

مشکلات بیمه بدنه اتومبیل در ایران

از: دکتر منوچهر فرجادی

«نگاهی به تغییرات بیمه اتومبیل از آغاز جنگ» نوشته آقای ناصر کیانوش عنوان مقاله مندرج در شماره سوم سال ۱۳۶۸ است که حاوی سه موضوع است:

الف - نامتعادل شدن تعهدات بیمه گر نسبت به حق بیمه دریافتی.

ب - کسر استهلاک بطور استاندارد از وسایل نقلیه ای که در شرایط عادی و استاندارد تحت پوشش بیمه قرار نگرفته اند.

ج - اعمال ماده ۱۰ در رشته بدنه اتومبیل با وجود محدودیت در این رشته بر خلاف اصول و شرایط ماده مزبور.

در شماره چهارم مجله مقاله ای تحت عنوان «بررسی علل عدم رشد بیمه اتومبیل» مشروح تر درج گردیده که رئوس مطالب آن از این قرار است:

۱ - پرتفوی بالقوه اتومبیل در سال ۱۳۶۷ با احتساب حق بیمه هر دستگاه از انواع مختلف وسائط نقلیه بر مبنای تعرفه موجود با در نظر گرفتن قیمت متوسط روز هر دستگاه از انواع آن (تعداد این وسائط نقلیه بر مبنای آمار ۱۳۶۶ با افزایش ده درصد در نظر گرفته شده است) و با محاسبه بر اساس این پرتفوی در حدود هیجده میلیارد تومان است که در جدول نمایش داده شده^۱ به طوری که قبلاً اشاره کردیم کمتر از سه درصد از این پرتفوی در سال ۱۳۶۶ جذب صنعت بیمه شده است و در سالهای بعد نیز در این حدود بوده است^۲ و آشکارا این درصد ناچیز نشان از عدم رشد این رشته از بیمه دارد که به نظر نگارنده علت اصلی این عدم رشد ریشه در نحوه عمل صنعت بیمه دارد.

بیمه بدنه اتومبیل از جمله بیمه هائی است که سخت مورد نیاز مردم است به علاوه در صورت فراگیری و تعمیم آن از نظر اقتصادی - اجتماعی - انتظامی منافع بیشتری برای کشور دارد.

با وجود تعداد کثیر وسائل نقلیه موتوری سبک و سنگین و نیاز مبرم پوشش خطرات آن توسط مؤسسات بیمه متأسفانه آنطور که آمار نشان می دهد هنوز تا بیمه شدن حداقل بیست درصد آنها در سطح کشور راه درازی در پیش است! معذالک اداره پرتفوی بیمه فعلی اتومبیلهائی که بیمه شده اند و به قول یکی از صاحب نظران حدود سه درصد پرتفوی بالقوه بیمه اتومبیل در ایران است با مشکلات چندی روبرو است که در مجموع از نظر بیمه گران و هم از نظر بیمه گذاران رضایت بخش نیست!؟

در این بحث تا آنجا که صفحات این شماره فصلنامه اجازه دهد تا حدودی به علل عدم رضایت بیمه گذاران که بیشتر ناشی از گران بودن تعرفه بیمه بدنه اتومبیل است اشاره نموده آن را مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهیم امید است متخصصان و افراد ذیصلاح نیز در این بحث شرکت نموده موضوع را از جوانب مختلف مورد نقد و بررسی وامعان نظر قرار دهند!

قبل از ورود به بحث، از جهت آماده کردن ذهن خوانندگان محترم به دو مقاله ای که قبلاً در شماره های سوم و چهارم سال ۱۳۶۸ این فصلنامه از طرف دو نفر از صاحب نظران نگاشته شده بود اشاره و رئوس مطالب هر یک را به طور خلاصه نقل می نماید:

کرد!:

۱ - تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی که تشخیص ارادی یا سهوی بودن آن بسیار مشکل است علت العلیل طیف وسیعی از حوادث است که خسارت های ناشیه از آنها نیز دارای شدت و ضعف متفاوتی است و در هر صورت از انواع تقصیر بشمار می رود که در بیمه بدنه اتومبیل مانند بیمه شخص ثالث تحت پوشش بیمه قرار می گیرد و فقط در بعضی حوادث شدیداً زیان بار اگر علت العلیل حادثه تقصیر سنگینی باشد درصدی به عنوان بی احتیاطی از خسارت پرداخت نمی شود!

۲ - چنانچه بیمه گر به استناد بند سوم از ماده نهم فصل دوم شرایط عمومی بیمه بدنه (خطرات عمدی) از پرداخت خسارت خودداری نماید با تجربه ای که در گذشته داریم جز افزایش دعاوی علیه بیمه گر و نهایتاً ضرر و زیان نتیجه ای نخواهد داشت.

۳ - کاهش دادن خطرات مشمول بیمه، یک نوع دیگر گران کردن حق بیمه است برای آن که حق بیمه ای که بیمه گر دریافت می کند در قبال تعهداتی است که به عهده می گیرد و معمولاً وقتی که بیمه ای ضرر کند، به یکی از طرق زیر جلوی آن ضرر را می گیرند:

الف - خطرانی را که وقوع آنها موجب زیاد شدن خسارات است مشمول حق بیمه اضافی می کنند.

ب - آن خطرات را از شمول بیمه خارج یا قبول آنها را مشروط شرط فرانشیز در پرداخت خسارات می نمایند.

ج - میزان حق بیمه را افزایش می دهند.

۴ - تفسیر تقصیر بیمه گذار تحت عنوان نقض ارادی مقررات راهنمایی و رانندگی خلاف اصل «حسن نیت» در بیمه است که اساس روابط بیمه گر و بیمه گذار است.

گرانی حق بیمه - در اصطلاح معمول در بازار گران شدن وقتی است که قیمت چیزی (کالا یا خدمات) افزایش یابد و گران بودن موردی است که قیمت عرضه کالائی بیش از قیمت تمام شده آن باشد (با رعایت سود منصفانه).

۲ - بیمه بدنه اتومبیل گران است و به همین علت استقبال عمومی از آن کمتر است.

۳ - برای ارزان کردن حق بیمه باید خطرات مشمول بیمه را کاهش داد و محدودتر کرد:

اینک چنین به نظر می رسد برای رشد بیمه اتومبیل لازم است در شرایط عمومی این بیمه تغییراتی داده شود و این شرایط طوری باشد که تعهدات بیمه گر محدود به جبران زیان حوادثی باشد که احتمال وقوع این حوادث برای عموم رانندگان در طول مدت رانندگی وجود داشته باشد به عبارت دیگر بیمه گر متعهد جبران زیان ناشی از حوادثی که دلیل آن نقض ارادی مقررات است نشود و در پایان مقاله نتیجه می گیرند:

پس برای ایجاد زمینه لازم برای رشد بیمه یعنی تقلیل حق بیمه لازم است:

۱ - علل حوادث طبقه بندی شوند (همچنان که اداره راهنمایی و رانندگی برای اخذ جریمه تخلفات را گروه بندی کرده است).

۲ - خسارت حوادثی که ناشی از حوادث غیر ارادی باشد بدون کسر فرانشیز در شرایط عمومی مورد تعهد قرار گیرد.

۳ - خسارات ناشی از قسمتی از این علل در شرایط عمومی با فرانشیز نسبتاً زیاد مورد تعهد قرار گیرد.

۴ - خسارات ناشیه از قسمتی از علل نیز جزو استثنائات قرار گیرد.

اینک به بررسی مطالب فوق می پردازیم: درست است که گران بودن حق بیمه بدنه اتومبیل یکی از علل عدم استقبال عمومی از بیمه بدنه است ولی آیا ریشه آن واقعاً در پرداخت خسارت به بیمه گذارانی است که به طور ارادی مقررات راهنمایی و رانندگی را نقض می کنند؟! و یا علت آن را باید جای دیگر جستجو کرد؟!

از طرف دیگر آیا می توان دقیقاً بررسی کرد که این گونه خسارات چند درصد کل خسارات را تشکیل می دهد؟ در هر صورت به دلایل زیر از پرداخت خسارت هائی از این نوع نمی توان خودداری

که رشته بیمه بدنه اتومبیل رشته سودآوری است! از طرف دیگر با توجه به اینکه اغلب اتومبیل‌های سواری متعلق به اقشار کم درآمد جامعه است، تقلیل حق بیمه موجب بهره‌مندی افراد بیشتری از این اقشار از مزایای بیمه و در نتیجه بسط عدالت اجتماعی است! در مورد وسایل نقلیه سرویس عمومی اعم از مسافربری و باربری نیز تردیدی نیست که تأثیر مثبتی در تنزل هزینه‌های حمل و نقل کالا و مسافر و بالطبع در سایر هزینه‌های وابسته خواهد داشت.

در میان مردم عادی وقتی از گران شدن اتومبیل بیمه صحبت می‌شود تنها افزایش نرخ یا حق بیمه بیمه بدنه اتومبیل منظور است، و حال آنکه چنانچه بیمه گران با استفاده از اهرمهای خاصی صد در صد خسارات را جبران نکنند و قسمتی از آن به عهده بیمه‌گذاران باشد در این صورت نیز بیمه اتومبیل گران شده است!

(منظور اختلافی نیست که بین ارزیابی

در شرایط بازار آزاد و وجود رقابت، هر تولیدکننده کوشش می‌کند به منظور افزایش فروش و یا حتی فتح بازار، با اتخاذ تدابیری در جریان تولید کالا (اقتصادی - فنی - اداری و غیره) و با استفاده از نوآوری‌ها قیمت تمام‌شده کالا را کاهش دهد.

در شرایط دولتی بودن و انحصاری شدن بنگاه تولیدی مسئولان و کارکنان مؤسسه انگیزه کمتری نسبت به بهبود بخشیدن به کیفیت کالا و پائین نگه داشتن قیمت فروش و در نتیجه افزایش فروش دارند؟! اما در این شرایط هم چون مصالح اقتصادی و اجتماعی و سیاسی مملکت نصب‌العین مؤسسات دولتی می‌باشد و مخصوصاً در شرایط کشور ما و در راستای مبارزه با تورم می‌بایستی تحت ضوابطی که امکان دارد، مسئله گرانی حق بیمه بدنه اتومبیل را از بین برد، علی‌الخصوص که از طرفی آمار چند ساله عملکرد این رشته از بیمه به وسیله سه مؤسسه دولتی بیمه گر به شرح زیر گواهی می‌دهد:

آمار حق بیمه‌ها و خسارات مؤسسات بیمه بدنه اتومبیل براساس آمارهای مندرج در فصلنامه بیمه مرکزی ایران (بهار ۶۶ تا زمستان ۱۳۶۹)

مؤسسه بیمه	بیمه ایران	بیمه آسیا	بیمه البرز	جمع کل	نوع عملیات
۳,۱۰۱,۱۹۰,۵۰۴,۴۴	۱,۰۸۹,۴۹۲,۷۸۲	۳۲۶,۹۰۳,۵۷۲	۴,۴۰۱,۰۸۷,۴۶۴	حق بیمه سال ۶۴	
۱,۱۰۰,۸۷۶,۰۶۰	۵۱۹,۶۴۳,۱۰۴	۱۲۵,۱۳۱,۰۳۲	۱,۷۵۱,۸۴۲,۸۰۸	خسارت سال ۶۴	
۲,۲۶۴,۱۵۱,۱۴۲	۱,۰۰۸,۵۹۸,۸۷۲	۳۳۹,۳۳۰,۶۴۸	۳,۶۱۲,۴۴۰,۶۶۲	حق بیمه سال ۶۵	
۱,۱۷۷,۳۰۰,۱۸۰	۴۹۸,۷۹۷,۱۶۸	۱۰۳,۶۲۰,۷۴۴	۱,۷۷۹,۷۵۱,۰۴۰	خسارت سال ۶۵	
۳,۰۲۲,۲۴۰,۰۴۸	۱,۰۹۹,۲۹۶,۳۲۰	۳۳۵,۳۶۴,۲۰۸	۴,۴۵۶,۸۲۸,۴۴۸	حق بیمه سال ۶۶	
۱,۷۷۹,۷۰۳,۷۹۶	۵۶۶,۳۰۶,۲۲۰	۱۵۸,۳۲۸,۱۴۰	۲,۵۲۴,۹۷۸,۸۸۸	خسارت سال ۶۶	
۲,۵۱۶,۸۵۹,۶۷۲	۱,۰۶۱,۰۶۲,۱۳۶	۳۲۷,۳۴۰,۱۲۸	۳,۹۰۵,۰۶۱,۶۴۸	حق بیمه سال ۶۷	
۱,۱۱۰,۱۵۵,۴۴۴	۶۵۶,۶۶۶,۴۶۰	۱۶۹,۸۲۶,۱۳۶	۱,۹۳۶,۶۴۸,۰۴۰	خسارت سال ۶۷	
۲,۶۲۲,۱۱۶,۹۶۰	۱,۵۲۱,۶۴۱,۹۷۶	۴۴۱,۶۶۷,۷۸۴	۴,۵۸۵,۴۲۶,۷۲۰	حق بیمه سال ۶۸	
۱,۱۵۷,۳۸۳,۹۲۸	۷۲۷,۹۲۲,۲۶۴	۲۰۷,۹۷۵,۰۱۶	۲,۰۹۱,۷۴۹,۶۵۲	خسارت سال ۶۸	

توجه - در ستون آخر جمع کل با جمع کل عملیات سه مؤسسه بیمه به علت اضافه شدن اقلام حق بیمه و خسارت سایر شرکتها کمی اختلاف دارد.

کارشناسان بیمه و صورتحساب‌های تعمیرگاهها و مؤسسات خدماتی اتومبیل وجود پیدا می‌کند).

این اهرمها به صورت درج شرایط مخصوصی است که علل گوناگون دارد:

۱ - ممانعت از اعلام خسارتهای کوچک که تحمل آن برای بیمه‌گذاران کهنه و برای بیمه‌گران سبب بالا رفتن هزینه‌های اداری است (شرط فرانشیز ثابت) در خسارات جزئی.

۲ - تقلیل خطراتی که ناشی از سهل‌انگاری و مسامحه یا بی‌توجهی رانندگان به رعایت مقررات ایمنی است (فرانشیز درصد خسارت) مانند فرانشیز موقت.

۳ - پیشگیری از بیمه کردن مال به کمتر از قیمت واقعی (اعمال ماده ده قانون بیمه).

۴ - پیشگیری از استفاده بلاجهت بیمه‌گذاران از بیمه (فرانشیز استهلاک) که عبارت از کسر درصدی از قیمت خرید قطعات و وسایل نو قابل استهلاک برای اتومبیل‌های مدل پائین (بیش از ده سال).

میزان این فرانشیزها، مانند نرخها باید به تصویب مقامات بیمه‌گری و بیمه مرکزی ایران رسیده باشد.

تعرفه‌ای که در حال حاضر مورد عمل مؤسسات بیمه (در قسمت بیمه بدنه اتومبیل) است متأسفانه کمی گران است و علاوه بر آن افزایش در عمل با مشکلاتی روبرو است که جا دارد در این جا مختصری به آنها اشاره شود:

در مؤسسات بیمه برای بیمه بدنه اتومبیل سواری دو نوع تعرفه وجود دارد:

تحت عناوین تعرفه (طرح قدیم) و تعرفه (طرح جدید) که شاید علت ایجاد تعرفه دوم ضرورت چند سال قبل بازار خرید و فروش اتومبیل سواری در ایران (دو نرخ بود) و جلوگیری از ضرر متصور بیمه‌گران بود. بعد از تجربه تجارت آزاد و افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها با اعمال تعرفه «طرح جدید» چون نرخهای آن در زمینه بعضی از اتومبیلها افزایش یافته و به علاوه قیمت‌ها هم بالا رفته است حق بیمه هر

دستگاه مخصوصاً (مسافربری و حمل بار) آنچنان افزایش یافته که پرداخت آن «ملاً یطاق» است و به ناچار بیمه کردن به کمتر از قیمت واقعی امری عادی در بعضی از مؤسسات بیمه شده است! و از همین جا گرفتاریها شروع می‌شود!

برای مثال بر طبق تعرفه «طرح قدیم» نرخ بیمه بدنه اتومبیل‌های سواری برای هر مارک اتومبیل شامل یک مبلغ ثابت و یک مبلغ درصد بهای اتومبیل در بازار است مثلاً برای سواری پیکان مبلغ ثابت شانزده هزار ریال به علاوه نیم درصد کل بهای اتومبیل و بر طبق تعرفه (طرح جدید) حق بیمه ثابت پیکان همان شانزده هزار ریال به علاوه درصدهائی از قیمت روز اتومبیل به صورت تصاعدی است به این شرح نرخ تا یک میلیون تومان ۱/۱ درصد و یک میلیون تومان دوم ۱/۴ درصد و یک میلیون تومان سوم ۱/۷ درصد است. چنانچه ملاحظه می‌شود به طور میانگین نرخها حدود سه برابر شده است در مقابل تعهدات بیمه‌گر در بیمه‌نامه‌های صادره بر اساس طرح قدیم فقط پرداخت قیمت قطعات به قیمت تعاونی (!) یا کارخانه و در بیمه‌نامه‌های طرح جدید قیمت بازار آزاد است. در شرایط کنونی بازار در زمینه خسارات اتومبیل‌های سواری دوگانگی بارزی بین برآورد خسارات با ضوابط تعرفه‌های قدیم و جدید وجود ندارد زیرا بیشتر خساراتی که بیمه‌گر می‌پردازد هزینه‌های خدماتی از قبیل صافکاری و رنگ و آهنگری و نظایر آن است که افزایش چشمگیری یافته است. در مورد وسایل نقلیه مسافربری و باربری (مینی بوس - اتوبوس - کامیون - تریلر و انواع آنها) که نرخها بین ۲ تا چهار درصد است (دوگانگی تعرفه وجود ندارد) با توجه به اختلاف قیمت مؤسسه فروشنده یا کمپانی با بازار آزاد مشکلات دیگری پیدا شده است: مثلاً قیمت اتوبوس صفر کیلومتر سوپرناسیونال در کارخانه بین ۲ تا ۲/۵ میلیون تومان و در بازار آزاد بین ۷ تا ۷/۵ میلیون تومان است که با نرخ ۳/۵ حق بیمه و قیمت بازار آزاد کسی مایل به بیمه کردن نیست! و در نتیجه عملاً این اتومبیلها کمتر از قیمت واقعی (حدود سی تا

داخل «پرتفوی» جلوگیری شود در محافل بیمه گران ضرب المثلی است که می گوید: «ریسک بد با پای خود به بیمه مراجعه می کند ولی ریسک خوب را باید به دنبالش رفت!». شاید منطق فروش بیمه به وسیله واسطه ها یا کارگزاران و نمایندگان بیمه همین امر باشد که ضمناً یکی از مشخصات بیمه های بازرگانی است. بیمه های بازرگانی هیچ الزامی ندارند که مانند بیمه های اجتماعی یک طبقه یا قشر یا منطقه ای را بیمه کنند زیرا به ناچار مجبور خواهند شد خلاف اصل «انتخاب خطر» عمل کنند البته پذیرش بیمه های گروهی مشروط بر اینکه خطرات آن متجانس باشد مقرون به صرفه هم هست بنابراین این سالم کردن پرتفوی از طریقی که گفته شد به متعادل کردن حق بیمه کمک می کند البته باید متذکر شد که بیمه مسئولیت شخص ثالث وسائل نقلیه موتوری که قانوناً اجباری است دارای جنبه اجتماعی است و از بیمه های تجاری نیست.

در اداره بیمه های بدنه اتومبیل ملاحظات اساسی دیگری نیز که تا حدودی با سایر رشته های بیمه مشترک است باید رعایت شود تا از افزایش خسارات و هزینه های بیمه گری جلوگیری شود که بحث درباره آنها رابه فرصت دیگری موكول می نماید.

پاورقی

(۱) طبق این جدول تعداد خودروها (سواری شخصی و کرایه - اتوبوس - مینی بوس - کامیون ها - وانت ها حدود دو میلیون و هشتصد هزار دستگاه و تعداد موتورسیکلت ها حدود یک میلیون دستگاه است (ماشین کشاورزی - ساختمانی - صنعتی منظور نشده است)

(۲) بر طبق آمار سال ۱۳۶۸ مندرج در شماره چهارم سال پنجم فصلنامه (زمستان ۱۳۶۹) آمار حق بیمه و خسارات شرکتهای بیمه فعال در رشته بیمه بدنه اتومبیل و شخص ثالث آن به شرح زیر است:

نوع بیمه	حق بیمه به ریال	خسارت به ریال
بدنه	۴/۵۸۵/۴۲۶/۷۲۰	۲/۰۹۱/۷۴۹/۶۵۲
ثالث	۸/۱۲۷/۵۳۵/۰۱۲	۶/۵۰۸/۱۱۶/۰۲۸

سی و پنج درصد قیمت واقعی) بیمه می شود (!) و در موقع پرداخت خسارات جزئی آن کارشناسان و مسئولان ادارات خسارت بیمه گران با دردسر فراوانی مواجه اند؟! برای مینوی بوسها هم با وجود اینکه، مابه التفاوت قیمت کارخانه و بازار آزاد چندان زیاد نیست همین وضع برقرار است.

از طرف دیگر بعضی مؤسسات که دارای تعداد زیادی وسیله نقلیه هستند و در گذشته مبالغ زیادی بابت حق بیمه بدنه به بیمه گران می پرداختند چون به این موضوع پی برده اند مدتی است که به خود بیمه گری^۳ مشغول شده اند؟ از جمله یکی از مؤسسات معظم دولتی بیمه نامه های بدنه اتومبیلهای خود را کاملاً به شکل و شرایط بیمه نامه های رایج مؤسسات بیمه گری ولی با نرخ نصف تعرفه مورد عمل بیمه گران صادر می نماید و چنانچه این وضع ادامه یابد شاید بیمه گذاران فعلی (مشابه آنها) همین شیوه را انتخاب کنند و معلوم نیست که ادامه این وضع چه تبعات ناخوش آیندی برای صنعت بیمه کشور خواهد داشت!؟

اصول تعیین تعرفه های بیمه - کالانی که بیمه گر می فروشد: «تأمین و آسایش خاطر مردم در مقابل خطراتی است که دارائی و اموال آنها را تهدید می کند. بیمه گر با به عهده گرفتن خطرات مزبور و در مقابل دریافت حق بیمه ای منصفانه همه ساله مبالغ کلانی به آن عده از مردم که بیمه شده اند و از این خطرات زیان می بینند می پردازد میزان خسارت و هزینه های اداری که بیمه گر متحمل می شود بایستی با آمار و حساب احتمالاتی که مبنای محاسبه حق بیمه ای است بخواند!؟ به همین لحاظ بیمه گر در پذیرش مشتری و قبول بیمه ترتیبی می دهد تا هیأتی که از بیمه گذاران هر رشته بیمه تشکیل می دهد (پرتفوی بیمه) سالم و یک دست باشد. برای تأمین این مقصود در پذیرش بیمه ها اصولی را در نظر می گیرند که اصطلاحاً «انتخاب خطر» یا (Selection de Riskve) نامیده می شود در حقیقت مؤسسات بیمه باید مشتریان خود را گلچین کنند! تا از ورود ریسکهای بد (خطرات زیان بار) به

3) Self Insurances