

**اظهار نظر کارشناسی درباره:**  
**«طرح اصلاح قانون بیمه اجباری**  
**مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی**  
**در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵»**

**دفتر مطالعات حقوقی**

**دوره یازدهم — سال اول**

**شماره ثبت: ۳۱۸**

**شماره چاپ: —**

**تاریخ چاپ: —**

**کد موضوعی: ۲۴۰**

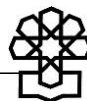
**شماره مسلسل: ۱۷۸۸۵**

**آذرماه ۱۴۰۰**

به نام خدا

### فهرست مطالب

۱.....	چکیده.....
۲.....	مقدمه.....
۲.....	بررسی کلیات طرح.....
۳.....	بررسی جزئیات طرح.....
۱۴.....	نتیجه گیری.....



اظهار نظر کارشناسی درباره:  
«طرح اصلاح قانون بیمه اجباری  
مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی  
در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵»

چکیده

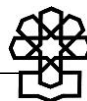
طرح اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵ با هدف رفع ایرادهای قانون مذکور تدوین و تقدیم مجلس شورای اسلامی گردیده است. با بررسی طرح مذکور، این امر مستفاد می‌شود که رفع مشکلات مربوط به شرکت‌های بیمه به‌عنوان یکی از فعالان صنعت بیمه در این قانون مد نظر طراحان محترم قرار گرفته است. لکن به دلیل فقدان جامع‌نگری، این طرح عملاً منجر به کاهش یا معافیت از مسئولیت برای بیمه‌گران در پاره‌ای از موارد می‌شود که به زیان مردم است. بدیهی است رفع مشکلات مربوط به شرکت‌های بیمه نیز باید مد نظر قانونگذار باشد؛ لکن این امر نباید منجر به اختلال در توازن روابط بیمه‌گر با بیمه‌گذار و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی گردد. اصلاحات مندرج در این طرح غالباً غیرضروری و موجب ایجاد مشکلات بیشتر در صنعت بیمه می‌گردد. لذا مستلزم بازنگری اساسی در مواد آن یا رد کلیات طرح است.

## مقدمه

طرح اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵ در تاریخ ۱۳۹۹/۷/۲۷ در مجلس شورای اسلامی اعلام وصول گردیده است. طرح مذکور در مقام اصلاح برخی از مواد قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه برآمده و عمده مفاد آن برگرفته از گزارش نظارتی کمیسیون محترم اقتصادی مجلس است که به استناد ماده (۴۵) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس به رشته تحریر درآمده و در سال گذشته در صحن علنی مجلس قرائت شد. افزون بر این، مفاد ماده (۴) طرح با لایحه اصلاح ماده (۸) قانون فوق که در شور اول بررسی در مجلس به تصویب رسیده نیز هم‌پوشانی دارد. در این گزارش به بررسی طرح یاد شده خواهیم پرداخت.

## بررسی کلیات طرح

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه - که در این طرح نام آن به اشتباه، قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث ذکر شده است- با کار کارشناسی بسیار مفصل و با ملحوظ نمودن نظرات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط در سال ۱۳۹۵ به تصویب رسیده و مدت زمان زیادی از تصویب آن سپری نشده است. در مقدمه توجیهی طرح نیز دلایل قانع‌کننده‌ای برای لزوم اصلاح قانون به شیوه مندرج در



طرح، ملاحظه نمی‌شود. علاوه بر این، جهت‌گیری کلی اصلاح مواد قانون پیرامون کاهش یا معافیت از مسئولیت برای شرکت‌های بیمه‌گر یا ارتقای جایگاه اتحادیه (سندیکای) بیمه‌گران بوده و رسیدگی به سایر موضوعات در آن مفقود است. برای مثال، برخی از مواد طرح نظیر مواد (۱)، (۲)، (۱۰)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) آشکارا به نفع بیمه‌گران و به زیان بیمه‌گذاران ارزیابی می‌شوند. لذا به نظر می‌رسد این طرح در صورت تصویب نهایی، توازن فعلی در روابط حقوقی و مالی میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار را دچار اختلال کرده و با اهداف قانون فوق در تضاد است. همچنین بیمه مرکزی ایران به‌عنوان نهاد حاکمیتی تنظیم‌گر بیمه طی نامه شماره ۹۹/۱۰۰/۱۲۶۹۲۱ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱ مخالفت خود را با اصلاحات مورد اشاره در این طرح اعلام کرده است. بنابراین کلیات این طرح قابل قبول نیست.

### بررسی جزئیات طرح

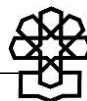
در خصوص مواد مختلف طرح ملاحظاتی از نظر حقوقی و اقتصادی وجود دارد که به شرح آتی به آنها اشاره می‌شود:

۱. به موجب ماده (۱) طرح، عبارت «که وسیله نقلیه موجب تشدید خطر و خسارت شده باشد» به انتهای بند «پ» ماده (۱) قانون الحاق شده است. بند مذکور در مقام تعریف واژه «حوادث» بوده و عبارت «هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه» در صدر آن نیز نشانگر این است که صرفاً سوانح رانندگی مد نظر قانونگذار و مشمول قانون بیمه اجباری بوده است. لذا افزودن عبارت مذکور در ماده (۱) طرح، بابت تشخیص دایره مصادیق موضوع تأثیر مثبتی نخواهد داشت. لکن واجد اثر منفی است؛ با این توضیح که

محور تشخیص حوادث را بر وسیله نقلیه متمرکز می‌نماید و در صورت تصویب آن، صرفاً آن دسته از حوادث رانندگی که وسیله نقلیه سبب تشدید آن گردیده مشمول بیمه قرار می‌گیرند و سایر سوانح از پوشش بیمه‌ای خارج می‌شوند. برای مثال، در صورتی که حادثه به صورت اتفاقی رخ داده و وسیله نقلیه مسبب تشدید آن نباشد، بلکه به دلایل دیگری نظیر حوادث طبیعی و قوه قاهره به وقوع پیوسته است، از شمول بیمه اجباری مسئولیت مدنی مستثنا می‌گردد. امری که به زیان حادثه‌دیده و برخلاف اهداف این قانون مبنی بر جبران خسارت در کلیه حوادث و وضعیت‌ها بوده و مسئولیت بیمه‌گران را محدود می‌کند. لذا اصلاح مقرر در این ماده قابل پذیرش نیست.

۲. به موجب ماده (۲) طرح، چهار تبصره به ماده (۳) قانون الحاق گردیده که موجبات تحدید و معافیت از مسئولیت را برای بیمه‌گران فراهم می‌سازد. به موجب تبصره‌های الحاقی، اولاً بیمه‌نامه‌هایی که قبل از تصویب آیین‌نامه اجرایی موضوع ماده (۳) قانون صادر شده باشند از شمول مقررات قانون خارج و تحت شمول مقررات قبلی قرار گرفته‌اند. این مقرر و واجد ایراد است؛ زیرا آیین‌نامه اجرایی مورد نظر در سال ۱۳۹۶ به تصویب رسیده و حدود یک سال با زمان تصویب قانون فاصله دارد. برابر اصول حقوقی، آثار هر قانون از زمان لازم‌الاجرا شدن آن است و این امر جزو حقوق مکتسبه افراد است. لذا نمی‌توان آثار قانون را به یک سال پس از تصویب آن منتقل نمود. این امر به دلیل مغایرت با حقوق مکتسبه افراد، به احتمال زیاد با ایراد شرعی مواجه خواهد بود. بنابراین به جای تاریخ تصویب آیین‌نامه اجرایی، باید تاریخ تصویب «قانون» مد نظر قرار گیرد.

ثانیاً موارد مذکور در ماده (۱۵) قانون از موجبات معافیت شرکت‌های بیمه از پرداخت خسارت وارده به راننده محسوب شده‌اند. این امر باید صرفاً مقید به بیمه‌نامه موضوع این



ماده (بیمه حوادث راننده) گردد و شامل اشخاص ثالث نباشد و این امر باید در تبصره الحاقی تصریح شود.

شایان ذکر است ماده (۱۵) قانون مقرر نموده که در پاره‌ای از حوادث نظیر اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه، فقدان گواهینامه رانندگی در خصوص راننده مسبب حادثه و نیز رانندگی در حالت مستی و استعمال موادمخدر، جهت رعایت حقوق شخص ثالث زیان دیده، حکم به جبران کامل خسارت توسط شرکت بیمه و حق مراجعه به راننده مسبب حادثه مقرر شده است. این حکم قانون کاملاً قابل دفاع و در راستای مصالح جامعه می‌باشد؛ زیرا شخص ثالثی که در حادثه رانندگی متحمل خسارت مالی یا جانی گردیده هیچ تقصیری در خصوص عمد یا مستی یا فقدان گواهینامه راننده نداشته و باید خسارت وی جبران شود و نباید به دلیل عمد یا تقصیر راننده مسبب حادثه، زیان دیده را از دریافت خسارت از شرکت بیمه محروم کرد.

ثالثاً تبصره «۳» الحاقی نیز مسئولیت شرکت‌های بیمه در خصوص راننده را به سقف میزان مندرج در بیمه‌نامه محدود کرده است. امری که با توجه به تغییر سالیانه مبلغ دیه و شرایط اقتصادی فعلی موجه و قابل پذیرش نیست و باید کلیه خسارات بدنی راننده به قیمت روز جبران شود.

رابعاً در تبصره «۴» الحاقی با ارجاع به مواد (۴) و (۱۴) اصلاحی قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، معافیت دیگری برای شرکت‌های بیمه در خصوص پرداخت خسارت ناشی از حادثه توسط راننده غیرمجاز در نظر گرفته شده است. این در حالی است که در مواد مذکور علی‌رغم حکم به عدم مسئولیت راننده مجاز در موارد مذکور در قانون اخیرالذکر، تصریح شده است که «عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه

نخواهد بود» لکن با تصویب این تبصره، اگر زیان دیده عابر پیاده باشد، وی یا ورثه او می‌توانند به شرکت بیمه مراجعه کنند؛ ولی چنانچه آسیب دیده یک موتورسوار یا راننده خودرو غیرمجاز در آزادراه یا حریم راه‌آهن باشد، از مطالبه دیه و خسارت بدنی محروم می‌شود. محروم ساختن زیان دیده یا ورثه راننده از مراجعه به شرکت بیمه درخصوص حوادث مذکور در مواد (۴) و (۱۴) قانون فوق، موجب تضرر زیان دیدگان و خلاف اهداف دو قانون بیمه اجباری شخص ثالث و ایمنی راه‌ها و راه‌آهن است. کاهش ریسک شرکت‌های بیمه نیز در چنین مواردی فاقد توجیه منطقی است. زیرا هم‌اکنون محاسبات تعیین حق بیمه شخص ثالث بر مبنای خطرات موجود انجام می‌شود و زبانی به شرکت‌های بیمه وارد نمی‌شود که در مقام کاهش ریسک باشند.

۳. مفاد ماده (۳) طرح واجد ایراد است؛ زیرا اولاً عدم اعمال مواد (۱۲) و (۱۳) قانون بیمه پیرامون بیمه اجباری شخص ثالث خودرو، به معنای عدم بطلان و حکم به صحت قرارداد بیمه محسوب می‌شود؛ لذا احکام و آثار قرارداد بیمه صحیح کاملاً بر آن بار خواهد شد که از آن جمله امکان رجوع بیمه‌گر به راننده مسبب حادثه است که از آثار پرداخت خسارت در قراردادهای بیمه شخص ثالث خودرو است. بنابراین ذکر این موضوع ضرورتی ندارد و ممکن است موجب ابهام نیز شود. زیرا در طرح به جای «عدم اعمال مواد (۱۲) و (۱۳)» از عبارت «عدم امکان استناد به مواد (۱۲) و (۱۳)» سخن به میان آمده که ضابطه را از ماهوی به شکلی تغییر می‌دهد. ثانیاً قید مذکور در تبصره «۲» ماده (۸) مبنی بر اینکه «در صورت بروز حادثه، بیمه‌گر مکلف است کلیه خسارات وارد شده را مطابق این قانون پرداخت کند» در تبصره اصلاحی طرح حذف شده است. ثالثاً قسمت اخیر تبصره اصلاحی طرح، حق رجوع بیمه‌گر را به نحو مردد به «بیمه‌گذار» یا «مسبب حادثه»



در نظر گرفته که مبهم و خلاف موازین شرعی است، زیرا در مواردی که بیمه‌گذار در قرارداد بیمه اظهارات کاذبه نموده لکن مسبب حادثه شخص دیگری باشد، مسبب حادثه شرعاً مسئولیتی ندارد که بیمه‌گر امکان رجوع به وی یابد. همچنین در مواردی که بیمه‌گذار اولیه اظهارات کاذبه نموده لکن قرارداد بیمه با فروش خودرو به خریدار به‌عنوان بیمه‌گذار جدید انتقال یافته است، رجوع به خریدار به‌عنوان بیمه‌گر نیز خلاف موازین شرعی است؛ زیرا وی تخلفی مرتکب نشده بوده و تخلف مربوط به فروشنده خودرو (بیمه‌گذار اولیه) بوده است. لذا حذف این ماده پیشنهاد می‌شود.

۴. ماده (۴) طرح همان‌گونه که در گزارش‌های پیشین این مرکز<sup>۱</sup> ذکر شد، موجب افزایش حق بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه می‌شود و به زیان غالب مردم است. صرفاً بخش اندکی از دارندگان خودروها در کشور که دارای خودرو غیرمترعارف هستند، ممکن است تا حدودی از این مقرره منتفع شوند؛ لکن آثار سوء آن بیشتر است. علاوه بر این، مفاد این طرح عیناً همان مفاد لایحه اصلاح ماده (۸) قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه است که شور اول آن با اصلاحاتی در عنوان و متن، به تصویب مجلس رسیده و در آستانه نهایی شدن است. لذا درج آن در این طرح، تحصیل حاصل بوده و باید حذف شود.

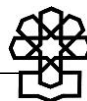
۵. در ماده (۵) طرح، اولاً عبارت «مازاد خسارت پرداختی» در تبصره الحاقی، واجد ابهام است و مقصود از آن روشن نیست، زیرا در این تبصره به مفاد تبصره «۲» ماده (۸) استناد شده و در تبصره اخیرالذکر، شرکت بیمه‌گر مکلف به جبران کلیه خسارات وارد

---

۱. گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس به شماره‌های ۱۷۵۳۵-۱ مورخ ۱۴۰۰/۶/۲۷ و ۱۷۵۳۵-۱۲۴ مورخ ۱۴۰۰/۶/۲۰ و ۱۷۳۵ مورخ ۱۴۰۰/۲/۹

شده طبق قانون گردیده است. لذا مفهوم عبارت «مازاد خسارت پرداختی» نسبتی با تبصره موصوف ندارد. ثانیاً به دلیل تجویز رجوع بیمه‌گر در خصوص مابه‌التفاوت «حق بیمه پرداختی» نسبت به «حق بیمه واقعی»، مبالغی که با فرض این تبصره امکان بازیافت می‌یابند، بعضاً مبالغ کلانی می‌شود که مسبب حادثه را دچار مشکل خواهد نمود. ثالثاً هم‌اکنون تعریف قانونی از حق بیمه واقعی نیز وجود ندارد و همین امر موجب ابهام‌های بیشتری می‌شود. رابعاً شخص مورد مراجعه شرکت بیمه نیز دچار ابهام است و مشخص نشده که بیمه‌گر به کدام‌یک از «بیمه‌گذار» یا «مسبب حادثه» می‌تواند مراجعه کند.

۶. ماده (۶) طرح، علاوه بر اینکه دبیرکل اتحادیه (سندیکای) بیمه‌گران ایران را با حق رأی به ترکیب اعضای شورای عالی بیمه افزوده است، تعداد نمایندگان اتحادیه مذکور را نیز از یک نفر فعلی به دو نفر افزایش داده است. این درحالی است که هم‌اکنون نیز نماینده اتحادیه مذکور در شورای عالی بیمه عضویت دارد و به موجب بند «۷» ماده (۱۰) قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری، «مدیرعامل یکی از مؤسسات بیمه به انتخاب سندیکای بیمه‌گران ایران»، عضو شورای عالی بیمه است و برابر تبصره «۳» ماده (۱۸) قانون بیمه اجباری، در جلسات شورای عالی بیمه مربوط به بیمه شخص ثالث، دبیرکل و دو نفر دیگر به انتخاب اتحادیه (سندیکای) بیمه‌گران با حق رأی حضور می‌یابند. لذا هم‌اکنون مشکلی از این بابت وجود ندارد و اضافه نمودن دبیرکل اتحادیه مذکور عملاً به معنای انتخاب دو عضو بیشتر (مجموعاً سه عضو و در موارد مربوط به بیمه شخص ثالث ۵ عضو) از یک تشکیلات خصوصی یکسان در شورای عالی بیمه است و منطقی نیست و توازن عضویت را در شورای عالی به هم می‌زند. علاوه بر این، با توجه به اینکه شرکت‌های بیمه در تصمیمات شورای عالی بیمه در خصوص بیمه‌ها ذی‌نفع هستند، افزایش تعداد



اعضای ذی‌نفع در شورای مزبور، مصداق تعارض منافع بوده و فاقد وجهت است. شایان ذکر است اساساً اصلاح ترکیب اعضای شورای عالی بیمه ارتباطی با عنوان قانون بیمه اجباری ندارد و باید در قانون مربوطه مورد بررسی یا اصلاح قرار گیرد.

۷. در خصوص ماده (۷) طرح، با ملحوظ نمودن قیود و ضوابط مندرج در ماده (۲۵) قانون، ضرورتی به الحاق این بند وجود ندارد و حتی اطلاق این بند با مفاد مکلف نمودن صندوق به رجوع به عامل زیان در خسارات بدنی، مغایر مفاد بندهای «۱» و «۴» تبصره «۱» ذیل همین ماده است؛ زیرا نمی‌توان به‌نحو کلی و بدون ذکر قیود مربوطه صندوق را مکلف و مجاز به مراجعه به عامل زیان دانست. این امر موجب ایجاد مشکلات برای بیمه‌گذاران خواهد شد.

۸. ماده (۸) طرح مبنی بر اصلاح ماده (۲۷) قانون با موضوع تجویز سرمایه‌گذاری صندوق با وجوه نقد موجود در آن، مورد تأیید نیست؛ زیرا با توجه به شرایط موجود و لزوم جبران سریع خسارات، دارایی‌های نقدی صندوق در معرض خطر یا عدم نقدشوندگی قرار می‌گیرد. لازم است سرمایه‌گذاری این صندوق در دارایی‌های بدون ریسک و نقد باشد که در حال حاضر سپرده‌های بانکی، اوراق مشارکت دولتی و واحدهای سرمایه‌گذاری با درآمد ثابت این ویژگی را دارند. پیشنهاد می‌شود این صندوق مجاز باشد نسبت به سرمایه‌گذاری در اوراق بهادار پذیرفته شده در بازار سرمایه کشور اقدام نماید.

۹. در ماده (۹) طرح و به موجب تبصره «۲» الحاقی، تشکیل مرکز داوری در اتحادیه (سندیکای) بیمه‌گران برای رسیدگی به اختلافات میان بیمه‌گران و بیمه‌گذاران و سایر ذی‌نفعان صنعت بیمه مقرر شده است. این درحالی است که اصولاً ارجاع اختلافات به داوری باید به صورت اختیاری و حتی‌المقدور توسط یک نهاد ثالث و بی‌طرف انجام شود.

اتحادیه بیمه‌گران به دلیل اینکه نماینده بیمه‌گران محسوب می‌شود و منافع صنفی شرکت‌های بیمه را پیگیری می‌کند، از نظر داوری و مداخله در اختلافاتی که یک طرف آن شرکت‌های بیمه هستند، ذی‌نفع بوده و بی‌طرف محسوب نمی‌شود. لذا تبصره «۲» الحاقی واجد ایراد است و باید حذف شود.

۱۰. مواد (۱۰) و (۱۱) طرح با اصلاح مواد (۳۱) و (۳۲) قانون، مواعد پرداخت خسارت از سوی شرکت‌های بیمه را از ۱۵ روز به ۳۰ روز افزایش می‌دهد. این اصلاحیه به صورت یک‌طرفه به سود شرکت‌های بیمه و به زیان خسارت‌دیدگان تنظیم شده است. در تعارض میان منافع شرکت‌های بیمه و منافع عمومی مردم، باید منافع مردم مقدم دانسته شود. بدیهی است با وضعیت اقتصادی موجود، افزایش مدت زمان پرداخت خسارت‌ها، موجب نارضایتی مردم و امری ناموجه است.

۱۱. درخصوص ماده (۱۲) طرح و الحاق یک تبصره به عنوان تبصره «۴» به ماده (۳۲) قانون، این تبصره بر خلاف مفاد ماده (۳۲) و هدف قانونگذار در تدوین این قانون بوده و موجب ایجاد زمینه و انگیزه برای شرکت‌های بیمه برای تأخیر در پرداخت خسارت می‌شود. توضیح آنکه طبق قانون، شرکت بیمه باید پس از تکمیل مدارک بلافاصله خسارت را بپردازد و اگر به هر دلیل مدارک ناقص باشد، باید پس از ۲۰ روز خسارت را به صندوق بپردازد؛ در غیر این صورت جریمه می‌شود. فلسفه این مواد از بین بردن انگیزه شرکت بیمه برای تأخیر در پرداخت خسارت بوده است.

۱۲. مفاد ماده (۱۳) طرح نیز موجب ایجاد انگیزه برای تأخیر در پرداخت خسارت می‌شود و به مصلحت زیان‌دیدگان نیست. شرکت بیمه در صورت تأخیر باید جریمه شود؛ حتی اگر خسارت مشمول افزایش ریالی دیه شده باشد.



۱۳. در ماده (۱۴) طرح، با اصلاحات انجام شده در صدر تبصره ماده (۳۶) قانون، زیان دیده یا ورثه وی ملزم به مراجعه به محاکم و اخذ نظریه پلیس یا پزشکی قانونی یا کمیسیون جلوگیری از سوانح راه آهن خواهند شد که ناروا و فاقد وجهت است؛ زیرا در شرایطی که شخص دچار آسیب‌های جسمی گردیده یا ورثه متوفی دچار تألمات روحی ناشی از فقدان مورث خود هستند، الزام آنان به مراجعه به محاکم و دریافت رونوشت از اوراق پرونده امری ناصواب است. همچنین این امر ممکن است موجب جعل اسناد مربوطه نیز گردد. لذا چنانچه در این خصوص مشکلی برای شرکت‌های بیمه وجود دارد، باید از طریق اتصال به سامانه‌های قضایی و ایجاد دسترسی و ارتباط الکترونیکی این مشکل رفع گردد و بار ناشی از آن به مردم تحمیل نشود. ایراد دیگر این ماده، منوط نمودن آن به «مطالبه زیان دیده یا اولیای دم مسبب حادثه» است که این امر نیز سبب ایجاد ابهام و مشکلات اجرایی فراوان ناشی از نحوه اثبات شیوه مطالبه اشخاص فوق خواهد شد.

۱۴. ماده (۱۵) طرح، یکی از ایرادهای قانون مبنی بر از قلم افتادن ارجاع به ماده (۳۶) را برطرف نموده و مفید ارزیابی می‌شود.

۱۵. ماده (۱۶) طرح نیز محل اشکال است؛ زیرا یکی از خسارات مهم وارده به وسایل نقلیه، کاهش و افت قیمت آنهاست و اطلاق بند «ب» ماده (۱) قانون شامل افت قیمت نیز می‌شود و به همین منظور به صورت مطلق تدوین شده است. در صورت تصویب این تبصره، همواره مسببان خسارت باید افت قیمت خودرو را که در عموم تصادفات اتفاق می‌افتد شخصاً بپردازند؛ حتی اگر سقف ممکن خسارات مالی را نیز بیمه کرده باشند. این امر موجب کاهش مزایای بیمه شخص ثالث خودرو خواهد شد. لذا علاوه بر لزوم عدم

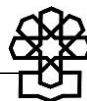
تصویب این ماده، حتی پیشنهاد می‌شود در صورت وجود ابهام نزد شرکت‌های بیمه، لزوم جبران افت قیمت خودرو تصریح شود.

۱۶. ماده (۱۷) طرح ماده (۴۰) قانون را درخصوص «سقف تعهد مالی قابل پرداخت» در حوادثی که بدون اخذ گزارش مقامات انتظامی قابل پرداخت است، اصلاح نموده و سقف تعهدات مالی مندرج در ماده (۸) قانون را از آن حذف نموده است. در نتیجه این اصلاح، شرکت بیمه قادر خواهد بود خسارات را تا میزان مندرج در بیمه‌نامه اعم از اجباری و اختیاری بدون گزارش پلیس پرداخت کند و محدودیت ماده (۸) قانون که ناظر به میزان تعهدات اجباری مالی است، در آن لحاظ نشود. این حکم فاقد اشکال است.

۱۷. ماده (۱۸) طرح از نظر حقوقی بلااشکال است. با وجود این، قسمت اخیر آن زائد و قابل حذف است. به صورت کلی این ماده ارتباط چندانی با موضوع قانون بیمه اجباری ندارد.

۱۸. ماده (۱۹) طرح درخصوص تصریح به دعاوی کیفری درخصوص ماده (۵۰) قانون مثبت است؛ لکن به جای عبارت «کارشناسان مطلع» باید از عبارت «کارشناسان حقوقی» یا «کارشناسان مطابق ماده (۳۲) قانون آیین دادرسی مدنی» اضافه شود. زیرا حضور کارشناسان غیرحقوقی در محاکم، به دلیل عدم تسلط بر قوانین و ضوابط حقوقی ممکن است موجبات اطاله دادرسی یا محکومیت شرکت‌های بیمه را فراهم کند. همچنین اصولاً حضور افراد فاقد دانش حقوقی در محکمه که یک عرصه تخصصی محسوب می‌شود، امری ناروا و خلاف وجاهت است.

۱۹. مفاد ماده (۲۰) طرح مبنی بر الحاق یک تبصره به ماده (۶۰) قانون به منظور تعمیم جرم‌انگاری صورت گرفته در این ماده به تمام بیمه‌نامه‌ها، مغایر سیاست‌های تنقیح



قوانین و برخلاف شیوه صحیح قانون نویسی است. لذا مورد تأیید نیست؛ زیرا همان گونه که از عنوان قانون مشخص است، این قانون مربوط به بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه نسبت به شخص ثالث است و سایر بیمه‌نامه‌ها را دربر نمی‌گیرد. چنانچه قصد الحاق مقرره‌ای برای تمام انواع بیمه‌ها مد نظر باشد، این امر باید در قانون مناسب آن یعنی در قانون بیمه انجام شود و ذکر حکم کلی و عمومی در یک قانون خاص -در شرایطی که قانون عمومی و کلی برای آن موضوع وجود دارد- از نظر اصول قانون نویسی صحیح نیست.

۲۰. در ماده (۲۱) طرح، جرم موضوع ماده (۶۱) قانون به جرم کلاهبرداری تبدیل شده که به موجب آن، مجازات جرم دو درجه افزایش یافته و از درجه ۶ به درجه ۴ تبدیل خواهد شد. این تغییر موجب محرومیت متهم از برخی نهادهای ارفاقی قانون مجازات اسلامی شده و آثار منفی و مخربی را برای متهمان و دستگاه قضایی در پی دارد. همچنین تشدید مجازات به نحو مذکور موجب افزایش جمعیت زندانیان خواهد شد که مغایر سیاست‌های کلی نظام است. لذا این امر نیاز به ادله توجیهی قوی و معتبری دارد که با توجه به عدم ذکر آن در مقدمه توجیهی طرح، تشدید مجازات مندرج در قانون، منطقی به نظر نمی‌رسد. در نهایت می‌توان با افزودن دو عبارت «تعویض راننده» در بخش عنصر مادی جرم مذکور و نیز اضافه نمودن لزوم «رد مال» به مجازات‌های مندرج در ماده، اهداف طراحان محترم را بدون افزایش مجازات محقق نمود.

**نتیجه‌گیری**

طرح اصلاح قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، طرحی است که در عمل منجر به محدودسازی و معافیت از مسئولیت شرکت‌های بیمه در پاره‌ای از حوادث رانندگی خواهد شد و اختیارات و جایگاه اتحادیه (سندیکای) بیمه‌گران به‌عنوان یک اتحادیه صنفی را ارتقا می‌دهد. اصلاحات مد نظر این طرح، در اکثر قریب به اتفاق موارد، مشکلی از قانون فعلی را رفع ننموده و غالب اصلاحات مندرج در طرح، غیرضروری یا موجب بروز مشکلات برای بیمه‌گذاران است. لازم است با توجه به اینکه زمان چندانی از تصویب قانون نمی‌گذرد، چنانچه ایرادهایی در آن وجود دارد با مشارکت همه اطراف موضوع و با ارائه ادله توجیهی قوی نسبت به تدوین آنها اقدام شود. لکن طرح فعلی واجد ایرادهای نسبتاً زیادی است و نمی‌تواند مشکلی از مردم رفع نماید. لذا رد کلیات طرح پیشنهاد می‌شود.



مرکز پژوهش‌ها  
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۷۸۸۵

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: اظهارنظر کارشناسی درباره: «طرح اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵»

نام دفاتر: مطالعات حقوقی، مطالعات اقتصادی

تهیه و تدوین: محمد شکوری

ناظر علمی: مهدی عبدالملکی

اظهارنظرکننده: محمدمامین صلواتیان

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. بیمه اجباری

۲. شخص ثالث

۳. بیمه‌گر

۴. بیمه‌گذار



تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۹/۱۰