

## بازار بیمه اتومبیل در اروپا

مترجم: اردشیر احدی\*

### مقدمه

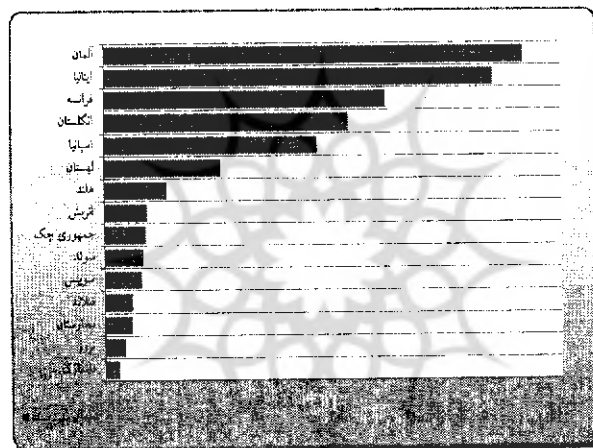
این نوشتار در صدد بررسی بازار بیمه اتومبیل در ۱۵ کشور اروپایی به منظور ارائه تصویری کلی از این بازار در اروپاست. اطلاعات کلیدی وساختاری این بازار تجزیه و تحلیل شده و ضمن مقایسه اطلاعات مربوط به هر کشور، تصویری فراگیر از بیمه اتومبیل در بازارهای منتخب ارائه شده است. بخش اول این نوشتار، اطلاعات کلیدی اخذ شده از بازارهای منتخب در اروپا را، به ویژه با تمرکز بر بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث ( بیمه شخص ثالث) مقایسه می کند. این اطلاعات و آمار شامل تعداد و تراکم وسایل نقلیه موتوری، میانگین حق بیمه، تواتر خسارت، میانگین غرامت پرداختی و ضریب خسارت است. اطلاعات مورد استفاده در این نوشتار از مجامع ملی بیمه‌ای یا مؤسسات مشابه اخذ شده و عموماً مربوط به سال ۲۰۰۲ است. از آنجا که هر یک از کشورهای مورد بررسی، از بیمه اتومبیل تعاریف خاص خود را دارند، لذا همسان سازی کامل اطلاعات و آمار ارائه شده غیر ممکن است، هر چند که برای تجزیه و تحلیل و مقایسه تطبیقی، تعدیل برخی از موارد لازم، امری اجتناب ناپذیر و ضروری بوده است. بخش دوم این نوشتار ادعای خسارت زیان دیده‌ای فرضی را با آسیب شدید بدنی به عنوان نمونه مورد بررسی قرار داده است و در بخش سوم نیز، تعدادی از کشورها به صورت دقیق تر بررسی

\* رئیس اداره کارت سبز بیمه مرکزی ایران

می شوند. بررسی تطبیقی نمونه فرضی در زمینه ادعای خسارت یک زیان دیده دچار آسیب شدید بدنی که از سال ۱۹۹۰ شروع شده و در سال های ۱۹۹۸ و ۲۰۰۳، دعاوی دیگری در پی داشته است. این بررسی نشان می دهد که چگونه تغییرات ایجاد شده در موازین قانونی و در پایه محاسبات، با رشد سریع هزینه های درمانی و پزشکی در طی همان مدت ترکیب شده و به افزایش شدید هزینه های خسارت منجر شده است.

### اطلاعات کلیدی مربوط به وسایل نقلیه موتوری در سال ۲۰۰۲

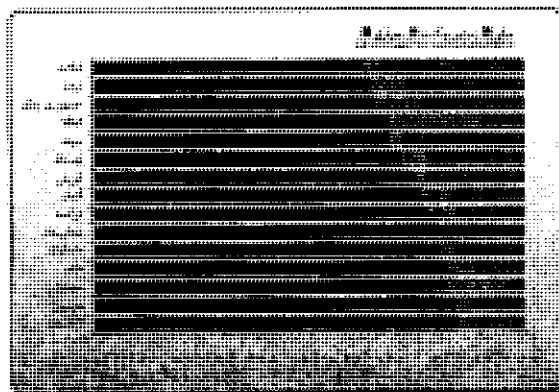
نمودار ۱. تعداد وسایل نقلیه



این نوشتار شامل اطلاعات مربوط به حدود ۲۵۰ میلیون وسیله نقلیه موتوری است. تقریباً بزرگ ترین بازار، چه از نظر تعداد وسایل نقلیه (حدود  $\frac{1}{5}$  تعداد کل وسایل نقلیه) و چه از نظر جمعیت (تقریباً ۸۲ میلیون نفر)، کشور آلمان است. بعد از آلمان، گروه کشورهای دیگری که از نظر تعداد جمعیت شبیه به هم هستند شامل ایتالیا، فرانسه و انگلیس (جمعیت هر کشور تقریباً ۶۰ میلیون نفر) قرار دارند که از نظر تعداد وسایل نقلیه با هم متفاوت هستند. این موضوع در مورد کشورهای اسپانیا و لهستان که هر یک با ۴۰ میلیون نفر جمعیت در مرتبه بعدی هستند، نیز صادق است.

کشورهای بعدی در ردیف های انتهایی جدول، بین ۵ تا ۱۰ میلیون نفر جمعیت قرار دارند. در این گروه هر چند مجارستان با حدود ۱۰ میلیون نفر، بزرگ ترین است، اما این کشور به نسبت جمعیت خود از نظر سطح مالکیت شخصی وسایل نقلیه هنوز در سطح پایینی است.

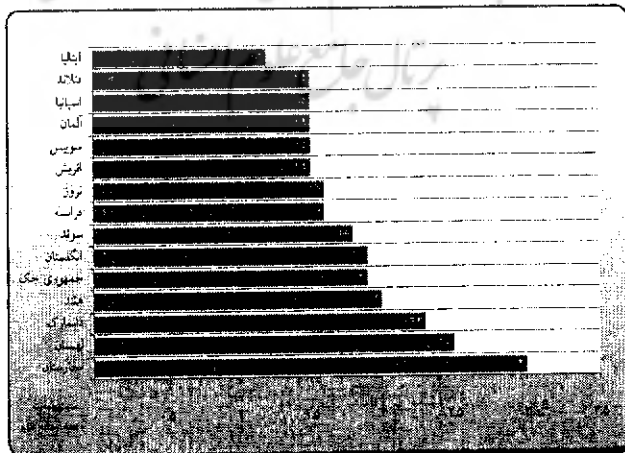
نمودار ۲. انواع وسایل نقلیه



در این بررسی، تعریف استاندارد و هماهنگی از "وسیله نقلیه" در کشور های مورد نظر وجود ندارد. در نتیجه، طبقه بندی انواع مختلف وسایل نقلیه به ویژه تریلی ها، ادوات کشاورزی و از این قبیل همواره در همه بازارها یکسان نیست.

در همه کشورهای مورد نظر، سهم اتومبیل های سواری در مقایسه با تعداد کل وسایل نقلیه، بین ۶۳ تا ۸۵ درصد است. در جمهوری چک، ایتالیا و اسپانیا بخش زیادی از تعداد کل وسایل نقلیه را موتورسیکلت ها تشکیل می دهند. سهم بالایی که در برخی از کشورها به "سایر" وسایل نقلیه اختصاص یافته، اساساً به وسایل نقلیه و تریلی هایی که در امور کشاورزی و جنگلبانی به کار می روند مربوط می شود.

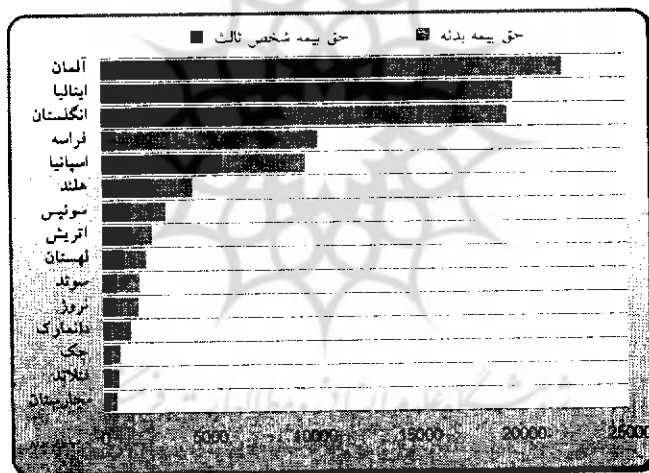
نمودار ۳. نسبت جمعیت به تعداد وسایل نقلیه



تعداد کمتر افرادی که از یک وسیله نقلیه استفاده می کنند با تعداد بیشتر و تراکم وسایل نقلیه ارتباط دارد. در حوزه اتحادیه اروپا، تقریباً به ازای هر ۷/۱ نفر، یک وسیله نقلیه وجود دارد که این میزان با یک وسیله نقلیه برای کمتر از ۳/۱ نفر به نسبت جمعیت آمریکا که تعداد وسیله نقلیه بیشتری دارند، قابل مقایسه است.

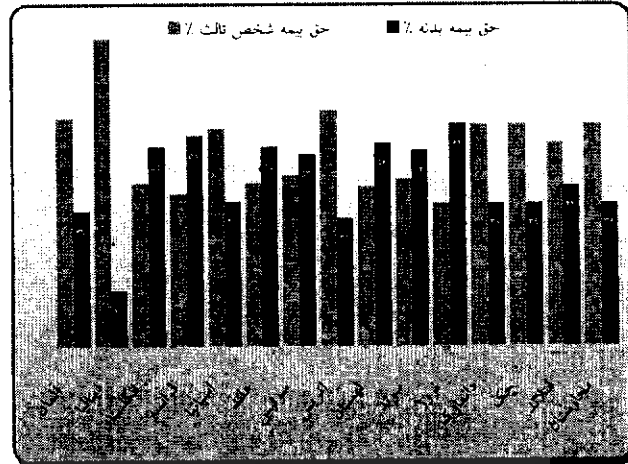
لهستان و مجارستان کم ترین تعداد و تراکم وسایل نقلیه را دارند و این موضوع بیانگر آن است که این کشورها دارای بیشترین قابلیت برای افزایش تعداد وسایل نقلیه هستند. بیشترین تعداد و تراکم وسایل نقلیه مربوط به کشور ایتالیا است که حاکی از این واقعیت است که در این کشور همانند جمهوری چک، سهم بزرگی به دارندگان موتورسیکلت اختصاص دارد.

نمودار ۴. حق بیمه رشته اتومبیل: حق بیمه شخص ثالث و حق بیمه بدنه



همه اطلاعات مندرج در نمودار ۴، مربوط به حق بیمه صادره ناخالص بعد از کسر مالیات و سایر هزینه های ضروری است. از آنجا که در بازار انگلستان پوشش های جامع و فراگیر حکم فرماست، لذا آمار مربوط به حق بیمه شخص ثالث از کل حق بیمه اتومبیل این کشور به طور تخمینی ارائه شده است. حق بیمه اتومبیل در هر یک از این کشورها نشان می دهد که این ارقام فقط با شیوه نرخ گذاری که بر مبنای تعداد وسایل نقلیه انجام می شود، هماهنگی دارد. از یک سو اختلاف آمار، ناشی از ارقام متفاوت مربوط به میانگین حق بیمه شخص ثالث و بدنه و از سوی دیگر ناشی از سطوح مختلف بیمه بدنه اتومبیل است که توسط مشتریان خریداری می شود.

## نمودار ۵. حق بیمه شخص ثالث و حق بیمه بدنه اتومبیل



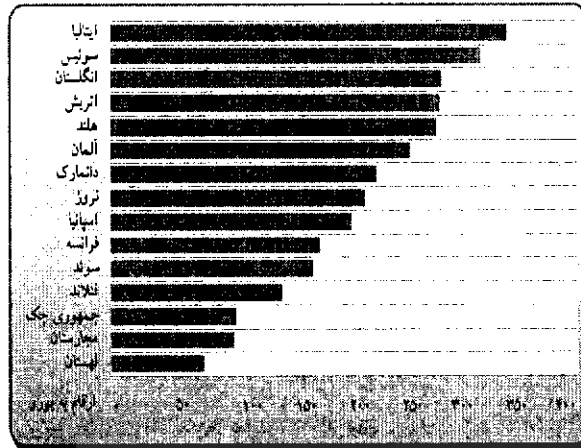
بخشی از مجموع حق بیمه که ریسک بدنه اتومبیل (از جمله ریسک آتش سوزی و سرقت) را پوشش می‌دهد، در کشورهای مختلف به ترتیب از ۱۵ درصد در ایتالیا تا بیشتر از ۶۰ درصد در نروژ و دانمارک متفاوت است، در مقام مقایسه، اگر چه توزیع حق بیمه میان این دو رشته فرعی بیمه اتومبیل در آلمان و اتریش مشابه است، اما هنوز بین این بازارها تفاوت‌های اساسی وجود دارد.

در آلمان، سهم وسایل نقلیه که هر دو پوشش بیمه اتومبیل (شخص ثالث و بدنه) را دارند، ۷۵ درصد است، در حالی که این رقم در اتریش ۳۰ درصد است. تعادل در مجموع ارقام ناشی از این واقعیت است که میانگین حق بیمه بدنه در آلمان ۲۰۰ یورو است، در حالی که این رقم در اتریش ۵۰۰ یورو است.

برای مثال، همین موضوع در مورد کشور لهستان صادق است به طوری که میزان حق بیمه کم بیمه شخص ثالث، با رقم حق بیمه بالای بیمه بدنه متعادل می‌شود.

به طور کلی می‌توان فرض کرد که برای یک شرکت بیمه اداره امور بیمه شخص ثالث دشوارتر از بیمه بدنه اتومبیل است، که این امر به دلیل ماهیت اجباری و طولیل‌المدت بودن آن است. در نتیجه بازارهایی که دارای نرخ متعادل حق بیمه شخص ثالث و بدنه هستند، امکان مانور بیشتری را به نسبت بازارهایی دارند که حق بیمه شخص ثالث بخش بزرگی از کل حق بیمه آنها را تشکیل می‌دهد.

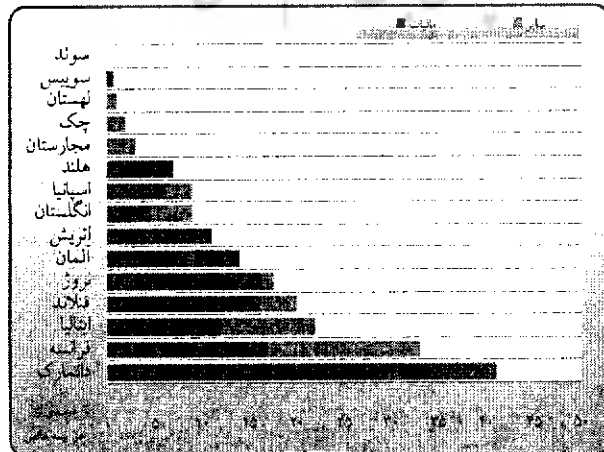
نمودار ۶. میانگین حق بیمه شخص ثالث



تعریف: میانگین حق بیمه شخص ثالث مساوی است با نسبت حق بیمه شخص ثالث به تعداد وسایل نقلیه. در نگاهی دقیق تر به بازارهای اروپایی مشخص می شود که میانگین حق بیمه شخص ثالث بین ۱۵۰ تا ۳۰۰ یورو است. اگر چه بخش بزرگی از تعداد وسایل نقلیه در کشور ایتالیا را وسایل نقلیه کوچک تشکیل می دهند، با این وجود، این کشور بالاترین میانگین حق بیمه را دارد. همان گونه که انتظار می رود بازارهای اروپای مرکزی و شرقی در قسمت پایین جدول قرار می گیرند.

عدم تجانس و ناهمگونی آمار میانگین حق بیمه در کشورهای مورد بررسی را می توان این گونه توضیح داد که در بازار های گوناگون اروپایی شرایط ریسک و سطح غرامت ها متفاوت است.

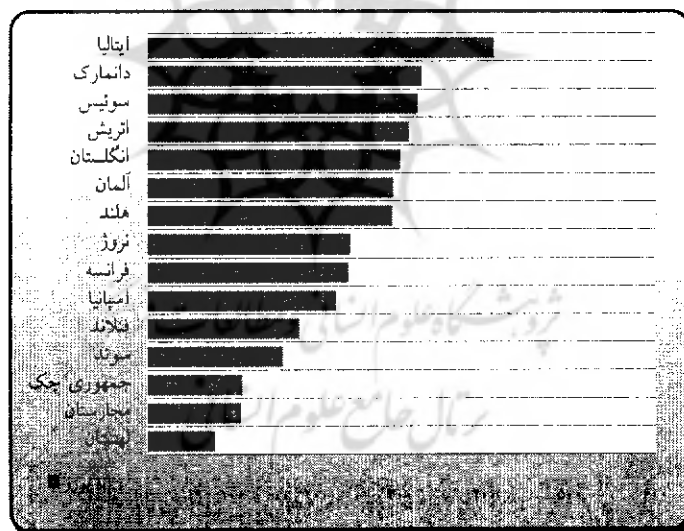
نمودار ۷. مالیات و سایر هزینه ها



میزان مالیاتی که در نرخ میانگین حق بیمه محاسبه و از بیمه گذاران وصول می شود در هر کشور با کشور دیگر بسیار متفاوت است و ممکن است تا بیش از ۴۰ درصد از نرخ حق بیمه خالص را تشکیل دهد. در بعضی از کشورها (مثلاً در دانمارک)، این موضوع به نوع وسیله نقلیه بستگی دارد. علاوه بر مالیات های مستقیم، عوارض دیگری در مبلغ حق بیمه منظور می شود از قبیل: مشارکت در طرح های بیمه تأمین اجتماعی یا صندوق های ضمانت ( کارت سبز، کمک به زیان دیدگان تصادفات جاده ای).

همچنین بعضی از این موارد که تحت عنوان "سایر" آورده شده، شامل مبالغی است که برای پوشش هزینه های رسیدگی به دعاوی خسارت منظور می شود. برای مثال، در کشور ایتالیا، بخشی از این مبالغ در صندوق دولتی بیمه درمان استفاده می شود.

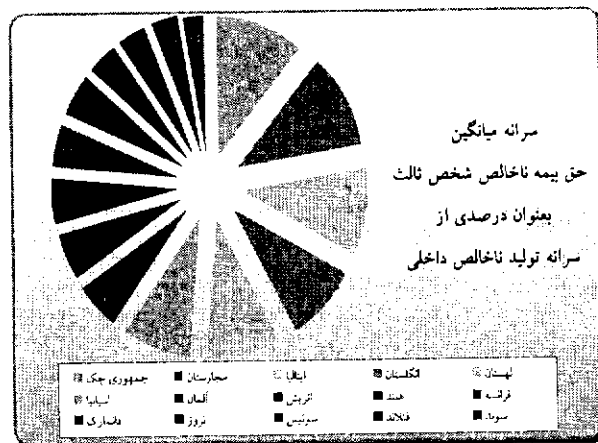
#### نمودار ۸. میانگین ناخالص حق بیمه شخص ثالث



تعریف: میانگین ناخالص حق بیمه شخص ثالث مساوی است با میانگین حق بیمه شخص ثالث به اضافه مالیات و سایر هزینه ها.

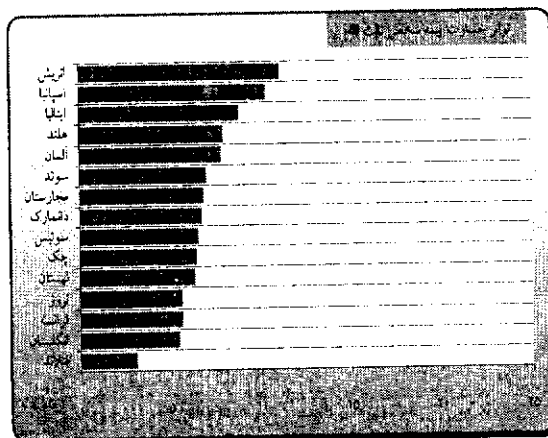
اگر به رقم میانگین حق بیمه پرداخت شده بیمه گذاران که همه مالیات ها، عوارض و سایر هزینه ها در آن لحاظ شده، دقت کنیم می بینیم که در سراسر اروپا به جز ایتالیا، حق بیمه ها متجانس و همگرا هستند.

## نمودار ۹. میزان ناخالص ضریب نفوذ بیمه شخص ثالث



میانگین ناخالص حق بیمه در هر یک از کشورهای مورد نظر فقط به عنوان درصدی از سرانه تولید ناخالص داخلی مورد بررسی قرار گرفته و بیانگر حساسیت مصرف کنندگان به قیمت است. به عبارت دیگر، درصد بیشتر حاکی از آن است که بخش بزرگ تری از بودجه سالانه مصرف کنندگان به بیمه شخص ثالث اختصاص داشته است. نتیجه حاصل از مرور نمودار فوق نشان می دهد که حق بیمه شخص ثالث در کشورهای اروپای شرقی و مرکزی و نیز در ایتالیا، بخش قابل توجهی از بودجه سالانه مصرف کنندگان را تشکیل می دهد. نگاه دقیق تر نشان دهنده آن است که در کشورهای هلند، اتریش، آلمان، فرانسه، سوئیس و کشورهای حوزه نوردیک، میانگین حق بیمه شخص ثالث حدود ۱ درصد و حتی کمتر از آن را در سرانه تولید ناخالص داخلی کشورهای مذکور تشکیل می دهد.

نمودار ۱۰. تواتر خسارت در بیمه شخص ثالث





تعریف: تواتر خسارت برابر است با نسبت تعداد خسارت به تعداد وسایل نقلیه. صرف نظر از رتبه های اول و آخر (نمودار ۱۰)، به استثنای کشورهای اتریش، اسپانیا و ایتالیا، تواتر خسارت در بیشتر کشورهای مورد بررسی بین ۶ درصد تا ۸ درصد نوسان دارد. در مورد قرار گرفتن کشور فنلاند در انتهای نمودار، می توان فرض کرد که این کشور به دلیل پراکندگی جمعیت، تواتر خسارت کمی دارد.

هرچند بررسی جداگانه تواتر خسارت در هر کشور، بیشتر به وضعیت ریسک در جاده ها استناد داشته، اما سایر عوامل از قبیل فقدان سیستم پاداش عدم خسارت و نوع رانندگی نیز نقش خود را داشته اند.

نمودار ۱۱. مرگ و میر جاده ای

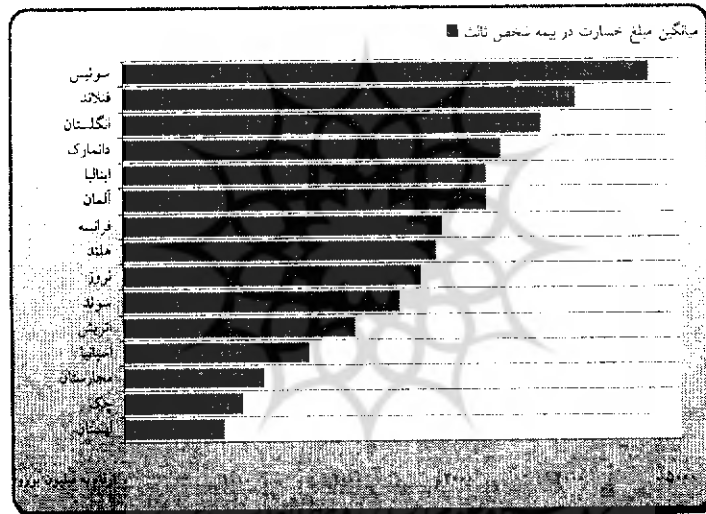


تعداد زیادی از فوت شدگان مربوط به تصادفات جاده ای در اروپای مرکزی و شرقی هستند و به دنبال آن، گروه کشورهای دانمارک، فرانسه، اسپانیا و اتریش قرار دارند که در سال ۲۰۰۲، تعداد فوت شدگان حمل و نقل جاده ای آنها، ۱/۵ تا ۲ نفر به ازای هر ۱۰,۰۰۰ وسیله نقلیه بوده است. به نظر می رسد در کشور هایی نظیر سوئد که محل آغاز اجرای طرح "Vision Zero" آنجا بوده است، جاده ها امن تر هستند.

دلایل این تفاوت ها می تواند ناشی از زیر ساخت های متفاوت ( از جمله کیفیت جاده ها، خدمات اضطراری و غیره)؛ گوناگونی میانگین کیفیت وسایل نقلیه ( با توجه به امنیت آن) باشد و به همان میزان نیز ممکن است ناشی از رفتارهای شخصیتی رانندگان ( از جمله استفاده از کمربند ایمنی، رانندگی در حالت مستی) در هر کشور باشد.

مقایسه تعداد فوت شدگان جاده ای با تعداد کل افراد زیان دیده و مصدوم، تصویر مشابهی را ارائه می دهد.

نمودار ۱۲. میانگین مبلغ خسارت در بیمه شخص ثالث

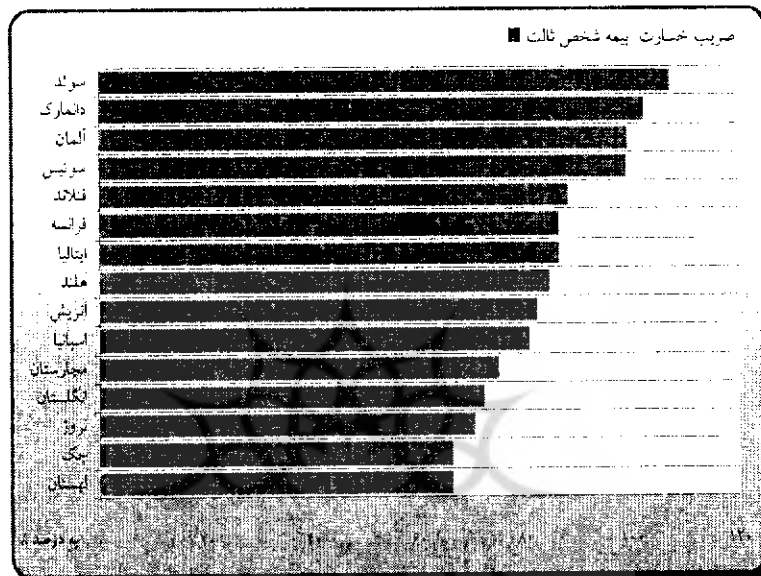


ارقام ارائه شده در نمودار ۱۲، از میزان کل خسارت بیمه شخص ثالث (خسارت پرداختی و ذخیره نگهداری شده) به ازای هر سال وقوع ( سال منتهی به ۲۰۰۲/۱۲/۳۱ ) تقسیم بر تعداد دعاوی خسارت در سیال مربوطه محاسبه شده است. به عبارت دیگر، آمار مربوط به هر کشور هیچ نوع انحراف، چه مثبت و چه منفی را منعکس نمی کند.

باید توجه داشت که جمع کل مبالغ خسارت شخص ثالث و در نتیجه میانگین مبلغ خسارت، بیشتر به مواردی همچون حوزه سودمندی آن ( مثلاً داشتن حق اجاره اتومبیل )، سطح حقوق و دستمزدها، هزینه تعمیرات، میانگین سن و ارزش وسیله نقلیه در کشورهای مختلف بستگی دارد. علاوه بر آن، دفعات تکرار و تواتر آسیب های بدنی کوچک مانند ضربه وارده به گردن، درد و آلام جسمی و

روحی و هزینه های پزشکی، نقش بسیار بزرگی در این زمینه ایفا می کنند. همچنین عوامل کلی مانند آگاهی عمومی درباره دعای خسارت بر میانگین مبلغ خسارت از جمله در اروپای مرکزی و شرقی تأثیر زیادی می گذارد.

نمودار ۱۳. ضریب خسارت بیمه شخص ثالث



برای آن که مقایسه و تطبیق آمارها میسر شود، ضریب خسارت شخص ثالث با استفاده از ارقامی که (مربوط به تواتر خسارت، میانگین مبلغ خسارت و حق بیمه شخص ثالث) در بخش های قبل ارائه گردید، محاسبه شده است. نمودار ۱۳، شرایط موجود در دوره منتهی به ۲۰۰۲/۱۲/۳۱ را نمایش می دهد.

فرض بر این است که پیش از این، همه مبالغ پرداختی بابت تسویه خسارت در محاسبه منظور شده و بدین ترتیب ضریب خسارت در بیشتر بازارهای مورد بررسی، بین ۸۰ درصد و ۱۰۰ درصد خواهد بود. در صورتی که نسبت هزینه به ضریب خسارتی که در این بخش محاسبه شده اضافه شود، مشخص می شود که در سراسر اروپا، حاشیه سود بیمه شخص ثالث (که معمولاً یک نوع بیمه اجباری است) کم و ناچیز است.

**ادعای خسارت مربوط به آسیب شدید بدنی در سال ۲۰۰۳ (بررسی یک ادعای خسارت فرضی)**

مشخصات فرد آسیب دیده:

مرد، ۳۰ ساله؛

دارای همسر خانه دار و دو فرزند ( ۲ و ۵ ساله)؛

میانگین درآمد به اشتغال او بستگی دارد؛

آسیب شدید وارده به ستون فقرات و سر؛

نیازمند سیستم تنفس مصنوعی؛

۱۰۰٪ از کارافتادگی؛

قادر به کار کردن نیست؛

نیازمند رسیدگی و مراقبت در بالاترین سطح

برای انجام ارزیابی و سنجش، فرض شده که رای دادگاه و تسویه حساب نهایی در همان سال وقوع تصادف صورت گرفته است.

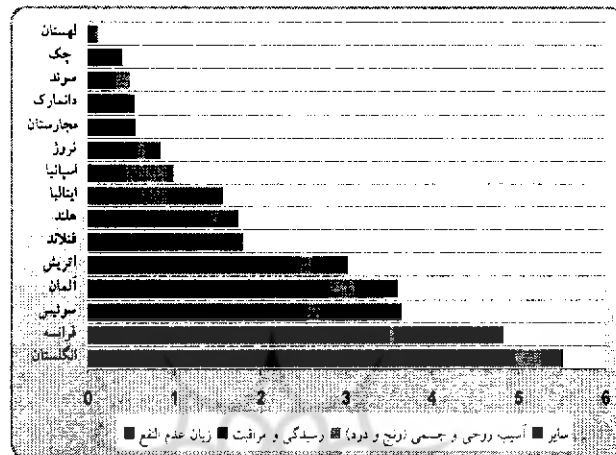
مقصود از این مطالعه موردی ایجاد یک معیار تطبیقی برای مصدومان تصادفات است که در سطح بسیار بالایی از کارافتاده شده و نیازمند رسیدگی و مراقبت زیادی هستند.

در بخش بعد، دامنه دعای خسارت مربوط به آسیب بدنی و اجزای مهم آن در هریک از ۱۵ کشور مورد نظر، بررسی و مقایسه می شود. در مورد ۱۱ کشور از این ۱۵ کشور، تلاش شده است که روند پیشرفت این دعای خسارت طی سال های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۳ ترسیم شود. در محاسبات مربوطه با عواملی که به اصطلاح اضافه بر تورم هستند، مواجهه بوده ایم که در اینجا فرض می شود مفهوم آن، اختلاف میان افزایش واقعی در مبالغ خسارت فوق الذکر و میانگین افزایش در دستمزد در کشورهای ذی ربط است که با درصد ارزیابی شده است. همچنین منحنی افزایش دستمزد نشان دهنده پیشرفت در روند بررسی ادعای خسارت مورد نظر خواهد بود، چنانچه گویی در کشور مربوطه فقط تورم ناشی از افزایش دستمزد وجود داشته است.

از آنجا که این نمونه بر مبنای فرضیات شکل گرفته، لذا تحقق آن فقط در شرایط بسیار دشوار و در شکل ساده امکان پذیر است. نمونه های واقعی همیشه از نظر دامنه خسارت کمتر یا بیشتر با نمونه فرضی تفاوت دارند که این اختلاف به ویژگی های اختصاصی مصدوم مورد بررسی، کشور او و قوانین و مقررات محلی مربوطه، بستگی دارد. به منظور ترسیم حدود احکام غرامت صادره توسط دادگاه ها در

کشورهای مورد نظر، فرض شده که رسیدگی به ادعای خسارت توسط دادگاه در سال وقوع تصادف انجام شده و در همان سال هم مبلغ غرامت محاسبه و پرداخت شده است.

نمودار ۱۴. غرامت ها



در این بررسی، سه عامل اصلی زیر در احکام غرامت دادگاه ها مشخص شده است:

زیان عدم النفع، رسیدگی و مراقبت بلند مدت و آسیب روحی و معنوی (رنج و درد).

اگر چه این سه عامل تقریباً در همه کشورهای مورد بررسی تعیین و اعمال می شوند، با وجود این تفاوت های مهمی میان مبالغ مقرر در احکام دادگاه و نحوه محاسبه آن وجود دارد.

در میان عوامل مقرر در احکام غرامت دادگاه ها، بعضی از آنها مختص به کشور های معینی است که

تحت عنوان سایر آمده است. این موارد ممکن است مربوط به سازگاری با محیط و شرایط جدید بعد از آسیب

دیدگی یا استفاده از صندلی چرخدار و از این قبیل باشد. در کشورهای فرانسه و ایتالیا، این موارد مرکب از

عواملی است که برای زیان دیدگان تصادفات به عنوان عضوی از افراد جامعه یک ارزش و قیمت تعیین

می کند یا آن که برای آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) افراد غرامت تعیین می شود، هر چند افرادی

باشند که به طور مستقیم در تصادف درگیر نبوده بلکه از تبعات ناشی از آن دچار آسیب شده اند مانند افراد

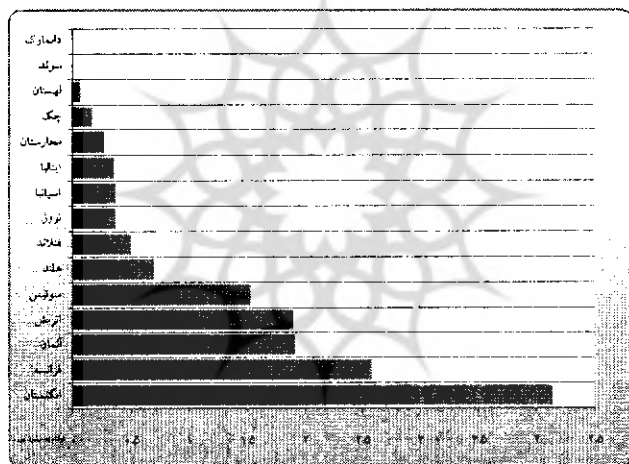
خانواده مصدوم. علاوه بر آن، مزایای تأمین اجتماعی و حق بیمه های پرداختی بابت برخورداری از تأمین

اجتماعی در آینده و کمک ها و اعانات قانونی، در مبلغ غرامت های مقرر در احکام دادگاه ها نقش اساسی

ایفا کرده و ممکن است به طور قابل توجهی در یک کشور نسبت به کشور دیگر متفاوت باشد. یک ویژگی

قابل توجه مشترک در ۴ کشور از ۵ کشوری که دارای بالاترین میزان خسارت هستند شامل اتریش، آلمان، سوئیس، فرانسه و انگلستان آن است که سهم ارقام مربوط به حساب رسیدگی و مراقبت بیش از ۵۰ درصد از کل هزینه ها را تشکیل می دهد. این عامل درباره راننده اصلی، در سطح خسارت های بسیار زیاد اعمال می شود. گروه کشورهای حوزه نوردیک، به استثنای کشور فنلاند، در زمره کشورهای قرار دارند که دارای سطح غرامت کمتر از ۱ میلیون یورو هستند. به صورت دقیق تر می توان این موضوع را این گونه توضیح داد که در این کشور ها برای سیستم بیمه تأمین اجتماعی نقش بیشتری لحاظ شده است.

#### ۱۴- الف ( زیان عدم النفع



مبنای محاسبات برای همه کشورها به جز اسپانیا، درآمد و عایدی زیان دیدگان قبل از وقوع تصادف بوده است. با این حال، فقط بخشی از تفاوت های بسیار قابل توجه در این زمینه ناشی از اختلاف سطح درآمدها در کشورهای مورد بررسی است. دو عامل دیگر برای توضیح این روند نقش کلیدی دارند:

#### درآمد و عایدی مورد استفاده در محاسبات

تفاوت های بزرگ حاصله به این امر بستگی دارد که آیا درآمد خالص یا ناخالص قبل یا بعد از کسر مالیات بر درآمد یا هزینه های بیمه تأمین اجتماعی محاسبه شده است. فواید حاصل از سیستم بیمه

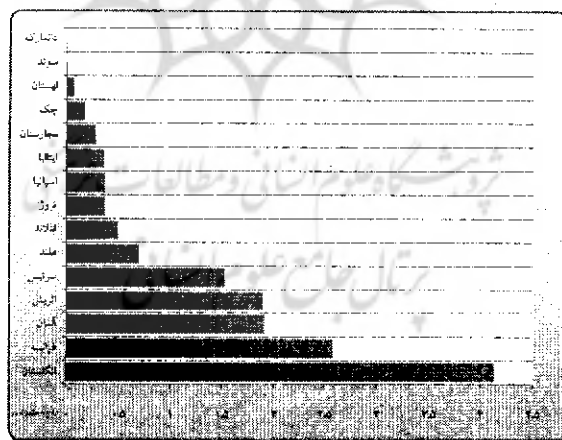
تأمین اجتماعی نیز به حساب آمده است. (در صورتی که هیچ گونه کمک و اعانه احتمالی وجود نداشته باشد).

### شرایط مورد استفاده در محاسبات

از آنجا که این عامل به پرداخت های دوره ای آتی مربوط می شود، بیمه گر معمولاً مبالغ را تأمین اعتبار کرده و یک سیستم ذخیره سالانه ایجاد می کند یا در بعضی از کشورها، مبلغی را به طور یکجا به زیان دیده می پردازد.

در هنگام محاسبه این مبالغ، بیمه گر از رویه ها و دستورالعمل هایی که بر مبنای ارزش فعلی مستمری های آتی، بازده سرمایه گذاری ممکن آتی، دوره زمانی پرداخت ها (مثلاً مبالغی که تا مستمری بازنشستگی پرداخت می شود) و نرخ مرگ و میر در کشور مورد بررسی قرار دارد، استفاده می کند. هنگامی که این عوامل با هم ترکیب می شوند، شرایط به خصوصی اتفاق می افتد که منجر به ایجاد تصویری نامتجانس و ناهماهنگ می شود.

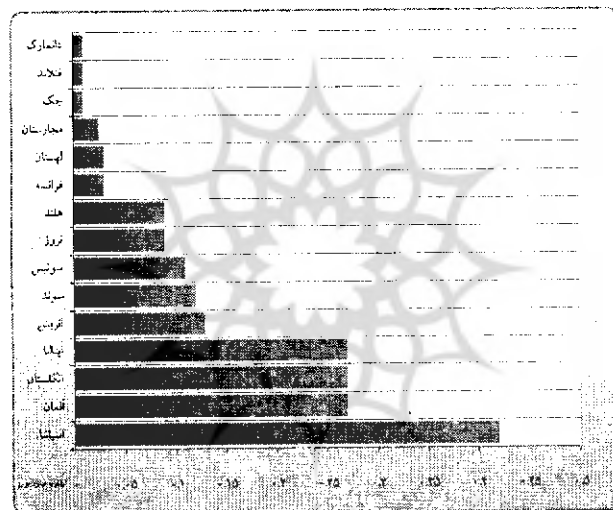
### ۱۴- ب) رسیدگی و مراقبت



این عامل، ناهمگون ترین عامل در بین عواملی است که به سطح مبالغ خسارت مربوط می شود. علاوه بر دلایل مؤثر در محاسبه زیان عدم النفع، سطح سودمندی و فواید رسیدگی و مراقبت بلند مدت همراه با تأمین مالی این فواید، می تواند دلیل احتمالی این ناهمگونی باشد. به ویژه، یک عامل تصمیم گیری این است که دامنه این فواید به عنوان مزیت در کشورهای مربوطه محسوب می شود.

به عبارت دیگر، هیچ کشوری به طور اتوماتیک، خدمات مراقبتی ۲۴ ساعته همراه با یک گروه ۳ یا ۴ نفره در اختیار مصدوم فرضی ما نمی گذارد. در مقابل، بسته به هر کشور با توجه به مقررات محلی و رسم و رسوم بومی، تفاوت هایی در میزان ممکن و مرسوم کمک های حرفه ای در دسترس زیان دیدگان به چشم می خورد. غالباً اعضای خانواده مصدومان، در امور رسیدگی و مراقبت از او مشارکت می کنند. در بعضی از کشورها، به ویژه در سوئد و دانمارک، فواید مربوط به امور رسیدگی و مراقبت توسط سیستم بیمه تأمین اجتماعی پرداخت می شود ( بدون کمک و اعانه).

#### ۱۴- پ ( آسیب روحی و معنوی (رنج و درد)



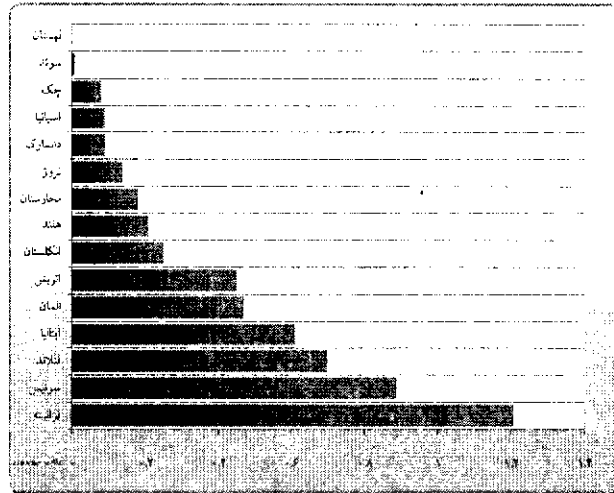
این نمودار عامل مهم آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) را نمایش می دهد.

در سرفصل مربوط به غرامت ها، مبالغ پرداختی بابت مواردی همچون آسیب روحی و معنوی وارده به اعضای خانواده، و نیز غرامت خاصی که مربوط به کاهش تبعیض اجتماعی است، (با وجود آن که این گونه موارد در چندین کشور وجود دارد)، محاسبه نشده است. در عوض، موارد مذکور تحت عنوان "سایر" طبقه بندی شده اند.

تقریباً همه کشورها از یک سیستم امتیاز بندی به منظور ارزیابی غرامت مربوط به آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) استفاده می کنند. با این حال، معمولاً فقط این موضوع به عنوان یک راهنمایی مورد ملاحظه قرار گرفته و میزان واقعی غرامت پرداختی ممکن است مورد به مورد تفاوت بسیار زیادی داشته باشد.

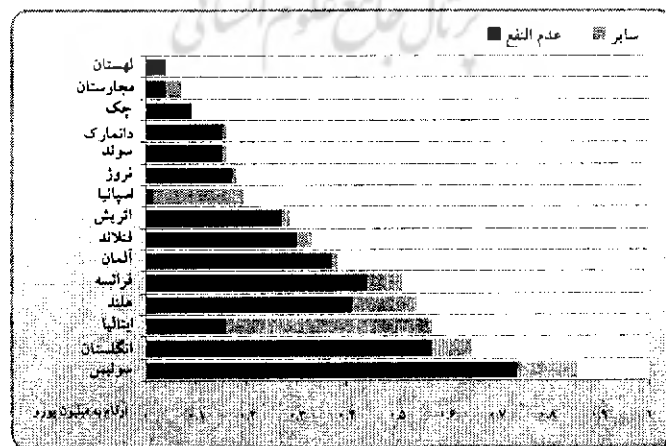


## ۱۴-ت) سایر



هرچند، این عامل در بیشتر کشورها، به شکل ساده وجود دارد و مرکب از مبالغی است که بابت مواردی از قبیل هزینه وکیل، هزینه سازگاری با محیط و شرایط بعد از آسیب دیدگی ( صرف نظر از میزان متفاوت مبالغ مربوطه) هزینه می شود، در هر صورت، شامل مبالغ معین پرداختی در یک کشور خاص، نیز می شود. این گونه مبالغ پرداختی به اشخاص ثالث، از جمله شامل افرادی که درگیر تصادف نبوده اند نیز می شود مثلاً در کشور سوئیس به عنوان نوعی از آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) و یا در کشور ایتالیا تحت عنوان غرامت خاصی که مربوط به کاهش تبعیض اجتماعی است.

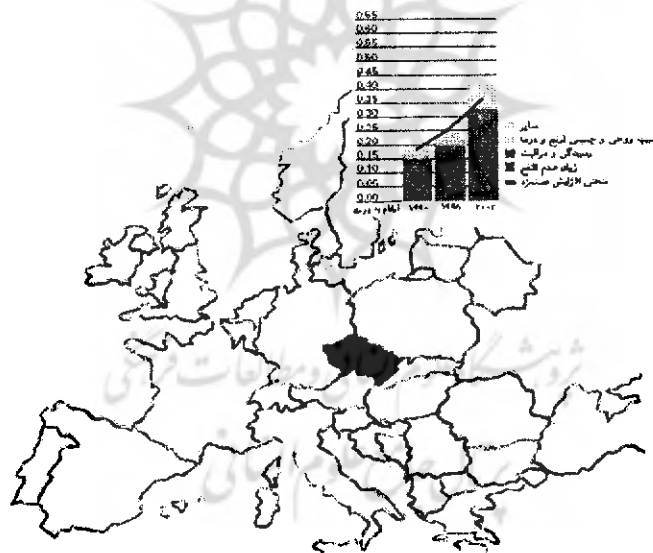
نمودار ۱۵). غرامت فوت



در اینجا فرض شده که قربانی در شرایط اقتصادی و اجتماعی شبیه به شرایط مصدومی که ادعای خسارت او در صفحات قبل بررسی شد قرار دارد. دلایلی که برای توضیح اختلاف زیاد مبالغ زیان عدم النفع بیان شد شباهت زیادی با دلایل مربوط به آسیب های شدید بدنی دارد. در این زمینه، علاوه بر سطح واقعی درآمدها، عواملی مانند درآمد مورد محاسبه در زیان عدم النفع (خالص یا ناخالص) و نیز نحوه تأمین مالی، نقش به سزایی ایفا می کنند. به طور کلی، شرایط بستگان قربانی (مثلاً تعداد و سن آنان)، همچنین اوضاع مالی او در زمره این عوامل محسوب می شوند.

مواردی که تحت عنوان "سایر" آمده در بعضی از کشورها، علاوه بر پوشش هزینه های مرسوم مثل هزینه مراسم تدفین (مثلاً در سوئیس)، مبالغ پرداختی به بستگان قربانی تحت عنوان آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) را نیز در بر می گیرد (مثلاً در ایتالیا).

### جمهوری چک



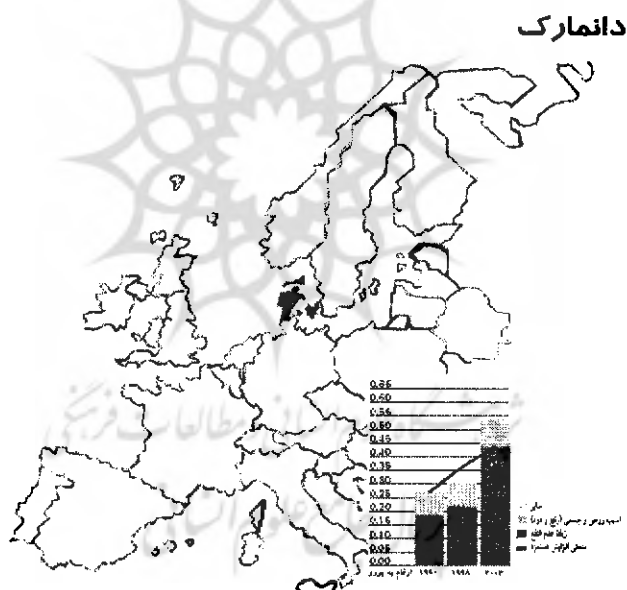
۱۹۸۸ - ۱۹۹۰

در طی اولین دوره مورد بررسی، افزایش شدید تورم وجود داشت که، با عنوان تورم هزینه های حقوق و دستمزد تعریف شده است. در طی این دوره، هزینه مذکور برای نمونه فرضی مورد بررسی در حدود ۴۰ درصد افزایش داشته است. عامل اساسی در میزان افزایش مشاهده شده در جمهوری چک، فقط مربوط به تورم دستمزد بوده است.

## ۱۹۹۸-۲۰۰۳

در دوره پنج ساله بعدی، عواملی که موجب این افزایش بودند از یک سو، افزایش دستمزد و از سوی دیگر طی ۲ یا ۳ سال پایانی دوره مذکور، روند رو به رشد نامناسب در پرداخت های مربوط به آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) بوده است. بنابراین، افزایش تورم مورد نظر، در ارتباط با نمونه فرضی مورد بررسی، بیش از ۳ درصد بوده که حدود ۶۰ درصد افزایش مجموع هزینه های خسارت مربوط به سال ۱۹۹۸ بوده است.

در نتیجه مشاهده می شود که نرخ افزایش تورم حدود ۲ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۱۲۰ درصد بوده است.



## ۱۹۹۸-۱۹۹۰

در طی اولین دوره مورد بررسی در کشور دانمارک، به طور کلی هیچ گونه افزایش تورمی وجود نداشت، به ویژه، روند مذکور برای نمونه فرضی مورد بررسی کمتر از میانگین افزایش دستمزد است. این موضوع ناشی از این واقعیت است که جبران خسارت در این گونه موارد مشخص، به سیستم تأمین

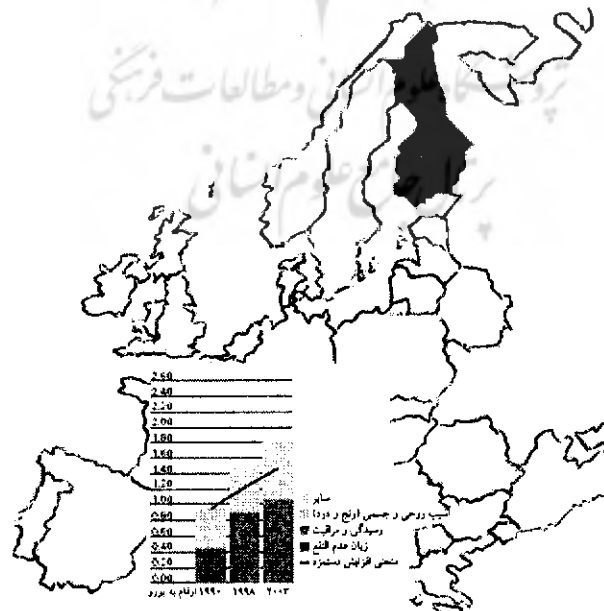
اجتماعی دانمارک مربوط می شود. در این دوره، هزینه نمونه فرضی فقط تا حدود ۸ درصد افزایش داشته است.

۱۹۹۸-۲۰۰۳

در دوره پنج ساله بعدی، افزایش تورم رشد قابل توجهی داشته است. به دلیل تغییر قانون در سال ۲۰۰۲، جبران خسارت، به خصوص برای زیان عدم النفع، به طور نسبتاً زیادی رشد کرده است. سایر اجزای خسارت نیز به همان صورت افزایش داشته، هرچند که روند این افزایش کمتر بوده است. بدین ترتیب مشاهده می شود که افزایش تورم در طی این مدت، حدود ۹ درصد بوده و در مدت مذکور، این موضوع برای نمونه فرضی جمعاً ۸۲ درصد رشد داشته است.

در نتیجه، نرخ افزایش تورم در حدود ۲ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی، تقریباً ۸۰ درصد بوده است. لازم به ذکر است که در کشور دانمارک، بدون توسل به قانون، کم و بیش در کلیه هزینه های خسارت، مبالغی بابت غرامت رسیدگی و مراقبت توسط سیستم تأمین اجتماعی پرداخت می شود.

### فنلاند



## ۱۹۹۸-۱۹۹۰

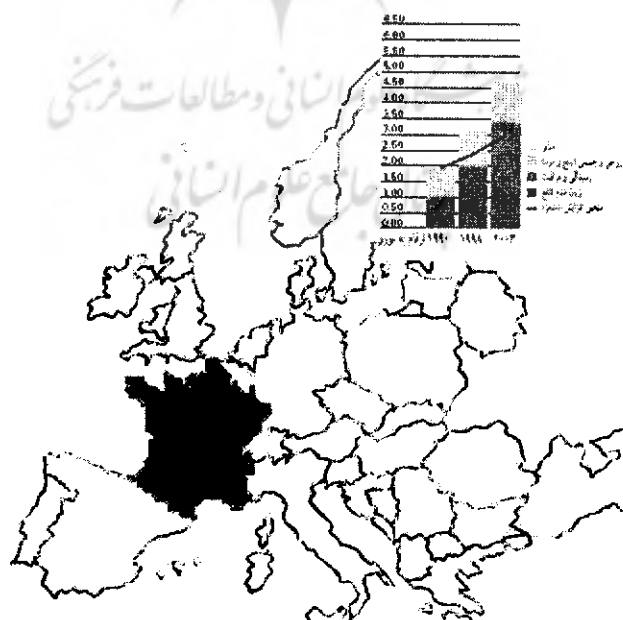
در طی اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم تقریباً ۳ درصد بیشتر از میزان افزایش در هزینه های حقوق و دستمزد است. در این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی تا ۶۰ درصد رشد داشته است. به غیر از تورم، دو عامل اساسی که در طی این دوره بر این روند اثر می گذارند، همان گونه که در مورد نمونه فرضی نشان داده شده، عبارتند از:

- افزایش قابل توجه هزینه های مراقبت پزشکی؛
- کاهش نرخ بهره سرمایه گذاری مورد نیاز بابت مستمری های سالانه از ۵ درصد به ۴/۵ درصد در سال ۱۹۹۴ و از ۴/۵ درصد به ۴ درصد در سال ۱۹۹۷.

## ۲۰۰۳-۱۹۹۸

در دوره پنج ساله بعدی، هیچ گونه افزایش تورم قابل توجهی وجود نداشته است. در طی دوره مذکور، این موضوع برای نمونه فرضی جمعاً ۱۸ درصد رشد داشته است. در نتیجه، نرخ افزایش تورم در حدود ۲ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۹۰ درصد بوده است.

## فرانسه



## ۱۹۹۸-۱۹۹۰

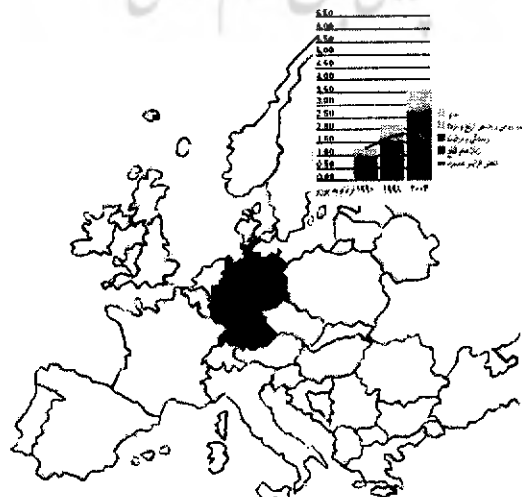
در اولین دوره مورد بررسی یعنی طی سال های ۱۹۹۰ - ۱۹۹۸، افزایش تورم تقریباً ۴ درصد بیشتر از هزینه های حقوق و دستمزد است. در این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی تا ۶۰ درصد رشد داشته است. عامل اساسی مؤثر بر این روند در طی دوره فوق ( جدای از تورم)، تغییر شرایط مربوط به سرمایه گذاری مورد نیاز بابت مستمری های سالانه است. در نتیجه در سال ۱۹۹۶ براساس یک آیین نامه، جدول مرگ و میر جدیدی معرفی و نرخ بهره کاهش یافت (از ۴/۵۷ درصد به ۳/۵ درصد). همچنین در این دوره، هزینه های پزشکی و درمانی افزایش چشمگیری داشته است.

## ۱۹۹۸-۲۰۰۳

در دوره پنج ساله بعدی، بخش بزرگی از کل افزایش، مربوط به غرامت رسیدگی و مراقبت است. این امر ناشی از افزایش قابل ملاحظه هزینه های پرستاری و مراقبت پزشکی است (مشابه افزایش دستمزد) که بسیار بیشتر از میزان حداقل دستمزدها بوده و نیز به دلیل افزایش میانگین تعداد افرادی است که از مصدوم تصادفات رانندگی پرستاری می کنند. در نتیجه افزایش تورم برای نمونه فرضی، همان طور که در دوره قبلی هم مشاهده شد، تقریباً ۴ درصد است. این موضوع برای نمونه فرضی جمعاً حدود ۵۰ درصد داشته است.

در نتیجه، نرخ افزایش تورم در حدود ۴ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۱۴۰ درصد بوده است.

## آلمان



## ۱۹۹۸-۱۹۹۰

در اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم تقریباً ۳ درصد بیشتر از هزینه های حقوق و دستمزد است. در خلال این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی تا حدود ۶۵ درصد رشد داشته است. در ارتباط با نمونه فرضی، به غیر از تورم دو عامل اساسی مؤثر بر این روند در طی این دوره عبارتند از:

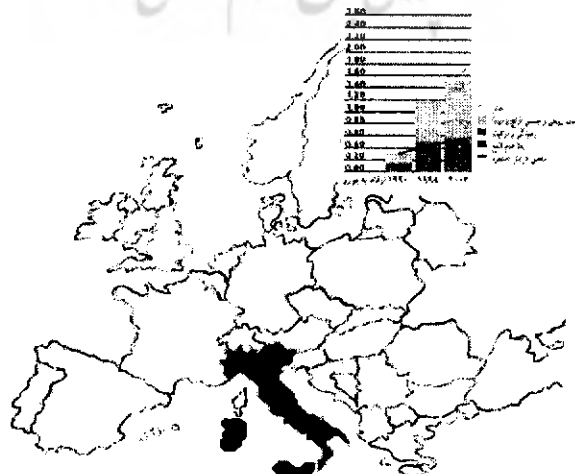
- عرضه بیمه اجباری مراقبت پزشکی بلند مدت در سال ۱۹۹۵

- تورم بیشتر از حد میانگین در هزینه مداوای پزشکی، پرستاری بلند مدت و در احکام صادره مربوط به آسیب روحی و معنوی (رنج و درد).

## ۲۰۰۳-۱۹۹۸

عوامل مؤثر در رشد قابل توجه مبالغ غرامت پرداختی در طی دوره قبل، در این دوره پنج ساله نیز به عنوان نیروی محرک محسوب می شوند. علاوه بر این، به دلیل نرخ های بهره کم در بازار سرمایه همراه با رشد صعودی مربوط به افزایش آتی هزینه های رسیدگی و مراقبت، شاخص های سرمایه گذاری مورد نیاز بابت مستمری های سالانه، تعدیل مجدد شده و افزایش یافته است. بنابراین، نرخ افزایش تورم در مورد نمونه فرضی بیش از ۸ درصد رشد داشته که در حدود ۶۰ درصد افزایش مجموع هزینه دعاوی خسارت مربوط به سال ۱۹۹۸ بوده است. نتیجه این که نرخ افزایش تورم حدود ۵ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۱۷۰ درصد بوده است.

## ایتالیا



## ۱۹۹۸-۱۹۹۰

در اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم تقریباً  $۱۳/۸$  درصد بیشتر از هزینه های حقوق و دستمزد بوده است.

در خلال این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی تا حدود ۲۸۰ درصد رشد داشته است. در ارتباط با نمونه فرضی، به جز تورم دو عامل اساسی مؤثر بر این روند در طی دوره عبارتند از:

- معرفی و رواج استفاده از جداول جدید برای محاسبه "آسیب و صدمه زیستی" از جمله سواردی که تحت عنوان "سایر" آمده است و نیز به منظور محاسبه آسیب و صدمه روحی و اخلاقی<sup>۱</sup> یا آسیب روحی و معنوی؛
- افزایش مراقبت های پزشکی و پرستاری.

## ۱۹۹۸-۲۰۰۳

عوامل مؤثر بر رشد قابل توجه مبالغ غرامت پرداختی در طی دوره قبل، در این دوره پنج ساله نیز به عنوان نیروی محرک محسوب می شوند. علاوه بر این، به دلیل نرخ های بهره کم در بازار سرمایه همراه با رشد صعودی مربوط به افزایش آتی هزینه های رسیدگی و مراقبت، شاخص های تبدیل مستمری های سالانه به سرمایه، تعدیل مجدد شده و افزایش یافته است.

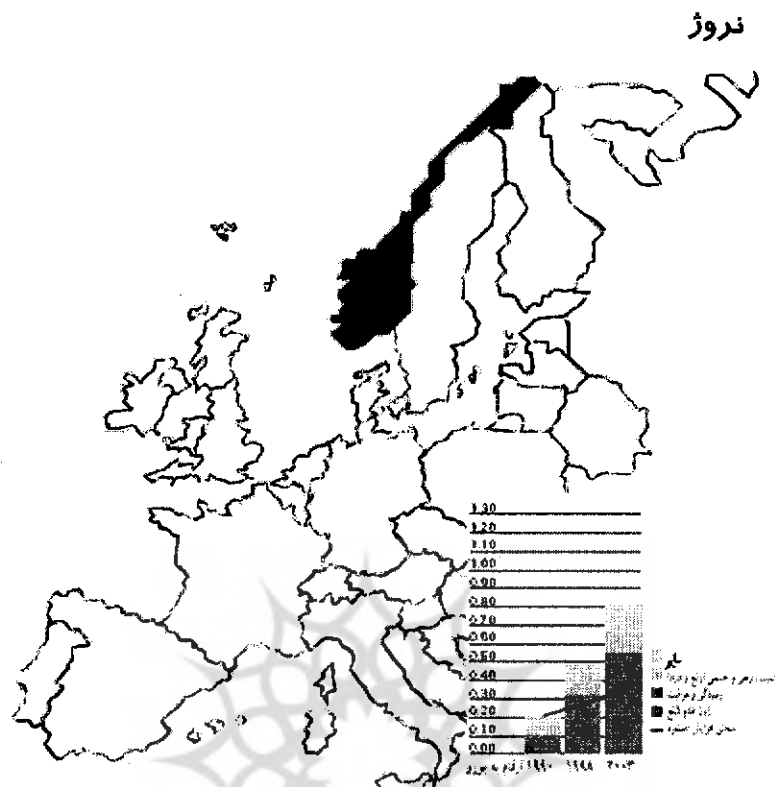
بنابراین، نرخ افزایش تورم در مورد نمونه فرضی بیش از ۳ درصد کاهش داشته که در حدود ۰.۲۸ درصد افزایش مجموع هزینه دعاوی خسارت مربوط به سال ۱۹۹۸ بوده است.

در نتیجه، نرخ افزایش تورم در حدود ۹ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی، تقریباً ۳۹۰ درصد بوده است.

۱. Danno Biologico

۲. Danno Morale





### ۱۹۹۰-۱۹۹۸

در اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم تقریباً ۸ درصد بیشتر از هزینه های حقوق و دستمزد است. در خلال این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی حدود ۱۵۰ درصد رشد داشته است. در ارتباط با نمونه فرضی، به غیر از سه عامل اساسی مؤثر بر این روند در طی این دوره عبارتند از:

- کاهش سهم پرداختی سیستم تأمین اجتماعی بابت زیان عدم النفع که مستقیماً موجب افزایش مبالغ پرداختی شرکت های بیمه شده است،

- در سال ۱۹۹۰ شرکت های بیمه بابت غرامت "رسیدگی و مراقبت" فقط هزینه هایی را پرداخته اند که توسط سیستم تأمین اجتماعی پوشش نداشته است. در سال ۱۹۹۳ شرایط تغییر کرد به طوری که به موجب رأی دادگاه، شرکت های بیمه باید سهم بیشتری از هزینه ها را تقبل می کردند؛

- افزایش میزان غرامت "آسیب روحی و معنوی (رنج و درد)" به دلیل معرفی و اجرای یک طرح جدید جبران غرامت.

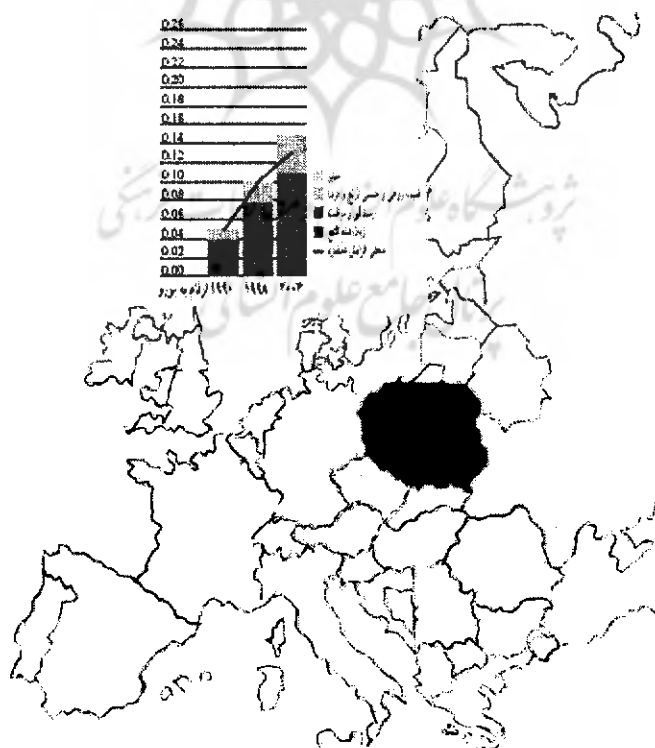
۱۹۹۸-۲۰۰۳

عامل اصلی مؤثر بر رشد قابل توجه مبالغ غرامت پرداختی در طی این دوره، مانند دوره قبل، هزینه های پرداختی بابت رسیدگی و مراقبت است. در این دوره، به واسطه آرای محاکم قضایی، مبالغ پرداختی بابت مراقبت پزشکی افزایش به سزایی داشته است. همچون دوره قبل، افزایش مذکور به دلیل غرامت هایی بوده که تحت پوشش سیستم تأمین اجتماعی قرار نداشته اند.

عامل دیگر، کاهش نرخ بهره سرمایه گذاری بوده که از ۶ درصد به ۵ درصد نزول داشته است. بنابراین، نرخ افزایش تورم در مورد نمونه فرضی بیش از ۵ درصد بوده که در حدود ۶۰ درصد افزایش در مجموع هزینه خسارت مربوط به سال ۱۹۹۸ بوده است.

نتیجه این که، نرخ افزایش تورم، حدود ۷ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۳۰۰ درصد بوده است.

### لهستان



## ۱۹۹۰-۱۹۹۸

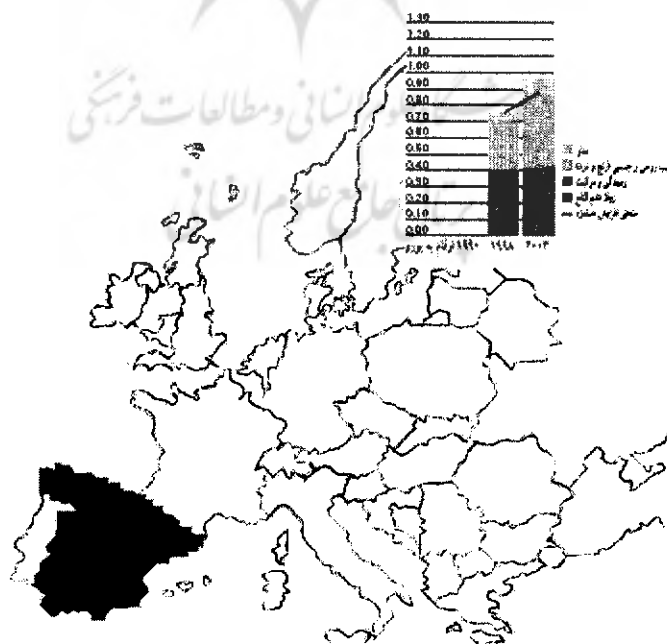
در اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم تقریباً ۱ درصد بیشتر از هزینه های حقوق و دستمزد است. در خلال این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی حدود ۸۵ درصد رشد داشته است. عامل مهم در مورد کشور لهستان فقط تورم (دستمزد) بوده است.

## ۲۰۰۳-۱۹۹۸

عوامل مؤثر بر افزایش تورم در این دوره پنج ساله، از یک سو دستمزد های بالاتر و از سوی دیگر طی ۲ یا ۳ سال پایانی دوره مذکور، روند رو به رشد نامناسب در پرداخت های مربوط به آسیب روحی و معنوی (رنج و درد) بوده است.

بنابراین نرخ افزایش تورم در مورد نمونه فرضی، بیش از ۲ درصد بوده که در حدود ۵۰ درصد افزایش مجموع هزینه های خسارت مربوط به سال ۱۹۹۸ بوده است. در نتیجه، نرخ افزایش تورم حدود ۱/۴ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی، تقریباً ۱۷۰ درصد بوده است.

## اسپانیا



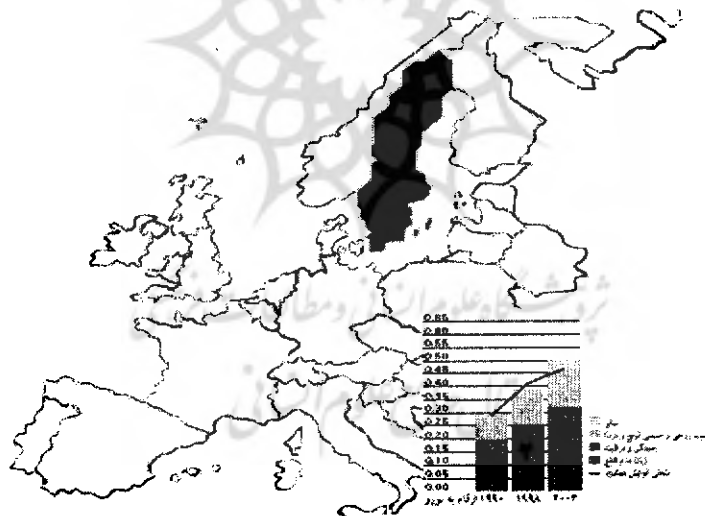
## ۱۹۹۰-۱۹۹۸

به دلیل وجود اختلاف آرای فاحش در علم حقوق، تعیین یک روند برای نمونه فرضی طی دوره ۱۹۹۰-۱۹۹۸ امکان پذیر نیست. از سال ۱۹۹۵ در سراسر کشور اسپانیا یک مبنای محاسباتی وجود دارد که تحت عنوان معیار (Baremo) معرفی شده است. در حال حاضر عموماً این مبنای "معیار" برای محاسبه زیان عدم النفع به کار می رود.

## ۲۰۰۳-۱۹۹۸

با توجه به مبنای معیار مشاهده می شود که نرخ افزایش تورم در مقیاسی بسیار کوچک - کمتر از ۲ درصد - بیش از افزایش حقوق و دستمزد است که مساوی با مجموع افزایش هزینه های خسارت به میزان ۲۸ درصد در طی دوره ۱۹۹۸-۲۰۰۳ است.

## سوئد



## ۱۹۹۰-۱۹۹۸

در اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم به میزان بیشتر یا کمتر از صفر درصد، از هزینه های حقوق و دستمزد افزون تر است. مجموع افزایش تقریباً ۳۵ درصد مشاهده شده، بسیار متأثر از تغییرات ارائه شده در میزان غرامتی است که توسط سیستم تأمین اجتماعی جبران می شود. در طی این

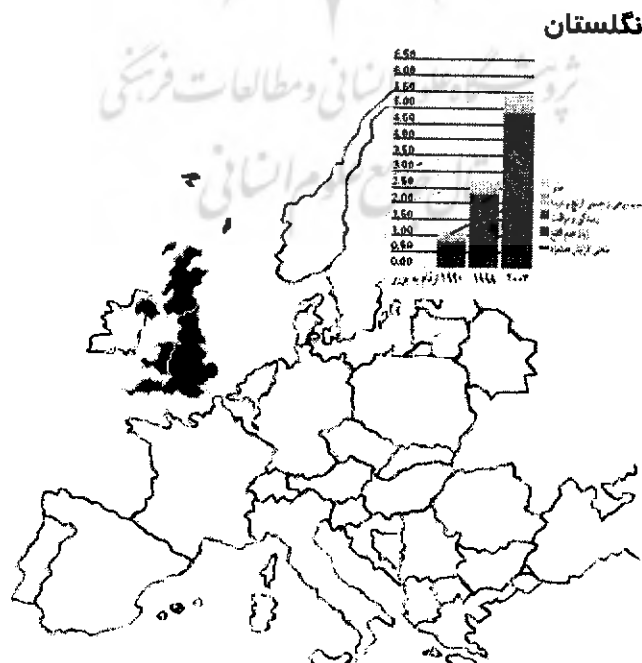
دوره، سیستم تأمین اجتماعی سهم خود را از غرامت را به وسیله تعیین درصدی مشخص از خسارت ها کاهش داده تا حدی که منجر به افزایش غرامت پرداختی تحت بیمه اتومبیل شده است.

۱۹۹۸-۲۰۰۳

در سال ۱۹۹۹، از یک سو به دلیل افزایش سهم سیستم تأمین اجتماعی از میزان غرامت پرداختی، هزینه های خسارت برای نمونه فرضی مجدداً کاهش یافت. از سوی دیگر، در خلال مدت مذکور، به دلیل تغییر در سیستم مستمری بازنشستگی کشور سوئد، در مورد نمونه فرضی، هزینه های مربوط به "زیان عدم النفع" افزایش یافت. علاوه بر این، وجود یک "قانون مسئولیت کیفری" جدید منجر به افزایش هزینه های خسارت منجر شد.

بنابراین، در مورد نمونه فرضی، نرخ افزایش تورم بیش از ۲ درصد بوده که تقریباً به میزان ۳۰ درصد مجموع هزینه های خسارت در سال ۱۹۹۸ بوده است. در کشور سوئد، بی نیاز از توسل به قانون، کم و بیش کلیه هزینه های خسارت مربوط به رسیدگی و مراقبت پزشکی توسط سیستم تأمین اجتماعی پرداخت می شود.

در نتیجه، نرخ افزایش تورم، حدود ۴/۰ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۷۰ درصد بوده است.



## ۱۹۹۸-۱۹۹۰

در اولین دوره مورد بررسی، افزایش تورم تقریباً ۷ درصد بیشتر از هزینه های حقوق و دستمزد است. در خلال این مدت، هزینه مذکور برای نمونه فرضی حدود ۱۵۰ درصد رشد داشته است. در ارتباط با نمونه فرضی، به غیر از تورم سه عامل اساسی مؤثر بر این روند در طی این دوره عبارتند از:

- افزایش قابل توجه هزینه های مراقبت پزشکی و پرستاری
- ارائه جداول (Ogden Tables) برای سرمایه گذاری مورد نیاز بابت مستمری های سالانه؛
- کاهش نرخ بهره سرمایه گذاری از ۴/۵ درصد به ۳ درصد.

## ۲۰۰۳-۱۹۹۸

عوامل اصلی مؤثر بر رشد قابل توجه مبالغ غرامت پرداختی در طی دوره قبل، در این دوره پنج ساله نیز به عنوان نیروی مؤثر محسوب می شوند. نرخ بهره سرمایه گذاری با استفاده از قانون خسارت ها تنظیم و به میزان ۲/۵ درصد کاهش یافت.

بنابراین، نرخ افزایش تورم در مورد نمونه فرضی بیش از ۱۰ درصد رشد داشته، که در حدود ۱۰۰ درصد افزایش مجموع هزینه های خسارت مربوط به سال ۱۹۹۸ بوده است. در نتیجه، نرخ افزایش تورم، حدود ۹ درصد بیشتر از افزایش معمولی حقوق و دستمزد بوده و یا در مورد نمونه فرضی، مجموع افزایش در کل دوره مورد بررسی تقریباً ۴۰۰ درصد بوده است.

## واژگان کلیدی:

بیمه اتومبیل، بیمه بدنه، بیمه شخص ثالث، اروپا

## منبع:

Thomas Bauer and Roland Voggenauer Graf von Bothmer, " European motor markets" , *Swiss Re* ,

۲۰۰۵.