از غیر متعارف‌ها تا خسارت نا محدود

قبل از اینکه خودرو یا موتورسیکلت بخرید، ابتدا لازم است بیمه شخص ثالث را خریداری کنید تا خدای ناکرده هنگام تصادف دچار دردسر و خسارت سنگین نشوید

۱۸

رشد ارزش بازار بیمه‌نامه خودرو در جهان

ارزش بازار بیمه خودرو در جهان در سال ۲۰۲۶ به بیش از ۱/۲ تریلیون دلار خواهد رسید

۲۰

سه‌شنبه ۲۰ تیر ۱۴۰۲ ■ ۲۲ ذی‌الحجه ۱۴۴۴ ■ سال سی‌ویکم ■ شماره ۸۸۲۵

همشهری اقتصادی

عکس: همشهری/ علیرضا طهماسبی

بمب‌های متحرک در خیابان

همشهری از آخرین داده‌های بیمه در سال ۱۴۰۱ رونمایی کرد

۵۰ درصد
رشد فروش

۱۰۰/۴ هزار میلیارد تومان
خسارت پرداخت شده

۵۴/۵ درصد
رشد خسارت

سهم رشته‌های عمده از فروش

۳۱/۳ درصد
بیمه شخص ثالث و مازاد

۲۶/۲ درصد
بیمه درمان

سهم رشته‌های عمده از خسارت

۳۳/۷ درصد
بیمه شخص ثالث و مازاد

۳۵/۷ درصد
بیمه درمان

چرا باید مال و جان خود را بیمه کنیم؟ در دنیایی که هر لحظه‌اش با ریسک و خطر همراه است، زیستن بدون پوشش بیمه یعنی استقبال از خسارت. حال این خسارت می‌تواند به اموال شما وارد شود یا جان و زندگی‌تان را بگیرد. کافی است به آمار تصادفات جاده‌ای نگاه کنید و بدانید که خطر خبر نمی‌کند، اما می‌توان با بیمه، هزینه ناشی از بروز خطر را کم کرد. چه بسیار زندگی‌هایی که به‌خاطر یک تصادف از هم پاشیده و افراد را دچار دردسر بزرگ کرده و به این ترتیب هرگز فکر نکنید که خطر برای دیگران است. به آمارها نگاه کنید تا بدانید که چه تعداد از افراد، به‌خاطر یک تصادف جان خود را از دست داده‌اند یا برای همیشه از کار افتاده شده‌اند؛ حال آنکه با خرید یک بیمه‌نامه می‌شود یک سپر حفاظتی برای خود ایجاد کرد. سالانه افراد زیادی به‌دلیل نداشتن بیمه شخص ثالث و وارد کردن خسارت به دیگران یا دوست و یا اعضای خانواده‌شان که سرنشین خودرو بوده‌اند، با یک بحران بزرگ مواجه شده‌اند؛ چه بسیار کسانی که به‌دلیل نداشتن یک پوشش بیمه کامل درمان، از پس هزینه‌های درمان بر نیامده و جان و پس‌اندازشان را از دست داده‌اند. چه خانواده‌هایی که به‌دلیل یک آتش‌سوزی گرفتار شده‌اند. راستی چرا خودتان را در برابر خطرها بیمه نمی‌کنید؟ به این آمارها و نمودارها خوب دقت کنید و از همین فردا خودتان را در برابر خطرها بیمه کنید؛ چرا که گفته‌اند با بیمه مرا بیم جهان نیست. بله با بیمه می‌توان نگرانی را کم و با خیال راحت‌تر زندگی و کار کرد.

آمارهای رسمی نشان می‌دهد که هزینه خسارت‌دهی ناشی از بیمه نبودن جان و مال افراد در حال افزایش است و حتی در رشته بیمه شخص ثالث با اینکه قانون به صراحت می‌گوید: بیمه کردن وسایل نقلیه اجباری است، بازهم شاهد بیمه‌گریزی افراد هستیم. از سوی دیگر افزایش سهم بیمه درمان در سال‌های اخیر هم به پاشنه آشیل صنعت بیمه تبدیل شده و ضرورت ایجاب می‌کند که چاره‌ای برای این چالش اندیشیده شود؛ زیرا با افزایش نرخ تورم این خطر وجود دارد که برخی شهروندان، خرید بیمه را از سبد مصرفی خود خارج کنند. حال باید دید در طول برنامه هفتم توسعه چه اقدامی جهت افزایش ضریب نفوذ بیمه در جامعه برداشته می‌شود و آیا نرخ تورم بالا همچنان به عنوان مانع بزرگ بر سر راه توسعه بیمه‌های زندگی عمل خواهد کرد؟

نسبت خسارت در رشته‌های اصلی

۷۸/۲ درصد
درمان

۶۳/۵ درصد
بدنه خودرو

۶۱/۶ درصد
ثالث و مازاد

۵۹ درصد
حوادث راننده

۵۷/۳ درصد
میانگین صنعت

رشد تعداد بیمه‌نامه‌ها و پرونده خسارت

۳/۷ درصد
رشد تعداد بیمه‌نامه

۲۴/۶ درصد
رشد پرونده خسارت

۲۰۴۰۰۰۰ تومان
سرانه حق بیمه هر نفر

سهم وسایل نقلیه

۴۳ درصد
از فروش

۴۶/۲ درصد
از خسارت

به روایت اعداد

۲۰۹۳۲۶ نفر

از سال ۱۳۹۰تا پایان ۱۴۰۱براثر تصادف رانندگی جان خود را از دست داده‌اند.

۱۶/۱ درصد

تعداد فوتی‌های ناشی از تصادف رانندگی در سال ۱۴۰۱رشد کرده است.

۳۸۹۶۲۹۹ نفر

از ابتدای سال ۱۳۹۰تا پایان سال ۱۴۰۱بر اثر تصادف رانندگی مصدوم شده‌اند.

۱۶/۴ درصد

تعداد مصدومان ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۴۰۱رشد داشته است.

۳۶۹۱۲۰ نفر

به‌دلیل تصادف رانندگی مصدوم شده‌اند که ۲۶۰هزار و ۳۰۰نفر مرد و ۱۰۸هزار و ۹۷۹نفر زن بوده‌اند.

۱۰۲ درصد

میانگین ضریب خسارت در رشته بیمه شخص ثالث در فاصله سال‌های ۱۳۹۱تا ۱۴۰۰بوده است که نشان می‌دهد کل خسارت پرداخت شده بیش از حق بیمه دریافت‌شده بوده است.

۱۷۱۸۷۰۵۸ نفر

تحت پوشش بیمه تکمیلی درمان در پایان سال ۱۴۰۰قرار داشته‌اند که نسبت به سال قبل رشد ۱۱،۷درصدی را نشان می‌دهد.

یادداشت

مهدی قمصریان*

بمب‌ها را خنثی کنید

دارندگان وسایل نقلیه باید وسیله نقلیه خود را در قبال خسارت‌های بدنی و مالی که در اثر حوادث ناشی از آن به اشخاص دیگر وارد می‌کنند، نزد یکی از شرکت‌های بیمه، بیمه کنند تا هنگام بروز خسارت دچار دردسر نشوند. این یک قانون اجباری است و راه گریزی هم از آن وجود ندارد. با این حال، شاهد قانون‌گریزی برخی شهروندان از جمله دارندگان وسایل نقلیه نظیر خودرو و موتورسیکلت هستیم. چرا؟

آیا قانون فعلی به اندازه کافی جامع و مانع نیست و اصولا چرا برخی ریسک می‌کنند و با قانون‌گریزی هزینه سنگین ناشی از وقوع حوادث رانندگی را به جان می‌خرند؟ از سوی دیگر واقعیت این است که قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه به‌درستی و به تمام و کمال اجرا نمی‌شود.

در اغلب نظامات حقوقی دنیا هر فردی که از زیر بار مسئولیت شهروندی و قانونی‌اش شانه خالی کند و هزینه‌ای را به دیگر شهروندان قانون‌مدار یا بودجه عمومی تحمیل کند، با محدودیت‌های جدی در دریافت خدمات عمومی و قانونی مواجه می‌شود. به همین جهت قانون پیشین بیمه شخص ثالث به اندازه‌ای برای بیمه‌گریزان بازدارنده بود که فرد محکوم به جبران خسارت‌های بدنی ناشی از تصادف رانندگی راهی زندان می‌شد، اما تجربه عملی نشان داد که این قانون کارآمد نیست و عملا باعث افزایش تعداد زندانیان ناشی از تصادفات رانندگی و مشکلات تبعی بسیار شده است.

بنابراین، قانونگذار راهکاری را برای جلوگیری از افزایش تعداد این زندانیان پیش‌بینی کرد و مقرر شد تا به‌منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث به‌علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، شناخته‌نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه، کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه و حتی در یک حکم کلی، خسارت‌های بدنی خارج از تعهدات قانونی شرکت‌های بیمه‌گر توسط صندوق تامین خسارت‌های بدنی جبران شود. البته قانون برای پرداخت این خسارت‌ها منابعی را هم برای صندوق پیش‌بینی کرده تا در پرداخت خسارت‌ها دچار مشکل نشود و البته این نهاد حاکمیتی مکلف شده تا خسارت‌های پرداختی را بلافاصله پس از پرداخت، بازیافت کند یا اصطلاحا از مقصران حادثه پس بگیرد.

البته در یک آسیب‌شناسی کلی از دلیل بیمه‌گریزی دارندگان وسایل نقلیه می‌توان به ضعف اجرای احکام دیگر قانون موجود نظیر محروم‌کردن افراد قانون‌گریز از دریافت برخی خدمات شامل عدم‌صدور کارت و شارژ سهمیه سوخت، ممنوعیت تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و دیگر خدمات و منع جابه‌جایی مسافر و بار توسط وسایل نقلیه بدون بیمه اشاره کرد؛ اگر همین قانون به دقت اجرا شود، انتظار می‌رود که از تعداد وسایل نقلیه بدون بیمه کاسته شود. با وجود این، به‌نظر می‌رسد محدودیت‌های پیش‌بینی‌شده در این قانون بازدارنده نیست و لازم است که با عنایت به جنبه عمومی مسئولیت شهروندان در قبال خسارت‌های وارده به شخص ثالث در اثر حوادث رانندگی، عملا دامنه این محدودیت‌ها به گونه‌ای بازنگری شود که باعث شود تا افراد بیمه‌گریز، هزینه بیشتری بابت قانون‌گریزی خود بپردازند از جمله اینکه در شاخص اعتبارسنجی آنها هنگام دریافت خدمات بانکی، مالی و حتی استحقاق‌سنجی برای برخورداری از یارانه‌های مختلف دولت، این موضوع هم لحاظ شود. همچنین به‌نظر می‌رسد اصلاح این فرایند باعث آماده‌شدن زمینه جهت راننده‌محورشدن صدور بیمه شخص ثالث به جای خودرومحوری خواهد شد.

افراد بیمه‌گریز باید بدانند که هزینه و خسارت ناشی از قانون‌گریزی آنها را اکثریت شهروندانی می‌پردازند که به قانون احترام می‌گذارند و سالانه ۸درصد از حق بیمه‌ای که بابت بیمه وسایل نقلیه‌شان می‌پردازند، بابت پرداخت خسارت‌های بیمه‌گریزان هزینه می‌شود و به‌واقع این مسئله اگرچه به حکم قانون صورت می‌گیرد، در عمل به‌معنای تنبیه افراد قانونمند و تشویق افراد قانون‌گریز است.

یک سؤال مطرح می‌شود مبنی بر اینکه شاید افرادی که اقدام به خرید بیمه شخص ثالث نمی‌کنند، از تمکن مالی لازم برخوردار نیستند که با فرض تأیید این گزاره، بازهم می‌توان از راه‌های قانونی متنوعی برای بیمه‌شدن وسایل نقلیه و پرداخت حق بیمه آن از محل کمک‌های قانونی و یارانه‌ای دولت بهره گرفت.

افزون بر اینکه با حذف عوارض غیرضروری و مبهم بر بیمه شخص ثالث و حتی اعمال معافیت مالیاتی بر بیمه اجباری شخص ثالث، می‌توان نرخ حق بیمه را کاهش داد؛ چراکه هزینه خسارت ناشی از تصادفات رانندگی وسایل فاقد بیمه در کشور بیش از درآمدی است که نصیب دولت می‌شود.

البته ناگفته نماند که تکالیف مهم دیگری جهت کاهش تصادفات جاده‌ای با بهبود فرهنگ رانندگی، از بین بردن نقاط حادثه‌خیز و ارتقای سطح کیفیت خودروها وجود دارد که به‌صورت ناقص اجرا شده‌اند و نیازمند تجدیدنظر حیاتی و فوری برای این امر هستیم.

در یک برآیند کلی هم ارکان حاکمیت و هم شهروندان برای کاهش مرگ‌ومیر و مصدومیت‌های تصادفات رانندگی یک مسئولیت ملی بر عهده دارند تا شاهد کاهش محسوس تردد و حادثه بمب‌های متحرک در خیابان‌ها، بزرگراه‌ها و جاده‌ها باشیم که انفجار هر یک از آنها خانواده‌ای را با مصیبت عظیم و جامعه را با خسارت سنگین مادی و معنوی مواجه می‌سازد.

*مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی