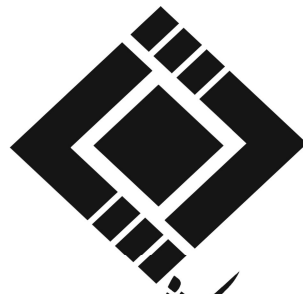


بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پژوهشگاه علوم انسانی
پژوهشکده بیمه
(وابسته به مرکز جمهوری اسلامی ایران)

مطالعه تطبیقی بیمه شخص ثالث با دنیا و ارائه راهکارهای توسعه فرهنگ رانندگی

گردآوری، تدوین و ترجمه: مدیریت طرح و برنامه
بیمه مرکزی ج.ا.ا

مترجمین و گردآوردگان: عبدالله آستین، محبوبه رزم‌شعار، الهام عنبری، سهیلا
فریدپور، محبوبه کردی، نجیبه محمدزاده

گزارش موردی ۵۰

اردیبهشت ۱۳۸۹



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

پیام ریاست کل محترم بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

در وضعیت کنونی که تمامیت صنعت بیمه جهانی در حال پوست‌انداختن است، هیچ عرصه‌ای از تغییر و تحول فزاینده در امان نخواهد بود، اما صنعت بیمه در ایران به‌رغم سابقه نسبتاً طولانی خود حتی در مقام مقایسه با کشور چین که بیمه را از سال ۱۹۸۰ آغاز کرده است بسیار توسعه‌نیافته به‌نظر می‌رسد؛ شهروندان ایرانی هنوز آگاهی کافی ندارند که همه عرصه‌های زندگی خود را از تولد فرزندان تا سالخوردگی، بیماری و مرگ می‌توانند به بیمه پیوند بزنند. درصد بالایی از افراد جامعه به‌خصوص در شهرها و مناطق دورافتاده کشور در مورد بسیاری از انواع بیمه به‌ویژه بیمه‌های زندگی اطلاع کافی ندارند. تولید و عرضه اطمینان برای چرخه فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی و خدماتی کشور و جریان زندگی آحاد خانوارها و شهروندان مأموریت اصلی صنعت بیمه است؛ اما نهادینه‌نشدن فرهنگ بیمه‌ای در کشور در کنار سایر عوامل نهادی و بنگاهی، باعث گردیده است که این صنعت در ایفای مأموریت‌های خود با موانعی جدی روبه‌رو شود و ضریب نفوذ بیمه در ایران در سطح پایینی قرار داشته باشد. برنامه تحول در صنعت بیمه کشور قصد دارد این نقیصه را برطرف نماید و جهش‌هایی در صنعت بیمه ایران به‌وجود آورد که این صنعت در افق چشم‌انداز بیست ساله به صنعت بیمه اول منطقه نائل آید.

یکی از سیاست‌های مهم برنامه تحول در صنعت بیمه کشور، توسعه توانمندی‌ها و ظرفیت‌های دانشی و فنی فعالان این صنعت است. روشن است که یکی از پایه‌ای‌ترین عناصر نیل به چنین خواسته‌ای گسترش تولید منابع مکتوب اعم از تألیف، ترجمه و گردآوری در قالب کتاب، مجله، نشریه، مقاله و... در زمینه امر بیمه و بیمه‌گری است تا بدین ترتیب ابزار اصلی ارتقای قابلیت‌های فنی در سطح‌های مختلف صنعت بیمه در اختیار دست‌اندرکاران این صنعت قرار گیرد.

در پی اتخاذ این راهبرد، پژوهشکده بیمه، با انتشار نشریات مختلف و متنوع اقدامات شایان توجهی را در این زمینه آغاز کرده است که نشریه حاضر یکی از این نشریات است که امید می‌رود برای کلیه خوانندگان و بهره‌برداران سودمند باشد.

جادارد از همکاران پژوهشکده بیمه به‌خاطر زحماتی که در امر انتشار این نشریه متحمل می‌شوند تشکر و قدردانی نمایم.

جواد فرشباف ماهریان

رئیس کل بیمه مرکزی ج.ا.ا



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فهرست

صفحه	عنوان
۹	پیشگفتار
۱۱	فصل اول. حداقل پوشش بیمه مسئولیت وسایل نقلیه موتوری در اروپا
۱۳	مقدمه
۱۳	۱-۱. کلیات
۱۳	۱-۲. پوشش‌های بیمه‌ای: صدمات بدنی و خسارت‌های مادی
۱۴	۱-۳. حداقل سرمایه بیمه
۱۴	۱-۳-۱. حداقل پوشش اجباری
۱۸	۱-۳-۲. پوشش‌های نامحدود
۲۱	۱-۳-۳. پوشش بیمه‌ای واقعی
۲۲	۱-۴. سامانه کارت سبز
۲۳	۱-۵. هماهنگ‌کردن حداقل پوشش بیمه‌ای در اتحادیه اروپا
۲۳	۱-۶. بررسی کشورها از نظر حداقل پوشش قانونی و پوشش‌های واقعی در بازار
۴۹	فصل دوم. آیا طبقه‌بندی ریسک همیشه کارآمد است؟ (شواهدی از بیمه شخص ثالث در آلمان)
۵۱	مقدمه
۵۳	۲-۱. تأثیرات کارایی طبقه‌بندی ریسک
۵۷	۲-۲. طبقه‌بندی ریسک بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری در آلمان
۶۲	۲-۳. تأثیر خصوصیات جدید ریسک بر عملکرد شرکت‌ها
۶۹	۲-۴. تأثیر خصوصیات جدید ریسک بر حق بیمه و ایمنی تردد
۷۲	۲-۵. عدم لیاقت راننده: یک خصوصیت نادیده گرفته شده ریسک
۷۴	۲-۶. خلاصه
۷۷	فصل سوم. نگاه گذرا به نحوه تعیین تعرفه‌های بیمه اتومبیل در کشور فرانسه
۷۹	مقدمه
۷۹	۳-۱. عوامل اصلی در تعیین نرخ حق بیمه
۷۹	۳-۱-۱. نوع اتومبیل
۸۰	۳-۱-۲. شرایط و مشخصات راننده
۸۱	۳-۱-۳. مکان جغرافیایی تردد و یا محل پارک
۸۱	۳-۱-۴. نوع استفاده از اتومبیل

۳-۲	روش‌های به‌کاررفته برای تشویق به احتیاط	۸۱
۳-۳	تعرفه‌های ترجیحی	۸۲
	فصل چهارم. خلاصه و نتیجه‌گیری	۸۳
۴-۱	هدف طرح	۸۵
۴-۲	خلاصه طرح	۸۵
۴-۲-۱	حداقل پوشش بیمه مسئولیت اتومبیل در اروپا	۸۵
۴-۲-۲	پوشش بیمه‌ای واقعی	۸۵
۴-۳	مقایسه تطبیقی	۸۶
۴-۳-۱	اثرات کارآیی طبقه‌بندی ریسک	۸۶
۴-۴	سیستم‌های طبقه‌بندی ریسک بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری در آلمان	۸۷
۴-۴-۱	خصوصیات و دسته‌بندی ریسک‌های جدید پس از حذف تعرفه در آلمان	۸۸
۴-۴-۲	تأثیر خصوصیات جدید ریسک بر حق بیمه و ایمنی تردد	۸۹
۴-۴-۳	عدم لیاقت راننده به‌عنوان یک عامل نادیده‌گرفته‌شده ریسک	۸۹
۴-۵	نتیجه‌گیری	۹۰
۴-۶	راه‌کارهای پیشنهادی جهت توسعه فرهنگ رانندگی	۹۰
	منابع	۹۱



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

پیشگفتار

وسیله نقلیه موتوری ممکن است سبب خساراتی شود که بسیار بیشتر از مبلغی است که دارنده آن برای خرید بیمه‌نامه پرداخت کرده است. برای اطمینان از اینکه چنین خسارت‌هایی قابل جبران هستند، تقریباً همه نیازمند وضع قوانین برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری در جاده‌ها و خیابان‌ها با هدف پوشش این مسئولیت به وسیله شرکت‌های بیمه‌اند. بنابراین مسئولیت جبران خساراتی که وسیله نقلیه موتوری باعث آن می‌شود به صنعت بیمه انتقال پیدا می‌کند. هزینه این انتقال که به حق بیمه معروف است، توسط دارندگان وسایل نقلیه موتوری به شرکت‌های بیمه پرداخت می‌شود.

در فصل اول، میزان حداقل پوشش رایج بیمه مسئولیت وسایل نقلیه موتوری در اروپا و کشورهای عضو سیستم کارت سبز بررسی شده و کشورهای مختلف نیز از لحاظ حداقل پوشش قانونی و پوشش واقعی در بازار بررسی شده‌اند.

در فصل دوم، کارایی طبقه‌بندی ریسک در بیمه اتومبیل و تأثیرات تجربی طبقه‌بندی ریسک در بیمه‌نامه اجباری شخص ثالث اتومبیل در کشور آلمان بررسی شده است. در این فصل شواهدی خواهیم یافت که نشان می‌دهد، در بازار بیمه شخص ثالث طبقه‌بندی‌های ناکارایی از ریسک انتخاب شده، در صورتی که اطلاعات مفید و بالقوه نادیده گرفته شده است. نتایج یافته‌های این فصل تا حدودی می‌تواند به وسیله وجود پوشش‌های ثابت اجباری و دیگر محدودیت‌های سازمانی همانند صدور بیمه‌نامه واحد برای هریک از مالکان تشریح شود.

فصل سوم، نیز نگاهی اجمالی به چگونگی تعیین تعرفه‌های بیمه اتومبیل در کشور فرانسه است و در فصل چهارم، راهکارهایی برای کشور ایران ارائه شده است.

در پایان از مدیریت محترم طرح و برنامه بیمه مرکزی ج.ا. جناب آقای حبیب میرزایی و مترجمان و گردآوردگان این شماره از نشریه گزارش موردی، آقای عبدالله آستین و خانم‌ها محبوبه رزم‌شعار، الهام عنبری، سهیلا فریدپور، محبوبه کردی و نجیبه محمدزاده سپاس‌گزاریم. امید است این شماره مورد توجه دست‌اندرکاران و صاحب‌نظران صنعت بیمه قرار گیرد.

دکتر محمدرضا نوتاش

رئیس پژوهشکده بیمه



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فصل اول

حداقل پوشش بیمه مسئولیت وسایل نقلیه موتوری در اروپا

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

سرمایه بیمه در بیمه شخص ثالث همواره در حال تغییر است. این گزارش در سال ۲۰۰۱ تهیه شده، اما نتایج آن قابل تسری به سال ۲۰۰۲ نیز است. در این گزارش برای کشورهای که به تازگی به اتحادیه اروپا پیوسته‌اند و واحد پولشان یورو است، حد پوشش‌ها به نرخ رسمی بازار بورس تبدیل شده و در جدول‌ها ذکر شده است. با توجه به اینکه روند حرکت به سمت نامحدود شدن پوشش‌هاست، ابتدا پوشش‌های محدود به‌ویژه در کشورهایی که بیمه‌نامه با سرمایه بیمه نامحدود در قالب بیمه‌های اختیاری ارائه می‌گردد، بررسی شده است؛ به‌عنوان مثال کشور آلمان در سال ۲۰۰۲ پوشش محدود را تعیین کرد و پس از آن کشور تونس نیز از این روش تبعیت کرد.

۱-۱. کلیات

وسیله نقلیه موتوری ممکن است سبب خسارت‌هایی شود که بسیار بیشتر از مبلغی است که دارنده آن برای خرید بیمه‌نامه پرداخت کرده است. برای اطمینان از اینکه چنین خسارت‌هایی قابل جبران هستند، تقریباً همه کشورهای اروپایی و کشورهای همسایه هم‌جوار براساس قانون نیازمند وضع قوانین برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری در جاده‌ها و خیابان‌ها با هدف انتقال این مسئولیت به شرکت‌های بیمه و پوشش آن هستند. بنابراین مسئولیت جبران خسارت‌هایی که وسیله نقلیه موتوری باعث آن می‌شود به صنعت بیمه انتقال پیدا می‌کند. هزینه این انتقال را - که به حق بیمه معروف است - دارندگان وسایل نقلیه موتوری به شرکت‌های بیمه پرداخت می‌کنند.

قوانین بیمه اجباری از کشوری به کشور دیگر متفاوت است؛ به‌همین دلیل در کشورهای اروپایی تفاوت‌های قابل توجهی بین پوشش‌های بیمه‌ای که ارائه می‌شود و حداقل میزان پوشش اجباری که باید ارائه شود، وجود دارد.

هدف این گزارش بررسی و مطالعه میزان حداقل پوشش رایج بیمه مسئولیت وسایل نقلیه موتوری در اروپا و کشورهای عضو سیستم کارت سبز و همچنین بررسی پوشش‌های واقعی که به بیمه‌گذاران ارائه می‌شود، در صورت دسترسی به اطلاعات است.

۱-۲. پوشش‌های بیمه‌ای: صدمات بدنی و خسارت‌های مادی

قوانین و مقررات در بیشتر کشورها الزام به بیمه‌کردن صدمات بدنی و خسارت‌های مالی دارد. در تعداد کمی از کشورها (مثل آلمان و استرالیا) پوشش بیمه اجباری «زیان‌های مالی» نیز ارائه می‌شود؛ بنابراین در چنین وضعیتی کشورهای اروپایی با دیگر کشورها (مثل کشورهای آسیایی، آفریقایی و استرالیایی) در جایی که پوشش صدمات بدنی اغلب تنها پوشش بیمه‌ای مورد نیاز است و دیگر کشورها (روسیه و لیتوانی) زمانی که هیچ نوع پوشش بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری وجود ندارد، تفاوت‌هایی دارند.

۳-۱. حداقل سرمایه بیمه

مقررات بیمه‌ای، حداقل پوشش بیمه‌ای را برای انواع مختلف بیمه مشخص کرده است. کشورهایی که عضو توافق‌نامه کارت سبز^۱ هستند مقررات مختلفی در ارتباط با حداقل پوشش بیمه‌ای دارند که در ادامه بررسی شده است.

اولین گروه، کشورهایی هستند که حداقل پوشش اجباری آنها محدود به مقدار معینی است. این گروه را می‌توان به کشورهایی با پوشش بیمه‌ای جامع - مبلغ واحدی برای خسارت بدنی و مالی - و کشورهایی با مقدار متفاوت برای خسارت بدنی و مالی تقسیم کرد. دومین گروه از کشورها آنهایی هستند که پوشش بیمه‌ای آنها نامحدود است اما نکته قابل توجه این است که در بیشتر این کشورها پوشش نامحدود مربوط به خسارت‌های جانی است نه مالی (جدول ۱).

۳-۱-۱. حداقل پوشش اجباری

مقررات بیمه‌ای در اروپا حداقل پوشش بیمه‌ای را مشخص کرده است. می‌توان بین کشورهایی که حداقل پوشش جامع را الزام می‌کنند و کشورهایی که حداقل پوشش‌های کمتری را برای خسارت جانی و مالی دارند، تفکیک قائل شد.

- حداقل پوشش جامع^۲ برای خسارت‌های جانی و مالی

کشورهای زیادی حداقل پوشش یکسانی را برای خسارت‌های جانی و مالی برگزیده‌اند. لازم به ذکر است درحالی‌که برخی کشورها برای کلیه وسایل نقلیه از پوشش واحدی استفاده می‌کنند، برخی دیگر از پوشش‌های مختلفی برای انواع مختلف وسایل نقلیه (اتومبیل سواری شخصی، کامیون، وسایل حمل و نقل عمومی) یا انواع مختلف ریسک (کالاها پرخطر) استفاده می‌کنند. در هلند و سوئد، حداقل پوشش یکسان برای کلیه وسایل نقلیه به کار می‌رود و در تونس حداقل پوشش بیمه‌ای یکسان برای اتومبیل‌ها و وسایل نقلیه با دو یا سه چرخ به کار می‌رود. در آلبانی، ایتالیا، مقدونیه، هلند، اتریش، پرتغال، سوئیس و یوگسلاوی حداقل پوشش بیمه‌ای جامع برای اتومبیل‌های مختلف متفاوت است. برخی کشورها مقررات دیگری نیز ایجاد کرده‌اند؛ برای مثال آلبانی، یک حداکثر به ازای هر فرد برای صدمه بدنی و حداکثری برای خسارت مالی تنظیم کرده است.

اتریش شیوه مخصوصی در حمل کالاها خطرناک دارد. هلند حداقل پوشش بیمه‌ای بالاتری را برای وسایل نقلیه‌ای که بیشتر از ۹ نفر را جابه‌جا می‌کند، دارد و یوگسلاوی حداقل پوشش را زمانی که چند نفر صدمه دیده باشند، دو برابر می‌کند.

1. Green Card Agreement

2. Blanket

جدول ۱. حداقل پوشش بیمه مسئولیت اتومبیل در اروپا

کشور	حداقل تضمین شده				پوشش نامحدود		پوشش نامحدود برای کلیه خسارت‌ها
	پوشش جامع		پوشش متفاوت برای صدمه مالی و جانی		پوشش نامحدود برای خسارت‌های جانی		
	پوشش یکسان برای همه وسایل نقلیه	حداقل پوشش متفاوت برای انواع وسایل نقلیه	حداقل پوشش یکسان برای همه وسایل نقلیه	حداقل پوشش متفاوت برای انواع وسایل نقلیه	حداقل پوشش یکسان برای صدمه مالی برای کلیه وسایل نقلیه	حداقل پوشش متفاوت براساس نوع وسایل نقلیه	
لهستان	X						
سوئد	X						
تونس	X						
آلبانی		^۲ X					
ایتالیا		X					
مقدونیه		X					
هلند		^۳ X					
اتریش		^۴ X					
پرتغال		X					
سوئیس		X					
یوگسلاوی		^۵ X					
بلغارستان			^۲ X				
دانمارک			X				
استونی			X				
یونان			X				
ایسلند			X				
لیتوانی			^{۲/۶} X				
رومانی			^۲ X				
اسپانیا			^۷ X				
جمهوری چک			^۷ X				
اوکراین			X				
مجارستان			^۷ X				
قبرس			^۷ X				
بوسنی و هرزگوین				X			
آلمان				^۲ X			
کراواسی				X			
اسلوانی				X			
ترکیه				^{۲/۸} X			
فنلاند					X		
انگلستان					X		

کشور	حداقل تضمین شده				پوشش نامحدود		
	پوشش جامع		پوشش متفاوت برای صدمه مالی و جانی		پوشش نامحدود برای خسارت‌های جانی		پوشش نامحدود برای کلبه خسارت‌ها
	پوشش یکسان برای همه وسایل نقلیه	حداقل پوشش متفاوت برای انواع وسایل نقلیه	حداقل پوشش یکسان برای همه وسایل نقلیه	حداقل پوشش متفاوت برای انواع وسایل نقلیه	حداقل پوشش یکسان برای صدمه مالی برای کلبه وسایل نقلیه	حداقل پوشش متفاوت براساس نوع وسایل نقلیه	
ایران					X ^۲		
ایرلند					X		
فلسطین اشغالی					X ^۹		
مالت					X		
مراکش					X ^۹		
مولداوی					X ^{۱۱}		
نروژ					X		
آندوراس						X	
فرانسه						X	
بلغارستان							X ^{۱۱}
لوکزامبورگ							X ^{۱۱}
اسلواکی							X
تونس							X ^{۱۱}

توضیح:

۱. صرفاً برای اتومبیل و وسایل نقلیه ۲ و ۳ چرخ؛
۲. تضمین برای صدمه بدنی با حداکثر مقدار برای هر فرد؛
۳. حداقل پوشش بیمه‌ای خاص برای وسایل نقلیه با ظرفیت حمل بیش از ۸ نفر؛
۴. مقررات خاص برای حمل کالاهای خطرناک؛
۵. مقررات خاص برای زمانی که بیش از یک نفر آسیب دیده باشد؛
۶. مقررات خاص برای خسارت‌های بدنی و مالی؛
۷. پوشش صدمه بدنی برای هر فرد؛
۸. مقررات خاص برای پوشش خسارت‌های بدنی؛
۹. مقررات خاص برای پوشش خسارت‌های بدنی بدون اجبار قانونی برای صدمه مالی؛
۱۰. مقررات خاص برای خسارت‌های مالی؛
۱۱. مبلغ تضمین شده شامل خسارت مالی یا اموال ناشی از آتش‌سوزی و انفجار؛
۱۲. فقط برای وسایل نقلیه به غیر از اتومبیل دو یا سه چرخ؛

- حداقل پوشش متفاوت برای جراحی بدنی و خسارت مالی

تعداد قابل توجهی از کشورها حداقل پوشش‌های متفاوتی را برای جراحی بدنی و خسارت مالی پایه‌گذاری کرده‌اند. اولین گروه از این کشورها تفکیک و تمایزی بین انواع مختلف وسایل نقلیه قائل نشده‌اند، اما به صراحت حداقل‌های متفاوتی را برای انواع پوشش‌ها قید می‌کنند (برای جراحات بدنی و خسارت مالی)؛ این دسته از کشورها شامل بلغارستان، دانمارک، استونی، یونان، ایسلند، لیتوانی، رومانی، اسپانیا، جمهوری چک، اکراین، مجارستان و قبرس هستند.

در گروه دوم، نوع وسیله نقلیه، ملاک و معیاری است که حداقل پوشش را مشخص می‌کند؛ این کشورها شامل بوسنی و هرزگوین، آلمان، کرواسی، اسلونی و ترکیه هستند.

- حداقل پوشش برای جراحی بدنی با شرط حداکثر برای هر نفر

اغلب کشورهایی که نام آنها در فهرست بالا آمده است، از لایه‌ای از پوشش‌های حداقل برای جراحات بدنی استفاده می‌کنند؛ این مبالغ نشان‌دهنده حداکثر مقدار پوشش بیمه‌ای [به ازای هر فرد] است، مستقل از تعداد افراد درگیر در آن (بدین معنا که در پوشش بیمه‌ای، حداقل پوشش تعیین می‌شود و برای میزان پرداختی به هر نفر نیز حداکثری مشخص می‌گردد).

تعدادی از کشورها راهکار متفاوتی را یافته‌اند. در بلغارستان، آلمان، رومانی و ترکیه، در یک بیمه‌نامه جامع با حداقل پوشش برای جراحات بدنی، سقف حداکثری نیز برای هر شخص وجود دارد. در لیتوانی، اسپانیا، جمهوری چک و مجارستان هیچ بیمه‌نامه جامع با حداقل پوشش برای جراحات بدنی وجود ندارد. در کشورهای اسپانیا، جمهوری چک و مجارستان، بیمه‌نامه با حداقل پوشش به ازای هر شخص وجود دارد؛ در حالی که در بیمه‌نامه‌های ارائه‌شده در کشور لیتوانی، مبالغ حداکثری برای هر شخص براساس نتایج انفرادی به ازای هر حادثه، از قبیل هزینه‌های بیمارستانی و فقدان یا از دست‌دادن درآمد تعریف می‌شود. اتریش حداکثری را برای هر نفر در مواردی که جراحی بدنی ناشی از جابه‌جایی مواد خطرناک باشد، تصریح می‌کند.

در ترکیه ۲ نوع پوشش حداقل برای جراحی بدنی به صورت مجزا وجود دارد:

- پوشش هزینه‌های سرپایی (پزشک، دارو) و هزینه‌های بیمارستانی؛
- پوشش برای مرگ، ناتوانی و ازکارافتادگی.

۲-۳-۱. پوشش‌های نامحدود^۱

تعداد زیادی از کشورها - اغلب کشورهای واقع شده در قسمت غرب اروپا - پوشش‌های نامحدود را اجباری می‌دانند. به هر حال این مطلب بی‌نهایت اهمیت دارد که در بسیاری از موارد این پوشش نامحدود تنها شامل پوشش جراحات بدنی می‌شود؛ در حالی که برای خسارت مالی یک پوشش محدود تعریف می‌شود (جدول ۲).

- پوشش نامحدود برای جبران جراحات بدنی و خسارت مالی

اخیراً، کشورهای اسلواکی و تونس پوشش بیمه اجباری نامحدود را برای هر دو جراحات بدنی و خسارت مالی، اجباری کرده‌اند و در تونس این پوشش شامل اتومبیل‌ها یا وسایل نقلیه با ۲ یا ۳ چرخ نمی‌شود.

بلژیک و لوکزامبورگ موارد ویژه‌ای هستند، همچنان که در این کشورها پوشش نامحدود برای تمام انواع اتومبیل‌ها و برای هر دو نوع پوشش جراحات بدنی و خسارت مالی تعیین و مشخص می‌شود؛ در این کشورها تنها برای خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی، انفجار و تشعشعات اتمی پوشش محدودی الزامی است.

- ترکیبی از پوشش بیمه‌ای محدود و نامحدود

مقررات بیمه‌ای در بسیاری از کشورها ترکیبی از پوشش نامحدود برای جراحات بدنی و پوشش محدود برای خسارت مالی را تعیین می‌کند: این دسته از کشورها شامل آندورا، فنلاند، فرانسه، انگلستان، ایران، ایرلند، مالت، مراکش، مولداوی و نروژ می‌باشند. در ایران پوشش نامحدودی که ارائه می‌شود محدودیتی را برای هر فرد در بیمه‌نامه تصریح و شرط می‌کند. در کشور مولداوی مقررات ویژه‌ای برای پوشش خسارت مالی وضع شده است. به استثنای کشور آندورا، هیچ‌یک از کشورهای فوق برای انواع وسایل نقلیه حداقل پوشش‌های متفاوتی را قائل نمی‌شوند (در میان کشورهای فوق تنها کشور آندورا سقف پوشش‌های متفاوتی را برای انواع مختلف وسایل نقلیه ارائه می‌دهد).

- پوشش بیمه اجباری فقط برای جراحات بدنی

در فلسطین اشغالی، پوشش بیمه نامحدود اجباری فقط برای جراحات بدنی ارائه می‌شود. پوشش اجباری شامل خسارت مالی نمی‌گردد و محدودیتی برای هر فرد در پوشش در نظر گرفته شده است و قوانین مخصوصی برای محاسبه حداکثر پوشش وضع گردیده است.

جدول ۲. پوشش‌های نامحدود بیمه مسئولیت وسیله نقلیه موتوری:

محدودیت‌ها در کشورهایی که در آنها پوشش‌های نامحدود یا به صورت اجباری توسط قانون بیمه می‌شوند یا معمولاً براساس عرف و داوطلبانه می‌توانند بیمه شوند

محدودیت‌های پوشش نامحدود	نوع وسیله نقلیه	کشور	نوع و اعتبار پوشش‌های نامحدود
ندارد	تمام انواع	اسلواکی	برای جراحات بدنی و خسارت مالی
ندارد	برای وسایل نقلیه با کاربری تجاری و نیز وسایل نقلیه‌ای که به ثبت رسیده‌اند برای جابه‌جایی تجاری افراد	تونس	
خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی و انفجار تا ۱۲۳۹۴۶۸ یورو بیمه می‌شود.	تمام انواع	بلژیک - لوکزامبورگ	
خسارت مالی تا ۳۰۰۵۰۶ یورو بیمه می‌شود.	وسایل نقلیه ۴ چرخ	آندورا	
بیمه خسارت مالی تا ۱۵۵۹۰ یورو بیمه می‌شود.	وسایل نقلیه ۲ و ۳ چرخ		
خسارت مالی تا ۳۳۶۳۷۵۹ یورو بیمه می‌شوند	تمام انواع	فنلاند	
خسارت مالی تا ۲۵۰۰۰۰ پوند بیمه می‌شوند	تمام انواع	انگلستان	
خسارت مالی تا ۲۰۰۰۰۰۰ ریال بیمه می‌شود.	تمام انواع	ایران	
خسارت مالی تا ۱۱۴۲۷۶ یورو بیمه می‌شود.	تمام انواع	ایرلند	
هیچ پوشش بیمه‌ای برای خسارت مالی الزامی نیست.	تمام انواع	فلسطین اشغالی	
خسارت مالی تا ۵۰۰۰۰ (برحسب لیبره مالت) بیمه می‌شود.	تمام انواع	مالت	
خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی و انفجار تا ۱۰۰۰۰۰۰ (برحسب درهم مراکش) بیمه می‌شود.	تمام انواع	مراکش	
خسارت مالی تا ۱۸۰۰۰۰ (برحسب لئومولداوی) بیمه می‌شود.	تمام انواع	مولداوی	
خسارت مالی تا ۱۰۰۰۰۰۰ (برحسب کرون نروژ) بیمه می‌شود.	تمام انواع	نروژ	
محدودیت ندارد.	برای اتومبیل‌ها	انگلستان	در کشورهایی که پوشش نامحدود به صورت اختیاری در دسترس است
معمولاً پوشش بیمه خسارت مالی محدودیت دارد.	سایر وسایل نقلیه		
محدودیت ندارد.	برای اتومبیل‌ها	ایرلند	هم صادر شود.
معمولاً پوشش بیمه خسارت مالی محدودیت دارد.	سایر وسایل نقلیه		

محدودیت‌های پوشش نامحدود	نوع وسیله نقلیه	کشور	نوع و اعتبار پوشش‌های نامحدود
پوشش بیمه جراحات بدنی محدود تا ۷۶۶۹۳۷۸ یورو	تمام انواع	آلمان ^۱	اگر پوشش بیمه‌ای به صورت نامحدود برای خسارت مالی و جراحات بدنی صادر شود
محدودیت ندارد.	تمام انواع	فرانسه	
محدودیت ندارد (این نوع پوشش در تمام شرکت‌های بیمه در دسترس نیست)	برای اتومبیل‌ها	ایتالیا	
محدودیت ندارد.	تمام انواع	پرتغال	
پوشش بیمه جراحات بدنی و خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی و انفجار و تشعشعات اتمی و هزینه‌های جلوگیری از خسارت معمولاً تا ۳۰۰۰۰۰۰ فرانک سوئیس (برخی از شرکت‌های بیمه مبالغ بالاتری را نیز ارائه می‌دهند)	برای اتومبیل‌ها	سوئیس ^۲	
پوشش بیمه جراحات بدنی و خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی و انفجار و تشعشعات اتمی و هزینه‌های جلوگیری از خسارت معمولاً تا ۴۰۰۰۰۰۰ فرانک سوئیس، برخی از شرکت‌های بیمه به طور معمول مبالغ بالاتر را نیز بیمه می‌کنند، برخی از شرکت‌های بیمه تنها در صورت درخواست بیمه‌گذار چنین پوششی را ارائه می‌دهند.	وسایل نقلیه‌ای که برای حمل و نقل تجاری مسافر بیش از ۴۰ نفر		
پوشش بیمه جراحات بدنی و خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی و انفجار و تشعشعات اتمی و هزینه‌های جلوگیری از خسارت معمولاً تا ۶۰۰۰۰۰۰ فرانک سوئیس. برخی از شرکت‌های بیمه به طور معمول مبالغ بالاتر را نیز بیمه می‌کنند، برخی از شرکت‌های بیمه تنها در صورت درخواست بیمه‌گذار چنین پوششی را ارائه می‌دهند.	انواع وسایل نقلیه مخصوص حمل مواد خطرناک ^۴		
هیچ‌کدام	تمام انواع	اسپانیا ^۳	
هیچ‌کدام	تمام انواع	مجارستان	

توضیح:

- از سال ۲۰۰۲ فقط شرکت‌هایی که صدور بیمه‌نامه جدید را متوقف کرده‌اند و نیز فعالیت‌های تجاری جدید با پوشش جامع تا ۵۰ میلیون یورو پوشش دارند؛
- از سال ۲۰۰۳ فقط شرکت‌هایی که صدور بیمه‌نامه جدید را متوقف کرده‌اند و نیز فعالیت‌های تجاری جدید با پوشش ۱۰۰ میلیون فرانک؛
- در آینده نزدیک ۵۰۳۵۰۰۰۰ یورو به ازای هر فرد.

۳-۳-۱. پوشش بیمه‌ای واقعی (جدول‌های ۲ و ۳)

در اغلب کشورها بیمه‌گذار غالباً پوشش‌های بالاتر از حداقل پوشش‌های بیمه‌ای قانونی را داوطلبانه خریداری می‌کند. متأسفانه آمار و اطلاعات اندکی از مبالغ و فراوانی پوشش‌های بیمه‌ای واقعی در دست است. این اطلاعات برای نمونه در مورد کشورهایی که آمار و اطلاعات آنها در دسترس است در جدول ۳ جمع‌آوری و ارائه شده است.

- کشورهای دارای پوشش نامحدود برای جراحات بدنی

در کشورهای انگلستان و ایرلند، تعدادی از شرکت‌های بیمه به‌طور معمول پوشش بیمه مسئولیت خسارت مالی را به اتومبیل‌های سواری به‌صورت نامحدود ارائه می‌دهند. برای وسایل نقلیه تجاری، پوشش بیمه مسئولیت خسارت مالی نامحدود بسیار کم است و تنها بنا به درخواست و در موارد ویژه صادر می‌شود. باین‌وجود ارائه پوشش‌های بیمه‌ای مازاد بر حداقل‌های قانونی (اجباری) بسیار متداول است. در دیگر کشورها از قبیل فرانسه، غالب شرکت‌های بیمه، بیمه‌نامه‌های با پوشش خسارت مالی نامحدود استاندارد را مازاد بر حداقل‌ها برای تمام انواع وسایل نقلیه به فروش می‌رسانند. همچنین کشورهایی وجود دارند که در آنها پوشش‌های بالاتر برای خسارات مالی به‌صورت موردی و بنا به درخواست و تقاضای بیمه‌گذار صادر می‌شود.

- کشورهای بدون پوشش نامحدود برای جراحات بدنی یا خسارت مالی

در کشورهایی که قانون هیچ‌الزامی برای داشتن پوشش نامحدود وضع نکرده است (در آنها نیازی به پوشش نامحدود به وسیله قانون دیده نشده)، عرف بازار با در نظر گرفتن مبالغ بیمه‌ای بالاتر از حداقل‌های اجباری متفاوت است.

• کشورهای دارای پوشش بیمه‌ای نامحدود استاندارد

در آلمان، اسپانیا و سوئیس وضعیت نسبتاً غیرمعمول است، به‌طوری‌که تقریباً ۹۹ درصد از کل وسایل نقلیه برای مقادیر نامحدودی بیمه می‌شوند و این امر علاوه‌بر خسارت مالی برای صدمات بدنی نیز به‌کار می‌رود. مالکان وسایل نقلیه این نوع بیمه را به‌صورت اختیاری استفاده می‌کنند؛ زیرا حق بیمه این نوع پوشش بیمه‌ای جامع، کمی بالاتر از حداقل قانونی است. هرچند در آلمان بیمه نامحدود فقط مقدار محدودی برای صدمات بدنی یا خسارت مالی ناشی از آتش‌سوزی، انفجار، تشعشعات هسته‌ای حمل‌ونقل مواد خطرناک و برای هزینه‌های پیشگیری از خسارت می‌پردازد.

• کشورهای با بیمه‌های نامحدود غیرمعمول

در بیشتر کشورها همانند هلند و دانمارک، شرکت‌های بیمه پوشش‌های مازاد بر حداقل قانونی را برای موارد انتخابی یا حتی گهگاهی برای تمام وسایل نقلیه با مدل‌های عادی ارائه می‌کنند. در سایر کشورها همانند ایتالیا، طیف وسیعی از پوشش‌های بالاتر پیشنهاد داده می‌شود و هر دارنده وسیله نقلیه باید برای یکی از این گزینه‌ها تصمیم بگیرد. پوشش‌های نامحدود معمولاً در این کشورها عرضه نمی‌شود و نادر است.

• کشورهایی که پوشش بیمه‌ای آنها به ندرت از حداقل تجاوز می‌کند

در قسمت‌های شمالی و شرقی اروپا، در کشورهایی مانند استونی، فنلاند، لیتوانی یا سوئد رویه معمول بیمه‌کردن با حداقل قانونی است. مبالغ بالاتر به ندرت بیمه می‌شوند.

۴-۱. سامانه کارت سبز

کشورهای نامبرده حداقل پوشش را فقط برای خسارت‌های مربوط به همان کشور به کار می‌برند. در مواردی که وسیله نقلیه بیمه‌شده‌ای در یکی از کشورهای عضو پیمان کارت سبز باعث ایجاد خسارت وسیعی شود، این پیمان (همچنین به پیمان متحدالشکل یا پیمان بین چند اداره مشهور است) بیمه یکسانی را برای حداقل پوشش قانونی در کشوری که تصادف رخ داده است، عرضه می‌کند که مستقل از مبلغ بیمه‌شده در بیمه‌نامه است؛ به عبارت دیگر ممکن است برای تصادف شدید، مبلغ پوشش بالاتر از قرارداد پذیرفته شده در بیمه‌نامه در نظر گرفته شود؛ به طور مثال یک وسیله نقلیه ایتالیایی با پوشش مسئولیت محدود، باعث ایجاد خسارتی در فرانسه که پوشش صدمات بدنی نامحدود در آنجا اجباری است، می‌شود. در فرانسه بیمه‌نامه وسیله نقلیه ایتالیایی به طور اتوماتیک، پوشش مسئولیت نامحدود برای خسارات بدنی را خواهد داد.

در موارد برعکس-زمانی که مقدار پوشش بیمه‌نامه از حداقل قانونی در کشورهای خارجی که تصادف رخ داده، بالاتر باشد- مقدار پوشش بالاتر در بیمه‌نامه اعمال می‌شود؛ به طور مثال وقتی که یک وسیله نقلیه فرانسوی باعث تصادفی در ایتالیا می‌شود، مطابق قانون فرانسه، وسیله نقلیه فرانسوی پوشش نامحدودی برای صدمات بدنی دارد. این پوشش در ایتالیا نیز معتبر است، حتی اگر قانون ایتالیا فقط مستلزم پوشش محدود برای صدمات بدنی ایجاد شده توسط یک وسیله نقلیه باشد. به این ترتیب از یک سو کشورهای اروپایی توافق کرده‌اند که هرگاه وسیله نقلیه‌ای باعث ایجاد خسارت شد، دست کم حداقل قانونی قابل اجرا برای پرداخت غرامت در کشور محل تصادف امکان‌پذیر باشد و اهمیت ندارد که خسارت به واسطه یک وسیله نقلیه داخلی ایجاد شده باشد یا نه. از سوی دیگر، آنها همچنین توافق کرده‌اند که مقادیر پوشش بیمه‌نامه هر جا که بالاتر از حداقل قانونی باشد در کشور محل تصادف امکان‌پذیر باشد و اهمیت ندارد که خسارت به واسطه یک وسیله نقلیه داخلی ایجاد شده باشد یا خیر. بنابراین در تصادفات در کشورهای خارجی ممکن است هر پوشش

قانونی مازاد بر مقادیر پوشش بیمه‌نامه انفرادی اعمال شود. در چنین مواردی، مقدار پوشش در بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسئول حادثه فقط ارزش فرضی دارد.

۵-۱. هماهنگ کردن حداقل پوشش بیمه‌ای در اتحادیه اروپا

به علت اختلاف زیاد قوانین پوشش حداقل برای بیمه مسئولیت مدنی در مقابل شخص ثالث در کشورهای اروپائی، اتحادیه اروپا تلاش‌های طولانی برای هماهنگی و تعیین افزایش حداقل پوشش به مقدار کفایت کرده است. براین اساس برخی از کشورها از جمله پرتغال، ایرلند، ایتالیا و یونان مطابق اتحادیه اروپا متقاعد شده بودند تا حداقل پوشش بیمه‌ای خود را برای انطباق با استانداردها افزایش دهند. به‌علاوه، اتحادیه اروپا در طی مدت جاری پیش‌نویس قرارداد جدید را به جای پنجمین دستورالعمل بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث مبنی بر افزایش پوشش حداقل تا ۲ میلیون یورو پیشنهاد داد.

۶-۱. بررسی کشورها از نظر حداقل پوشش قانونی و پوشش‌های واقعی در بازار

- آلبانی (مبالغ به لک آلبانی)

مقادیر پوشش			پوشش جامع برای انواع خسارت	نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت					
خسارت مالی	صدمات بدنی				
	هر شخص	هر حادثه			
۵ میلیون	۲۰ میلیون	۵۰ میلیون		تمام وسایل نقلیه به جز اتوبوس‌ها	حداقل پوشش قانونی
۱۰ میلیون	۲۰ میلیون	۱۵۰ میلیون		اتوبوس‌ها	
اطلاعاتی در دسترس نیست				تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- آندورا (مبالغ برحسب یورو)

مقادیر پوشش			مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت	نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت					
خسارت مالی	صدمات بدنی				
	هر شخص	هر حادثه			
۹۰۱۵۲ میلیون	--	نامحدود		اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها	حداقل پوشش قانونی
۳۰۰۵۰۶ میلیون	--	نامحدود		سایر وسایل نقلیه	
اطلاعاتی در دسترس نیست				تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- اتریش (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه		میزان پوشش					
			میزان پوشش جامع برای انواع خسارت		میزان پوشش برای هر نوع خسارت			
					صدمات مالی		خسارات مالی	زیان‌های مالی
					برای هر حادثه	برای هر فرد		
سیستم پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری		۱۰۹۰۹۰۳					
	استثنائات	اتوبوس‌ها	۲۱۸۰۱۸۵ تا ۲۰ صندلی ۵۴۵۰۴۶ + برای هر ۵ صندلی اضافه					
		اتوبوس‌های دنباله‌دار	۱۰۹۰۰۹۲ تا ۱۰ صندلی ۵۴۵۰۴۶ برای هر ۵ صندلی اضافه					
		تراکتورها و ماشین‌های حمل مواد پرخطر						
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار					سهام به درصد ^۲			
	اتومبیل سواری		نوع ۱	۱۴۵۳۴۵۷	۱۳-۲۱			
			نوع ۲	۲۱۸۰۱۸۵	۵			
			نوع ۳	۷۲۶۷۲۸۳	۵۸-۶۵			
			نوع ۴	۷۴۹۹۸۳۶	۷			
			ماکزیمم ضمانت ^۳	۹۹۹۹۷۸۲	۱			
	وسایل نقلیه موتوری تجاری		نوع ۱	۱۴۵۳۴۵۷	۲۰-۳۹			
			نوع ۲	۲۱۸۰۱۸۵	۳-۱۰			
			نوع ۳	۳۶۳۳۶۴۲	۴-۶			
			نوع ۴	۷۲۶۷۲۸۳	۷-۳۶			
			ماکزیمم ضمانت ^۳	۹۹۹۹۷۸۲	۱			
	دیگر وسایل نقلیه موتوری		نوع ۱	۱۴۵۳۴۵۶۷	۲۹-۴۴			
			نوع ۲	۱۴۵۳۴۵۷	۸-۱۱			
			نوع ۳	۲۱۸۰۱۸۵	۳			
			نوع ۴	۲۶۳۳۶۴۲	۱۲-۱۵			
			نوع ۵	۷۲۶۷۲۸۳	۲			
			ماکزیمم ضمانت ^۳	۷۴۹۹۸۳۶	۱			
	حمل‌کنندگان مواد پرخطر		نوع ۱	۹۹۹۷۸۲	۸	۲۱۸۰۱۸۵	۱۴۵۳۴۵۷	۲۱۸۰۱۸۵
			ماکزیمم ضمانت ^۳		۶	۴۳۶۰۳۷۰	۲۱۸۰۱۸۵	۴۳۶۰۳۷۰

توضیح:

۱. بالاترین نوعی که ممکن است توسط بیمه‌گذاران با توجه به تقاضای فرد پذیرفته شود؛
۲. درصد پوشش وسیله نقلیه موتوری بیش از میزان پوشش (برطبق نظر شرکت)؛
۳. ماکزیمم پوشش استاندارد رایج قابل بیمه‌کردن.

- بلژیک (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش		میزان پوشش برای هر نوع خسارت
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	محدودیت‌های جزئی	
سیستم پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری	نامحدود		خسارات مالی به واسطه آتش‌سوزی، انفجار و انرژی هسته‌ای ماکزیمم تا ۱۲۳۹۴۶۸ یورو بیمه می‌شود. لباس و اثاث منزل ماکزیمم تا ۲,۴۷۹ یورو برای هر فرد بیمه می‌شوند.
			میزان سهم بر درصد ^۱	
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار	همه وسایل نقلیه به جز وسایل نقلیه تجاری	نامحدود	۱۰۰	خسارات مالی به واسطه آتش‌سوزی، انفجار و انرژی هسته‌ای ماکزیمم تا ۱۲۳۹۴۶۸ یورو بیمه می‌شود. لباس و اثاث منزل ماکزیمم تا ۲۴۷۹ یورو برای هر فرد بیمه می‌شوند.
	وسایل نقلیه موتوری تجاری ^۲	نامحدود	۱	خسارات مالی به واسطه آتش‌سوزی، انفجار و انرژی هسته‌ای ماکزیمم تا ۲۴۷۸۹۳۵ یورو بیمه می‌شوند.

توضیح:

۱. درصد پوشش وسیله نقلیه موتوری بیش از میزان پوشش (طبق نظر شرکت):
۲. ماکزیمم پوشش متداول قابل بیمه‌شدن در بازار به وسیله شرکت‌های بیمه بالاترین مجموعی که ممکن است توسط بیمه‌گذاران با توجه به تقاضای فرد پذیرفته شود.

- بلغارستان (مبالغ به لف)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش			
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت		خسارات مالی
			خسارات بدنی	خسارات مالی	
			برای هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری		۱۰۰۰۰۰	۶۰۰۰۰	۴۰۰۰۰
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار	همه وسایل نقلیه موتوری		اطلاعات موجود نمی‌باشد		

- بوسنی هرزگوین (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش					
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت				
			خسارات بدنی		خسارات مالی		
			برای هر حادثه	برای هر فرد			
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری با استثنای اتوبوس و وسایل نقلیه تجاری			۱۴۰۶۰۵		۸۴۳۶۳	
	اتوبوس و وسایل نقلیه موتوری تجاری			۲۸۱۲۱۰		۱۶۸۷۲۶	
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار							درصد سهم ^۱
	همه وسایل نقلیه موتوری با استثنای اتوبوس و وسایل نقلیه تجاری	نوع ۱		۱۴۰۶۰۵		۸۴۳۶۳	۸۵
		نوع ۲		۲۱۰۹۰۸		۱۲۶۵۶۵	۱۵
		حداکثر تعهد ^۲		۱۱۲۴۸۴۲		۶۷۴۹۰۵	
	اتوبوس و وسایل نقلیه موتوری تجاری	نوع ۱		۲۸۱۲۱۰		۱۶۸۷۲۶	
		نوع ۲		۵۶۲۴۲۱		۳۳۷۴۵۳	۵
حداکثر تعهد ^۲			۲۲۴۹۶۸۴		۱۳۴۹۸۱۱		

توضیح:

۱. درصد پوشش وسیله نقلیه موتوری بیش از میزان پوشش (طبق نظر شرکت)؛
۲. حداکثر مقادیر پوشش رایج قابل بیمه شدن در این بازار که توسط شرکت‌های خصوصی عرضه می‌شود.

- قبرس (مبالغ به پوند قبرس)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش			
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت		خسارات مالی
			خسارات بدنی		
			برای هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری			۲ میلیون	۶۰۰۰۰
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار	همه وسایل نقلیه موتوری			اطلاعات موجود نمی‌باشد	

- کرواسی (مبالغ به کرون کرواسی)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش				
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت			
			خسارات بدنی		خسارات مالی	
			برای هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری با استثنای اتوبوس و کامیون		۱/۴ میلیون		۰/۷۵ میلیون	
	اتوبوس و کامیون		۲/۸ میلیون		۱/۵ میلیون	
	همه وسایل نقلیه موتوری با استثنای اتوبوس و کامیون		نوع ۱	۱/۴ میلیون		۰/۷۵ میلیون
			نوع ۲	۲/۱ میلیون		۱/۱۲۵ میلیون
			نوع ۳	۲/۸ میلیون		۱/۵ میلیون
			نوع ۴	۴/۲ میلیون		۲/۲۵ میلیون
	اتوبوس و کامیون		نوع ۱	۲/۸ میلیون		۱/۵ میلیون
			نوع ۲	۴/۲ میلیون		۲/۲۵ میلیون
			نوع ۳	۵/۶ میلیون		۳/۰ میلیون
			نوع ۴	۸/۴ میلیون		۴/۵ میلیون

- دانمارک (مبالغ به کرون دانمارک)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش			
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت		
			خسارات بدنی		خسارات مالی
			برای هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری		۷۹ میلیون	۲ میلیون	۱۶ میلیون
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار	همه وسایل نقلیه موتوری		اطلاعات موجود نیست. اما بیمه‌کردن بالاتر از حداقل پوشش قانونی استثنا شده است		

- چکسلاواکی (مبالغ به کرون چک)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش				
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت			
			خسارات بدنی		خسارات مالی	درصد سهم ^۱
			برای هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی				۱۸ میلیون	۵ میلیون	
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار ^۲	همه وسایل نقلیه موتوری		نوع ۱	۱۸ میلیون	۵ میلیون	۴۵
			نوع ۲	۳۶ میلیون	۲۰ میلیون	۲۲
			نوع ۳	۴۵ میلیون	۴۰ میلیون	۲۳
			ماکزیمم تعهد ^۳	۵۰ میلیون	۵۰ میلیون	۱۰-۴۶

توضیح:

۱. درصد پوشش وسیله نقلیه موتوری بیش از میزان پوشش (برطبق نظر شرکت)؛
۲. حداکثر مقادیر پوشش رایج قابل بیمه‌شدن در این بازار که توسط شرکت‌های خصوصی عرضه می‌شود؛
۳. بالاترین مجموعی که با توجه به نیازهای بیمه‌ای هر شخص پذیرفته می‌شود.

- استونی (مبالغ به کرون استونی)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش			
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت		خسارات مالی
			خسارات بدنی		
			برای هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری			۵/۵ میلیون	۱/۶ میلیون
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار	همه وسایل نقلیه موتوری		اطلاعات موجود نیست		

- فنلاند (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش			
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت		خسارات مالی
			خسارات بدنی		
			برای هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری		نامحدود		۳۳۶۳۷۵۸
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار	همه وسایل نقلیه موتوری			بیمه‌کردن بالاتر از حداقل پوشش قانونی مستثناء شده است	

- فرانسه (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	میزان پوشش				
		میزان پوشش جامع برای انواع خسارت	میزان پوشش برای هر نوع خسارت			خسارات مالی
			خسارات بدنی			
			برای هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه موتوری		نامحدود			
پوشش‌های متداول بیمه‌ای موجود در بازار			نوع ۱	نامحدود		درصد سهم ۱
			نوع ۲	نامحدود	۴۶۰۰۰۰	۲
			نوع ۳	نامحدود	۱۰-۱/۵ میلیون	۸
					نامحدود	۹۰

توضیح:

۱. درصد پوشش وسیله نقلیه موتوری بیش از میزان پوشش (برطبق نظر شرکت). میزان پوشش استاندارد بیمه‌ای برای گروه وسایل نقلیه موتوری که از شرکتی به شرکت دیگر متفاوت است.

- آلمان (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله		میزان پوشش				
			میزان پوشش برای هر نوع خسارت				
			پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	خسارت جانی		خسارت مالی	خسارت مالی
				در هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه به جز اتوبوس‌ها و تریلرها		۷۶۶۹۳۷۸ برای بیش از سه نفر	۲۵۵۶۴۵۹	۵۱۱۲۹۲	۵۱۱۲۹	
	اتوبوس‌ها و تریلرها	به‌ازای هر صندلی اضافی بیش از ۱۰ نفر		۵۱۱۲۹	۲,۵۵۶	۵۱۱	
		به‌ازای هر صندلی اضافی بیش از ۸۱ نفر		۲۵۵۶۵	۱۲۷۸	۲۵۶	
پوشش‌هایی که به‌طور معمول در این بازار ارائه می‌شوند ^۲			میزان سهم به درصد ^۱				
	وسایل نقلیه سواری شخصی		نامحدود	۹۹	تا سقف		
	وسایل نقلیه تجاری		نامحدود	۹۰-۹۸	۷۶۶۹۳۷۸		
	دیگر وسایل نقلیه		نامحدود	۹۹	برای هر نفر		

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه‌ای که در این گروه بیش از این مقدار بیمه شده‌اند (طبق نظر شرکت)؛
۲. از تاریخ نیمه سال ۲۰۰۳: ۵۰ میلیون یورو به‌ازای هر حادثه.

- یونان (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله		میزان پوشش			
			میزان پوشش برای هر نوع خسارت			
			پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	خسارت جانی		خسارت مالی
				در هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه		۵۰۰,۰۰۰		۱۰۰,۰۰۰	
پوشش‌هایی که به‌طور معمول در این بازار ارائه می‌شوند.			اطلاعات در اختیار نیست			

- مجارستان (مبالغ به فورینت)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش					
		میزان پوشش برای هر نوع خسارت					
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه		خسارت جانی		خسارت مالی	
				در هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه				۳۰۰ میلیون	۵۰۰ میلیون	
پوشش‌هایی که به‌طور معمول در این بازار ارائه می‌شوند	همه وسایل نقلیه	نوع اول			۳۰۰ میلیون	۵۰۰ میلیون	میزان سهم به درصد ^۱
		نوع دوم	نامحدود				نامعلوم

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه بیمه‌شده بیش از این مقدار (طبق شرکت).

- ایسلند (مبالغ به کرونا)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش					
		میزان پوشش برای هر نوع خسارت					
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه		خسارت جانی		خسارت مالی	
				در هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه				۱۷۰ میلیون	۲۰۲ میلیون	
پوشش‌هایی که به‌طور معمول در این بازار ارائه می‌شوند	همه وسایل نقلیه					اطلاعات در دسترس نیست.	

- ایران (مبالغ به ریال)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش			
		میزان پوشش برای هر نوع خسارت			
		خسارت جانی		خسارت مالی	
		بازای هر حادثه	حداکثر بازای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه		نامحدود	۸۰ میلیون ^۱	۲ میلیون ^۱
پوشش‌هایی که به‌طور معمول در این بازار ارائه می‌شوند	همه وسایل نقلیه		اطلاعات در اختیار نیست		

توضیح:

۱. این ارقام با توجه به اصلاحات قانون جدید بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷ در مورد جراحی بدنی برای هر فرد به ۵۳۳ میلیون و خسارت مالی به ۱۳ میلیون افزایش یافته است (مترجم).

- ایرلند (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش								
		میزان پوشش برای هر نوع خسارت								
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه			خسارت جانی		خسارت مالی			
				در هر حادثه	برای هر فرد					
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه			نامحدود		۱۱۴,۲۷۶				
پوشش‌هایی که به‌طور معمول در این بازار ارائه می‌شوند	اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها سایر وسایل نقلیه ^۱	نامحدود	۱۰۰	نامحدود		سهام به درصد ^۲				
							نوع اول	نامحدود	۱/۳ میلیون	۳۰
							نوع دوم	نامحدود	۲/۶ میلیون	۱
				نوع سوم	نامحدود	۳/۹ میلیون	۱			
				حداکثر پوشش ^۳	نامحدود	۶/۵ میلیون	۱			

توضیح:

۱. مبالغ بالاتر بنا به درخواست هر بیمه‌گذار و با موافقت شرکت، می‌تواند تحت پوشش قرار گیرد؛
۲. درصد اتومبیل‌هایی که در این گروه بیمه می‌شوند با این مبالغ پوشش، (مطابق با هر شرکت بیمه)؛
۳. حداکثر مبالغ پوشش که در حال حاضر در بازار فعلی توسط هر شرکت بیمه به تنهایی قابل بیمه است.

- فلسطین اشغالی (مبالغ به واحد پول فلسطین اشغالی)

مقادیر پوشش			نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت		مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت		
خسارت مالی	صدمات بدنی			
	هر شخص	هر حادثه		
بیمه خسارات مالی اجباری نیست		- نامحدود محاسبه زیان از دست دادن درآمد (عدم النفع) تنها ۳ بار براساس متوسط درآمد - حداکثر جبران زیان برای تحمل درد و رنج مبلغ ۶۵۰۰۰	حداقل پوشش قانونی	تمام وسایل نقلیه
اطلاعاتی در دسترس نیست			پوشش‌هایی که معمولاً در این بازار بیمه می‌شوند	تمام وسایل نقلیه

- لتونی (مبالغ به لاتس)

مقادیر پوشش						نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت					مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت		
خسارت مالی		صدمات بدنی					
خسارت محیطی	خسارت مادی	هر شخص				هر حادثه	
		هزینه‌های پزشکی بیمارستانی نقص عضو موقت	پرداخت هزینه‌های نقص عضو در سال	هزینه‌های پرداختی به بازماندگان در سال	هزینه‌های تدفین و مراسم کفن و دفن		
۱۰۰۰	۹۰۰۰	۱۰۰۰۰	۱۰۰۰	۱۰۰۰	۴۰۰	حداقل پوشش قانونی	انواع وسایل نقلیه
اطلاعات در دسترس نیست						پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند	تمام وسایل نقلیه

- ایتالیا (مبالغ به یورو)

مقدار پوشش		نسبت سهم به درصد ^۲	مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت	نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت	صدمات بدنی				
خسارت مالی					
			۷۷۴۶۸۵	تمام وسایل نقلیه به جز اتوبوس‌ها	حداقل پوشش قانونی
			۲۵۱۲۲۸۴	اتوبوس‌ها	
		۰-۴۸	۷۷۴۶۸۵	نوع ۱	اتومبیل‌ها
		۱۲	۱۰۳۲۹۱۴	نوع ۲	
		۲۸-۴۶	۱۵۴۹۳۷۱	نوع ۳	
		۵-۱۱	۲۰۶۵۸۲۸	نوع ۴	
		۱۰-۳۲	۲۵۱۲۲۸۴	نوع ۵	
		۰-۵	نامحدود	نوع ۶	
		۰-۳۹	۷۷۴۶۸۵	نوع ۱	وسایل نقلیه تجاری
		۱۱-۱۶	۱۰۳۲۹۱۴	نوع ۲	
		۲۳-۴۴	۱۵۴۹۳۷۱	نوع ۳	
		۲	۲۰۶۵۸۲۸	نوع ۴	
		۱۳-۳۳	۲۵۱۲۲۸۴	نوع ۵	
		۲-۵	۵۱۶۴۵۶۹	نوع ۶	
		۶۵	۲۵۱۲۲۸۴	گونه ۱	اتوبوس‌ها
		۸-۲۷	۳۶۱۵۱۹۹	نوع ۲	
		۲۶-۳۳	۵۱۶۴۵۶۹	نوع ۳	
		۳-۲۲	۷۷۴۶۸۵۳	نوع ۴	
		۷	۱۰۳۲۹۱۳۸	نوع ۵	

توضیح:

۱. مبالغ بالاتر بنا به درخواست هر بیمه‌گذار و موافقت بیمه‌گر می‌تواند تحت پوشش قرار گیرد؛
۲. درصد اتومبیل‌هایی که در این گروه و با این مبالغ بیمه می‌شوند (طبق نظر شرکت بیمه).

- لیتوانی (مبالغ به دلار آمریکا)

مقادیر پوشش				نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت		مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت			
خسارت مالی	صدمات بدنی			پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند ^۲	تمام انواع وسایل نقلیه
		بیمه اجباری نیست ^۱			
		سهام به درصد ^۳			
		۹۰	۶۲۵۰		
		۷	۱۲۵۰۰		
		۲	۲۵۰۰۰		
		۱	۲۵۰۰۰۰		

توضیح:

- در کشور لیتوانی بیمه مسئولیت وسایل موتوری هنوز اجباری نیست؛
- مبالغ پوشش بیمه‌ای از طرف شرکت بیمه پیشنهاد می‌شوند و ممکن است که توسط راننده وسیله براساس اختیار و داوطلبانه خریداری گردد؛
- اتومبیل‌هایی که در این گروه و با این مبالغ بیمه می‌شوند (طبق نظر هر شرکت بیمه).

- مقدونیه (مبالغ به یورو)

مقادیر پوشش			نوع پوشش کلی برای انواع خسارت	نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
خسارت مالی	صدمات بدنی				
		هر شخص	هر حادثه		
			۵۱۱۲۹	تمام انواع وسایل نقلیه به‌جز اتوبوس‌ها و کامیون‌ها و بارکش‌ها	حداقل پوشش قانونی
			۱۰۲۲۵۸	اتوبوس‌ها و کامیون‌ها و بارکش‌ها	
			اطلاعاتی در دسترس نیست	تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- لوکزامبورگ (مبالغ به یورو)

مقادیر پوشش			نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت		مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت		
صدمات بدنی			محدودیت در انواع مختلف پوشش با مبالغ پوشش جامع	تمام انواع وسایل نقلیه
هر شخص	هر حادثه			
		خسارت‌های مالی ناشی از آتش‌سوزی، انفجار و انرژی هسته‌ای حداکثر تا ۱۲۳۹۴۶۸ بیمه هستند.	نامحدود	
		پوشاک و چمدان بار سفر حداکثر تا ۲۴۷۹ به‌ازای هر فرد بیمه هستند.		
حداقل پوشش‌ها			تمام انواع وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- مالتا (مبالغ به لیر مالت)

مقادیر پوشش			نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت		مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت		
خسارت مالی	صدمات بدنی		تمام انواع وسایل نقلیه	حداقل پوشش قانونی
	هر شخص	هر حادثه		
۵۰۰۰۰		نامحدود		
اطلاعاتی در دسترس نیست			تمام انواع وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازار بیمه می‌شوند

- مولداوی (مبالغ برحسب لئو مولداوی)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش		
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	میزان پوشش براساس نوع صدمه	
			صدمه مالی	صدمه جانی
			برای هر فرد	در هر حادثه
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل		نامحدود	
پوشش معمول در بازار	همه وسایل	اطلاعات در دسترس نیست		

- مراکش (مبالغ برحسب درهم مراکش)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش				
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه		میزان پوشش براساس نوع صدمه		
		نامحدود	زیرحدها	صدمه جانی		صدمه مالی
				در هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل	نامحدود	صدمه مالی ناشی از آتش سوزی و انفجار تا حداکثر ۱ میلیون			
پوشش معمول در بازار	همه وسایل	اطلاعات در دسترس نیست				

- نروژ (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش					
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه		میزان پوشش براساس نوع صدمه			
		نامحدود	زیرحدها	صدمه جانی		صدمه مالی	
				در هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه	نامحدود			۱ میلیون	سهم به درصد ^۱	
پوشش معمول در بازار ^۲	اتومبیل	نامحدود			۵ میلیون	۱۰۰	
	وسایل تجاری	تا ۳/۵ تن			۵ میلیون	۱۰۰	
	بیشتر از ۳/۵ تن	نوع ۱	نامحدود			۵ میلیون	۰-۱۰۰
		نوع ۲	نامحدود			۱۰ میلیون	۰-۱۰۰
	سایر وسایل نقلیه		نامحدود			۵ میلیون	۱۰۰

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه در این طبقه که بالای این میزان پوشش دارند (طبق نظر شرکت)؛
۲. پوشش بالاتر در صورت درخواست بیمه‌گذار، توسط بیمه‌گر مورد موافقت قرار می‌گیرد.

- هلند (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش			
		میزان پوشش براساس نوع صدمه			
		صدمه جانی		صدمه مالی	
		در هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه	۹۰۷۵۶۰		۱۳۶۱۳۴	۱۳۶۱۳
			سهم به درصد ^۱		
	اتومبیل	نوع ۱	۲۲۶۸۹۰۱	۹۹	
		حداکثر تعهد ^۲	۴۵۳۷۸۰۲	۱	
پوشش معمول در بازار ^۳	وسایل نقلیه تجاری	نوع ۱	۲۲۶۸۹۰۱	۹۸	
		نوع ۲	۵۴۳۷۸۰۲	۱-۲	
		حداکثر تعهد ^۲	۶۸۰۶۷۰۳	۱-۴	
	اتوبوسها	نوع ۱	۲۷۲۲۶۸۱	۱۵	
		نوع ۲	۴۵۳۷۸۰۲	۳	
		نوع ۳	۶۸۰۶۷۰۳	۱	
		حداکثر تعهد	۹۰۷۵۶۰۴	۱	
	وسایل نقلیه برای حمل و نقل مواد خطرناک	تضمین استاندارد	۶۸۰۶۷۰۳	۵	

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه‌ای که بیش از حداقل بیمه شده‌اند (طبق نظر شرکت)؛
۲. میزان سرمایه بالاتر می‌تواند در صورت درخواست بیمه‌گذار مورد توافق قرار گیرد؛
۳. حداکثر پوشش که در حال حاضر در بازار توسط شرکت‌ها قابل بیمه شدن است.

- لهستان (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش				
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه		میزان پوشش براساس نوع صدمه		
				صدمه جانی	صدمه مالی	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه	۶۰۰,۰۰۰				
پوشش معمول در بازار ^۲				سهم به درصد ^۱		
	اتومبیل	تضمین استاندارد	۶۰۰۰۰۰	۱۰۰		
	وسایل نقلیه تجاری	نوع ۱	۶۰۰۰۰۰	۹۴		
		نوع ۲	۹۰۰۰۰۰	۳		
		نوع ۳	۱۰۰۰۰۰۰	۱		
		نوع ۴	۱۲۰۰۰۰۰	۱		
		حداکثر تعهد ^۳	۳۵۰۰۰۰۰	۱		
	سایر وسایل نقلیه	نوع ۱	۶۰۰۰۰۰	۹۷		
		نوع ۲	۹۰۰۰۰۰	۱		
		نوع ۳	۱۲۰۰۰۰۰	۱		
		حداکثر تعهد ^۳	۳۵۰۰۰۰۰	۱		
	وسایل نقلیه برای حمل و نقل مواد خطرناک	حداکثر تعهد ^۳	۳۵۰۰۰۰۰			

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه در این طبقه که بالای این میزان پوشش دارند؛
۲. سرمایه بالاتر می تواند در صورت درخواست مورد توافق بیمه گر قرار گیرد؛
۳. حداکثر پوشش قابل بیمه شدن که در حال حاضر در بازار عرضه می شود.

- پرتغال (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش			
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	میزان پوشش براساس نوع صدمه		
			صدمه جانی		صدمه مالی
			در هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه به جز مسافربری تجاری	۵۹۸۵۵۷			
	وسایل نقلیه مسافری تجاری	۱۱۹۷۱۱۵ حداکثر ۵۹۸۵۵۷ برای هر نفر			
پوشش معمول در بازار ^۲	اتومبیل	نوع ۱	۶۲۵۰۰۰	۳	
		نوع ۲	۷۵۰۰۰۰	۵۶	
		حداکثر پوشش ^۳	نامحدود	۱۰-۱۳	
		نوع ۱	۶۲۵۰۰۰	۲	
	وسایل نقلیه تجاری	نوع ۲	۷۵۰۰۰۰	۵۵	
		نوع ۳	۱۲۵۰۰۰۰	۱۰	
		حداکثر پوشش ^۳	نامحدود	۱۶	
		نوع ۱	۶۲۵۰۰۰	۴	
	سایر وسایل نقلیه	نوع ۲	۷۵۰۰۰۰	۳۹	
		نوع ۳	۱۲۵۰۰۰۰	۴	
		حداکثر پوشش ^۳	نامحدود	۱۴	
		نوع ۱	۶۲۵۰۰۰	۳	

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه در این طبقه با پوشش بالاتر (طبق نظر شرکت):

۲. مقادیر بالاتر می تواند در صورت درخواست توافق شود؛

۳. حداکثر پوشش قابل بیمه شدن در بازار توسط یک شرکت.

- رومانی (مبالغ به لئو رومانی)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش					
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	میزان پوشش براساس نوع صدمه				سهم به درصد ^۲
			صدمه جانی		صدمه مالی		
			در هر حادثه	برای هر فرد	در هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه			۵۰۰ میلیون	۱۰۰ میلیون	۴۰۰ میلیون ^۱	
پوشش معمول در بازار	همه وسایل نقلیه	اتومبیل	نوع ۱	۵۰۰ میلیون		۴۰۰ میلیون	۵
			حداکثر تضمین ^۳	۱۰۰۰ میلیون		۱۰۰۰ میلیون	۹۵
		وسایل نقلیه دیگر	نوع ۱	۵۰۰ میلیون		۴۰۰ میلیون	۲۰
			حداکثر تضمین ^۳	۱۰۰۰ میلیون		۱۰۰۰ میلیون	۸۰

توضیح:

۱. فقط خسارت‌های مازاد بر ۱۰۰۰۰۰۰ لئورومانی بیمه می‌شوند؛

۲. درصد وسایل نقلیه با پوشش بالاتر؛

۳. حداکثر پوشش قابل بیمه‌شدن توسط یک شرکت در بازار.

- اسلواکی (مبالغ به کرون اسلواکی)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش			
		پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	میزان پوشش براساس نوع صدمه		صدمه مالی
			صدمه جانی		
			در هر حادثه	برای هر فرد	
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه	نامحدود			
پوشش معمول در بازار	همه وسایل نقلیه	نامحدود			

- اسلوونی (مبالغ به تولا)

نوع پوشش	نوع وسیله		میزان پوشش					
			پوشش جامع برای همه وسایل نقلیه	میزان پوشش براساس نوع صدمه				
				صدمه جانی		صدمه مالی	سهم به درصد ^۱	
				در هر حادثه	برای هر فرد			
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه			۳۴/۴ میلیون			۲۲/۹ میلیون	
	استثنائات	اتوبوس ها و وسایل نقلیه تجاری		۶۸ میلیون			۴۵/۹ میلیون	
		وسایل نقلیه حامل مواد خطرناک		۱۳۷/۷ میلیون			۹۱/۸ میلیون	
پوشش معمول در بازار ^۴	همه وسایل نقلیه		نوع ۱	۶۸/۸ میلیون			۴۵/۹ میلیون	۷۰ - ۹۰
			حداکثر تضمین ^۲	۱۳۷/۷ میلیون			۹۱/۸ میلیون	۱
	وسایل نقلیه تجاری	نوع ۱	۶۸/۸ میلیون			۴۵/۹ میلیون	۳۰	
		حداکثر تضمین ^۲	۱۳۷/۷ میلیون			۹۱/۸ میلیون	۵۰ - ۶۰	
	استثنائات	اتوبوس ها	نوع ۱	۶۸/۸ میلیون			۴۵/۹ میلیون	۸۷
			حداکثر تضمین ^۲	۱۳۷/۷ میلیون			۹۱/۸ میلیون	۳
		وسایل نقلیه برای حمل و نقل مواد خطرناک	نوع ۱	۱۳۷/۷ میلیون			۹۱/۸ میلیون	۱۰۰
			نوع ۲	۲۷۵/۴ میلیون			۱۸۳/۶ میلیون	۵
			حداکثر تضمین ^۳	۴۵۹ میلیون				

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه با پوشش بالاتر در این طبقه؛
۲. حداکثر پوشش قابل بیمه شدن توسط یک شرکت در بازار؛
۳. حداکثر پوشش برای صدمه جانی و مالی؛
۴. سرمایه بالاتر به صورت توافق با بیمه گر.

- اسپانیا (مبالغ به یورو)

نوع پوشش	نوع وسیله	میزان پوشش			
		میزان پوشش براساس نوع صدمه			
		صدمه جانی		صدمه مالی	
		در هر حادثه	برای هر فرد		
حداقل پوشش قانونی	همه وسایل نقلیه			۳۵۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
پوشش معمول در بازار ^۲		سهم به درصد ^۱			
	اتومبیل	تا ۱۰۰	نامحدود		
	وسایل نقلیه تجاری	تا ۱۰۰	نامحدود		
	وسایل نقلیه دیگر	تا ۱۰۰	نامحدود		

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه با پوشش بالاتر از این امتیاز (طبق نظر شرکت)؛
۲. در آینده نزدیک ۵۰۳۵۰۰۰۰ یورو برای هر نفر.

- سوئد (مبالغ به کرون سوئد)

مقادیر پوشش			نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت		مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت		
خسارت مالی	صدمات بدنی		تمام وسایل نقلیه به جز اتوبوس‌ها	حداقل پوشش قانونی
	هر شخص	هر حادثه		
			۳۰۰ میلیون	
			اطلاعاتی در دسترس نیست، اما بیمه مبالغ تضمین بالاتر به نسبت نایاب است	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- سوئیس (مبالغ به فرانک سوئیس)

مقادیر پوشش		نوع پوشش		نوع وسیله نقلیه	
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت	مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت				
	۳ میلیون	تمام وسایل نقلیه		حداقل پوشش قانونی به جز	
	۴ میلیون	وسایل نقلیه موتوری و تریلی مخصوص حمل و نقل از ۴۱ نفر به بالا			
	۶ میلیون	وسایل نقلیه موتوری و تریلی مخصوص حمل کالاهای خطرناک			
	محدودیت برای انواع پوشش های انفرادی به اندازه مقدار پوشش کلی	سهم به درصد ^۲		پوشش هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می شوند ^۱	
	صدمات بدنی و خسارات مالی زیر بیمه شده اند: * هزینه های پیشگیری از خسارت و هزینه های ناشی از تشعشعات هسته ای حداکثر تا ۳ میلیون * هزینه های ناشی از آتش سوزی و انفجار از ۳ میلیون تا ۱۰ میلیون ^۳	۹۹	نامحدود از سال ۲۰۰۳ تا ۱۰۰ میلیون	اتومبیل ها	
	برای صدمات بدنی و خسارات مالی، هزینه های پیشگیری از خسارت های ناشی از تشعشعات هسته ای، آتش سوزی و انفجار در مجموع حداکثر ۳ میلیون	۴۲-۹۹	نامحدود از سال ۲۰۰۳ تا ۱۰۰ میلیون	وسایل نقلیه تجاری	
		۴-۶۰	۲۵-۴ میلیون ^۴	تجهیزات سنگین	
		۴-۶۰	حداکثر تضمین ۳۰ میلیون ^۵		
	صدمات بدنی و خسارات مالی زیر بیمه شده اند: * هزینه های پیشگیری از خسارت و هزینه های ناشی از تشعشعات هسته ای حداکثر تا ۶ میلیون * هزینه های ناشی از آتش سوزی و انفجار از ۶ میلیون تا ۱۰ میلیون ^۳	۸۰-۱۰۰	نامحدود از سال ۲۰۰۳ تا ۱۰۰ میلیون	وسایل نقلیه موتوری و تریلی های حمل کالاهای خطرناک	

مقادیر پوشش		نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت	مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت		
	صدمات بدنی و خسارات مالی زیر بیمه شده‌اند: * هزینه‌های پیشگیری از خسارت و هزینه‌های ناشی از تشعشعات هسته‌ای حداکثر تا ۶ میلیون * هزینه‌های ناشی از آتش‌سوزی و انفجار ۲۰ میلیون ^۳	حداکثر تضمین ^۵	نامحدود از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۰ میلیون

توضیح:

۱. مبالغ بالاتر ممکن است در بیمه‌های انفرادی پذیرفته شود؛
۲. درصدی از وسایل نقلیه در این طبقه بالاتر از مقدار پوشش بیمه می‌شوند (طبق نظر شرکت)؛
۳. تمام بیمه‌نامه‌های یک شرکت مقدار استاندارد یکسانی به‌عنوان محدودیت دارند (حد فرعی). این حد فرعی‌ها از شرکتی به شرکتی دیگر فرق دارند. این مقادیر به‌طور مرتب از بالاترین تا پایین‌ترین حد فرعی هستند که توسط بیمه‌گران پیشنهاد می‌شوند؛
۴. این‌ها معمولاً پایین‌ترین و بالاترین مقادیر پوشش هستند که توسط شرکت‌های بیمه پیشنهاد می‌شوند. این پوشش‌ها نامحدود نشده‌اند؛ از این رو سوئیس در بیمه مسئولیت اتومبیل، مسئولیت در مقابل حوادث قطعی ناشی از کار را در ماشین‌ها و وسایل پوشش می‌دهد؛
۵. حداکثر مقادیر پوشش قابل بیمه‌شدن در این بازارها را عرضه می‌کنند.

- تونس (مبالغ به دینار تونس)

مقادیر پوشش			نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش	
خسارت مالی	صدمات بدنی				
	مقدار پوشش برای هر نوع خسارت	هر شخص	هر حادثه	مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت	
			۵۰۰۰۰	وسایل نقلیه شخصی و وسایل نقلیه ۲ و ۳ چرخ	حداقل پوشش قانونی
			نامحدود	سایر وسایل نقلیه	
			اطلاعاتی در دسترس نیست	تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- ترکیه (مبالغ به لیر ترکیه)

مقادیر پوشش						نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت							
خسارت مالی		صدمات بدنی					
		هزینه‌های پزشکی		فوت و صدمه بدنی			
هر وسیله نقلیه	هر حادثه	هر شخص	هر حادثه	هر شخص	هر حادثه		
۱۲۰۰	۲۴۰۰	۱۱۰۰۰	۵۵۰۰۰	۱۱۰۰۰	۵۵۰۰۰	اتومبیل‌ها، تاکسی‌ها، تراکتورها	
۱۲۰۰	۲۴۰۰	۱۱۰۰۰	۱۱۰۰۰۰	۱۱۰۰۰	۱۱۰۰۰۰	بارکش‌ها، کامیون‌ها، اتوبوس‌های بالای ۱۴ صندلی، تریلی‌های مخصوص حمل مسافر، تجهیزات سنگین	حداقل پوشش قانونی
۱۲۰۰	۲۴۰۰	۱۱۰۰۰	۱۴۳۰۰۰	۱۱۰۰۰	۱۴۳۰۰۰	اتوبوس‌های با ۱۵ تا ۲۵ صندلی	
۱۲۰۰	۲۴۰۰	۱۱۰۰۰	میلیون	۱۱۰۰۰	۲۴۲۰۰۰	اتوبوس‌های با بیش از ۲۵ صندلی	
۱۲۰۰	۲۴۰۰	۱۱۰۰۰	۳۳۰۰۰	۱۱۰۰۰	۳۳۰۰۰	موتورسیکلت‌ها	
اطلاعاتی در دسترس نیست						تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- اوکراین (مبالغ به گریونا)

مقادیر پوشش			مقدار پوشش کلی برای انواع خسارت	نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت		صدمات بدنی			
خسارت مالی	هر شخص				
۲۵۵۰۰	۸۵۰۰			تمام وسایل نقلیه	حداقل پوشش قانونی
اطلاعاتی در دسترس نیست				تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

- انگلستان (مبالغ به پوند انگلیس)

مقادیر پوشش			نوع پوشش	نوع وسیله نقلیه	مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت	
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت						
خسارت مالی	صدمات بدنی					
	هر شخص	هر حادثه				
۲۵۰۰۰۰	۲۰	نامحدود	حداقل پوشش قانونی	تمام وسایل نقلیه به جز اتوبوس‌ها		
			پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند	اتومبیل‌ها	نامحدود	
					سهم به درصد ^۱	Ca.100
					نامحدود	
سهم به درصد		نامحدود		سایر وسایل نقلیه		
۱۵	۱ میلیون	مدل ۱				
۸۵	۵ میلیون	مدل ۲				
۱	۱۰ میلیون	حداکثر تضمین ^۲				

توضیح:

۱. درصد وسایل نقلیه‌ای که در این طبقه بالاتر از مقدار پوشش بیمه می‌شوند (طبق نظرات)؛
۲. شرکت‌های خصوصی حداکثر مقادیر پوشش رایج قابل بیمه‌شدن در این بازارها را عرضه می‌کنند.

- یوگسلاوی (مبالغ به دلار آمریکا)^۱

مقادیر پوشش			مقدار پوشش جامع برای انواع خسارت	نوع وسیله نقلیه	نوع پوشش	
مقدار پوشش برای هر نوع خسارت	صدمات بدنی					
	خسارت مادی	هر حادثه	هر شخص	۲	۳	
			۲۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	تمام وسایل نقلیه به جز اتوبوس‌ها و وسایل نقلیه سنگین	حداقل پوشش قانونی
			۴۰۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰	اتوبوس‌ها و وسایل نقلیه سنگین	
				نگاه کنید به حداقل پوشش	تمام وسایل نقلیه	پوشش‌هایی که معمولاً در این بازارها بیمه می‌شوند

توضیح:

۱. خسارات به دینار تبدیل می‌شود؛
۲. مقدار پوشش زمانی که فقط یک شخص صدمه می‌بیند یا زمانی که قربانیان زیادی وجود دارند که مجموع ادعای خسارت‌ها از مقدار پوشش تجاوز نمی‌کند؛
۳. مقادیر پوشش، زمانی که اشخاص زیادی صدمه می‌بینند و مجموع ادعای خسارت‌ها از مقدار پوشش تجاوز می‌کند (تحت بند ۱).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فصل دوم

**آیا طبقه‌بندی ریسک همیشه
کارآمد است؟
(شواهدی از بیمه شخص ثالث در آلمان)**

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

مبحث کارایی طبقه‌بندی ریسک در بیمه اتومبیل از جمله مباحث همیشگی و ادامه‌دار است. شروع بحث به سال ۱۹۵۰ باز می‌گردد (Muir, 1957). متعاقب آن در سال ۱۹۸۰ زمانی که قوانین و مقررات موجود به دلیل در نظر نگرفتن تأثیر فاکتورهای مثل جنسیت، سن و موقعیت مکانی به‌عنوان مشخصه‌های دخیل در تعیین و ارزیابی ریسک نادیده گرفته شده بود، در سطح گسترده‌ای مطرح و مورد توجه جدی قرار گرفت (Blackmon & Zeckhauser, 1991; Cummins & Tennyson, 1992; Harrington & Doerpinghaus, 1993). در همین زمان، اتحادیه اروپا شاهد بحث‌های داغ سیاسی و قانونی با موضوع تعرفه‌های خاص برای خارجیان بود که منجر به تحریم‌های قانونی و وضع تعرفه‌های تبعیض‌آمیز بیمه‌های اجباری در بسیاری از کشورهای اروپایی شد. ضربه نهایی علیه طبقه‌بندی ریسک در بیمه‌های اتومبیل از دستورالعمل اتحادیه اروپا در مورد جنسیت ناشی شد که ممنوعیت محاسبه حق‌بیمه برحسب فاکتور جنسیت را در تمام محصولات بیمه خصوصی شامل رشته‌های غیراجباری نظیر بیمه‌های زندگی، سلامت و بیمه جامع اتومبیل پیشنهاد کرد. تاکنون در مجموعه گسترده‌ای از مقالات اقتصادی غیرمرتبط با بیمه، کارایی طبقه‌بندی ریسک مورد بررسی قرار گرفته است و تقریباً همه به این نتیجه کلی رسیده‌اند که چگونگی انتخاب چنین اطلاعات کارایی که جمع‌آوری آنها نیز کم‌هزینه است، توسط بازار مشخص خواهد شد. اما در برخی موارد، ممکن است، طبقه‌بندی بر پایه اطلاعات پرهزینه‌تری انجام گیرد (Hoy, 1982; Hoy, 1988, Crocker & Snow, 1986; Crocker & Snow, 2000) و یا اطلاعات اختیاری و یا غیرضروری بازار انتخاب نشود (Harrington & Doerpinghaus, 1993). چنین اطلاعاتی غالباً از یک بازار بی‌قاعده به‌دست می‌آید که در آن مشتریان، آزاد به خرید هر میزان پوشش متناسب با نیازشان هستند (بدون شرط حداقل و حداکثر پوشش). تنها مقالات محدودی موجودند که به طبقه‌بندی ریسک در بازار بیمه‌های اجباری پرداخته ولی به نتایج قابل استنادی دست نیافته‌اند. های^۱ در سال ۱۹۸۴ نشان داده است که تفکیک و طبقه‌بندی ریسک را می‌توان متناسب با بیمه‌نامه‌های پیشنهادی و شرایط و پوشش‌های مورد نیاز هریک از متقاضیان انجام داد (Hoy, 1984). پولبورن^۲ ثابت کرده که طبقه‌بندی ریسک در برخی زمینه‌ها ممکن است باعث تغییر رفتار استفاده‌کنندگان بیمه‌نامه شود و همچنین بوزاچی و والتی^۳ ثابت کرده‌اند که ممکن است، طبقه‌بندی ریسک توسط شرکت‌های انحصاری برای اهداف و سیاست‌های قیمت‌گذاری مورد استفاده قرار گیرد.

این مقاله تأثیرات تجربی طبقه‌بندی ریسک را در بیمه‌نامه اجباری شخص ثالث اتومبیل^۴ در کشور آلمان

1. Hoy, 1984

2. Polborn, 1997

3. Buzzachi & Valetti, 2002

4. Third-Party Motor Insurance

مورد مطالعه قرار می‌دهد. در این مقاله شواهدی خواهیم یافت که نشان می‌دهد، در بازار بیمه شخص ثالث طبقه‌بندی‌های ناکارایی از ریسک انتخاب شده است؛ در صورتی که اطلاعات مفید و بالقوه نادیده گرفته شده است. معمولاً طبقه‌بندی ریسک، کارایی طرفین قرارداد و یا ترکیب ساختار بیمه‌شدگان را بهبود نمی‌بخشد. نتایج یافته‌های این مقاله تا حدودی می‌تواند به وسیله وجود پوشش‌های ثابت اجباری و دیگر محدودیت‌های سازمانی همانند صدور بیمه‌نامه واحد برای هر یک از مالکان تشریح گردد.

این فصل به ۶ بخش تقسیم شده است:

در بخش ۱-۲- تأثیرات کارایی طبقه‌بندی ریسک را مورد بررسی و بازنگری قرار می‌دهیم و ثابت خواهیم کرد که ممکن است، این گونه طبقه‌بندی به‌عنوان مکمل سیستم پاداش و جریمه و نیز بخشی از سیستم نرخ‌گذاری تجربی مطرح باشد.

در بخش ۲-۲- مروری اجمالی به تاریخچه طبقه‌بندی ریسک بیمه اجباری شخص ثالث در کشور آلمان خواهیم داشت و الگوهای ترویج مشخصه‌های جدید ریسک که اتحادیه اروپا از سال ۱۹۹۴ از آن به‌عنوان دستورالعمل بیمه‌های غیرزندگی تبعیت می‌کند، بررسی خواهیم کرد.

در بخش ۳-۲- تأثیرهای تجربی به‌کارگیری مؤلفه‌های جدید ریسک را بر عملکرد شرکت‌های بیمه بررسی می‌کنیم. مطالعات ما بر پایه مشاهده تغییرات در ضریب خسارت خاص هر شرکت در طی سال‌های ۱۹۹۵ تا ۱۹۹۷ است.

در بخش ۴-۲ یافته‌ها و نتایج مطالعات را با مشاهده مجموع تأثیرات طبقه‌بندی ریسک در بازار بیمه شخص ثالث تکمیل خواهیم کرد. به‌خصوص روندهای قیمت‌گذاری در دوره‌های بلندمدت و روند خسارات‌های ناشی از ترافیک (عبور و مرور) به‌عنوان شواهد فرعی و کمکی به جهت داشتن آثار نامشهود در ارائه ارقام جدید تعرفه را مورد بحث قرار می‌دهیم.

در بخش ۵-۲- شواهد جدیدی ارائه می‌دهیم که نشان می‌دهد، تخلفات اولیه رانندگی به‌عنوان یک عامل پیش‌بینی‌کننده قوی برای تصادفات آینده هستند و در مورد اینکه چرا این مؤلفه ریسک در کشور آلمان به‌کار نمی‌رود، بحث خواهیم کرد.

در بخش ۶-۲- نتایج را خلاصه کرده و به‌طور ضمنی در مورد یافته‌هایمان در برابر مناظرات و مباحث سیاسی رایج در اتحادیه اروپا بحث می‌کنیم.

۱-۲. تأثیرات کارآیی طبقه‌بندی ریسک

در حالی که خط‌مشی عمومی در طبقه‌بندی ریسک بیشتر بر بعد انصاف تمرکز دارد. اقتصاددانان بر تأثیرات طبقه‌بندی ریسک بر کارآیی آن متمرکزند. استدلال اصلی طرفداران این نظریه در حمایت از طبقه‌بندی ریسک این است که چنانچه شرکت‌ها قادر به تمایز بین انواع مختلف ریسک نبوده و مشتریان چنین توانایی را داشته باشند، مشکل انتخاب نامساعد^۱ به وجود می‌آید که به معنای جمع‌آوری اطلاعات نامتقارن^۲ است. انتخاب نامساعد باعث می‌شود که افراد با ریسک بالا قادر به خرید پوشش بیمه با حق‌بیمه پایین‌تر از خسارت مورد انتظارشان باشند و در نتیجه شرکت‌های بیمه در چنین قراردادهایی متضرر می‌شوند. همچنین انتخاب نامساعد باعث می‌شود که به واسطه عدم وجود تقاضا برای ریسک‌های پایین و فشارهای رقابتی از سوی دیگر شرکت‌ها، قراردادهای صندوق مشترک با ریسک‌های بالا و پایین به خارج از بازار رانده شود. مشکل فقدان تقاضا در مقاله آکرلوف^۳ تشریح شده است. در فرآیند انتخاب نامساعد زمانی که حق بیمه برای ریسک‌های بالا از لحاظ آماری به حق‌بیمه عایده نزدیک می‌شود، بیمه‌گذاران با ریسک پایین به طور فزاینده‌ای برای خودبیمه‌گری می‌کوشند. عامل مهم دیگر برای طبقه‌بندی ریسک، رقابت است. بیمه‌گرانی که در صندوق‌های مشترک (با پذیرفتن ریسک‌های بالا و پایین) بیمه‌نامه ارائه می‌دهند، با قراردادهای متناقضی از سوی دیگر بیمه‌گران با هدف جذب ریسک‌های پایین این صندوق مواجه خواهند شد. دلیل چنین عرضه‌ای با قیمت بالا، ایجادکردن اطلاعات اجاره‌ای برای شرکت‌های خلاق و نوآور است. چنین اطلاعاتی خاصیت موقتی و زودگذر دارد؛ زیرا در حقیقت شرکت‌هایی که اطلاعات آنها ریخته شده است، متقابلاً عکس‌العمل نشان خواهند داد. این چنین اجاره اطلاعاتی باعث ایجاد انگیزه برای یافتن مشخصه‌های ریسک می‌شود که به شناسایی بهتر متوسط ریسک در هر بازار مستقلاً کمک خواهد کرد.

راتشیلد و اشتیگلitz^۴ ثابت کرده‌اند که مجموعه قراردادهایی که براساس شدت ریسک تفکیک شده‌اند، می‌توانند در بازار انتخاب ناسازگار موازنه ایجاد کنند؛ مشروط بر آنکه سهم ریسک‌های بالا در صندوق بیمه‌شدگان، بالای سطح بحرانی باشد. این موازنه منفک^۵ با ارائه پوشش‌های متفاوت برای مشتریان پریسک و کم‌ریسک مشخص می‌شود. مشتریان با ریسک بالا پوشش کامل دریافت می‌کنند؛ در صورتی که مشتریان با ریسک پایین پوششی کمتر از میزان پوشش کامل دریافت می‌کنند و هر دو دسته متناسب با میزان ریسکی که با آن مواجه هستند، با حق‌بیمه واقعی و منصفانه نرخ‌گذاری می‌شوند. این راه‌حل که به‌عنوان مفهوم تعادل و یا موازنه مطرح شده با دسته‌بندی مشتریان کم‌ریسک مشخص می‌شود (Wilson, 1977). ممکن است در

1. Adverse Selection

2. Asymmetric Information

3. Akerlof, 1970

4. Rothschild & Stiglitz, 1976

5. Separating Equilibrium

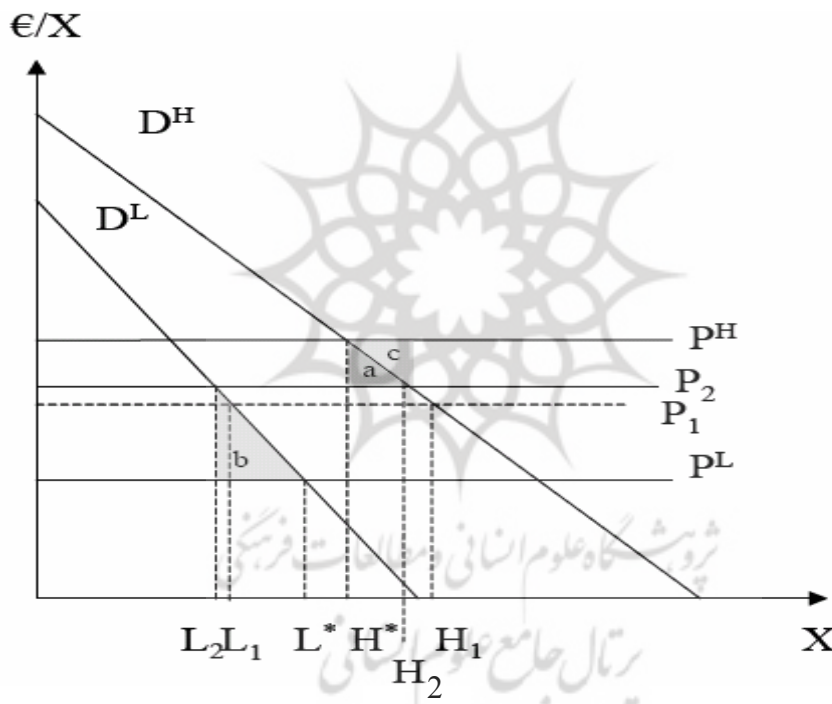
ابتدا این‌گونه دسته‌بندی ریسک، ظاهر مثبتی نداشته باشد اما با دریافت اطلاعات کامل‌تر و دقیق‌تر، بیمه‌گر به سهولت، بیمه‌گذاران کم‌ریسک را دسته‌بندی می‌کند. با تفکیک و دسته‌بندی کامل همه بیمه‌گذاران می‌توان متناسب با پوشش دریافتی هر بیمه‌گذار، حق‌بیمه عادلانه را محاسبه و تعیین کرد. راه‌های افزایش اطلاعات و بالابردن کارایی اطلاعات به‌دست‌آمده، توسط روش راتشیلد و اشتیگلیتز بررسی شده است (Rothschild & Stiglitz, 1976).

این‌گونه دسته‌بندی ریسک زمانی مفید خواهد بود که میزان پوشش بیمه‌ای دریافتی هر یک از مشتریان متناسب با نیازهای متفاوتشان، متغیر انتخاب گردد. اما ممکن است، زمانی که بیمه‌گذار تنها اختیار خرید میزان پوشش ثابتی را دارد، درخواست پوشش نامحدود نماید. با این تعریف طبقه‌بندی ریسک تأثیری بر نرخ پوشش انتخابی نخواهد داشت. اگرچه نرخ‌گذاری مشتریان پرریسک با حق‌بیمه بالاتر، باعث کاهش جنبه حمایتی نرخ‌گذاری در طرح بیمه اجباری می‌شود، اما به عدم‌تغییر رفتار و به‌خصوص تصمیماتشان در خصوص بیمه مشترک (پذیرش بیمه‌گذاران پرریسک و کم‌ریسک) منجر خواهد شد. از این‌رو طبقه‌بندی ریسک به نوعی توزیع دوباره ریسک است و به‌عبارت‌دیگر باعث برقراری نوعی عدالت و انصاف خواهد شد؛ ولی بر کارایی بیمه اجباری تأثیری نخواهد داشت.

دومین کارایی که از تأثیرات طبقه‌بندی ریسک ناشی می‌شود، بهبود ترکیب بیمه‌گذاران پرریسک و کم‌ریسک در جامعه آماری رانندگان است. یک مثال ترسیمی ساده تأثیر در نمودار ۱ ارائه شده است. ریا، توضیحات مشابهی را در ارائه داده است. عامل تمایل به پرداخت (E/X) و تعداد بیمه‌نامه خریداری‌شده (X) توسط دو گروه رانندگان پرریسک (H) و کم‌ریسک (L) را در نظر می‌گیریم. رانندگان پرریسک (D^H) نسبت به رانندگان کم‌ریسک (D^L) به علت اینکه در معرض ریسک بیشتری هستند، تمایل بیشتری به پرداخت حق‌بیمه دارند. در یک بازار کاملاً منفک، رانندگان کم‌ریسک تمایل به پرداخت حق‌بیمه‌ای معادل با خسارت مورد انتظار در هر دوره (P^L) را دارند و تعداد بیمه‌گذاران کم‌ریسک را با L^* نمایش می‌دهیم. به‌طور مشابه رانندگان پرریسک حق‌بیمه‌ای معادل با (P^H) می‌پردازند که تعداد این بیمه‌گذاران را با H^* نمایش می‌دهیم. اگر طبقه‌بندی ریسک به‌صورت محدود انجام شود، بنابراین هر دو دسته مشتری باید حق‌بیمه‌ای با نرخ P_1 بپردازند و لذا تعداد رانندگان کم‌ریسک به L_1 کاهش می‌یابد. درحالی‌که تعداد رانندگان پرریسک به H_1 افزایش خواهد یافت؛ زیرا با تغییر نسبت رانندگان پرریسک به کم‌ریسک میزان هزینه پوشش‌ها به P_2 افزایش می‌یابد؛ در نتیجه بیمه‌گران میانگین حق‌بیمه را با هدف اجتناب از زیان‌ده‌بودن، افزایش خواهند داد. با انتخاب P_2 به‌عنوان قیمت تعادلی نهایی، نتیجه استفاده از طبقه‌بندی ریسک برای رانندگان کم‌ریسک (b) افزایش هزینه برای رانندگان پرریسک (a) خواهد بود. اساساً به‌این‌علت که میانگین

حق بیمه از P_2 به P_1 کاهش می‌یابد، با حرکت از صندوق متعادل (H_2 و L_2) به سمت موازنه منفک (H^* و L^*) رفاه (انصاف و عدل) افزایش پیدا می‌کند؛ زیرا با کاهش هزینه‌های اجتماعی به‌واسطه کاهش تعداد رانندگان پرریسک، تمایل به پرداخت، افزایش خواهد یافت، نقطه (c). هم‌زمان با افزایش تعداد رانندگان کم‌ریسک در صندوق، سود اجتماعی به همراه خواهد داشت؛ زیرا تمایل به پرداخت بیشتر از خسارات ناشی از تصادفات رانندگی به سمت منطقه هاشورزده b افزایش می‌یابد. مجموع b و c افزایش رفاه اجتماعی به‌واسطه طبقه‌بندی ریسک را نشان می‌دهد (Rae, 1992) که ناشی از بهبود ترکیب انتخاب بیمه‌گذاران است.

نمودار ۱. کارایی طبقه‌بندی ریسک



مثال قبل تنها مسئله انتخاب نامساعد را بررسی کرد؛ اما مسئله انتخاب نامساعد، ممکن است به مخاطرات اخلاقی^۱ نیز تبدیل شود. اگر پوشش ارائه‌شده توسط بیمه‌گر، با میزان حق بیمه پرداختی توسط بیمه‌گذاران متناسب نبوده و خسارت‌های مورد انتظار آنان را پوشش نداده و انگیزه‌ای برای دریافت پوشش بیمه‌ای در بیمه‌گذاران به‌وجود نیآورد، ممکن است باعث اختلاف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار و افزایش مخاطرات اخلاقی گردد. رانندگان پرریسک که حق بیمه پایین‌تری نیز پرداخت می‌کنند، معمولاً بیشتر رانندگی می‌کنند و یا احتیاط‌های لازم را در زمان رانندگی ندارند. در صورتی که رانندگان کم‌ریسک بسیار محتاطانه‌تر رانندگی

می‌کنند و میزان رانندگی آنها نیز به مراتب کم‌تر است و حتی ممکن است، تمایل چندانی به رانندگی نداشته باشند؛ در صورتی که این طبقه از رانندگان در مقایسه با طبقه قبل حق بیمه بسیار بالایی پرداخت می‌کنند. بدین ترتیب با این‌گونه طبقه‌بندی ریسک انگیزه‌ای برای استفاده از سیستم پاداش و جریمه^۱ به وجود می‌آید. سیستم پاداش و جریمه روشی است که در آن تخفیف در حق بیمه و دریافت اضافه‌نرخ و جریمه، برپایه سوابق خسارتی بیمه‌گذار، صورت می‌گیرد. سیستم پاداش و جریمه به صورت گسترده در کشورهای عضو سازمان توسعه و همکاری اقتصادی^۲ شامل بلژیک، دانمارک، فنلاند، فرانسه، آلمان، ایتالیا و سوئد با هدف کنترل ترافیک ناشی از مخاطرات اخلاقی اجرا می‌گردد. در اصل سیستم پاداش و جریمه، بخشی از سیستم نرخ‌گذاری تجربی است؛ زیرا بر پایه احتمال وقوع حوادث طراحی شده است و نه شدت وقوع خسارت. مثال ساده‌ای از این سیستم در جدول ۱ بیان می‌کند که چگونه سیستم صندوق مشترک، (یعنی سیستمی که در آن حق بیمه‌های (π) طبقه‌بندی نشده) به استفاده از سیستم پاداش و جریمه و نرخ‌گذاری تجربی تمایل دارد.

جدول ۱. تأثیر مخاطرات اخلاقی از سیستم معمولی
(صندوق مشترک) به سیستم پاداش و جریمه

بیمه‌گذاران کم‌ریسک	بیمه‌گذاران پر ریسک
$ED_L = 0.05 \times 800 = 40$ مقدار مورد انتظار خسارت	$ED_H = 1000 \times 0.1 = 100$ مقدار انتظار خسارت
$\pi = 70$ حق بیمه صندوق مشترک	$\pi_H = \pi_L = \pi = 70$ حق بیمه صندوق مشترک
$\Delta \pi = 14$: 20% اضافه نرخ، در سیستم طبقه‌بندی نشده	$\Delta \pi = 14$: 20% اضافه نرخ، در سیستم طبقه‌بندی نشده
$ED_L = 8$: 20% اضافه نرخ، سیستم طبقه‌بندی شده	$\Delta ED_H = 20$: 20% اضافه نرخ، سیستم طبقه‌بندی شده

فرض کنید متوسط زیان مورد انتظار بیمه‌گذاران پرریسک ۱۰۰ واحد باشد که حاصل ضرب ۱۰٪ احتمال وقوع تصادف با میانگین تعداد خسارت ۱۰۰۰ است. به همین ترتیب متوسط زیان مورد انتظار بیمه‌گذاران کم‌ریسک ۵۰ است که حاصل ضرب احتمال وقوع ۵ درصدی در میانگین تعداد خسارت ۸۰۰ است. حق بیمه صندوق مشترک نیز برای هر دو گروه ۷۰ در نظر گرفته می‌شود. حال اگر ۲۰٪ جریمه در متوسط حق بیمه به محض مشاهده اولین خسارت در نظر گرفته شود، باعث افزایش ۱۴٪ حق بیمه در هر دو گروه خواهد شد (سیستم پاداش و جریمه جزئی). اما این اضافه‌نرخ، تأثیر زیادی بر حق بیمه بیمه‌گذاران پرریسک ندارد؛ در نتیجه در یک صندوق مشترک، در مقایسه با حق بیمه‌های تفکیک‌شده (ED_i و $i=L,H$) انگیزه برای

1. Bonus- Mails System

2. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)

رعایت مقررات و رانندگی محتاطانه برای افراد پرریسک^۱ پائین خواهد بود و برای بیمه‌گذاران کم‌ریسک^۲ بسیار بالاست.

در مجموع،^۳ تأثیر کارآمد مجزا از طبقه‌بندی ریسک حاصل خواهد داشت؛ اولین تأثیر در قراردادهای منعقد شده خواهد بود. طبقه‌بندی ریسک، بیمه‌گذاران کم‌ریسک را قادر به خرید پوشش کامل مطلوب در بازار انتخاب نامساعد از نوع راتشیلد- اشتیلگیتز خواهد کرد. اما چنین شرایطی در طرح پوشش بیمه ثابت اجباری وجود نخواهد داشت. دومین تأثیر ترکیب بهبودیافته بیمه‌گذاران است. طبقه‌بندی ریسک، تعداد رانندگان کم‌ریسک را در مقایسه با رانندگان پرریسک صندوق افزایش خواهد داد. این تأثیر به‌وضوح در یک بازار باقاعده دیده می‌شود. چنین تأثیری در قالب کاهش میانگین قیمت بیمه ظاهر خواهد شد. سومین مزیت اقتصادی ناشی از طبقه‌بندی ریسک و ارتباط با مخاطرات اخلاقی است. اعمال تعرفه به‌واسطه به‌کارگیری طبقه‌بندی ریسک، رانندگان را به تعدیل و تغییر رویه در ارتباط با ریسک ترغیب خواهد کرد. در نتیجه وزن زیادی به طرح پاداش و جریمه جزئی بر پایه نرخ‌گذاری تجربی خواهد داد. چنین تأثیری منجر به کاهش خسارت در همه شرکت‌ها خواهد شد.

۲-۲. طبقه‌بندی ریسک بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری در آلمان

سیستم‌های طبقه‌بندی ریسک بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری در آلمان را می‌توان به دو دسته تقسیم‌بندی کرد. سیستم قدیمی تعیین مشخصه‌های ریسک با معرفی بیمه شخص ثالث اجباری در سال ۱۹۴۲ آغاز شد. از جمله خصوصیات ریسک که در کمیسیون ملی قوانین و مقررات در سال ۱۹۴۲ مطرح شده بود، کاربری تجاری و قدرت موتور بود. انتخاب چنین خصوصیت‌هایی از ریسک ناشی از درک تأثیرات ریسک و وضعیت و خطرات ناشی از وسیله و نوع فعالیت آن است. در سال ۱۹۶۲ سیستم پاداش و جریمه معرفی شد. این اولین حرکت مهم به سمت طبقه‌بندی ریسک و رانندگی در چنین سیستمی بود که تقریباً نیمه‌اجباری بود؛ زیرا جدول‌های ریسکی که انجمن بیمه آلمان^۳ تهیه کرده بود، برای تمام بیمه‌گران در آن زمان لازم‌الاجرا بود. در دهه ۱۹۶۰ نیز حرکتی به سمت تعیین تعرفه بر مبنای موقعیت و حرفه رانندگان انجام شد. تغییرات اساسی متناسب با دستورالعمل بیمه‌های غیرزندگی در بیمه شخص ثالث در سال ۱۹۹۴ اروپا به وجود آمد که سبب قانون‌زدایی (حذف نظام تعرفه‌ای) کامل در بازار بیمه شده بود و شرکت‌ها را آزاد به انتخاب و تعیین نرخ ریسک کرده بود. در ابتدای دوره قانون‌زدایی و حذف نظام تعرفه‌ای، شرکت‌های بیمه کوچک انواع تخفیفات و اضافه نرخ‌ها را بدون هیچ‌گونه اقتباسی از نرخ‌های GDV ارائه کردند.

1. H-Type

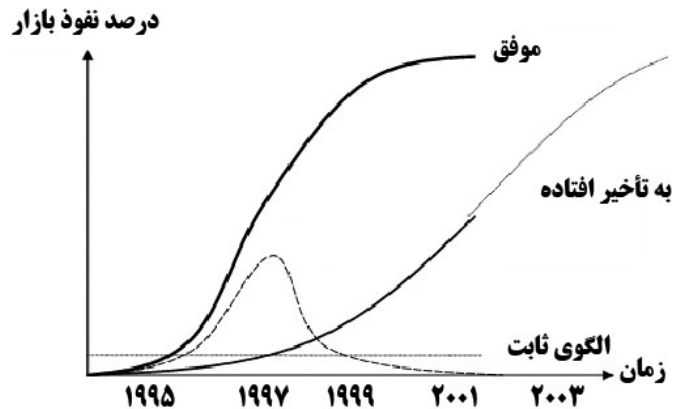
2. L-Type

3. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

در سال ۱۹۹۸ از جمله اولین مواردی که در جدول ریسک اختیاری GDV مورد توجه قرار گرفت، «مسافت طی شده به وسیله خودرو» و «محل نگهداری وسیله نقلیه و یا همان پارکینگ» بود. در حالی که دستورالعمل‌ها و مقررات در اروپا راه را برای انتخاب و پذیرش ریسک توسط شرکت‌های بیمه هموار می‌کرد، طبیعت اجباری بیمه شخص ثالث و شرح وظایف بیمه‌گران در آلمان تغییری نکرده بود. تأثیرات اجرای دستورالعمل اروپا ۱۰ سال پس از اجرای دوره آزمایشی به کارگیری خصوصیات جدید ریسک بود و نکته قابل توجه دیگر دخیل دانستن خصوصیات مرتبط به راننده مثل سن و جنس به جای خصوصیات غیرمربوط با راننده بود. جدول ۲، خصوصیات و نتایج دسته‌بندی ریسک‌های جدید را پس از حذف تعرفه قانونی در سال ۱۹۹۴ در آلمان نشان می‌دهد. سطر و ستون جدول ۲ نشان‌دهنده تخفیف‌ها و اضافه نرخ‌های اعمالی به بازار بیمه طی سال‌های مختلف است (درصد شرکت‌هایی را که چنین متغیرهایی به کار برده‌اند، نشان می‌دهد). N نشان‌دهنده تعداد شرکت‌های بیمه در هر سال است. فضاهای خالی درون جدول نشان‌دهنده این است که در آن سال به خصوص شرکت از چنین ابزاری استفاده نکرده است. مشخصه‌های ریسک برای بازار بیمه اتومبیل به‌طور کامل گزارش شده است؛ زیرا تفکیک متغیرهای ریسک برای انواع پوشش‌های بیمه‌ای موجود، امکان‌پذیر نبوده است. در طول ۳ سال اول (از سال ۱۹۹۷-۱۹۹۵) تقریباً همه گزارشات بازار بیمه آلمان به فاینز تست^۱ گزارش شده است؛ در سال‌های بعد به خاطر عدم پاسخ‌گویی برخی از شرکت‌های بیمه اطلاعات کمتری موجود بوده است.

با نگاهی به سیستم فعلی پاداش و جریمه در سال ۲۰۰۳ در می‌یابیم که متغیرهایی همچون سن خودرو، سن راننده، مسافت طی شده، شغل راننده و داشتن پارکینگ بیشتر از دیگر متغیرها دخیل هستند. دیگر متغیرها مانند مشتری همیشگی بودن و یا مشتری جدید بودن شرکت توسط نیمی از شرکت‌ها مؤثر دانسته شده است. در حالی که متغیرهایی مثل تخفیف برای رانندگان محتاط و ایمن، توسط تعداد بسیار کمی از شرکت‌ها مورد توجه قرار گرفته است.

نمودار ۲. الگوی انتشار



- موفق^۱: پس از شروع، به سرعت در بازار نفوذ کرده در حقیقت به معنای نفوذ ۱۰۰٪ در بازار بیمه است.
- به تأخیر افتاده^۲: نفوذ در بازار پس از یک دور زمانی طولانی مدت بوده است (تقریباً یک دهه)، بدین ترتیب که در یک سطح پایین نفوذ پیدا می‌کند تا در نهایت به نفوذ ۱۰۰٪ برسد.
- ناموفق^۳: در ابتدا به سرعت در بازار تا سطح ماکزیمم نفوذ پیدا می‌کند و پس از آن به زیر سطح ماکزیمم و تا ۳۰٪ کاهش پیدا می‌کند و در نهایت به سطح نفوذ صفر می‌رسد.
- الگوی ثابت^۴: نفوذ در سطح پایین باقی می‌ماند و برای یک دوره زمانی طولانی مدت، مثلاً یک دهه ثابت خواهد بود.
- از جدول ۲ در می‌یابیم که عواملی مثل سن خودرو، مسافت طی شده، محل نگهداری خودرو در پارکینگ و یا منزل، سن راننده و شغل او نشان‌دهنده یک منحنی نرمال است که در ابتدا به سرعت در بازار نفوذ پیدا می‌کند و متعاقب آن نفوذ کم خواهد شد. چنین الگویی را می‌توان الگوی موفق نامید. راننده انفرادی (زمانی که تنها فقط یک نفر به‌عنوان راننده از اتومبیل استفاده می‌کند)، زنان، فرزندان و راننده غیرمالک و مشتریان همیشگی که از پاداش نیز استفاده کرده‌اند را با الگوی تأخیری نمایش می‌دهیم. یعنی آنها همچنان در مرحله افزایش نفوذ هستند. در حقیقت نمی‌توان گفت که آیا چنین مشخصه‌هایی از ریسک به نفوذ کامل در بازار در آینده خواهند رسید یا نه (خطوط نقطه‌چین). ماشین‌های کم‌مصرف، ماشین‌های قدیمی، تخفیف از کارافتادگان و اضافه نرخ اتومبیل‌های پر قدرت در الگوی ثابت هستند که توسط شرکت‌هایی که تخصص چندانی ندارند، استفاده می‌شود که نفوذ این ویژگی‌ها در بازار ثابت خواهد بود. عواملی مانند، تخفیف برای تعلیم رانندگی ایمن و محتاط و رانندگان با تجربه بالای ۲۵ سال و یا اضافه نرخ برای برخی مناطق خاص نیز آزمون شده که به‌عنوان یک الگوی ناموفق مطرح شده است.

1. Successful
2. Delayed
3. Unsuccessful
4. Niche

جدول ۲. انتشار خصوصیات جدید ریسک در آلمان

۲۰۰۳ (N=۵۰)	۲۰۰۲ (N=۶۴)	۲۰۰۱ (N=۸۰)	۲۰۰۰ (N=۸۲)	۱۹۹۹ (N=۸۸)	۱۹۹۷ (N=۱۰۵)	۱۹۹۶ (N=۱۰۶)	۱۹۹۵ (N=۹۶)	خصوصیات ریسک
								تخفیف (%)
۹۶	۹۶/۹	۹۷/۵	۹۶/۳	۹۵/۵	۷۲/۴	۶۹/۸	۳/۱	سن خودرو (ماشین نو یا اولین مالک)
					۱۲/۶	۰/۹	۲/۱۰	
۹۶	۹۰/۶	۹۰	۸۶/۶	۸۵/۲	۶۴/۸	۳۴/۹	۳/۱	مسافت طی شده (معمولاً کمتر از ۹۰۰۰ Km/a)
۹۶	۹۳/۸	۹۵	۸۶/۶	۸۹/۸	۶۵/۷	۳۴/۰	۳/۱	پارکینگ
۳۸	۵۰	۳۵	۴۱/۵	۴۵/۵	۲۳/۸	۶/۶	۳/۱۰	استفاده محدود از وسیله
					۳۵/۲	۴/۷	۴/۲	
۴۲	۲۰/۳	۱۶/۲	۱۲/۲	۲۳/۹	۲۱/۹	۲۲/۶	۴/۲	جنسیت ^۵
-	-	۶۷/۵	۵۲/۴	۲۶/۱	-	-	-	سن راننده ^۶ (۶۵-۲۵)
۸۶	۸۱/۳	۸۳/۸	۷۳/۲	۴۷/۷	-	-	۳۹/۶	شغل ^۷
۴۲	۴۲/۲	۲۵	۲۵/۶	۲۳/۹	-	-	-	فرزندان ^۸
۴۴	۳۵/۹	۳۱/۳	۳۶/۶	۳۳/۰	-	-	-	مشتریان همیشگی ^۹
۸	۹/۴	۱۲/۵	۱۷/۱	۱۱/۴	-	-	-	تعلیم رانندگی ایمن ^{۱۰}
۲	۳/۱	۲/۵	۱/۲	-	۳/۸	۱/۹	۱/۰	ماشین‌های کم‌مصرف
-	-	-	-	۲/۳	-	-	۷/۳	معلولان و ازکارافتادگان
								اضافه نرخ
۹۶	۹۶/۹	۹۷/۵	۹۶/۳	۹۵/۵	۵۶/۲	۴۹/۱	۹/۴	سن خودرو (اضافه نرخ برای خودروهای ۷ سال و بیشتر)
۹۶	۹۰/۹	۹۰	۸۶/۶	۸۵/۲	۴/۳۱	۷/۵	۲/۱	مسافت طی شده (معمولاً بیشتر از ۳۰۰۰۰ Km/a)
۹۴	۷۱/۹	-	-	-	-	-	-	سن راننده (زیر ۲۰ سال)
۱۸	۲۸/۱	۱۸/۸	۱۷/۱	-	-	-	-	استفاده از خودرو در دیگر کشورها ^{۱۱}
۴۸	۱/۲۸	۵/۱۲	-	-	-	-	-	راننده غیرمالک
-	۳/۱	۵	-	-	-	-	-	قراردادهایی که توسط بیمه‌گران قبلی فسخ شده
-	۴/۷	۳/۸	۳/۷	-	-	-	-	ماشین‌های پر قدرت
								خصوصیات ویژه انتخاب شده
۶	۱۸/۸	۱۲/۵	۷/۳	-	-	-	-	مناطق خاص ^{۱۲}
۴	۱/۶	۱/۳	-	۴/۵	-	-	-	تأهل

۲۰۰۳ (N=۵۰)	۲۰۰۲ (N=۶۴)	۲۰۰۱ (N=۸۰)	۲۰۰۰ (N=۸۲)	۱۹۹۹ (N=۸۸)	۱۹۹۷ (N=۱۰۵)	۱۹۹۶ (N=۱۰۶)	۱۹۹۵ (N=۹۶)	خصوصیات ریسک
۱۰	۴/۷	۳/۸	۲/۴	-	-	-	-	نقل و انتقال عمومی
۸	۶/۳	۵	۱/۲	-	-	-	-	پوشش‌های اجباری ^{۱۳}
-	۳۲/۸	۲۰	۲۴/۴	-	-	-	-	ماشین کهنه و قدیمی

(Finanztest, 1994-2003)

توضیح:

۱. اتومبیل صفر کیلومتر یا نو؛
۲. دست اول؛
۳. تخفیف انفرادی؛
۴. تخفیف مشترک؛
۵. تخفیف برای رانندگان زن مجرد؛
۶. تخفیف برای رانندگان ۲۵ ساله و یا بیشتر. در سال ۲۰۰۲ چنین تخفیفی با توجه به اعمال اضافه نرخ برای رانندگان جوان بالای ۲۵ سال حذف شد؛
۷. تخفیف برای صاحبان حرفه‌های خاص مثل مأمور پلیس، کارمندان دولت، کشیش‌ها و ...؛
۸. مالکان دارای فرزندان جوان (زیر ۱۵ سال سن)؛
۹. تخفیف به مشتریان دائمی و یا بیمه‌نامه‌هایی که همراه بیمه‌نامه منازل به فروش می‌رسد؛
۱۰. تخفیف برای شرکت‌کنندگان موفق در برنامه‌های آموزش ترافیک دولت؛
۱۱. کسانی که رانندگی زیادی در خارج از آلمان دارند؛
۱۲. اضافه نرخ برای رانندگانی که در برلین و یا دیگر مناطق با تعرفه خاص رانندگی می‌کنند؛
۱۳. تخفیف برای پوشش‌های گروهی جامع و اضافه نرخ برای پوشش‌های انفرادی.

در مجموع در می‌یابیم که بیمه‌گران آلمانی از آزادی‌های جدیدشان در نرخ‌گذاری با هدف آزمودن انواع جدید طبقه‌بندی ریسک استفاده زیادی نمودند؛ ولی تعداد کمی از آنها موفق بودند. درحالی‌که به‌نظر می‌رسد برخی از بیمه‌گران هنوز در پروسه گسترش هستند. برخی از شرکت‌ها نیز پس از مدتی این روند را کنار گذاشتند. سرعت زیاد گسترش موفق مشخصه‌های ریسک در ۳ سال ابتدایی پس از حذف تعرفه‌های قانونی از سال ۱۹۹۷-۱۹۹۵ نشان‌دهنده نوعی بدعت، نوآوری و خلاقیت است.

تعیین میزان ریسک صاحبان پارکینگ مورد توجه خاصی قرار گرفته است. در حقیقت دلیل آشکاری وجود ندارد که چرا پارکینگ‌داران نسبت به کسانی که پارکینگ ندارند، تصادفات رانندگی کمتری خواهند داشت. هیچ رابطه مستقیمی بین صاحبان پارکینگ و رانندگان محتاط وجود ندارد. اما شاید یک معیار سومی وجود داشته باشد که هنوز شناخته نشده است؛ به‌عنوان مثال نگرش محافظتی نسبت به خودرو که می‌توان

به عنوان یک ارتباط معنادار مثبت در نظر گرفت. به طور مشابه روند کنونی ارائه بسته محصولات بیمه‌ای جدید می‌تواند جنبه رقابتی داشته باشد؛ به عنوان مثال کمک هزینه برای بیمه منازل با هزینه بیمه اجباری دارندگان اتومبیل که ارتباط مستقیم و ناشناخته‌ایی بین مالک و رانندگی محتاطانه را نشان می‌دهد.

۲-۳. تأثیر خصوصیات جدید ریسک بر عملکرد شرکت‌ها

به منظور آزمودن اینکه آیا طبقه‌بندی ریسک، اطلاعات مفیدی را برای شرکت‌های خلاق و مبتکر ایجاد می‌کند یا نه؟ به طور خلاصه تأثیر به کارگیری مشخصه‌های جدید ریسک را بر نسبت خسارت شرکت‌ها بررسی می‌کنیم. نسبت خسارت در زمان t را با (LR_t) نمایش می‌دهیم و به صورت حاصل تقسیم مجموع ادعاها بر مجموع حق بیمه در دوره زمانی t تعریف می‌شود، یعنی:

$$LR_t = \frac{\text{مجموع ادعاها در زمان } t}{\text{مجموع خالص حق بیمه در زمان } t} \times 100$$

از دیدگاه اقتصادی انتظار داریم $LR_t > 0$ باشد.

تغییرات در نسبت خسارت که با VR_T نمایش داده می‌شود، درصد تغییرات نسبت خسارت در طی دو سال متوالی را نشان می‌دهد؛ یعنی:

$$VR_t = \frac{LR_{t+1} - LR_t}{LR_t} \times 100$$

علامت مورد انتظار نرخ تغییرات به چندین عامل بستگی دارد که به این شرح بیان می‌شود:

بیمه‌گری که برای ریسک‌های خوب، تخفیف در نظر می‌گیرد، در دیدگاه اول با دو تأثیر اقتصادی مواجه خواهد بود؛ کسانی که ریسک‌های پایینی دارند تمایل به پرداخت حق بیمه کمتری دارند، در نتیجه درآمدهای شرکت در مقایسه با قبل به اندازه $(-\Delta P)$ کاهش خواهد یافت؛ به عبارت دیگر، بیمه‌گر ریسک‌های جدید خوب را حذف خواهد کرد و بنابراین درآمد ناشی از حق بیمه‌های دریافتی‌اش به اندازه $+P^N$ افزایش خواهد یافت. در حالی که خسارات پرداختی به اندازه $+L^N$ به واسطه بیمه‌نامه‌های جدید افزایش می‌یابد.

بنابراین، در سال بعد نسبت خسارت به این صورت محاسبه خواهد شد:

$$LR_{t+1} = \frac{L_t + L^N}{P_t - \Delta P + P^N}$$

برای تصمیم‌گیری در خصوص علامت مورد انتظار برای نرخ تغییرات VR_T نیاز به مقایسه LR_{t+1} و LR_t است.

اگر LR_{t+1} از LR_t کوچک‌تر باشد، یعنی:

$$\frac{L_t + L^N}{P_t - \Delta P + P^N} < \frac{L_t}{P_t}$$

علامت VR_T منفی خواهد شد، اگر:

$$\frac{L^N}{P^N - \Delta P} < \frac{L_t}{P_t}$$

همچنین نرخ منفی تغییرات ممکن است به واسطه کوچک بودن L^N و بزرگ‌تر بودن $P^N - \Delta P$ باشد. کوچک بودن L^N ممکن است، ناشی از جذب «ریسک‌های خوب» باشد که هدف اصلی این استراتژی است. تفاوت زیاد بین P^N و ΔP ممکن است، نتیجه دو تأثیر متفاوت باشد. از یک طرف مجموع حق‌بیمه‌های دریافتی P^N به واسطه پذیرش ریسک‌های جدید قابل توجه باشد و از طرف دیگر خسارت‌های درآمدی ΔP ناشی از ارائه تخفیف به بیمه‌گذاران کم باشد. منطقی است که در ابتدا تخفیفی که به وسیله یک یا چند شرکت برای جذب «ریسک‌های خوب» داده می‌شود، ناچیز است. همچنین منطقی است که مجموع حق‌بیمه عایدی P^N در ابتدا زیاد خواهد بود، زیرا خسارت‌های عایدی ناشی از تغییرات حق‌بیمه (ΔP) کم است. بنابراین زمانی انتظار داریم نرخ تغییرات منفی باشد که ارائه تخفیف و پاداش تنها به‌عنوان بخشی از استراتژی «رقابت خلاق»^۱ فرض شود.

چنانچه بیمه‌گری در واکنش به رفتار و تجربیات گذشته دیگر شرکت‌ها (رفتار تقلیدی) تخفیفاتی را در نرخ بیمه اعمال کند، در حقیقت هدف او در مقایسه با رقبای خود، جلوگیری از وقوع خسارت ناشی از ریسک‌های خوب موجود در صندوق است. استراتژی مقلد با این مشکل روبروست که خسارت‌ها ثابت باقی می‌ماند، در صورتی که درآمدها کاهش می‌یابد. نسبت خسارت در این استراتژی به این صورت محاسبه می‌شود:

$$LR_{t+1} = \frac{L_t}{P_t - \Delta P}$$

بنابراین، مخرج کسر کاهش یافته و LR_{t+1} افزایش می‌یابد و در نتیجه تغییرات VR_T مثبت خواهد بود. به عبارت دیگر استراتژی رقابت مقلدانه بر پایه اعمال تخفیف، به افزایش ضریب خسارت ختم خواهد شد. سیاستی که بر پایه اعمال جریمه و اضافه نرخ برای «ریسک‌های بد» باشد، مشوقی برای ترک صندوق توسط افرادی که چنین ریسک‌هایی دارند، خواهد شد. در نتیجه خسارت و حق‌بیمه دریافتی شرکت‌ها در این بخش که به ترتیب با L^M و P^M نشان داده می‌شود، به L^M و $-P^M$ کاهش می‌یابد. بنابراین ضریب خسارت در زمان $T+1$ به این صورت محاسبه خواهد شد:

$$LR_{t+1} = \frac{L_t - L^M}{P_t - P^M}$$

اگر LR_{t+1} کمتر از LR_t باشد، نرخ تغییرات VR_T منفی خواهد بود و یا

$$\frac{L_t - L^M}{P_t - P^M} < \frac{L_t}{P_t}$$

و در نتیجه خواهیم داشت:

$$\frac{L^M}{P^M} > \frac{L_t}{P_t}$$

در پی آن، اگر ضریب خسارت بیمه‌گذارانی که صندوق را ترک می‌کنند، بیشتر از میانگین ضریب خسارت فعلی صندوق باشد، انتظار خواهیم داشت که نرخ تغییرات برای اعمال اضافه نرخ منفی باشد. به عبارت دیگر، در شرایطی افراد با ریسک‌های بد صندوق را ترک کنند که هدف اصلی چنین استراتژی نیز همین موضوع است. با فرض اینکه این‌گونه اعمال اضافه نرخ، راه مناسبی برای دستیابی به نتایج فوق باشد، اما نابرابری و عدم تساوی ناشی از آن مسلم است.

چنانچه یک شرکت بیمه، اضافه نرخ‌هایی را به تبعیت از دیگر شرکت‌ها اعمال کند (رقابت تقلیدی) در حقیقت هدف از چنین کاری جلوگیری از ورود ریسک‌های بد به شرکت است و مسلم است که چنین استراتژی تدافعی موفق خواهد بود و ضریب خسارت جدید عبارت است از:

$$LR_{t+1} = \frac{L_t}{P_t}$$

بنابراین در بهترین حالت اعمال اضافه نرخ در رقابت مقلدانه، نرخ تغییرات ضریب خسارت ثابت باقی خواهد ماند. ممکن است در اطلاعات شرکت‌های بیمه یک VR_T منفی مشاهده شود؛ زیرا هزینه بهبود ساختار (کاهش مجموع ادعاها) به‌طور کامل به مشتریان انتقال پیدا نمی‌کند. برپایه استدلال قبلی، فرض می‌کنیم اجاره اطلاعات به‌واسطه عمل نوآوران و خلاقان و نه مقلدان منتج می‌شود. زیرا نوآوران با هدف اعمال تخفیف در حق بیمه شانس بهتری برای جذب ریسک‌های خوب خواهند داشت و همچنین با اعمال اضافه نرخ‌های مشخص و ارزیابی شده، شانس بهتری در انتقال ریسک‌های بد به دیگر شرکت‌ها خواهند داشت. بنابراین مؤلفه‌های ریسک را بدین ترتیب طبقه‌بندی می‌کنیم؛ برای نوآوران (مقلدان) اگر کمتر از ۵۰٪ (بیشتر از ۵۰٪) بازار آن را به‌کارگیرد. جدول ۳ نتایج این طبقه‌بندی را در دوره سال‌های ۱۹۹۷ - ۱۹۹۵ نمایش می‌دهد.

جدول ۳. رقابت نوآوران و مقلدان در آلمان

۱۹۹۷	۱۹۹۶	۱۹۹۵	
تقلیدی (M)	تقلیدی (M)	نوآور (N)	سن خودرو
تقلیدی (M)	نوآور (N)	نوآور (N)	مسافت طی شده
نوآور (N)	نوآور (N)	نوآور (N)	استفاده‌کنندگان محدود (زنان، استفاده انحصاری ...)
نوآور (N)	نوآور (N)	نوآور (N)	تخفیفات خاص و یا اضافه حق بیمه (تخفیف برای خودروهای کم‌مصرف، سیستم نرخ‌گذاری خاص)
تقلیدی (M)	نوآور (N)	نوآور (N)	تخفیف داشتن پارکینگ

به‌عنوان نتیجه به کارگیری سن خودرو به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های ریسک (فقط در سال ۱۹۹۵) انتظار خواهیم داشت که VR_T منفی باشد؛ زیرا در سال‌های پس‌از آن این مشخصه از ریسک توسط بیش از ۵۰٪ از

شرکت‌های بیمه پذیرفته شد. به‌طور مشابه، انتظار داریم که ۲ فاکتور مسافت طی شده در هر سال و نگهداری خودرو در پارکینگ باعث بهبود (کاهش) نسبت خسارت در سال ۱۹۹۵ و ۱۹۹۶ شود، قبل از اینکه این مؤلفه از ریسک در سال ۱۹۹۷ ممنوع شود.

برای زنان، استفاده‌کنندگان انحصاری و همسران رانندگان که در تمام دوره مطالعه به‌عنوان استفاده‌کنندگان محدود گروه‌بندی می‌شوند، تخفیف در نظر گرفته می‌شود؛ بنابراین گروهی با تخفیفات خاص خواهند بود و همانند اعمال تخفیف در حق بیمه اتومبیل‌های کم‌مصرف^۱ و اضافه نرخ برای رانندگانی که در خارج از آلمان زیاد رانندگی می‌کنند، توجه خاصی به اعمال تخفیف برای رانندگان دارای پارکینگ شده است. زیرا بسیاری از متقدین بر مؤلفه‌های مستقیم ریسک تمرکز خاصی دارند. ما روش معمولی رگرسیون حداقل مربعات^۲ را برای کنترل دیگر عواملی که بر ضریب خسارت تأثیر گذارند، به‌کار می‌بریم (عواملی مثل تعمیر در محل، عملیات محلی و یا تأمین محدود برای گروه خاصی از بیمه‌گذاران مثل اعضای حرفه‌های خاص):

$$VR_T = \beta_0 + \beta_1 N_t + \beta_2 N_{t-1} + \beta_3 M_t + \beta_4 M_{t-1} + \beta_5 \text{service} + \beta_6 \text{Local} + \beta_7 \text{Personal} + \varepsilon$$

β_i : ضریب ثابت رگرسیون؛

ε : خطا؛

N_t : مشخصه ریسک نو (در کمتر از ۵۰٪ از همه شرکت‌ها به‌کار می‌رود)؛

M_t : مشخصه ریسک تقلیدی (در بیش از ۵۰٪ شرکت‌ها استفاده می‌شود)؛

Service: تعمیر در محل توسط فرد که دو مقدار (۰ و ۱) را می‌گیرد؛

Local: تأمین و خدمات محدود محلی که مقدار (۰ و ۱) را می‌گیرد؛

Personal: ارائه خدمات به گروه‌های خاص مثل کشش‌ها با دو مقدار (۰ و ۱).

توصیف و تشریح مقادیر VR_T در این مجموعه داده‌ها در جدول ۴ نمایش داده شده است.

جدول ۴. نرخ تغییرات ضریب خسارت

۹۸/۹۹	۹۷/۹۸	۹۶/۹۷	۹۵/۹۶	۹۴/۹۵	۹۳/۹۴	۹۲/۹۳	۹۱/۹۲		
۶/۹۳۶	۵/۳۰۳	۲/۹۷۵	۱/۵۲۱	-۲/۵۶۲	-۱۰/۰۸	-۳/۰۴۹	۵/۴۷۴	%	میانگین
۱/۹۶۳	۵/۷۵۵	۴/۱۷۴	۰/۸۶۰	-۲/۰۹۹	-۸/۸۲۹	-۱/۳۱۴	۳/۷۳۷		میانه
-۳۰/۵۶	-۸۷/۵۸	-۴۴/۳۲	-۵۱/۷۷	-۲۹/۷۶	-۲۹/۴۴	-۵۷/۰۷	-۱۷/۶۱		مینیمم
۵۳۸/۳	۷۳۶۷	۴۳/۱۱	۵۵/۶۷	۴۶/۵۱	۴/۴۱	۲۲/۴۱	۱۸۷/۴		ماکزیمم
۵۲/۴۶	۱۷/۶۹	۱۲/۱۲۹	۱۲/۲۱	۹/۶۳۳	۵/۸۲۴	۹/۹۹۴	۱۹/۱۴		انحراف معیار
۱۰۹	۱۱۱	۱۱۵	۱۱۲	۱۱۱	۱۱۰	۱۰۹	۱۰۷		تعداد (N)

نتایج حاصل از به‌کارگیری روش رگرسیون OLS در جداول ۵ و ۶ آمده است.

جدول ۵. سطح تأثیر مشخصه‌های ریسک بر شرکت‌ها (در یک سال مشابه)^۱

مدل ۳ (سال ۱۹۹۷)	مدل ۲ (سال ۱۹۹۶)	مدل ۱ (سال ۱۹۹۵)	
-۱/۸۶۲ (-۰/۶۶۶)	۰/۷۵۳ (۰/۳۲۰)	۸/۸۲۸*** (-۳/۱۵۲)	اعمال تخفیف و یا اضافه نرخ به واسطه سن خودرو در سال ^N ۱۹۹۵ / ۱۹۹۶ ^N / ۱۹۹۷ ^M (یک و یا بیشتر=۱)
۷/۳۵۲* (۱/۸۹۹)	-۸/۳۸۶*** (-۲/۱۶۱)	-۲/۷۰۸ (-۰/۵۸۵)	تخفیف و یا اضافه نرخ به واسطه مسافت طی شده در سال ^N ۱۹۹۵ / ۱۹۹۶ ^N / ۱۹۹۷ ^M (یک و یا بیشتر=۱)
-۲/۵۲۴ (-۰/۹۲۸)	۴/۲۸۷ (۱/۵۲۵)	-۲/۳۸۵ (-۰/۶۱۸)	تخفیف به دلیل استفاده محدود از خودرو در سال ^N ۱۹۹۵ / ۱۹۹۶ ^N / ۱۹۹۶ ^N (یک و یا بیشتر=۱)
-۵/۹۷۰** (-۲/۳۶۴)	۰/۶۲۷ (۰/۲۹۴)	-۱/۷۹۵ (-۰/۶۸۲)	تخفیف‌های خاص و یا حق بیمه اضافی در سال ^N ۱۹۹۵ / ۱۹۹۶ ^N / ۱۹۹۶ ^M (یک و یا بیشتر=۱)
-۱/۴۹۸ (-۰/۴۴۱)	۳/۴۹۶ (۰/۹۹۹)	۰/۹۳۸ (۰/۱۸۴)	تخفیف داشتن پارکینگ در سال ^N ۱۹۹۵ / ۱۹۹۶ ^N / ۱۹۹۶ ^M (بلی=۱)
۳/۵۵۳ (۱/۱۷۶)	۰/۹۷۴ (۰/۴۴۰)	۰/۴۴۶ (۰/۲۱۱)	تعمیر خودرو توسط فرد (بلی=۱)
-۰/۱۲۷ (-۰/۱۵۰)	-۱/۰۸۹ (-۱/۰۳۸)	-۰/۲۶۴ (-۰/۲۷۶)	خدمات محلی (بلی=۱)
-۵/۰۵۱* (-۱/۹۵۴)	۵/۰۶۵ (۱/۳۸۹)	۰/۱۸۰ (۰/۰۵۷)	گروه‌های خاص (بلی=۱)
۲/۳۷۸ (۰/۸۸۴)	۰/۷۰۸ (۰/۲۸۰)	-۱/۷۵۴ (-۰/۹۳۶)	ضریب ثابت رگرسیون
۰/۰۶۹ ۱/۸۸۹* (۰/۰۷۲)	۰/۰۱۵ ۱/۱۷۴ (۰/۳۲۴)	۰/۰۶۸ ۱/۷۷۹* (۰/۰۹۴)	آماره R ^۲ تعدیل شده آماره F (آماره P) تعداد (N)
۹۷ H ₀ ^{a***} (۰/۰۰۰)	۹۵ H ₀ ^{a***} (۰/۰۰۴)	۸۷ H ₀ ^{na} (۰/۴۰۶)	آزمون نرمالیتی ^۲
H ₀ ^{a***} (۰/۰۰۰)	H ₀ ^{na} (۰/۹۲۹)	H ₀ ^{na} (۰/۹۹۱)	آزمون یکسان بودن واریانس‌ها ^۳

توضیح:

۱. برآورد OLS در سطح‌های ۱، ۵ و ۱۰ درصد، معنادار است و مقدار آمار t-value بین پراکنش قرار دارد؛

۲. H₀^a: فرض صفر که می‌توان آن را رد کرد، H₀^{na}: فرض صفر که نمی‌توان آن را رد کرد و مقادیر p-value بین دو پراکنش قرار داد؛

۳. آزمون یکسان بودن برآوردگر OLS (منبع داده‌ها، اطلاعات موجود در بازار بیمه وسایل نقلیه موتوری است که توسط Eviews ۴/۰ ارزیابی شده است).

- مدل ۱: تأثیر تعرفه‌های جدید استفاده‌شده در آغاز سال ۱۹۹۵ را بر ضریب خسارت در همان سال آنالیز می‌کند.

مدل ۲: نفوذ و تأثیر استفاده از این مؤلفه‌های ریسک در سال ۱۹۹۶ را بر ضریب خسارت در سال‌های مشابه برآورد می‌کند.

- مدل ۳: به تأثیر اعمال تعرفه جدید استفاده‌شده در سال ۱۹۹۷ توجه دارد.

جدول ۵ نشان می‌دهد که تنها تعداد کمی از مشخصه‌های جدید، تأثیر معناداری بر سودآوری شرکت‌ها داشتند؛ به‌عنوان مثال سن خودرو، مسافت طی‌شده و تخفیفات خاص. این تغییرات علائم مورد انتظار را نشان می‌دهند، یعنی کاهش ضریب خسارت بعد از اینکه فاکتور ریسک معرفی شده است؛ اگر استراتژی تقلیدی نیز داشته باشیم علامت نسبت حاصله مطابق با علامت مورد انتظار ماست. جالب توجه است که تخفیف داشتن پارکینگ تأثیر معناداری بر نسبت خسارت هیچ سالی ندارد. تصویر کلی که از این تجزیه و تحلیل به دست می‌آید، این است که برخی از مؤلفه‌های ریسک اطلاعات اجاره‌ای برای نوآوران ایجاد می‌کنند؛ در صورتی که به‌نظر برخی از فاکتورها (مثل تخفیف پارکینگ) بی‌تأثیر هستند.

جدول ۶. سطح تأثیر مشخصه‌های ریسک بر شرکت‌ها^۱ (مدل تأخیری)

مدل ۶ (سال ۱۹۹۸)	مدل ۵ (سال ۱۹۹۷)	مدل ۴ (سال ۱۹۹۶)	
۳/۱۸۰ (۰/۸۵۷)	۶/۰۶۸* (۱/۹۱۸)	-۴/۷۵۹*** (-۱/۵۴۰)	اعمال تخفیف و یا اضافه نرخ به واسطه سن خودرو در سال ۱۹۹۵ ^N (یک و یا بیشتر=۱)
-۵/۲۳۲ (-۰/۸۳۲)	۱۱/۶۰۴** (۲/۱۰۸)	-۳/۴۳۱ (-۰/۶۷۲)	تخفیف و یا اضافه نرخ به واسطه مسافت طی شده در سال ۱۹۹۵ ^N (یک و یا بیشتر=۱)
۳/۳۴۷ (۰/۶۱۹)	-۵/۱۶۱ (-۱/۱۷۲)	۵/۰۱۶ (۱/۱۷۸)	تخفیف به دلیل استفاده محدود از خودرو در سال ۱۹۹۵ ^N (یک و یا بیشتر=۱)
۳/۰۹۲ (۰/۹۷۵)	-۳/۲۶۲ (-۱/۱۵۴)	۶/۶۷۵ (۲/۲۹۹)	تخفیف‌های خاص و یا حق بیمه اضافی در سال ۱۹۹۵ ^N (یک و یا بیشتر=۱)
-۸/۷۶۰ (-۱/۱۴۹)	۲/۵۸۲ (۰/۳۷۹)	-۴/۷۷۵ (-۰/۸۴۹)	تخفیف داشتن پارکینگ در سال ۱۹۹۵ ^N (بلی=۱)
-۲/۹۷۵ (-۱/۱۲۷)	-۰/۶۳۵ (-۰/۲۷۲)	۱/۷۹۵ (۰/۷۷۰)	تعمیر خودرو توسط فرد (بلی=۱)
-۰/۶۱۷ (-۰/۵۱۳)	۱/۵۵۵ (۱/۴۴۷)	-۱/۶۹۷ (-۱/۶۱۲)	خدمات محلی (بلی=۱)
۱/۰۹۴ (۰/۲۷۳)	-۳/۷۲۸ (-۱/۰۴۲)	۵/۹۹۹ (۱/۷۰۴)	گروه‌های خاص (بلی=۱)
۷/۶۶۱ (۳/۳۰۸)	۳/۵۸۱* (۱/۷۳۶)	-۰/۱۷۰ (-۰/۰۸۲)	ضریب ثابت رگرسیون
-۰/۰۴۵ ۰/۵۴۷ (۰/۸۱۷)	۰/۰۴۳ ۱/۴۹۹ (۰/۱۷۰)	۰/۰۵۳ ۱/۶۰۱ (۰/۱۳۸)	آماره ^۲ R تعدیل شده آماره F (آماره P) تعداد (N)
۸۶ H ₀ ^{a***} (۰/۰۱۷)	۹۰ H ₀ ^{a***} (۰/۰۰۰)	۸۷ H ₀ ^{a***} (۰/۰۰۰)	آزمون نرمالیتی ^۲
H ₀ ^{a***} (۰/۳۵۸)	H ₀ ^{na} (۰/۹۱۴)	H ₀ ^{na} (۰/۹۸۵)	آزمون یکسان بودن واریانس‌ها ^۳

مدل‌های تأخیری در جدول ۶ نشان می‌دهد که اجاره اطلاعات اصولاً موقتی است. مدل ۴ تأثیر متغیرهایی از ریسک را در سال ۱۹۹۶ نشان می‌دهد که قبلاً در سال ۱۹۹۵ معرفی شده بودند. مدل ۵ تأثیر همان متغیرها را در سال ۱۹۹۷ نشان می‌دهد و مدل ۶، تأثیرات تأخیری مدل را پس از ۳ سال برآورد می‌کند.

توضیح:

۱. برآورد OLS در سطح‌های ۱، ۵ و ۱۰ درصد، معنادار است و مقدار آماره t-value بین پیرانترها قرار دارد؛
۲. H₀^a: فرض صفر که می‌توان آن را رد کرد، H₀^{na}: فرض صفر که نمی‌توان آن را رد کرد و مقادیر p-value بین دو پیرانتر قرار داد؛
۳. منبع داده‌ها، اطلاعات موجود در بازار بیمه وسایل نقلیه موتوری است که توسط Eviews ۴/۰ ارزیابی شده است.

یک الگوی معمول در تأثیر VR_T بر سن خودرو قابل مشاهده است. این مؤلفه ریسک منجر به کاهش نسبت خسارت در سال‌های ۱۹۹۵ (مدل ۱، جدول ۵) و ۱۹۹۶ (مدل ۴، جدول ۶) شده است. اما چنین فاکتوری به سرعت تأثیر خود را از دست داده است. شرکتی که در سال ۱۹۹۵ چنین مؤلفه ریسکی را به‌عنوان نوآور برای اولین بار در نظر گرفت، افزایش معناداری در ضریب خسارت در سال ۱۹۹۷ (مدل ۵) یعنی تنها دو سال پس از اجرا داشت. همچنین الگوی مشابهی می‌توان برای فاکتور مسافت طی شده در سال ۱۹۹۷ (مدل ۵) دید.

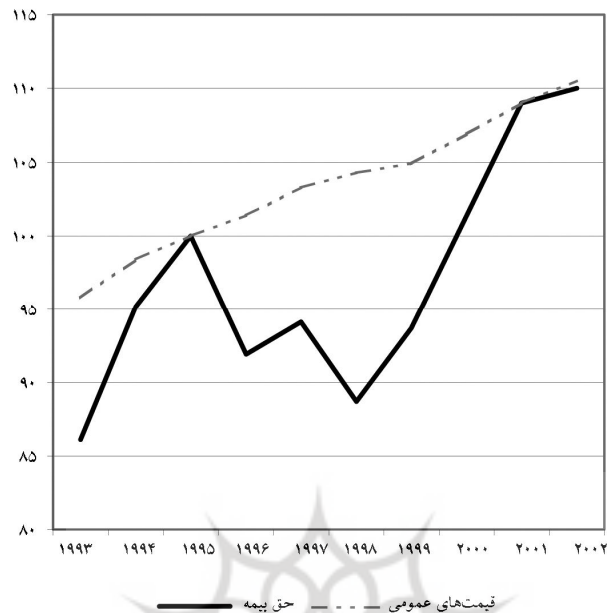
تصویر کلی از تأثیرات کارآمد طبقه‌بندی ریسک‌های جدید در آلمان در اواسط دهه ۱۹۹۰ به صورت کوتاه و پس از آن به‌طور کلی پدیدار شد. شرکت‌هایی که مؤلفه‌های صحیح ریسک را در نظر گرفتند، موفق به کاهش ضریب خسارت و بالتبع افزایش سود خود شدند. انتخاب ریسک‌های خوب سود اقتصادی پایداری را برای سرمایه‌گذاران نداشت و بعد از دو سال سودآوری شرکت‌ها معکوس شد و نسبت خسارت دوباره بالا رفت.

۴-۲. تأثیر خصوصیات جدید ریسک بر حق بیمه و ایمنی تردد

کارایی و تأثیر کلیدی مورد انتظار ناشی از طبقه‌بندی ریسک، کاهش میانگین حق بیمه است که نتیجه آن بهبود ساختار مجموع پوشش‌هاست. تغییرات خاص ضریب خسارت شرکت‌ها به‌طور کامل نمی‌تواند باعث به‌وجود آمدن مزایای اجتماعی شود؛ زیرا تنها سود حاصل از یک محصول خاص است. بنابراین ما تأثیر طبقه‌بندی جدید ریسک را بر ارزش بازار پوشش‌های بیمه‌ای وسایل نقلیه موتوری بررسی خواهیم کرد. نمودار ۳ روند تغییر حق بیمه را از روش عمومی به روش ارزش‌گذاری مشتریان و بالتبع نظام تعرفه‌ای را با نظام غیرتعرفه‌ای مقایسه می‌کند. اطلاعات از سرشماری GDV در سال ۲۰۰۳ و سالنامه آماری آلمان اخذ شده است.

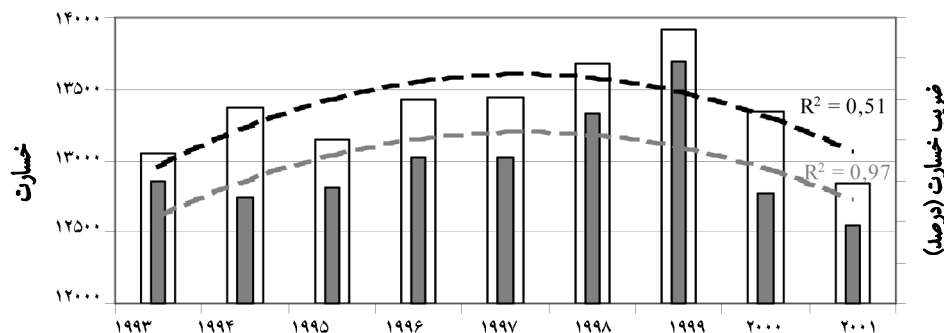
ارزش بازار پوشش شخص ثالث که با خطوط پررنگ نمایش داده شده است، کاهش معناداری را در پی حذف تعرفه در طی سال‌های ۱۹۹۷-۱۹۹۵ نشان می‌دهد، اما برای بعد از سال ۱۹۹۸ و نیز برای مبالغ بالا به سمت روند عمومی نزدیک می‌شود (خط چین). تأکید دوباره بر این مطلب است که مزایای اجتماعی حاصل از طبقه‌بندی ریسک موقتی است؛ همانند تأثیر بر سود شرکت‌ها. موارد مشترک بین شرکت‌ها و تأثیر بر بازار، نشان می‌دهد که آزادسازی نرخ بیمه شخص ثالث، سود اقتصادی کوتاه‌مدتی را برای شرکت‌های نوآور به‌وجود می‌آورد، اما اثربخشی کلی قرارداد را افزایش نمی‌دهد و یا ساختار کلی پوشش‌ها را بهبود نمی‌بخشد. شاید بتوان دلیل چنین تأثیری را تا حدی وجود سیستم بیمه شخص ثالث اجباری در آلمان بیان کرد.

نمودار ۳. حق بیمه متأثر از طبقه‌بندی ریسک



در بخش دوم ثابت کردیم که مجموعه‌ای از حق بیمه‌های طبقه‌بندی نشده منصفانه در یک صندوق مشترک (π) به انگیزه‌های ناکارآمدی برای استفاده از سیستم نرخ‌گذاری تجربی پاداش و جریمه تبدیل می‌شوند؛ از این رو ممکن است، طبقه‌بندی مشتریان براساس نوع و میزان ریسک مورد توجه رانندگان قرار گیرد و در برخی موارد منتج به طرح پوشش بیمه اجباری گردد. از این رو اعتبار ویژگی‌ها و مشخصه‌های جدید ریسک را با برخی اثرات آن بر ایمنی تردد آزمون خواهیم کرد. از آنجاکه توجه و رعایت نکات ایمنی توسط رانندگان مختلف به‌طور مستقیم قابل مشاهده نیست، از مجموع خسارت‌ها به‌عنوان متغیر نماینده استفاده می‌کنیم (یعنی حاصل ضرب تعداد تصادفات در متوسط خسارت در هر تصادف). اگر فرض کنیم که هزینه‌های جانبی افزایش دقت و احتیاط، برای افراد با ریسک بالا نسبت به افراد با ریسک پایین کمتر است، مجموع خسارت‌ها نشان‌دهنده افزایش تأثیر رعایت احتیاط و نکات ایمنی خواهد بود. در کل با توجه و احتیاط بیشتر، مجموع خسارت کمتر را به‌عنوان نتیجه‌ای از به‌کارگیری ویژگی‌های جدید و معتبر ریسک انتظار داریم.

نمودار ۴. مجموع خسارت و نسبت خسارت



روند ضریب خسارت (نمودار ۴) ناامیدکننده است. در یک دوره ۵ ساله اجرای نظام غیرتعرفه‌ای از سال ۱۹۹۴-۱۹۹۹ شاهد افزایش در مجموع خسارت‌ها هستیم. افزایش خسارت در این دوره مغایر با روند بلندمدت کاهش خسارت بعد از دهه ۱۹۶۰ است که هم‌زمان با موج جدید ماشین‌سواری در شرق آلمان بعد از اتحاد است.

برای کنترل این تأثیر، میانگین تجمعی نسبت خسارت را نیز بررسی خواهیم کرد؛ یعنی حاصل تقسیم مجموع خسارت‌ها بر مجموع حق‌بیمه‌ها در بازار بیمه. هرچند که میانگین تجمعی نسبت خسارت نیز روند مشابهی را نشان می‌دهد. در دوره بعد از حذف تعرفه از ۹۵٪ در سال ۱۹۹۳ به ۱۱۰٪ در سال ۱۹۹۹ افزایش می‌یابد و به سطح آزادسازی در سال ۲۰۰۱ نزدیک می‌شود. به‌طور خلاصه هیچ نشانه و علامتی وجود ندارد که طبقه‌بندی ریسک به خودداری از بروز مخاطرات اخلاقی و افزایش ایمنی کمک می‌کند. این گونه عدم پاسخ‌گویی رانندگان به طبقه‌بندی ریسک را نمی‌توان به سیستم بیمه اجباری منسوب کرد. دلیل چنین نتایجی را می‌توان به انتخاب مؤلفه‌های ریسک خشی و یا شکست‌خورده‌ای^۱ نسبت داد که حق‌بیمه متناسب با ریسک بر مبنای انگیزه راننده تعیین می‌شود؛ به‌عنوان مثال سیستم تفکیک پرداخت‌کننده حق‌بیمه (مالک) و راننده به دو دسته مجزا در مقابل سیستم بیمه مالکیت واحد در از بین رفتن اثر به‌کارگیری این مؤلفه ریسک خشی تأثیر بسزایی خواهد داشت. چنین سیستم بیمه مالکیت واحد قانونی بیمه که در آلمان و بسیاری از کشورهای اروپایی می‌بینیم، ممکن است تأثیر ایمنی تردد در طبقه‌بندی ریسک را همان‌گونه که در فصل بعد خواهیم دید، کم‌رنگ کند.

۵-۲. عدم‌لیاقت راننده^۱: یک خصوصیت نادیده گرفته شده ریسک

مسلم است زمانی که ویژگی‌های ریسک‌های جدید را برای رسیدن به ایمنی تردد مورد توجه قرار می‌دهیم، اثر به‌کارگیری مؤلفه‌های ریسک رفتاری^۲ که تاکنون استفاده نشده را در قالب عدم‌لیاقت راننده بررسی خواهیم کرد. عدم‌لیاقت راننده، به معنی میزان اهمیت به تخلفات گوناگون رانندگی برطبق قانون حمل‌ونقل فدرال^۳ آلمان است. سیستم‌های عدم‌لیاقت راننده^۴ به صورت گسترده در کانادا به منظور اعمال اضافه نرخ و تخفیف در حق‌بیمه برای دوره‌های قانونی مشخص استفاده می‌شود و پس از آن مدت‌ها OECD دولت‌ها را برای به‌کارگیری طرح‌های نرخ‌گذاری مشابه با هدف ایجاد انگیزه برای رانندگی ایمن، تشویق کرده است (OECD, 1990). در حقیقت شواهد بسیاری در کانادا (Hauer et al, 1991; Smiley, et al 1990; Chen et al, 1995) و استرالیا موجود است که عامل اولیه تخطی از قوانین رانندگی به طور موفقیت‌آمیزی رانندگان خوب (محتاط) و بد (بی‌احتیاط) را تفکیک می‌کند. به‌ویژه به شناسایی گروه انگشت‌شمار رانندگان بد (با ریسک تصادف به مراتب چندین برابر میانگین تصادفات معمولی) کمک خواهد کرد.

پژوهش‌های اخیر FTA در آلمان این یافته‌ها را تأیید می‌کند. شید و هینزلمن^۵ احتمال وقوع تصادف بر پایه متغیرهای فردی مانند تعداد تخلفات قبلی رانندگی (سوابق رانندگی فرد) را برآورد نموده‌اند. این تخمین براساس برش طولی و عرضی از داده‌های FTA انجام گرفت. نویسندگان با برآورد احتمال وقوع تصادف، احتمال وقوع در زیرگروه‌های رانندگان مختلف را محاسبه و با احتمال وقوع در دیگر زیرگروه‌ها مقایسه کردند. نتایج حاصل از محاسبه نسبت احتمالات در جدول ۷ ارائه شده است.

گروه خانم‌های بین رده سنی ۴۱ تا ۶۰ سال به‌عنوان مبنای ریسک^(*) (۱) تعریف می‌شوند. احتمال وقوع تصادف این گروه ۳۶ تصادف برای هر ۱۰۰۰۰ بیمه‌گذار برآورد می‌شود. با جوان‌تر شدن بیمه‌گذاران این ریسک تقریباً ۳ برابر افزایش می‌یابد (برای زنان ۱۸ تا ۲۵ سال این احتمال به ۲/۸ می‌رسد)؛ در حالی‌که در گروه مردان جوان این احتمال تقریباً ۵ برابر افزایش می‌یابد (برای مردان بین رده سنی ۱۸ تا ۲۵ به ۴/۸ می‌رسد). چنانچه سوابق خسارتی قبلی وجود داشته باشد، به‌طور قابل توجهی در همه زیرگروه‌ها، ریسک افزایش می‌یابد. برای افراد با بیش از یک تخلف (که چنانچه تخلف واقع شده در سطح پایین باشد، بدون تعلیق گواهینامه صورت گیرد) نسبت وقوع احتمال حتی تا ۲۵ برابر ریسک پایه نیز ممکن است، افزایش یابد.

-
1. Demerit Point (DP)
 2. Behavioral Risk
 3. Federal Transport Authority (FTA)
 4. Demerit Point System (DPS)
 5. Schade & Heinzelmann, 2004

جدول ۷. تخلفات رانندگی (سوابق خسارتی) به‌عنوان عامل پیش‌بینی‌کننده تصادف

افراد با تخلف رانندگی در زمان‌های t، ۱، t ...			سایر	جنسیت
بیشتر از ۳ تخلف	۲ تا ۳ تخلف	یک تخلف	بدون تخلف	سن
				مرد
۲۴/۷	۱۷/۸	۱۰/۴	۴/۸	۱۸-۲۵
۱۲/۱	۸/۷	۵/۱	۲/۳	۲۶-۳۰
۹/۶	۶/۹	۴/۱	۱/۹	۳۱-۴۰
۸/۹	۶/۴	۳/۸	۱/۷	۴۱-۶۰
۸/۱	۵/۹	۳/۴	۱/۶	>۶۰
				زن
۱۴/۳	۱۰/۳	۶/۱	۲/۸	۱۸-۲۵
۷	۵	۳	۱/۴	۲۶-۳۰
۵/۶	۴	۲/۴	۱/۱	۳۱-۴۰
۵/۱	۳/۷	۲/۲	۱*	۴۱-۶۰
۴/۷	۳/۴	۲	۰/۹	>۶۰

مسلم است که با وجود چنین تفاوت آشکار ریسک بین گروه‌های رانندگان مختلف، ممکن است این سؤال مطرح شود که چرا چنین فاکتور ریسکی در بازار بیمه آلمان بعد از قانون‌زدایی (حذف نظام تعرفه‌ای) انتخاب نشده است. چنانچه خصوصیات سیستم بیمه در کانادا را با بیمه شخص ثالث در آلمان مقایسه کنیم، دلیل آن مشخص خواهد شد.

DPS کانادا، بخشی از بیمه اجباری پایه است که دولت فدرال کانادا از طریق یک بیمه‌گر انحصاری دولتی و یا در برخی ایالت‌ها از طریق بیمه‌گران خصوصی که کاملاً تحت نظارت قانونی دولت هستند، ارائه می‌شود؛ علاوه‌براین DPS به‌عنوان یک سیستم دوگانه راننده و دارنده بیمه‌نامه تعبیه شده است. مواضع قانونی بیمه بین ایالت‌های مختلف، متنوع است؛ به‌عنوان مثال در ایالت مانیتوبا^۱، رانندگان باید در برابر تمام خطاهای رانندگی بیمه شوند. زمان تجدید گواهینامه رانندگی نیز باید بیمه‌نامه پایه دولتی داشته باشند. در این مورد عدم‌لیاقت راننده با هدف محاسبه نرخ بیمه بر مبنای ریسک استفاده می‌شود.

با مقایسه بیمه شخص ثالث در کانادا و آلمان، به دلیل استفاده از سیستم دوگانه دارنده و راننده در کانادا، بازار بیمه رقابتی‌تری را نسبت به آلمان (سیستم صدور بیمه‌نامه واحد برای مالک یا دارنده وسیله نقلیه) می‌یابیم. رانندگان در آلمان قانوناً مسئول تصادفات نیستند، به‌جز سهل‌انگاری‌ها و اشتباهات بزرگ که شرکت بیمه معمولاً آنها را نیز تکذیب خواهد کرد. با استفاده از سیستم DPS کانادا و تعدیل آن مطابق با

سیستم مالکیت واحد آلمان، مالک بیمه‌نامه مسئولیت کامل در برابر رانندگی خود و هر استفاده‌کننده دیگری از خودرو دارد. بدین ترتیب مشکل از سطح‌های بیمه‌گر و بیمه‌گذار به سطح‌ها مالک و راننده تغییر می‌یابد و به‌نظر غیرمنطقی می‌رسد اگر هر دو یک هویت نداشته باشند. اما هزینه تغییر جهت به یک سیستم دوگانه بیمه راننده و بیمه مالک قابل توجه است؛ زیرا نیازمند یک سیستم دوگانه حسابداری تصادفات (برای راننده و مالک) در قانون حمل‌ونقل فدرال آلمان است. بنابراین وجود چنین موانعی باعث عدم به‌کارگیری مؤلفه‌های ذاتی ریسک در آلمان خواهد شد که به‌عنوان مانع اصلی اجرای این طرح توسط شرکت‌های بیمه آلمانی مطرح است.

۶-۲. خلاصه

همان‌گونه که بیان شد، توجیحات اقتصادی خوبی برای طبقه‌بندی انواع مختلف ریسک وجود دارد. طبقه‌بندی کردن ریسک باعث افزایش کارایی قراردادهای بیمه‌گذاران و کاهش مخاطرات اخلاقی موجود می‌شود. از جمله مزایای اجتماعی آن کاهش مجموع خسارت و بالتبع کاهش قیمت بیمه (حق‌بیمه) خواهد بود. درحالت کلی دستیابی به چنین مزایایی مشروط به ساختار بازار است که وقوع آن در یک بازار نرمال مورد انتظار است. ممکن است، این مزایا در بازارهایی با سابقه طولانی مدت وجود قوانین و مقررات و آیین‌نامه‌ها (مثل قانون بیمه شخص ثالث اجباری در آلمان) به‌وضوح تجلی پیدا نکند و در نتیجه تأثیرات طبقه‌بندی ریسک در چنین بازارهایی بالقوه بی‌فایده خواهد بود.

در این مقاله تأثیر تجربی طبقه‌بندی ریسک بر بیمه اجباری شخص ثالث در آلمان را بررسی کردیم. شواهد به‌دست‌آمده نشان می‌دهد که دسته‌بندی‌های ناکارآمدی از ریسک انتخاب شده است: درحالی‌که اطلاعات بالقوه کارآمد و مؤثر نادیده گرفته شده‌اند. همچنین دریافتیم که موج طبقه‌بندی ریسک که در دهه ۱۹۹۰ مطرح شد، کارایی قراردادهای بیمه‌گذاران را بهبود بخشید. اما اکثراً تأثیرات کارآمد، کوتاه مدت هستند. تنها شرکت‌هایی که مؤلفه‌های معتبر و تأثیرگذار بر ریسک را به‌عنوان اولین پیشنهاددهنده، معرفی کردند، توانایی کاهش ضریب خسارت را نسبت به دیگر شرکت‌هایی که سریعاً رفتار آنها را تقلید کردند، داشتند. اما این تأثیرات موقتی بود و نسبت خسارت حداکثر پس از ۲ سال معکوس شد. متوسط قیمت بیمه خودرو فقط به‌طور موقت کاهش یافت و به‌سرعت در اواخر دهه ۱۹۹۰ افزایش داشت. خسارت رانندگی حتی بعد از آزادسازی نیز افزایش داشت. نتیجه ناامیدکننده به‌کارگیری مؤلفه‌های جدید ریسک را می‌توان وجود پوشش ثابت اجباری و محدودیت‌هایی همچون بیمه‌نامه واحد برای مالکان در بازار بیمه تشریح نمود.

یافته‌های ما در پی مباحث سیاسی اخیر در اروپا بود؛ زیرا باید احتیاط‌های لازم در برابر انتقادهای

اقتصادی شدید موجود در اروپا به واسطه تساوی جنسی رعایت می‌شد. به‌نظر می‌رسد هزینه‌های اجرایی استفاده از مؤلفه جنسیت به‌عنوان یک خصوصیت ریسک در بازارهای بیمه اجباری، همچون بیمه شخص ثالث در آلمان، کم باشد. اما در بازارهای غیرتعرفه‌ای خارج از آلمان متفاوت خواهد بود. بنابراین به‌نظر می‌رسد، جهت محدود کردن دامنه استفاده از بیمه اجباری در اروپا، لازم نیست این عامل ریسک بیش از این مورد بررسی و تحلیل هزینه-فایده قرار گیرد.





پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فصل سوم

نگاهی گذرا به نحوه تعیین
تعرفه‌های بیمه اتومبیل در کشور
فرانسه

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

نرخ حق بیمه‌های اتومبیل در فرانسه آزاد است. این نرخ براساس اطلاعات و آماری که تعداد تصادفات و میزان هزینه‌های آن را نشان می‌دهد، تعیین می‌شود. این آمار نشان می‌دهد که بیشترین تعداد تصادفات و شدیدترین آنها متعلق به گروه خاصی از رانندگان و انواع خاصی از وسایل نقلیه است؛ به همین سبب میزان حق بیمه برای همگان یکسان نیست.

۳-۱. عوامل اصلی در تعیین نرخ حق بیمه

چهار عامل و عنصر در تعیین نرخ حق بیمه نقش اساسی دارند:

- نوع اتومبیل؛
- شرایط و مشخصات راننده؛
- مکان جغرافیایی تردد و یا محل پارک؛
- نوع استفاده از اتومبیل.

۳-۱-۱. نوع اتومبیل

سه ویژگی برای تعیین نرخ حائز اهمیت است:

• قدرت ماشین

اتومبیل‌های با قدرت بالا منشاء بیشترین تعداد تصادفات هستند. براساس گزارشات ژاندارمری، سرعت بالا، بیشترین عامل ایجاد حوادث منجر به خسارت جانی در جاده‌هاست (نزدیک به ۳۰ درصد حوادث)؛ به همین دلیل قدرت و سرعت بالای ماشین از مشخصات مهمی است که در نظر گرفته می‌شود.

• ارزش و قیمت نو اتومبیل مورد بیمه

ارزش یک اتومبیل از کاراکترهای تعیین‌کننده در میزان حق بیمه است. در واقع، تعمیر یک اتومبیل گران‌قیمت، هزینه و دستمزد بالاتری دارد.

• میزان کارکرد ماشین

این معیار مورد استفاده عمومی و مطلق جهت تعیین نرخ حق بیمه قرار نمی‌گیرد و تنها بعضی از مؤسسات بیمه‌ای تعرفه ترجیحی برای رانندگانی که در طی سال میزان کمتری مسافت می‌پیمایند در نظر می‌گیرند.

۲-۱-۳. شرایط و مشخصات راننده

منظور از راننده در این خصوص عبارت از شخصی است که به طور معمول اتومبیل را می راند و نه بیمه گذار و یا صاحب کارت ماشین.^۱

• رانندگی اتفاقی

در صورت وقوع تصادف در مورد راننده‌ای که گاهی اتومبیل بیمه شده را به امانت می گیرد چنانچه راننده مزبور گواهینامه رانندگی با سابقه کمتر از ۲ یا ۳ سال داشته باشد و یا سن وی کمتر از ۲۵ سال باشد علاوه بر فرانشیز معمول، یک فرانشیز تکمیلی نیز به عهده بیمه گذار خواهد بود. البته در ابتدای خرید بیمه امکان پوشش این ریسک با پرداخت حق بیمه بیشتر وجود دارد.

• رانندگی انحصاری

هنگامی که بیمه گذار متعهد شود که ماشین جز توسط خود او و یا همسرش مورد استفاده قرار نگیرد معمولاً از تخفیف حق بیمه بهره مند می گردد. در این هنگام نیز، در صورت وقوع حادثه، اگر راننده شخصی غیر او و همسرش باشد فرانشیزی اعمال می گردد.

• سن و جنس راننده

شخصی که به تازگی گواهینامه گرفته (خصوصاً جوانان) معمولاً حوادث بیشتری از متوسط سایر رانندگان می آفرینند. راننده جوان ۱۸ تا ۲۰ ساله تقریباً ۲ برابر کنیم رانندگان ۳۰ سال به بالا منجر به ایجاد تصادف می گردند. زن یا مرد بودن راننده نیز در تعیین نرخ حق بیمه تأثیرگذار است.

• رانندگان تازه کار

در سال اول در بیمه شخص ثالث اجباری، حق بیمه اضافی برای این گروه از رانندگان در نظر گرفته می شود. این حق بیمه اضافی نباید از ۱۰۰٪ حق بیمه اصلی فراتر رود.

افرادی که راننده تازه کار شمرده می شوند:

- افرادی که کمتر از ۳ سال است که صاحب گواهینامه رانندگی شده اند.

- کسانی که گواهینامه بالای ۳ سال دارند اما در طی سه سال گذشته هیچ نوع قرارداد بیمه ای ندارند.

مؤسسات بیمه ای امکان تغییر (درجه بندی) تعرفه هایشان را در محدوده ۱۰۰٪ دارند؛ به طور مثال برای

۱. در تمامی موارد اگر شخص دیگری به جز راننده، مرتباً از ماشین استفاده می کند باید توسط بیمه گذار به بیمه گر معرفی شود. عدم انجام این کار منجر به لغو بیمه نامه می گردد (مغایرت با اصل حسن نیت).

گروه رانندگان تازه‌کار زیر ۲۵ سال حق‌بیمه اضافی اعمال می‌کنند و از سوی دیگر از صاحبان گواهینامه با حداقل ۲ سال سابقه حق‌بیمه کمتری نسبت به رانندگان تازه‌کار با سن بالاتر اخذ می‌شود.

۳-۱-۳. مکان جغرافیایی تردد و یا محل پارک

به‌طور کلی مکانی که اتومبیل در آن تردد می‌کند در تعیین تعرفه تأثیرگذار است؛ زیرا اتومبیلی که در مکان خلوت‌تر تردد می‌کند حوادث و تصادفات کمتری می‌آفریند. افرادی که در شهرهای خلوت سکونت می‌کنند از حق‌بیمه‌های مناسب‌تری نسبت به ساکنین شهرهای بزرگ چون پاریس، لیون یا ماریس بهره‌مندند. ملاک محل پارک در نرخ تعرفه مکانی است که معمولاً ماشین در آنجا پارک می‌شود.

۳-۱-۴. نوع استفاده از اتومبیل

افرادی که از ماشین‌هایشان برای حرفه و شغل‌شان استفاده می‌کنند نسبت به کسانی که تنها از اتومبیل استفاده شخصی می‌کنند، حوادث بیشتری می‌آفرینند. پس نوع استفاده از ماشین (شخصی یا برای کار) در نرخ گذاری تأثیر دارد.

۳-۲. روش‌های به‌کاررفته برای تشویق به احتیاط

بیمه‌گران و شرکت‌های بیمه، تعرفه‌های تشویقی برای افرادی که چنین آموزش‌هایی را دیده باشند در نظر می‌گیرند.

- از همان سال اول بیمه‌شدن، در صورتی که راننده تازه‌کار، تصادف منجر به خسارت ناشی از مسئولیت خویش نداشته باشد، حق‌بیمه اضافی که معمولاً از تازه‌کاران گرفته می‌شود برای وی حداکثر تا ۵۰٪ کاهش خواهد یافت.

- علاوه بر اعمال سیستم پاداش و جریمه (بر اساس نداشتن یا داشتن حدی از تصادف در گذشته) حق‌بیمه اضافی برای رانندگان تازه‌کار محتاط‌تر، کمتر خواهد بود.

- بیمه‌گران برای اشخاصی که از آموزش پیش از موعد^۱ بهره‌مند باشند نرخ‌های ترجیحی اعمال می‌کنند. از همان سال اول بیمه، میزان حق‌بیمه اضافی برای رانندگانی که از آموزش پیش از موعد برخوردار باشند حداکثر تا ۵۰٪ کمتر از رانندگان تازه‌کار خواهد بود. پس از سال اول در صورتی که راننده تصادف منجر به خسارت ناشی از مسئولیت خویش نداشته باشد مبلغ یادشده به نصف تقلیل می‌یابد.

۱. آموزش پیش از موعد به رانندگان جوان کمتر از ۱۶ سال امکان می‌دهد که به همراه راننده با تجربه‌ای که بیش از ۴ سال از زمان دریافت گواهینامه‌اش گذشته باشد، رانندگی کند؛ علاوه بر این، راننده همراه باید بیش از ۲۸ سال داشته و در ۳ سال گذشته تصادف شدید منجر به خسارت ناشی از مسئولیت خویش نداشته باشد.

جدول ۸. میزان حق بیمه اضافی مطالبه شده از رانندگان تازه کار

آموزش رانندگی پیش از موعد	آموزش رانندگی معمولی	ماکزیمم حق بیمه اضافه
۵۰٪	۱۰۰٪	در شروع قرار داد بیمه
۲۵٪	۵۰٪	بعد از یکسال بدون حادثه
بدون حق بیمه اضافه	بدون حق بیمه اضافه	بعد از ۲ سال بدون حادثه

جدول ۹. ماکزیمم افزایش حق بیمه براساس سوابق راننده

ماکزیمم حق بیمه قابل افزایش	رفتار راننده
۱۵۰٪	مواردی که راننده در حالت مستی مرتکب تصادف منجر به خسارت ناشی از مسئولیت خویش شده باشد
۵۰٪	در صورتی که گواهینامه راننده مسئول یک تصادف و یا مقصر یک تخلف:
۱۰۰٪	به مدت ۲ تا ۶ ماه تعلیق شده باشد
۲۰۰٪	به مدت بیش از ۶ ماه تعلیق شده باشد
۱۰۰٪	ابطال یا تعلیق در موارد متعدد
۱۰۰٪	اقدام به فرار پس از وقوع حادثه
۱۰۰٪	عدم اعلام تصادفات منجر به مسئولیت بیمه گذار و یا عوامل تشدید خطر در طی ۳ سال گذشته
۵۰٪	تواتر تصادفات بالاتر از میزان معمول در طی یک سال (عبارت از ۳ تصادف یا بیشتر در طی یک سال)

توضیح:

۱. دوره یکساله از ۲ ماه قبل از شروع قرارداد جدید تا ۲ ماه پیش از اتمام قرار داد سالیانه در نظر گرفته می شود.

در صورت داشتن سوابق متعدد افزایش های جدول ذکر شده جمع می گردد اما در هر حال مجموع آنها از ۴۰۰٪ تجاوز نخواهد کرد. این افزایش حق بیمه بعد از ۲ سال حذف می شود.

۳-۳. تعرفه های ترجیحی

بیمه گران با تبلیغات برای برخی از گروه های بیمه شده تعرفه های ترجیحی حق بیمه در نظر می گیرند. اما اگر بیمه گذار موضوع این تعرفه ها، دو حادثه در یکسال داشته باشد نه تنها دیگر از این تخفیف بهره مند نمی شود، بلکه افزایش حق بیمه سال بعد بیشتر از میزان افزایش معمول سالانه (در مورد رانندگانی که تصادف داشته اند) است.

فصل چهارم

خلاصه و نتیجه گیری

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۴-۱. هدف طرح

هدف این طرح، بررسی و مطالعه میزان حداقل پوشش رایج بیمه مسئولیت وسایل نقلیه موتوری در اروپا و کشورهای عضو کارت سبز و بررسی پوشش‌های واقعی که به بیمه‌گذاران ارائه می‌شود و تأثیر طبقه‌بندی ریسک در کشور آلمان به منظور کاربری آن در آئین‌نامه‌های شخص ثالث است.

۴-۲. خلاصه طرح

قوانین و مقررات در بیشتر کشورها الزام به بیمه کردن صدمات بدنی و خسارات مالی دارد. تقریباً همه کشورهای اروپایی و کشورهای هم‌جوار به‌طور قانونی نیازمند وضع قوانین برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری در جاده‌ها و خیابان‌ها با هدف انتقال پوشش این مسئولیت به شرکت‌های بیمه هستند. قوانین بیمه اجباری شخص ثالث در کشورهای اروپایی از کشوری به کشور دیگر متفاوت است؛ به‌همین دلیل در کشورهای اروپایی تفاوت قابل توجهی بین پوشش‌های بیمه‌ای که ارائه می‌شود و حداقل میزان پوشش اجباری که باید انجام شود، وجود دارد.

۴-۲-۱. حداقل پوشش بیمه مسئولیت اتومبیل در اروپا

کشورهایی که عضو کارت سبز هستند مقررات مختلفی در ارتباط با حداقل پوشش بیمه‌ای دارند. این کشورها به دو گروه تقسیم می‌شوند:

- کشورهایی که حداقل پوشش اجباری آنها محدود به یک مقدار تعیین شده است. این گروه شامل کشورهای با پوشش بیمه‌ای جامع (پوشش یکسان برای صدمات بدنی و خسارات مالی) و کشورهای با پوشش متفاوت برای صدمات بدنی و خسارات مالی می‌شود.

- کشورهایی که پوشش بیمه‌ای آنها نامحدود است. پوشش‌های بیمه‌ای نامحدود برای برخی از کشورها اجباری و برای برخی اختیاری است و در بیشتر این کشورها پوشش نامحدود تنها مربوط به پوشش صدمات بدنی است نه خسارات مالی و برای خسارات مالی یک پوشش محدود در نظر گرفته می‌شود.

۴-۲-۲. پوشش بیمه‌ای واقعی

در اغلب کشورها بیمه‌گذاران به‌طور اختیاری غالباً پوشش‌هایی بالاتر از حداقل پوشش‌های بیمه‌ای قانونی خریداری می‌کنند. این کشورها به دو گروه تقسیم می‌شوند:

- کشورهای دارای پوشش نامحدود برای صدمات بدنی

این گروه شامل کشورهایی می‌شود که پوشش نامحدود خسارات مالی را به اتومبیل‌های سواری ارائه می‌دهند و برای وسایل نقلیه تجاری ارائه پوشش خسارات مالی نامحدود، بسیار کم است و تنها در موارد

ویژه و به صورت موردی صادر می‌شود. البته در برخی کشورها، شرکت‌های بیمه، پوشش خسارات مالی استاندارد مازاد بر حداقل را برای تمام انواع وسایل نقلیه صادر می‌کنند.

- کشورهای بدون پوشش نامحدود برای صدمات بدنی یا خسارات مالی

این گروه شامل کشورهایی هستند که، هیچ الزامی قانونی برای داشتن پوشش نامحدود ندارند و عرف بازار با در نظر گرفتن مبالغ بیمه‌ای بالاتر از حداقل‌های اجباری متفاوت است. به علت اختلاف زیاد قوانین پوشش حداقل برای بیمه مسئولیت مدنی در مقابل شخص ثالث در کشورهای اروپایی، اتحادیه اروپا تلاش‌های بسیاری برای هماهنگی و تعیین افزایش حداقل پوشش به مقدار کفایت نموده است؛ بر این اساس برخی از کشورها متقاعد شدند تا حداقل پوشش بیمه‌ای خود را مطابق با استانداردها افزایش دهند.

ایران جزء کشورهای عضو کارت سبز و دارای پوشش بیمه مسئولیت شخص ثالث اجباری طبق قانون است. به استناد قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، حداقل پوشش بیمه‌ای در بخش صدمات بدنی مطابق با قانون مجازات اسلامی بر حسب دیه کامل یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام و در بخش خسارات مالی معادل حداقل ۲/۵ درصد تعهدات بدنی تعیین شده است؛ ولی بیمه‌گذاران می‌توانند پوشش‌های بیمه‌ای مازاد بر حداقل را به طور اختیاری خریداری کنند. در این کشور پوشش نامحدود برای صدمات بدنی به ازای هر حادثه با شرط حداکثر مقدار برای هر فرد و برای خسارات مالی پوشش‌های محدود یکسان برای کلیه وسایل نقلیه ارائه می‌گردد.

به استناد آیین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ حق بیمه به صورت ریالی و بر حسب نوع و ظرفیت وسیله نقلیه، کاربری وسیله نقلیه و سوابق خسارتی وسیله نقلیه تعیین می‌شود؛ ولی طبق ماده ۸ قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، حق بیمه به صورت نرخ و بر مبنای مجموع تعهدات مالی و بدنی و با لحاظ عواملی چون کاربری وسیله نقلیه، نوع و ظرفیت وسیله نقلیه، سوابق راننده، تخلفات حادثه‌ساز و قدمت خودرو محاسبه و جهت تصویب به هیئت وزیران پیشنهاد شده است.

۴-۳. مقایسه تطبیقی

۴-۳-۱. اثرات کارایی طبقه‌بندی ریسک

- افزایش کارایی قراردادها

طبقه‌بندی ریسک مشکل انتخاب نامساعد را از بین برده و منجر به جمع‌آوری اطلاعات متقارن می‌شود؛ در نتیجه شرکت‌های بیمه در چنین قراردادهایی متضرر نمی‌شوند. همچنین باعث ایجاد رقابت بین بیمه‌گران

می‌شود. زیرا بیمه‌گرانی که ریسک‌های بالا و پایین را در یک صندوق مشترک بیمه می‌کنند با قراردادهای متناقضی از سوی دیگر بیمه‌گران با هدف جذب ریسک‌های پایین این صندوق مواجه می‌شوند و اطلاعات آنها رُبوده می‌شود لذا برای مقابله به یافتن مشخصه‌های جدید ریسک می‌پردازند.

- بهبود ترکیب بیمه‌گذاران:

قراردادهایی که براساس شدت ریسک تفکیک می‌شود در بازار انتخاب ناسازگار، موازنه ایجاد می‌کند. این موازنه با ارائه پوشش‌های متفاوت برای مشتریان پرریسک و کم‌ریسک مشخص می‌شود. بنابراین هر دو دسته متناسب با میزان ریسکی که با آن مواجه هستند با حق بیمه واقعی و منصفانه نرخ‌گذاری می‌شوند. این دسته‌بندی ریسک زمانی مفید خواهد بود که میزان پوشش بیمه‌ای دریافتی هر یک از مشتریان متناسب با نیازهای متفاوتشان، متغیر انتخاب گردد.

- کاهش مخاطرات اخلاقی

اگر حق بیمه پرداختی، خسارت مورد انتظار بیمه‌گذاران را در سطح مناسب منعکس نکند و انگیزه برای دریافت پوشش بیمه‌ای در بیمه‌گذاران به وجود نیاید باعث ایجاد اختلاف بین بیمه‌گذاران و افزایش مخاطرات اخلاقی می‌گردد. اعمال تعرفه به واسطه طبقه‌بندی ریسک، رانندگان را به تعدیل و تغییر رویه در ارتباط با ریسک ترغیب می‌کند و باعث کاهش خسارت شرکت‌ها می‌شود.

در کشورهای عضو OECD به منظور کنترل ترافیک ناشی از مخاطرات اخلاقی، سیستم پاداش و جریمه اجرا می‌گردد. این سیستم بخشی از سیستم نرخ‌گذاری تجربی است؛ زیرا بر پایه احتمال وقوع حوادث طراحی شده نه شدت وقوع خسارت.

مزایای اجتماعی طبقه‌بندی ریسک، کاهش مجموع خسارت و بالتبع کاهش قیمت بیمه (حق بیمه) خواهد بود. دستیابی به چنین مزایایی در یک بازار نرمال مورد انتظار است و در بازارهای با سابقه طولانی مدت وجود قوانین و مقررات بیمه شخص ثالث اجباری مثل آلمان بی‌فایده خواهد بود.

۴-۴. سیستم‌های طبقه‌بندی ریسک بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری در آلمان

سیستم طبقه‌بندی ریسک در آلمان به سه دسته تقسیم می‌شود:

- سیستم قدیمی بیمه شخص ثالث اجباری

از جمله خصوصیات ریسک در این سیستم کاربری تجاری وسیله نقلیه و قدرت موتور بود.

- سیستم پاداش و جریمه

این سیستم نیمه اجباری بود و تعیین تعرفه بر مبنای موقعیت و حرفه رانندگان انجام می شد.

- سیستم حذف نظام تعرفه‌ای

در این سیستم، شرکت‌ها آزاد به انتخاب و تعیین نرخ ریسک بودند و انواع تخفیفات و اضافه نرخ‌ها بدون هیچ اقتباسی از نرخ‌های انجمن بیمه آلمان ارائه می شد.

۴-۴-۱. خصوصیات و دسته‌بندی ریسک‌های جدید پس از حذف تعرفه در آلمان

خصوصیات ریسک از جمله سن خودرو (ماشین نو، دست اول)، مسافت طی شده (کمتر از ۹۰۰۰ کیلومتر)، محل نگهداری خودرو (پارکینگ)، استفاده محدود از خودرو (راننده انفرادی)، جنسیت راننده، سن راننده (۶۵-۲۵ سال)، شغل راننده، تعداد فرزندان مالک زیر ۱۵ سال، مشتریان همیشگی، تعلیم رانندگی ایمن، خودروهای کم مصرف، معلولان و از کارافتادگان جزء فاکتورهایی هستند که مشمول تخفیف می شوند و عوامل ریسکی مثل سن خودرو (۷ سال به بالا)، مسافت طی شده (بیش از ۳۰/۰۰۰ کیلومتر)، سن راننده زیر ۲۰ سال، استفاده از خودرو در دیگر کشورها، راننده غیر مالک، نقل و انتقال عمومی، خودروهای کهنه و قدیمی نیز از جمله مواردی هستند که مشمول اضافه نرخ می شوند. به کارگیری عوامل فوق طی سال‌های ۱۹۹۵-۲۰۰۳ در آلمان این نتایج را دربرداشته است:

- عوامل ریسکی چون سن خودرو، مسافت طی شده، پارکینگ، سن و شغل راننده در ابتدا به سرعت در بازار نفوذ کرده و متعاقب آن نفوذ کم می شود. چنین الگویی را می توان الگوی موفق نامید.

- عوامل راننده انفرادی، زنان، فرزندان، راننده غیر مالک و مشتریان همیشگی که از تخفیف استفاده می کنند طی یک دوره زمانی طولانی مدت باعث افزایش نفوذ در بازار می شوند.

- عواملی چون خودروهای کم مصرف، خودروهای قدیمی، تخفیف از کارافتادگان و اضافه نرخ برای خودروهای پرقدرت یک الگوی ثابت هستند که توسط شرکت‌هایی که تخفیف چندانی ندارند، استفاده می شوند و نفوذ آنها در بازار پایین و در یک دوره زمانی طولانی مدت ثابت خواهد ماند.

- عواملی مثل تعلیم رانندگی ایمن و محتاط و رانندگان با تجربه بالای ۲۵ سال و یا اضافه نرخ برای برخی مناطق خاص به عنوان یک الگوی ناموفق مطرح شده است و در ابتدا به سرعت در بازار تا سطح ماکزیمم نفوذ کرده و پس از آن به زیر سطح ماکزیمم و تا ۳۰٪ کاهش می یابد و در نهایت به سطح نفوذ صفر می رسد.

۲-۴-۴. تأثیر خصوصیات جدید ریسک بر حق بیمه و ایمنی تردد

کاهش میانگین حق بیمه که نتیجه آن بهبود ساختار مجموع پوشش‌هاست، تأثیر کلیدی مورد انتظار ناشی از طبقه‌بندی ریسک است. ولی تجربه نشان می‌دهد که مزایای اجتماعی حاصل از طبقه‌بندی ریسک موقتی است. حتی آزادسازی نرخ بیمه شخص ثالث نیز سود اقتصادی کوتاه‌مدتی برای شرکت‌های نوآور به وجود می‌آورد. دلیل چنین تأثیری وجود سیستم بیمه شخص ثالث اجباری در آلمان است.

همچنین از تأثیر عوامل ریسک بر ایمنی تردد انتظار می‌رود رعایت احتیاط و نکات ایمنی توسط رانندگان مختلف، موجب کاهش مجموع خسارت‌ها گردد ولی تأثیر این عوامل در یک دوره ۵ ساله اجرای نظام غیرتعرفه‌ای موجب افزایش خسارت‌ها گردید.

بنابراین ملاحظه می‌شود که طبقه‌بندی ریسک، تأثیری در خودداری از بروز مخاطرات اخلاقی و افزایش ایمنی ندارد. دلیل چنین نتیجه‌ای انتخاب مؤلفه‌های ریسک خنثی و یا شکست‌خورده مانند اجرای سیستم بیمه مالکیت واحد در آلمان است. به کارگیری این مؤلفه ریسک خنثی، تأثیر ایمنی تردد را در طبقه‌بندی ریسک کم‌رنگ می‌کند.

۳-۴-۴. عدم لیاقت راننده به عنوان یک عامل نادیده گرفته شده ریسک

پژوهش‌های اخیر در آلمان مؤلفه ریسک رفتاری را در قالب عدم لیاقت راننده به منظور بررسی تخلفات و سوابق رانندگی افراد جهت اعمال اضافه نرخ یا تخفیف در حق بیمه بررسی کرده است. شواهد بسیاری وجود دارد که عامل اولیه تخطی از قوانین رانندگی به طور موفقیت‌آمیزی رانندگان محتاط و بی احتیاط را تفکیک می‌کند. افراد با بیش از یک تخلف (چنانچه تخلف واقع شده در سطح پایین باشد، بدون تعلیق گواهینامه) احتمال وقوع ریسک را تا ۲۵ برابر ریسک پایه افزایش می‌دهند. با وجود چنین تفاوت آشکار ریسک بین گروه‌های رانندگان مختلف چنین فاکتور ریسکی در بازار بیمه آلمان انتخاب نشده است.

سیستم عدم لیاقت راننده در کانادا بخشی از بیمه اجباری پایه است که دولت فدرال کانادا از طریق یک بیمه‌گر انحصاری دولتی و در برخی ایالت‌ها از طریق بیمه‌گران خصوصی که کاملاً تحت نظارت قانونی دولتی هستند، ارائه می‌دهد. عدم لیاقت راننده به عنوان یک سیستم دوگانه راننده و دارنده بیمه‌نامه تعبیه شده است؛ به عنوان مثال در این سیستم رانندگان باید در برابر تمام خطاهای رانندگی بیمه شوند.

با مقایسه بیمه شخص ثالث در کانادا و آلمان در می‌یابیم که کانادا به دلیل استفاده از سیستم دوگانه دارنده و راننده، بازار بیمه رقابتی‌تری نسبت به آلمان (که از سیستم بیمه‌نامه واحد برای مالک یا دارنده وسیله نقلیه استفاده می‌کند) دارد. رانندگان در آلمان قانوناً مسئول تصادفات نیستند و مالک بیمه‌نامه مسئولیت کامل در برابر رانندگی خودرو و هر استفاده‌کننده دیگری از خودرو را دارد. عدم استفاده این سیستم در آلمان به دلیل

هزینه قابل توجه تغییر جهت به یک سیستم دوگانه راننده و دارنده (مالک) است؛ زیرا نیازمند یک سیستم دوگانه حسابداری تصادفات در قانون حمل و نقل فدرال آلمان است؛ بنابراین چنین موانعی باعث عدم به‌کارگیری مؤلفه‌های ذاتی ریسک در آلمان خواهد شد.

۴-۵. نتیجه‌گیری

تصویر کلی از تأثیر کارایی طبقه‌بندی ریسک‌های جدید در آلمان نشان می‌دهد شرکت‌هایی که مؤلفه‌های صحیح و جدید ریسک را به‌عنوان اولین پیشنهاددهنده معرفی کردند (شرکت‌های نوآور) موفق به کاهش ضریب خسارت و بالتبع افزایش سود خود شدند ولی تأثیر این مؤلفه‌ها موقتی و کوتاه‌مدت بوده است. ولی شرکت‌هایی که سریعاً رفتار آنها را تقلید می‌کردند (رفتار تقلیدی) به نتایج معکوسی دست می‌یافتند. همچنین شواهد به‌دست‌آمده نشان می‌دهد که طبقه‌بندی‌های ناکارآمدی از ریسک انتخاب شده است. درحالی‌که اطلاعات بالقوه کارآمد و مؤثر نادیده گرفته شده‌اند. دلیل عدم موفقیت به‌کارگیری مؤلفه‌های جدید ریسک در آلمان را می‌توان وجود پوشش ثابت اجباری و محدودیت‌هایی همچون بیمه‌نامه مالکیت واحد در بازار تشریح کرد.

۴-۶. راهکارهای پیشنهادی جهت توسعه فرهنگ رانندگی

- صدور بیمه‌نامه با استفاده از سیستم دوگانه راننده و دارنده؛
- به‌کارگیری تکنیک‌های مدیریت ریسک به‌منظور پذیرش ریسک‌های مناسب؛
- ارائه نرخ‌ها و پوشش‌های متفاوت به بیمه‌گذاران بر مبنای ریسک؛
- اعمال سیستم تعرفه‌ای به جای تعیین حق‌بیمه به‌عنوان ابزاری جهت تشویق و تنبیه بیمه‌گذاران و کاهش مخاطرات اخلاقی؛
- طبقه‌بندی ریسک برای فاکتورهای مؤثر از جمله سوابق خسارتی راننده. همچنین پروژه‌های مطالعاتی زیر نیز پیشنهاد می‌شوند:
- بررسی فاکتورها و عوامل مؤثر بر ریسک به‌منظور طبقه‌بندی ریسک و اعمال تعرفه بر مبنای آن؛
- بررسی راهکارهای ایجاد بازار نرمال و خروج از قوانین و مقررات بیمه شخص ثالث اجباری؛
- بررسی موانع و راهکارهای ایجاد سیستم بیمه دوگانه دارنده (مالک) و راننده؛
- بررسی راهکارهای مدیریت ریسک به‌منظور دستیابی به اطلاعات متقارن و جلوگیری از انتخاب بد؛
- بررسی مؤلفه‌های ریسک رفتاری و عدم لیاقت راننده و تأثیر آن در تعیین نرخ بیمه.

منابع

1. Akerlof, G 1970, "The market for Lemons: qualitative uncertainty and the market mechanism", *Quarterly Journal of Economics*, no.74, pp.494- 514.
2. Blackmon, B G & Zeckhauser, R 1991,"Mis-priced equity: regulated rates for auto insurance in Massachusetts", *American Economic Review*, vol.81, no.2, Papers and Proceedings of the 103rd Annual Meeting of the AEA (May 1991), pp.65- 9.
3. Buzzachi, L & Valetti, TM 2002, *Strategic price discrimination in compulsory insurance markets*, Unpublished Draft Paper.
4. Chen, W, Cooper, P & Pinilli, M 1995,"Driver accident risk in relation to the penalty point system in British Columbia, *Journal of Safety Research*,no. 26, pp.9- 18.
5. Crocker, KJ & Snow 1986,"The efficiency effects of eategorical discrimination in the insurance industry", *Journal of Political Economy*,vol.94, no.2, pp. 321- 44.
6. Crocker, K & Snow, A 2000, *The theory of risk classification, in: Dionne, G. (ed.), Handbook of Insurance*, Kluwer Academic Publisher, Dordrecht, pp. 245-76.
7. Cummins, J.D & Tennyson, S 1992,"Controlling automobile insurance costs", *Journal of Economic Perspectives*, vol.6, no. 2, pp. 95- 115.
8. Diamantopoulou, K, Cameron, M, Dyle, D & Harrison, W 1997, *The relationship between demerit points accrual and crash involvement*, Report no. 116, Accident Research Centre, Monash University, Australia.
9. FFSA (Federation Francaise des Societes d'Assurance) 2008, *Comment sont e'tablis les tarifs d'assurance automobile?*, Centre de documentation et d'information de l'assurance, FPLOL.
10. Finanztest 1995, *Rallye um rabatte*, vol.3 pp. 14-23.
11. Finanztest 1997, *Zeit der auslese*, pp. 72-92.
12. Finanztest 1999, *Zeit für den wechsel*, vol. 10, pp.12-9.
13. Finanztest 2000, *Rabatt- rallye*; vol. 11. pp. 82-9.
14. Finanztest 2001, *Zeit zu gehen*;vol. 11, pp. 12-9.
15. Finanztest 2002, *Teurer Anfang*;vol.11, pp. 15-21.
16. Finanztest 2003, *Neues Spiel, neues Glück*,vol. 12, pp. 12-21.

17. Harrington, HI & Doeringhaus, SE 1993,"The economics and polititcs of automobile insurance rate classification", *Journal of Risk and Insurance*.vol. 60, no.1, pp.59- 84.
18. Hauer, E, Persaud, B N, Smiley, A & Duncan, D 1991,"Estimating the Accident potential of an Ontario driver", *Accident Analysis and Prevention*,vol. 23, no. 2- 3, pp. 133- 52.
19. Hoy, M 1982,"Categorizing risks in the insurance industry, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 97, no. 2, 321-36.
20. Hoy, M 1984, "The impact of imperfectly categorizing risks on income inequality and social welfare", *Eanadian Journal of Econimics*, vol. 17, no.3, pp.557-68.
21. Hoy, M 1988,"Risk Management and the value of symmetric information in insurance markets", *Economics*, vol. 55, no.219, pp. 355- 64.
22. Muir, JM 1957, *Principles and practices in connection with classification ratings systems for liability insurance as applied to private passenger automobiles*, Proceedings of the Casualty Actuarial Society 1957.
23. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) 1990, *Automobile insurance and road accident prevention*, Paris.
24. Polborn, MK 1997, *Three essays in insurance*, Inaugural Dissertation zur Erlangung des Grades Doctor oeconomicae publiciae (Dr. oec.publ.) an der Ludwig Maximilian University at Munich, unpublished.
25. Rea, SA 1992, *Insurance classifications and social welfare* Contributions to Insurance Economics, Boston-Kluwer Academic Publishers, pp. 377-996.
26. Rothschild, M & Stiglitz, J 1976,"Equilibrium in competitive insurance markets- an essay on the economics of imperfect Information", *Quarterly Journal of Economics*, no. 90, pp. 629- 49.
27. Schade, FD & Heinzelmann, HJ 2004, *Risikogruppen im VZR als basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht*, Berichte der Bundesanstalt für StraBenwesen M 159, Bergisch-Gladbach.
28. Schwarze, R & Wein, T 2005, *Is the market classification of risk always efficient? evidence Form German third party motor insurance*, ESRC centre for Analysis of Risk

and Regulation, Discussion paper no. 32, The London School of Economics and Political Science.

29. Smiley, A, Persaud, B & Duncan, D 1990, *Accidents, conviction and demerit points: an ontario driver records study*, Transportation Research Record, Bd. 1238, S. 53- 64. Washington D.C.

30. Wieduwilt, K & Grüning, R 2009, *Minimum covers in European liability insurance*, Technical Publishing- Casualty, Swiss Re.

31. Wilson, CA 1977, "A model of insurance markets with incomplete information", *Journal of Economic Theory*, no. 16, pp. 167- 207.





پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فهرست گزارش‌های موردی‌های منتشر شده در پژوهشکده بیمه

- گزارش موردی ۱ (تیر ۱۳۷۷): بازار بیمه کره جنوبی با توجه به شرایط پیشنهادی صندوق بین‌المللی پول
- گزارش موردی ۲ (شهریور ۱۳۷۷): مقایسه تطبیقی مالیات بر شرکت‌های بیمه در ایران و ۱۷ کشور جهان
- گزارش موردی ۳ (آبان ۱۳۷۷): مقدمه‌ای بر آزادسازی و خصوصی‌سازی صنعت بیمه همراه با تجربه برخی کشورها
- گزارش موردی ۴ (اردیبهشت ۱۳۷۸): مقدمه‌ای بر لزوم اندازه‌گیری و اهمیت بهره‌وری در صنعت بیمه کشور (بخش اول)
- گزارش موردی ۵ (تیر ۱۳۷۸): بیمه و بحران پیری
- گزارش موردی ۶ (مهر ۱۳۷۸): بررسی ریسک‌های پتروشیمی از نقطه نظر آتش‌سوزی
- گزارش موردی ۷ (دی ۱۳۷۸): آشنایی با صنعت بیمه مالزی (ساختار، دستاوردها و تجارب)
- گزارش موردی ۸ (شهریور ۱۳۷۹): مبانی بیمه و مدیریت ریسک نفت و گاز
- گزارش موردی ۹ (دی ۱۳۷۹): موقعیت بازارهای بیمه آسیا پس از بحران اقتصادی
- گزارش موردی ۱۰ (اردیبهشت ۱۳۸۰): بیمه در فیدیک
- گزارش موردی ۱۱ (تیر ۱۳۸۰): مروری بر تجارت و دستاوردهای بازار بیمه در بنگلادش
- گزارش موردی ۱۲ (اسفند ۱۳۸۰): عوامل مؤثر در نرخ‌گذاری بیمه‌های اتومبیل
- گزارش موردی ۱۳ (اردیبهشت ۱۳۸۱): توانگری در بیمه
- گزارش موردی ۱۴ (اردیبهشت ۱۳۸۲): اصلاح سیستم‌های مقرراتی و نظارتی در بازارهای بیمه در حال‌گذار
- گزارش موردی ۱۵ (مهر ۱۳۸۲): مروری بر بازار بیمه لندن و فعالیت‌های لویدز
- گزارش موردی ۱۶ (آذر ۱۳۸۲): نوآوری بازار سرمایه در صنعت بیمه
- گزارش موردی ۱۷ (دی ۱۳۸۲): تأثیر تجارت الکترونیکی بر صنعت بیمه
- گزارش موردی ۱۸ (بهمن ۱۳۸۲): ابعاد گوناگون نظارت در صنعت بیمه (بخش اول: نظارت در فنلاند، ایسلند و هندوستان)

گزارش موردی ۱۹ (اسفند ۱۳۸۲): مروری بر قوانین، مقررات و نظارت بیمه ایجاد سیستم‌های مؤثر

تنظیمی و نظارتی بیمه

گزارش موردی ۲۰ (شهریور ۱۳۸۳): آژانس چند جانبه تضمین سرمایه‌گذاری (MIGA) و تعامل آن با

صنعت بیمه

گزارش موردی ۲۱ (خرداد ۱۳۸۴): بازار جهانی بیمه در سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۳

گزارش موردی ۲۲ (تیر ۱۳۸۴): مقدمه‌ای بر بیمه‌های عمر (بخش اول: مروری بر بیمه‌های عمر در

هندوستان، بخش دوم: بیمه عمر با منافع فزاینده)

گزارش موردی ۲۳ (مرداد ۱۳۸۴): مقدمه‌ای بر بیمه‌های عمر (بخش سوم: انعقاد قرارداد بیمه عمر)

گزارش موردی ۲۴ (مهر ۱۳۸۴): ابعاد گوناگون نظارت در صنعت بیمه (بخش دوم: مهندسی مجدد نظارت)

گزارش موردی ۲۵ (آبان ۱۳۸۴): بیمه ده ساله عیب‌های اساسی ساختمان

گزارش موردی ۲۶ (آذر ۱۳۸۴): ابعاد گوناگون نظارت در صنعت بیمه (بخش سوم: استانداردهای نظارتی

اعطای پروانه، بازرسی در محل، فعالیت تجاری بین مرزی، مدیریت شرکت‌های بیمه)

گزارش موردی ۲۷ (فروردین ۱۳۸۵): خود بیمه‌گری

گزارش موردی ۲۸ (مرداد ۱۳۸۵): بیمه در بازارهای نوظهور (با تأکید بر چین و هند)

گزارش موردی ۲۹ (آذر ۱۳۸۵): بیمه خودرو در ژاپن

گزارش موردی ۳۰ (دی ۱۳۸۵): بازار جهانی بیمه در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵

گزارش موردی ۳۱ (خرداد ۱۳۸۶): ابعاد گوناگون نظارت در صنعت بیمه، توانگری ۲

گزارش موردی ۳۲ (مرداد ۱۳۸۶): اصلاحات ضروری قانون بیمه در چین پس از الحاق به سازمان جهانی

تجارت

گزارش موردی ۳۳ (آبان ۱۳۸۶): بررسی ابعاد نظام آماری صنعت بیمه از نگاه جهانی (ارائه راهکاری برای

کشور ایران)

گزارش موردی ۳۴ (فروردین ۱۳۸۷): رتبه‌بندی شرکت‌های بیمه

گزارش موردی ۳۵ (اردیبهشت ۱۳۸۷): اندازه‌گیری سوددهی صدور صنعت بیمه غیرزندگی

گزارش موردی ۳۷ و ۳۶ (تیر و مرداد ۱۳۸۷): چارچوبی جهانی برای ارزیابی توان واگذاری بیمه‌گر

گزارش موردی ۳۸ و ۳۹ (مهر و آبان ۱۳۸۷): بررسی تجربه بیمه حوادث طبیعی منازل مسکونی در

کشورهای منتخب و ارائه راهکارهای مناسب برای ایران

گزارش موردی ۴۰ (دی ۱۳۸۷): اثر تامین مالی به روش PAYG و خصوصی‌سازی تأمین اجتماعی بر

تشدید فقر

گزارش موردی ۴۱ (بهمن ۱۳۸۷): بیمه در بازارهای نوظهور: بررسی اجمالی بیمه اسلامی و چشم‌انداز آن

گزارش موردی ۴۲ (اردیبهشت ۱۳۸۸): اقتصاد واسطه‌های بیمه

گزارش موردی ۴۳ (تیر ۱۳۸۸): بیمه سپرده

گزارش موردی ۴۴ (شهریور ۱۳۸۸): دو مقاله بیمه‌ای: آزادسازی در صنعت بیمه - بحران مالی جهانی

گزارش موردی ۴۵ (آبان ۱۳۸۸): اخلاق بیمه، همجواری تضادها

گزارش موردی ۴۶-۴۷ (آذر ۱۳۸۸): تنظیم مقررات و مداخلات در صنعت بیمه

گزارش موردی ۴۸ (دی ۱۳۸۸): گزارش بازار جهانی بیمه اتکائی سال ۲۰۰۸ (ارائه شده توسط انجمن بین‌المللی

ناظران بیمه)

گزارش موردی ۴۹ (بهمن ۱۳۸۸): تحلیل سناریو در بیمه

پروژه نگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی