظرفیت مسافرگیری بیش از ۶ نفر

خودروهای سواری	نرخ در هزار	حق بیمه به ریال
خودرو عمومی با ظرفیت ۷ نفر با راننده	۱۰/۳	۶,۳۳۴,۵۰۰
خودرو عمومی با ظرفیت ۹ نفر با راننده	۱۰/۶	۶,۵۱۹,۰۰۰
ون با ظرفیت ۱۰ نفر با راننده	۱۰/۷۵	۶,۶۱۱,۲۵۰
مینی‌بوس با ظرفیت ۱۶ نفر با راننده	۱۲/۳	۸,۱۱۸,۰۰۰
مینی‌بوس با ظرفیت ۲۱ نفر با راننده	۱۳/۷	۸,۴۲۵,۵۰۰
اتوبوس با ظرفیت ۲۷ نفر با راننده و کمک	۲۰/۲	۱۲,۴۲۳,۰۰۰
اتوبوس با ظرفیت ۴۰ نفر با راننده و کمک	۲۵/۴	۱۵,۶۲۱,۰۰۰
اتوبوس با ظرفیت ۴۴ نفر با راننده و کمک	۲۷	۱۶,۶۰۵,۰۰۰

در تکمیل موارد فوق باید گفت به وسایل نقلیه موضوع جدول ۱۱ که متعلق به بیمه‌گذار بوده و مخصوص جابجایی کارکنان آن باشد یا در صورتی که متعلق به مراکز آموزشی بوده و مخصوص حمل و نقل دانش‌آموزان و دانشجویان باشد و نیز به وسایل نقلیه عمومی شهری، ۲۰ درصد تخفیف داده خواهد شد.

مطابق جدول ۱۲ تعرفه حق بیمه وسایل نقلیه بارکش که برای حمل بار به کار می‌روند، به ازای هر هزار ریال مجموع تعهدات بدنی و مالی بیمه‌گر برای هر نفر موضوع ماده (۴) قانون شامل تا یک تن ۴/۴، بیش از یک تن تا سه تن ۵/۳، بیش از سه تن تا پنج تن ۶/۷، بیش از پنج تن تا ده تن ۸/۶، بیش از ده تن تا بیست تن ۱۰ و بیش از بیست تن ۱۰/۶ تعیین شده است.



جدول ۱۲. تعرفه حق بیمه وسایل نقلیه بارکش جهت حمل بار

خودروهای بارکش	نرخ در هزار	حق بیمه به ریال
تا یک تن	۴/۴	۲,۷۰۶,۰۰۰
بیش از یک تن تا سه تن	۵/۳	۳,۲۵۹,۰۰۰
بیش از سه تن تا پنج تن	۶/۷	۴,۱۲۰,۰۰۰
بیش از پنج تن تا ده تن	۸/۶	۵,۲۸۹,۰۰۰
بیش از ده تن تا بیست تن	۱۰	۶,۱۵۰,۰۰۰
بیش از بیست تن	۱۰/۶	۶,۵۱۹,۰۰۰
وسایل نقلیه کشاورزی راهسازی و ساختمانی	۲/۶۵	۱,۶۲۹,۷۵۰
وسایل نقلیه حمل زباله و خیابان پاکنها	۴/۳	۲,۶۴۴,۰۰۰

همچنین در صورتی که وسیله نقلیه بارکش برای حمل مواد منفجره به کار رود، ۵۰ درصد و چنانچه برای حمل مواد سوختی مایع و گازی شکل استفاده شود، ۲۵ درصد به حق بیمه مربوطه اضافه شود.

همان گونه که در جدول ۱۳ مشاهده می شود، براساس این مصوبه، دولت تعرفه حق بیمه انواع موتورسیکلت براساس ظرفیت مجاز آن به ازای هر هزار ریال مجموع تعهدات بدنی و مالی بیمه گر برای هر نفر موضوع ماده (۴) قانون شامل موتور گازی ۰/۹ ریال، موتور دنده ای یک سیلندر ۱/۱ ریال، موتور دنده ای دو سیلندر و به بالا ۱/۲ ریال، موتور دنده ای دارای سه چرخ یا سایید کار ۱/۳ ریال تعیین کرده است.

جدول ۱۳. تعرفه حق بیمه انواع موتورسیکلت

موتورسیکلتها	نرخ در هزار	حق بیمه به ریال
موتور گازی	۰/۹	۵۵۳,۰۰۰
موتو دنده ای یک سیلندر	۱/۱	۶۷۶,۰۰۰
موتو دنده ای دو سیلندر و به بالا	۱/۲	۷۳۸,۰۰۰
موتو دنده ای دارای سه چرخ یا ساییدکار	۱/۳	۷۹۹,۰۰۰

همچنین تعرفه حق بیمه آمبولانس، وسایل نقلیه ویژه حمل خون، حمل وسایل رادیولوژی و آتش نشانی با توجه به نوع و ظرفیت آنها براساس تعرفه وسایل نقلیه مشابه محاسبه خواهد شد. براساس این مصوبه، تعرفه حق بیمه انواع وسایل نقلیه کشاورزی، راهسازی و ساختمانی معادل ۵۰ درصد حق بیمه وسایل بارکش با ظرفیت بیش از یک تن تا سه تن و تعرفه وسایل نقلیه ویژه حمل زباله و خیابان پاکنها معادل ۵۰ درصد حق بیمه وسایل نقلیه بارکش بیش از پنج تن تا ده تن مندرج در تعرفه ماده (۴) تعیین می شود.

چنانچه از سال ساخت وسیله نقلیه بیش از ۱۵ سال گذشته باشد، به ازای هر سال مازاد بر ۱۵ سال، ۲ درصد و حداکثر ۱۰ درصد به حق بیمه مربوط اضافه می‌شود. در مورد وسایل نقلیه‌ای که برای تعلیم رانندگی به کار می‌روند، ۱۵ درصد به حق بیمه مربوطه اضافه می‌شود. براساس این مصوبه، به دارنده وسیله نقلیه‌ای که در سال‌های متوالی خسارت نزده باشد، طبق جدول ۱۴ از ۱۰ درصد تا ۷۰ درصد تخفیف داده می‌شود.

جدول ۱۴. نحوه محاسبه تخفیف عدم خسارت (درصد)

سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	سال ششم	سال هفتم	سال هشتم	سال نهم و بعد
۱۰	۱۵	۲۰	۳۰	۴۰	۵۰	۶۰	۷۰

همچنین حق بیمه آن دسته از بیمه‌گذارانی که در مدت اعتبار بیمه‌نامه موجب پرداخت خسارت از محل بیمه‌نامه شوند، هنگام تجدید بیمه‌نامه علاوه بر محرومیت از تخفیف‌های موضوع ماده (۱۲) بر مبنای حق بیمه سالیانه به شرح جدول زیر افزایش می‌یابد:

جدول ۱۵. نحوه محاسبه افزایش حق بیمه براساس نوع و تعداد خسارت (درصد)

خسارت	یک بار	دو بار	سه بار	چهار بار و بیشتر
مالی	۱۰	۲۰	۴۰	۸۰
بدنی	۲۰	۴۰	۶۰	۱۰۰
مجموع (مالی + بدنی)	۳۰	۶۰	۱۰۰	۱۸۰

مطابق جدول ۱۵ دارنده وسایل نقلیه‌ای که باعث خسارت شود ضمن محرومیت از تخفیف، طبق جدول بالا باید حق بیمه بیشتری بپردازد. در خصوص خسارت‌های مالی و بدنی هرگاه راننده در طی یکسال چهار بار و بیشتر منجر به ایجاد خسارت مالی و بدنی به شخص ثالث گردد، سال آینده علاوه بر پرداخت اصل تعرفه بیمه شخص ثالث ۱۸۰ درصد به‌عنوان جریمه به نرخ بیمه پرداختی وی اضافه می‌شود که این نرخ فشار مضاعفی را بر بیمه‌گذار تحمیل می‌کند. گرچه ممکن است این سیاست تنبیهی منجر به افزایش احتیاط و ریسک‌گریزی رانندگان شود و تا حدودی تصادفات کاهش یابد ولی با توجه به اینکه بالغ بر نیمی از تصادفات ناخواسته است و مشکلاتی از قبیل پایین بودن سطح استاندارد جاده‌ها و خیابان‌ها وجود دارد، اجرای این جزء مصوبه می‌تواند پیامدهای منفی متعددی را به همراه داشته باشد.



به عبارت دیگر افزایش جرائم حق بیمه طبق جدول ۱۱ سبب خواهد شد بسیاری از دارندگان وسایل نقلیه موتوری پریسک قادر به تهیه بیمه‌نامه برای مسئولیت‌های مدنی خود نباشند. از آنجا که احتمال پر خطر بودن فردی که در سال گذشته تصادف داشته بیشتر است بیمه نشدن این افراد هرچند به نفع شرکت‌های بیمه‌ای می‌باشد، اما مخاطراتی را برای کل جامعه در پی خواهد داشت. از سوی دیگر طبق قانون، چنانچه وسیله نقلیه‌ای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث باشد، جبران خسارت بدنی وارد بر اشخاص ثالث توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی صورت می‌گیرد. از طرفی بخش اعظم درآمدهای این صندوق از محل منابع عمومی و بودجه کشور تأمین می‌شود و جبران کسری احتمالی آن نیز طبق قانون برعهده دولت است. در صورت افزایش جرائم حق بیمه شخص ثالث به‌طور طبیعی تعداد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث افزایش خواهد یافت و در صورت تصادف این قبیل وسایل نقلیه، بار مالی جبران خسارت‌های بدنی وارده به اشخاص ثالث زیان‌دیده، برعهده صندوق مذکور قرار می‌گیرد و در صورت کمبود منابع این صندوق، دولت موظف است که در بودجه سنواتی سال بعد کسری منابع آن را تأمین کند. بنابراین در نهایت بخشی از بار مالی ناشی از افزایش شدید مبلغ جرائم به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به‌طور عام متوجه منابع عمومی کشور و بودجه دولت خواهد شد.

توجه به این نکته ضروری است که کاهش پوشش بیمه شخص ثالث تبعات اجتماعی وسیعی در پی دارد به‌ویژه زمانی که افراد بیمه نشده در گروه افراد ریسکی قرار بگیرند. مسلماً جریمه حق بیمه برای این افراد منجر به بالا رفتن احتمال زندانی شدن این افراد و بروز آسیب‌های اجتماعی و فرهنگ می‌شود.

در این شرایط نه‌تنها خانواده حادثه‌دیده خسارت خود را دریافت نخواهند کرد، بلکه خانواده مجرم نیز سرپرست و پشتوانه اقتصادی خود را از دست خواهد داد. علیرغم اعتقاد برخی از افراد مبنی بر اینکه نرخ زیاد جرائم حق بیمه‌ها باعث کاهش تعداد خسارات در رشته‌های بیمه به‌خصوص بیمه شخص ثالث می‌شود، به‌نظر برخی از کارشناسان اجرای این مصوبه نمی‌تواند در کاهش تعداد خسارات نقش چشمگیری داشته باشد (البته در این زمینه انجام بررسی‌ها و مطالعات دقیق‌تر لازم است) و در مجموع مضارش بیشتر از منافعش است.

این وضعیت در مورد جرائم لحاظ شده در خسارات بدنی حادثه شده و در مجموع به‌نظر می‌رسد باید تجدیدنظر اساسی در رابطه با نرخ جرائم در نظر گرفته شده، صورت گیرد.

زیرا با این نرخ‌ها فلسفه بیمه که پوشش ریسک است زیر سؤال می‌رود و با این نرخ جرائم قسمت اعظمی از ریسک را به بیمه‌گذاران منتقل می‌کند.

از دیگر نکات این تصویب‌نامه این است که به‌ازای هر بار تخلف حادثه‌ساز وسایل نقلیه (مانند

عبور از چراغ قرمز، حرکات مارپیچ و...) که در دوره یک‌ساله قبل از صدور بیمه‌نامه صورت گرفته باشد ۲ درصد و در مجموع ۱۶ درصد به حق بیمه مربوطه اضافه می‌شود.

نرخ‌های مندرج تصویب‌نامه مذکور برای بیمه‌نامه‌های با مدت یک سال است و چنانچه مدت بیمه‌نامه کمتر از یک سال باشد، حق بیمه به صورت درصدی از حق بیمه یک‌ساله محاسبه خواهد شد. (که مشروح آن در متن تصویب‌نامه موجود می‌باشد).

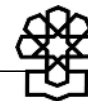
براساس مصوبه دولت، چنانچه بیمه‌گذار بیمه‌گر جدیدی را برای تجدید بیمه‌نامه موضوع این آیین‌نامه انتخاب کند، بیمه‌گر جدید موظف است با توجه به سوابق قبلی وی و با توجه به مفاد این آیین‌نامه نسبت به محاسبه و دریافت حق بیمه مربوط اقدام کند. تعرفه‌های موضوع این آیین‌نامه نیز حداکثر نرخ‌های مجاز است و بیمه‌گر می‌تواند بیمه شخص ثالث با نرخ‌های کمتر ارائه کند در هر حال مبنای ایفای تعهدات بیمه‌گر در مقابل زیان‌دیده، قانون و آیین‌نامه‌های اجرایی آن است.

همچنین در صورتی‌که مؤسسه یا سازمانی متعهد شود که اقساط حق بیمه شخص ثالث و سایر نقلیه متعلق به کارکنان خود یا اقارب آنها را از حقوق آنان کسر و در وجه بیمه‌گر پرداخت کند، بیمه‌گر مجاز است حق بیمه سالیانه را به اقساط دریافت کند.

فروش اجباری پوشش‌های مازاد بر میزان مقرر در ماده (۴) قانون ممنوع است، ولی بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل یاد شده بیمه اختیاری (مازاد) تحصیل کند.

براین اساس، بیمه‌گر مکلف است در ایفای تعهدات مندرج در قانون، خسارت زیان‌دیده را بدون لحاظ جنسیت و مذهب بر مبنای دیه مرد مسلمان (با رعایت مقررات مربوط به ماه حرام و غیرحرام) تا سقف تعهدات بیمه‌نامه و با لحاظ تبصره‌های ماده (۴) قانون پرداخت کند. تعرفه‌های حق بیمه موضوع این تصویب‌نامه با احتساب تعهدات موضوع این ماده تعیین شده است.

همچنین دولت، بیمه‌گر را مکلف کرده است حقوق متعلق به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، موضوع بندهای «الف» و «ب» ماده (۱۱) قانون را بلافاصله پس از دریافت از بیمه‌گذار به حساب مربوط واریز کند مبنای محاسبه سهم صندوق بابت بند «الف» ماده (۱۱) قانون، مجموع مبالغ دریافتی بیمه‌گر بابت پوشش تعهدات اجباری خواهد بود. همچنین با اصلاح قوانین و مقررات صندوق مذکور، ۲۰ درصد از جرائم رانندگی و ۲۰ درصد از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی قوه قضائیه به این صندوق واریز می‌گردد. این صندوق به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی که به دلایلی مانند فقدان یا انتقضای بیمه‌نامه، ناشناخته ماندن مسئول حادثه و افرادی که خسارت آنها از جانب شرکت‌های بیمه قابل پرداخت نباشد، تأسیس شده است و این



اشخاص خسارت خود را از این صندوق دریافت می‌کنند. براساس بند «ز» تبصره «۱۳» قانون بودجه سال ۱۳۸۶، کلیه شرکت‌های بیمه تجاری مکلفند ۱۰ درصد (۱۰٪) از حق بیمه شخص ثالث، سرنشین و مازاد آن را تا مبلغ یک‌هزار میلیارد (۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به حساب درآمد عمومی موضوع ردیف ۱۶۰۱۱۱ مندرج در قسمت سوم این قانون واریز نمایند تا این وجوه در اختیار وزارت کشور قرار گیرد و به منظور ارتقای خدمات‌رسانی نیروی انتظامی در امر حمل‌ونقل به مصرف برسد. همچنین ۴ درصد حق بیمه دریافتی از بیمه‌گذار، بابت مالیات بر ارزش‌افزوده (VAT) پرداخت می‌شود، که ۵ درصد حق بیمه دریافتی از بیمه‌گذار جزء درآمدهای این صندوق می‌باشد. همچنین ۱۰ درصد متعلق به نیروی انتظامی، ۱۰ درصد متعلق به وزارت بهداشت و درمان و ۴ درصد بابت مالیات بر ارزش‌افزوده دریافت می‌شود که در راستای افزایش ضریب نفوذ بیمه، دولت می‌تواند این نرخ‌ها را کاهش دهد تا در مجموع رغبت بیمه‌گذار جهت خرید بیمه‌نامه و پوشش ریسک افزایش یابد.

براساس این مصوبه دولت، بیمه مرکزی را موظف کرده است، هر سال مبالغ ریالی حق بیمه‌های موضوع این تصویب‌نامه را به تفکیک انواع وسایل نقلیه محاسبه و به بیمه‌گر ابلاغ کند. بیمه‌گر و نمایندگی‌های مربوط مکلفند جدول مبالغ حق بیمه را در معرض دید متقاضیان قرار دهند. درصورت تخلف بیمه‌گر از مفاد این تصویب‌نامه مطابق ماده (۲۸) قانون و سایر قوانین و مقررات مربوط از جمله قوانین تعزیراتی برخورد خواهد شد.

ادبیات نظری تعیین نرخ حق بیمه

در مدیریت قیمتگذاری و تعیین ذخایر بیمه‌های شخص ثالث اتومبیل باید سه ویژگی خاص بیمه مد نظر قرار گیرد:

- بیمه‌گر قبل از مشخص شدن هزینه‌ها (هزینه واقعی مطالبات آتی) قیمت خدمات خود (بیمه‌ها) را مشخص می‌کند. زمانی که بیمه‌کننده قیمت خدمات را اعلام می‌کند با دو نااطمینانی روبرو است:
- تعداد مطالباتی که صورت می‌گیرد،
- هزینه کل مطالبات. این نااطمینانی در مورد مسئولین نظارتی صنعت بیمه - به‌ویژه زمانی که قیمت‌های قانونی بیمه‌های اجباری را تعیین می‌کنند - نیز صدق می‌کند.

- اگر چه فعالیت‌های بیمه‌ای می‌باید در چارچوب سالیانه تنظیم و حسابداری شوند، لکن کل فرآیند (دوره دریافت حق بیمه تا بازپرداخت و تسویه مطالبات) بیش از یک سال طول می‌کشد. در نتیجه در انتهای هر سال بیمه‌گر مجبور است مبلغی را در ترانزنامه برای تسویه تعهدات ایجاد شده

از قراردادهای بیمه‌ای که در سال حسابداری جاری ایجاد شده است، در نظر بگیرد.
- در تمامی اقتصادهای مبتنی بر بازار، بازار بیمه با نوسانات اقتصادی نوسان می‌کند و سودآوری آن متأثر از رکود و رونق اقتصاد است. مدیریت پرتفوی بیمه شخص ثالث نیازمند در نظر گرفتن شرایط اقتصادی واقعی است.

یک شرکت بیمه زمانی با یک چشم‌انداز روشن روبرو است که نرخ‌های معقول و سازگار با ریسک‌هایی که می‌پذیرد، وضع کند. ریسک‌های بیمه عمدتاً بی‌ثبات و متغیر هستند و تسویه مطالبات دائماً وابسته به فشار روندهای تصادفی هزینه‌هاست. اگر اقدامات یک شرکت تهدیدکننده حاشیه توانگری مالی^۱ آن شرکت باشد، مسئولان نظارتی باید قدرت دخالت در فرآیند تعیین قیمت بیمه‌های اجباری و نظارت بر عملکرد بازار را داشته باشند. البته این کار منوط به وجود جریان منظم اطلاعات جهت مشخص کردن ضرورت یا عدم ضرورت دخالت در بازار است. ازسوی دیگر باید توانایی جلوگیری از دامپینگ را داشته باشد و مانع از فشار به بازار برای کاهش قیمت‌های بازار باشد.

یک قاعده کلی در بیمه بیان می‌کند حق بیمه باید بیانگر ریسک تحمل شده توسط شرکت بیمه (شامل تمامی اجزای هزینه) و یک سطح قابل قبول از حاشیه سود باشد. به عبارت دیگر درآمد شرکت‌ها در صورتی عادلانه است که حداقل تمام هزینه‌های تحمل ریسک و هزینه‌های اجرایی و عملیاتی را پوشش دهد. در نتیجه معادله اکچوئری^۲ برای تعیین حق بیمه عادلانه برابر خواهد بود با:

$$FP=BP+CC+DC+PM-FI$$

$$FP = \text{حق بیمه مبتنی بر هزینه عادلانه،}^{\text{۴}}$$

$$BP = \text{حق بیمه پایه (هزینه مطالبات)،}^{\text{۵}}$$

$$CC = \text{هزینه اکتساب،}^{\text{۶}}$$

$$DC = \text{هزینه‌های اجرایی،}^{\text{۷}}$$

$$PM = \text{حاشیه سود،}^{\text{۸}}$$

$$FI = \text{درآمد مالی.}^{\text{۹}}$$

معادله فوق حق بیمه را از سمت هزینه‌ها محاسبه می‌کند. در عمل ممکن است که قیمت بازار

-
1. Solvency Margins
 2. Actuarial Equation
 3. Gonulal, 2009, P. 29 .
 4. Fair-cost Premium
 5. Base Premiums (cost of claims)
 6. Acquisition Cost
 7. Administration Cost
 8. Profit Margin
 9. Financial Income



تعدیل شده و تغییر یابد. لذا حق بیمه بازار^۱ ممکن است کمتر و یا بیشتر از حق بیمه مبتنی بر هزینه عادلانه باشد.^۲

عوامل شکل‌دهنده حق بیمه در زمان تعیین آن نامعلوم است و در آینده مشخص می‌شود. ازسوی دیگر مقادیر آتی حالت تصادفی دارند. به همین سبب اطلاعات گذشته برای تخمین مقادیر به کار گرفته می‌شود. در عمل روش‌های متعددی برای تخمین نرخ‌های حق بیمه وجود دارد. از روش‌های ساده‌ای مثل افزایش نرخ‌ها با یک نرخ رشد مشخص تا روش‌های پیچیده‌ای که برای هر رشته فعالیت بیمه‌ای پارامترها و متغیرهای متنوعی را به‌کارگیری می‌گیرد.

در فرمول بالا مهمترین جزء حق بیمه پایه است. از لحاظ محاسباتی حق بیمه پایه همان صرف ریسک (ما به‌ازای هزینه انتظاری مطالباتی که با نرخ‌های جدید به‌وجود می‌آیند) می‌باشد. فرآیند نرخگذاری با محاسبه حق صرف ریسک آغاز می‌شود. به صرف ریسک مواردی مثل هزینه‌های اجرایی، سود و مخارج سایر رویدادهای احتمالی اضافه می‌شود. صرف ریسک (RP) هر رشته فعالیت از طریق زیر به‌دست می‌آید:

$$RP = E(C) / N_{\text{contracts}}$$

$E(C)$ = هزینه انتظاری مطالبات،

$N_{\text{contracts}}$ = تعداد قراردادهای،

در صورتی‌که اطلاعات هزینه انتظاری مطالبات را داشته باشیم می‌توان به راحتی صرف ریسک را محاسبه نمود. فرمول فوق را می‌توان به صورت زیر بازنویسی کرد:

$$RP = (E(C) / N_{\text{climes}}) \times (N_{\text{climes}} / N_{\text{contracts}})$$

که در آن N_{climes} تعداد مطالبات می‌باشد. عبارت اول معادله بالا متوسط هزینه مطالبات

(ACC)^۳ و عبارت دوم تناوب مطالبات ($C_{\text{frequency}}$)^۴ را نشان می‌دهد. پس:

$$RP = ACC \times C_{\text{frequency}}$$

در این زمینه در صورت وجود اطلاعات می‌توان بین آسیب‌های جانی (BI) و خسارات مالی

(PD) تفکیک قائل شد، زیرا این دو هم از نظر تناوب و هم از نظر متوسط هزینه‌ها متفاوت هستند:

$$RP = (ACC_{\text{bi}} \times C_{\text{frequency-bi}}) + (ACC_{\text{pd}} \times C_{\text{frequency-pd}})$$

چهار پارامتر معادله فوق مسلماً متناسب با مهارت رانندگان، کیفیت وسایط نقلیه، نوع کاربرد

و... متفاوت بوده و طبیعتاً نرخ بیمه متفاوتی را طلب می‌کند. به‌گونه‌ای‌که می‌توان برای هر رشته

بیمه‌ای با توجه به خسارت انتظاری بیمه‌گذاران یک صرف ریسک خاص محاسبه کرد هرچند این

کار از نظر عملی بسیار دشوار است.

1. Market Premium

2. Market Premium = Fair-cost Premium +/- Market Price Adjustment

3. Average Cost of Claims

4. Frequency of Claims

نکته اساسی اینجاست که بیمه‌گر صرف ریسک را از طریق بررسی مشاهدات دوره‌های گذشته و پیش‌بینی مقادیر دوره بعد محاسبه می‌کند. در این زمینه باید به ترکیب پرتفوی، ریسک در معرض، روندهای کلی در مطالبات گذشته، روند افزایش مطالبات و... به همراه تغییرات احتمالی آینده توجه کرد.

یکی از مواردی که به محاسبه دقیق و عادلانه حق بیمه کمک می‌کند تحلیل اجزای ریسک^۱ است. تحلیل اجزای ریسک بسیار دشوار است. میزان ریسک به عوامل متعددی از جمله جنسیت^۲، سن راننده^۳، نوع وسیله نقلیه، کاربرد^۴، سابقه ضرر^۵، محل اقامت و... وابسته است.^۶ همه این موارد منوط به وجود اطلاعات و پایگاه‌های داده است. بدون اطلاعات طراحی سیستم قیمتگذاری مناسب امکانپذیر نیست.

پیش‌بینی نرخ افزایش مطالبات نیز در برآورد ریسک مهم است. عواملی مثل هزینه‌های قضایی، هزینه‌های پزشکی، هزینه فرصت‌های از دست رفته جهت جبران زمان (معادل دستمزد)، قیمت خودرو و قیمت لوازم و تجهیزات یدکی برای جبران خسارات مالی، در میزان مطالبات مؤثرند و برآورد آتی آنها دقت تخمین صرف ریسک را افزایش می‌دهد.^۷

نتایج محاسبه حق بیمه از طریق صرف ریسک باید با فاکتورهایی مثل هزینه تملک، هزینه‌های توزیع، هزینه‌های اجرایی و هزینه خالص بیمه اتکایی و خالص هزینه‌های سرمایه‌ای تکمیل شود. هرچند لحاظ کردن این موارد به صورت تئوریک و دقیق دشوار است، اما بخشی از حق بیمه توسط این ارقام مشخص می‌شود. به همین جهت هم شرکت‌ها و هم نهادهای نظارتی به دنبال اطمینان از پوشش تمامی این هزینه‌ها هستند.

بیمه‌گذاران روش‌های مختلفی برای لحاظ کردن این هزینه‌ها در نظر می‌گیرند برخی تنها یک نرخ (درصد) ثابت از صرف ریسک - مبتنی بر تجربه‌های گذشته - را به عنوان این هزینه در نظر می‌گیرند و برخی با استفاده از روش‌های موجود صرف ریسک تجدیدنظر شده را محاسبه می‌کنند. اضافه کردن درصد ثابتی به حق بیمه موجب می‌شود که کسب‌وکار قدرت مانور کافی در شرایط متفاوت را نداشته باشد و برای هزینه‌هایی که بنا به شرایط اضافه می‌شوند تدارک کافی را ندیده باشد.

1. Risk Segmentation

۲. به‌طور کلی اثبات شده است که زنان نسبت به مردان ۱۰ درصد ریسک‌گریزترند.

۳. اگر شاخص ریسک را زمانی که سن راننده بین ۲۵ تا ۶۰ باشد، ۱۰۰ در نظر بگیریم؛ آن‌گاه یک راننده ۲۰ تا ۳۵ ساله ریسکی معادل ۱۱۵-۱۲۵ واحد و یک راننده ۲۱ تا ۲۴ ساله ریسکی بین ۱۷۵-۳۵۰ خواهد داشت.

۴. برای مثال به‌عنوان تاکسی، ماشین پلیس و... یا به‌طور کلی برای کار یا امور رفاهی.

۵. Loss record: منظور ضررهای وارده شده به بیمه‌ناشی از تصادفات یک ماشین خاص است

6. Gonulal, 2009, P. 31.

7. McLaughlin, Gansor, 2009.



البته می‌توان هر یک از اجزای حق بیمه را به صورت تکنیکی استخراج کرد. در این روش که به رویکرد ترکیبی^۱ مشهور است صرف ریسک (نرخ ضرر)^۲ با نرخ مدیریت^۳ و نرخ کمیسیون به صورت مجزا محاسبه و سپس با یکدیگر جمع می‌شود. نرخ مدیریت شامل هزینه‌های اجرایی حق بیمه صادر شده می‌شود و نرخ کمیسیون شامل هزینه کلیه کمیسیون‌ها و تملک‌های بیمه صادر شده می‌باشد. این نسبت می‌تواند به صورت خالص یا ناخالص از هزینه‌های بیمه اتکایی محاسبه شود.^۴

در اقتصادهای رقابتی تحلیل اجزای حق بیمه بسیار شایع است در حالی که در کشورهای در حال توسعه عمده تحلیل‌ها روی حق بیمه کلی است. در حقیقت در شرایط رقابتی تمرکز بیشتر بر اجزای حق بیمه بجز صرف ریسک است و مزیت و عدم مزیت شرکت‌ها عمدتاً ناشی از این اجزا (مثل هزینه‌های اجرایی، هزینه‌های تملک و...) است.

نمودار ۶ اجزای حق بیمه را نشان می‌دهد البته مسلماً وزن اجزا در میان شرکت‌های مختلف متفاوت خواهد بود. این اجزا شامل حق بیمه پایه (صرف ریسک)، هزینه‌های اجرایی، هزینه‌های تملک^۵ توزیع، هزینه‌های بیمه اتکایی، هزینه‌های سرمایه^۶ و درآمدهای مالی (شامل درآمدهای سرمایه‌ای)^۷ می‌شود. شرکت‌هایی که کنترل کمتری بر هزینه‌های خود دارند معمولاً هزینه‌های اجرایی بالایی دارند.^۸

1. Combined Ratio
2. loss Ratio
3. Management Ratio
4. Gonulal, 2009, P. 31.

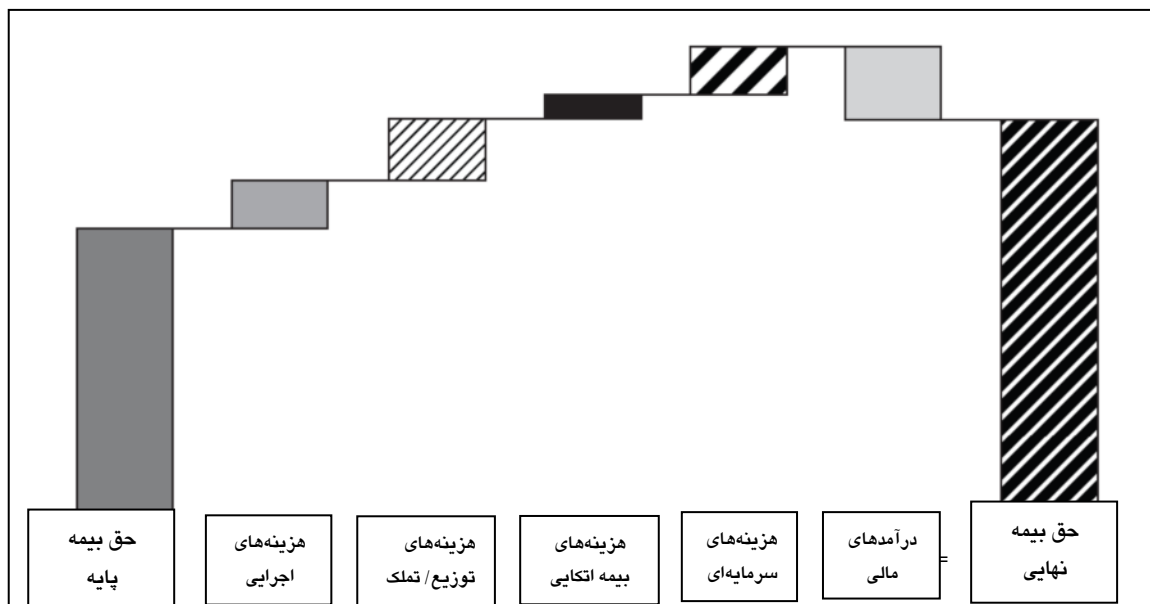
۵. این هزینه‌ها بیانگر هزینه‌های جایگزین کردن سیاست‌های بیمه‌ای جدید است. که شامل هزینه‌های متغیر کانال‌های توزیع (کمیسیون کارگزاران و نمایندگان، دستمزد فروشندگان که مستقیماً در شرکت استخدام شده‌اند)، هزینه‌های تعهد، هزینه‌های خرید گزارشات پزشکی و اعتباری و خدمات پشتیبان بازاریابی (تبلیغات، آگهی‌ها، بروشورها و...) می‌شود.

۶. هزینه سرمایه عبارت است از ارزش حاشیه توانگری مالی (Solvency Margin) که برابر است با بازدهی سهام‌داران. این جز نیز باید در حق بیمه لحاظ شود. البته معمولاً یک نرخ مقبول در بازار به عنوان هزینه سرمایه در نظر گرفته می‌شود که معمولاً ۱۵ درصد حق بیمه ناخالص می‌باشد.

۷. درآمدهای سرمایه‌ای: بیمه‌ها بخشی از حق بیمه‌ها را برای دوره‌ای از زمان سرمایه‌گذاری می‌کنند که رقم آن برای بیمه‌هایی که در آنها مداومت زنجیره وار وجود دارد مثل بیمه شخص ثالث، چشمگیر است.

8. Ibid, P. 33.

نمودار ۶. اجزای تعیین‌کننده حق بیمه



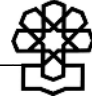
زمانی که همه فاکتورهای دخیل شناسایی شود، گام نهایی تعیین ساختار قیمت (نرخ حق بیمه) است. در مواردی که تعرفه‌ها توسط دولت تعیین می‌شود، نهاد مسئول مقدار واقعی تمام اجزای بالا را در نظر می‌گیرد.

در ساختار قیمت‌گذاری، انواع مختلف ریسک را به گروه‌های همگنی تقسیم می‌کنند. تجزیه انواع ریسک‌ها موجب می‌شود شرکت‌های بیمه بتوانند از گروه‌هایی که پرتفوی کم‌ریسک‌تری دارند، حق بیمه کمتری طلب کنند. در سیستم‌های دولتی نیز نهاد قانونگذار می‌تواند متناسب با سطح ریسک، طبقات مختلف حق بیمه^۱ را تعریف کنند. البته این کار پیچیدگی‌های خاص خود را دارد. از یک‌سو تعیین یک حق بیمه، پرداخت یارانه به برخی از طبقات ریسکی تلقی می‌شود و در نتیجه ممکن است در بازار اختلال ایجاد کند و از سوی دیگر ایجاد حفظ حداقلی بین دارندگان بیمه‌نامه^۲ ضروری است. مبادله بین این دو هدف (تجزیه با هدف جلوگیری از یارانه بد و جلوگیری از تفکیک بیش از اندازه) تعداد طبقات بهینه را مشخص می‌کند.

در روش به‌کار گرفته شده توسط سندیکای بیمه به نوعی محاسبه حق بیمه پایه مد نظر قرار گرفته و به این مبلغ سایر هزینه‌های اجرایی اضافه شده است. البته توجه داشته باشیم که در روش سندیکا معادل ۷ درصد به‌عنوان سود بیمه‌گر به هزینه‌ها اضافه شده بود.

1. Premium Classes

2. Minimal Mutualization Among Policyholders



تا زمانی که برای سنجش ریسک بیمه شخص ثالث مشکلاتی وجود داشته باشد، نمی‌توان حق بیمه مناسب و عادلانه را استخراج کرد. ایجاد سیستمی که در آن بین حق بیمه و ریسک تناسب وجود داشته باشد، موجب افزایش مسئولیت‌پذیری افراد و کاهش تصادفات جاده‌ای خواهد شد. در این زمینه در کشور ما فعالیت چندانی صورت نگرفته است و تعیین حق بیمه عمدتاً به شرایط اتموبیل بستگی دارد. برای مثال سابقه راننده پس از تعویض اتموبیل در نظر گرفته نمی‌شود. درحالی که در بسیاری از کشورها، فردی که در طول دوره رانندگی خود تخلفی انجام نداده با تعویض وسیله نقلیه خود کماکان یک فرد کم‌ریسک محسوب می‌شود^۱ در راستای اصلاح قانون بیمه شخص ثالث و به‌منظور تشویق رانندگانی که کمتر مرتکب تصادف و تحمیل خسارت می‌شوند پیشنهاد می‌شود در صورت تعویض خودرو سوابق بیمه‌ای به مالک خودرو منتقل شود. درحال حاضر نرخ تعرفه بیمه شخص ثالث در خودروهای با سیلندر و قدرت موتور بالاتر بیشتر از خودروهای با سیلندر و قدرت موتور پایین‌تر است در صورتی که خودروهای با قدرت موتور بالاتر از تجهیزات و امکانات ایمنی بالاتری برخوردار باشند احتمال ریسک تصادف در آنها پایین‌تر است در نتیجه انتظار می‌رود که نرخ بیمه پرداختی توسط مالکان این خودروها کمتر باشد.

با توجه به تعیین دستوری حق بیمه‌های دریافتی بابت بیمه شخص ثالث اگر قرار باشد مبلغ تعرفه‌های دریافتی افزایش سالیانه هزینه‌های خدمات مرتبط که متأثر از بودجه است را پوشش دهد و از طرفی خسارات زیان‌دیدگان به نرخ روز پرداخت گردد؛ نتیجتاً زیان‌دهی بیمه‌های شخص ثالث اجتناب‌ناپذیر می‌شود. دولت می‌تواند با تغییر قوانین راهنمایی و رانندگی و نظارت بر حسن اجرای مقررات تبلیغ گسترده رسانه‌ای و آموزشی نرخ تصادفات را پایین آورد. از سوی دیگر با فراهم کردن شرایط، عادلانه‌تر شدن تعرفه‌ها را دنبال کند.

با توجه به مباحث تئوریک «صرف ریسک» از تقسیم هزینه انتظاری مطالبات بر تعداد قراردادهای حاصل می‌شود. هزینه انتظاری مطالبات در واقع پیش‌بینی خسارت‌های پرداختی دوره آتی است. در کشور ما یکی از اجزای اصلی هزینه انتظاری خسارت دیه تعیین شده توسط قوه قضائیه است که با توجه به قیمت هر نفر شتر تعیین می‌شود. با توجه به افزایش دیه در طول زمان با فرض ثابت بودن سایر شرایط هزینه انتظاری خسارت افزایش می‌یابد و لذا صرف ریسک (یا حق بیمه پایه) نیز متناسب با افزایش دیه افزایش خواهد یافت. صرف ریسک در کنار سایر هزینه‌ها، تعیین‌کننده نرخ حق بیمه می‌باشد. لذا از نظر اقتصادی افزایش دیه، افزایش حق بیمه شخص ثالث را

۱. ابوالحسن صدری، تعیین ریسک بیمه شخص ثالث براساس نوع وسیله نقلیه اشتباه است، خبرگزاری فارس، ۱۳۸۹/۶/۸.

توجیه می‌کند.

در اینجا ذکر این نکته ضروری است که در صورت افزایش حق بیمه شخص ثالث، می‌باید سرعت و کیفیت ارائه خدمات و ایفای تعهدات نیز به همان نسبت بهبود یابد. در شرایط کنونی بسیاری از بیمه‌گذاران از ارائه خدمات توسط شرکت‌های بیمه رضایت کامل ندارند. همچنین در راستای بهبود و تنوع در ارائه خدمات، شرکت‌های بیمه‌گر می‌توانند با ارائه بیمه‌نامه‌های ۱ ماهه و ۳ ماهه و یا ۶ ماهه ضریب نفوذ بیمه را در کشور افزایش دهند.

موضوع دیگری که در این خصوص مطرح است تخفیفاتی است که شرکت‌های بیمه‌گر برای بیمه‌گذار در نظر می‌گیرند که این تخفیف سابقاً تا سقف ۵۰ درصد بود و هم‌اکنون طبق مصوبه جدید به ۷۰ درصد افزایش یافته است. این تخفیف در صورتی شامل حال بیمه‌گذار می‌شود که طی ۹ سال هیچ تصادفی نداشته باشد، البته با یک تصادف این نرخ دوباره به صفر می‌رسد و کلیه تخفیفات از بین می‌رود.

تصویب‌نامه جدید بیمه شخص ثالث و نیز نهایی شدن نرخ تعرفه به‌موجب تصویب‌نامه دولت زمینه را برای بهبود وضعیت این رشته فعالیت بیمه‌ای مهیا کرده است. این آیین‌نامه توانسته است تا حدودی مشکلات و مسائل آیین‌نامه قبلی را حل کند، هرچند سبک و سیاق کلی این آیین‌نامه به‌گونه‌ای است که جهت‌گیری نهایی آن به نفع شرکت‌های بیمه می‌باشد، اما به هر حال مزایایی نسبت به آیین‌نامه قبلی دارد از جمله: - تعیین حق بیمه به‌صورت نرخ و بر مبنای مجموع تعهدات مالی و بدنی شرکت بیمه در برابر بیمه‌گذار، تفکیک اضافه نرخ تعداد خسارت براساس خسارت‌های مالی و بدنی، امکان انتقال سوابق تخفیف حق بیمه به‌وسیله نقلیه مشابه در زمان فروش آن، معافیت از پرداخت اضافه نرخ مربوط به سوابق بیمه‌ای مالک قبلی و سیله نقلیه، لحاظ نمودن تخلفات حادثه‌ساز و سیله نقلیه در تعیین حق بیمه، در نظر گرفتن اضافه نرخ برای خودروهای با سن بیش از ۱۵ سال، کاهش تعرفه بیمه‌نامه‌های کوتاه مدت، پیش‌بینی امکان فروش اقساطی بیمه‌نامه و تعیین چگونگی پرداخت خسارت‌های بدنی خلاصه کرد.

در کنار مزایای مطرح شده، معایب ذیل درخصوص پیامدهای منفی نرخ‌های لحاظ شده برای بیمه شخص ثالث جهت تنبیه رانندگانی که منجر به حادثه می‌شوند به ذهن متبادر می‌شود:

ایجاد جو روانی و افزایش قیمت در سایر کالاها و خدمات، ناتوانی بسیاری از افراد در پرداخت نرخ دیه به دلیل نداشتن بیمه شخص ثالث، ایجاد مشکل برای دارندگان وسایل نقلیه، افزایش وسایل نقلیه فاقد بیمه شخص ثالث، افزایش تقلب و ایجاد تصادفات ساختمانی، افزایش تعهدات صندوق تأمین خسارت بدنی و کسری بودجه دولت. چون منابع مالی این صندوق به‌طور عام از محل منابع عمومی



دولتی است. در صورت اعمال نرخ‌های مصوب، ریسکی که باید توسط شرکت‌های بیمه‌ای پوشش داده شود به بیمه‌گذاران تحمیل می‌شود.

مسئله مهمی که در مورد بیمه شخص ثالث در هنگام پرداخت خسارت در نظر گرفته نمی‌شود، مسئله کاهش قیمت خودروی خسارت‌دیده (افت قیمت خودرو) می‌باشد که معمولاً در اثر این سانحه رخ می‌دهد. به عبارت دیگر شرکت‌های بیمه تنها خسارت مستقیم وارد شده به خودرو را جبران می‌کنند و خسارت غیرمستقیم کاهش قیمتی که در کل ارزش وسیله نقلیه را کاهش می‌دهد لحاظ نمی‌شود لذا از این نظر در حق خسارت‌دیده اجحاف می‌شود.

شایان ذکر است که گرچه ممکن است در رشته شخص ثالث شرکت‌های بیمه زیان‌ده باشند، ولی سود سایر رشته‌های بیمه‌ای، این زیان را جبران می‌کنند. لذا به نظر می‌رسد اگر قرار باشد نرخ شخص ثالث افزایش یابد بهتر است تعرفه بسیاری از رشته‌ها کاهش یابد. زیرا ضریب خسارت برخی از رشته‌های بیمه بسیار پایین بوده و سودآوری آنها بالاست. به نظر می‌رسد در صورتی که بیمه‌ها بخواهند نسبت به ضررهای خود در بیمه شخص ثالث واکنش نشان داده و حق بیمه‌ها را افزایش دهند؛ لازم است همزمان برای سایر رشته‌ها حق بیمه دقیق و عادلانه انتخاب کنند، زیرا از نظر برخی کارشناسان، صنعت بیمه در مجموع سودآوری خوبی داشته و ضررهای بیمه شخص ثالث با سودهای سایر رشته فعالیت‌های بیمه‌ای پوشش داده می‌شود.

در پایان لازم به ذکر است که به منظور کاهش تلفات جاده‌ای و حوادث رانندگی و همچنین جلوگیری از ضرر و زیان شرکت‌های بیمه‌ای در رشته بیمه شخص ثالث باید اقدام جدی از سوی راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی برای اجرای ماده (۷) قانون بیمه شخص ثالث مصوب سال ۱۳۴۷ درخصوص متوقف کردن خودروهای بدون بیمه‌نامه شخص ثالث و اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌های کشور از سوی وزارت راه و ترابری صورت گیرد.

همچنین با کاهش و یا حذف سهم درصدهایی که به نیروی انتظامی (۱۰ درصد) و وزارت بهداشت (۱۰ درصد) و مالیات بر ارزش‌افزوده (۴ درصد، VAT) که از حق بیمه دریافتی بیمه‌گذار دریافت می‌شود (جمعاً ۲۴ درصد) می‌توان ضریب نفوذ بیمه را با افزایش رغبت برای خرید بیمه‌نامه شخص ثالث افزایش داد.

منابع و مأخذ

۱. صدری، ابوالحسن. تعیین ریسک بیمه شخص ثالث براساس نوع وسیله نقلیه اشتباه است، خبرگزاری فارس، ۱۳۸۹/۶/۸.
۲. بیمه مرکزی ایران، شاخص‌های ارزیابی عملکرد بازار بیمه کشور در سال ۱۳۸۸، قابل دسترس در در سایت بیمه مرکزی ایران http://www.centinsur.ir/frmArticles_fa-IR.aspx?CategoryID=493
۳. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶.
۴. تصویب‌نامه کمیسیون موضوع اصل یکصدوسی و هشتم به شماره ۳۴۶۰۸/ت/۴۱۵۷۴ ک مورخ ۱۳۹۰/۲/۱۹ «تعیین تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث»، مصوب اعضای کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک هیئت دولت.
5. Gonulal Serap O., "Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries; Raising Awareness and Improving Safety", global capital markets development department, world bank, 2009.
6. McLaughlin John P, Gansor, Michael J., "Third-Party Contract Insurance Guidelines", URMIA White Paper University Risk Management and Insurance Association), Bloomington (us), 2009.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۰۸۷۷

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی تعیین تعرفه نرخ بیمه شخص ثالث در ایران

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازارهای مالی)

تهیه و تدوین‌کنندگان: حسین هرورانی، محمد سلیمانی

ناظر علمی: احمد شعبانی

متقاضی: معاونت پژوهشی

اظهار نظرکنندگان خارج از مرکز: مسعود حجاریان، رحیم مصدق

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. تعرفه نرخ بیمه شخص ثالث
۲. حق بیمه تولیدی شخص ثالث
۳. ضریب خسارت
۴. خسارت پرداختی

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۴/۱۸