

ضرورت بازنگری در الگوی قیمت گذاری بیمه خودرو با هدف افزایش ایمنی ترافیک

هادی اعتصام^۱، محمد بیدادیان^۲

۱- کارشناس ارشد حمل و نقل و ترافیک، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

۲- کارشناس ارشد راه و ترابری،

رئیس اداره توسعه و طرح ریزی اداره کل حمل و نقل عمومی و امور مناطق معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

چکیده

روش فعلی قیمت گذاری بیمه شخص ثالث که در آن مالک خودرو بصورت سالانه رقم ثابت و معینی را صرف نظر از عوامل موثر در ریسک تصادف می پردازد، در واقع به مثابه یارانه ای است که از سوی رانندگان کم خطر (با ریسک کم) به رانندگان پرخطر (پر ریسک) پرداخته می شود.

از سوی دیگر روش فعلی تعیین و دریافت حق بیمه ابزاری را در اختیار شرکت های بیمه گر و سیاست گذاران صنعت بیمه به منظور کاهش هزینه ها و ارتقاء ایمنی ترافیک قرار نمی دهد.

این در حالی است که یکی از مجموعه هایی که می تواند از طریق ابزارها و اتخاذ سیاست های قیمتی مناسب، نقش موثری در کاهش تصادفات و ریسک موجود در زمینه ایمنی ترافیک داشته باشد صنعت بیمه کشور است. ارتقاء ایمنی و کاهش تصادفات علاوه بر اینکه می تواند به طور مستقیم منجر به کاهش هزینه های شرکت های بیمه و سودآوری آنها باشد، بلکه در مجموع به سود جامعه نیز می باشد. در نتیجه اهمیت و ضرورت تغییر در الگوی قیمت گذاری پوشش های بیمه ای در جهت ارتقای ایمنی ترافیک بیش از پیش ضروری به نظر می رسد.

واژگان کلیدی: شرکت بیمه، قیمت گذاری، تصادفات، ایمنی ترافیک

۱. مقدمه

می شود، هزینه تصادفات رانندگی رشد تولید ناخالص داخلی را از بین می برد [۱].

متولیان صنعت بیمه کشور نیز معتقدند اگر از افراد متخلف ۵ برابر هزینه بیمه عادی هم دریافت شود باز این مقدار ریسک ایشان را پوشش نمی دهد اما می توان از افرادی که تصادف نداشته اند نصف و حتی ثلث هزینه بیمه را دریافت کرد. از سوی دیگر روش فعلی تعیین و دریافت حق بیمه ابزاری را در اختیار شرکت های بیمه گر و سیاست گذاران صنعت بیمه به منظور کاهش هزینه ها و ارتقاء ایمنی ترافیک قرار نمی دهد.

این در حالی است که یکی از مجموعه هایی که می تواند از طریق ابزارها و اتخاذ سیاست های قیمتی مناسب، نقش موثری در کاهش تصادفات و ریسک موجود در زمینه ایمنی ترافیک داشته باشد صنعت بیمه کشور است. ارتقاء ایمنی و کاهش تصادفات

حوادث رانندگی بر اساس اعلام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی دومین عامل فوت و اولین عامل عمر از دست رفته در ایران می باشد (در آمار جهانی رده نهم به این عامل تعلق دارد) و ۶۰٪ از حوادث منجر به جرح و فوت به حوادث رانندگی تعلق دارد، در حالیکه در آمار جهانی این رقم ۲۵٪ می باشد. از بعد اقتصادی نیز این حوادث بر اساس مطالعات صورت گرفته و بر مبنای قیمت های سال ۱۳۸۶، میزان هزینه مستقیم و غیرمستقیم ناشی از تصادفات رانندگی در ایران، سالانه ۱۸۰ هزار میلیارد ریال می باشد که این میزان در سال ۱۳۸۶، ۶/۲۳٪ از تولید ناخالص داخلی کشور بوده است و با توجه به نرخ رشد ۶/۷ درصدی تولید ناخالص داخلی (GDP)^۱ کشور در همان سال، نتیجه گیری

1. Gross Domestic Product: GDP

۲. روشهای تعیین حق بیمه خودرو با هدف ارتقای ایمنی ترافیک (مروری بر تجارب سایر کشورها)

این بخش به معرفی و بررسی تجارب اعمال ریسک‌های موثر در تعیین حق بیمه در سایر کشورها می‌پردازد. از جمله مهم‌ترین و جامع‌ترین روش‌های نوین تعیین حق بیمه و مالیات وسیله نقلیه روش اخذ هزینه متناسب با مسافت می‌باشد. در این روش از مفهوم در معرض خطر بودن که از مفاهیم بنیادی در ایمنی ترافیک می‌باشد بهره گرفته شده است. تعیین حق بیمه متناسب با مسافت طی شده، که در این مقاله به اختصار آن را طرح PAYD^۲ می‌نامیم، بر اساس این فرضیه شکل گرفته است که رابطه مستقیمی میان اصلاح رفتارهای ترافیکی از طریق ایجاد انگیزه‌های مالی بواسطه تغییر هزینه‌های سفر وجود دارد. به همین دلیل در برخی متون به عنوان هزینه بر اساس مسافت یا هزینه در مایل نیز نامیده می‌شود. به عنوان مثال حق بیمه سالیانه ۵۰۰ دلار، به ازای هر ۲/۵ سنت در کیلومتر و ۲۰۰۰ دلار به ازای هر ۱۰ سنت در کیلومتر برای خودرویی که سالانه پیمایش معادل ۲۰ هزار کیلومتر دارد، بدست می‌آید. [۳]

این روش به ویژه در شهرهایی که ازدحام ترافیک، حوادث ترافیکی و آلودگی‌های زیست محیطی شدیدی دارند، می‌تواند به عنوان یک راهکار موثر برای کاهش این مشکلات بکار گرفته شود. به عبارت دیگر علاوه بر ملاحظات ایمنی در راستای بسیاری از اهداف دیگر مدیریت ترافیک نیز می‌باشد. هرچند اجرای طرح PAYD یکی از روشهای نوین در محاسبه حق بیمه خودرو محسوب می‌شود اما تعیین حق بیمه بر اساس میزان مسافت طی شده تنها یکی از فاکتورهای موثر در میزان ریسک را در محاسبه لحاظ می‌کند. به عنوان مثال بین رانندگی در مسیر A و در مسیر B و یا اینکه فرد با احتیاط رانندگی کند یا بی احتیاط، تفاوت فاحشی وجود دارد.

به همین دلیل استفاده از فاکتور مسافت طی شده به تنهایی دقیق و کافی نمی‌باشد و نمی‌تواند منجر به هدف تعریف شده یعنی ارتقاء ایمنی ترافیک گردد. در تجارب بسیاری از کشورهای پیشرو، مسافت طی شده به عنوان یک پایه اولیه برای محاسبه حق بیمه پذیرفته شده است اما با استفاده از اطلاعات و فناوری‌های موجود فاکتورهای دیگری بویژه فاکتورهای مرتبط با میزان ریسک راننده نیز در محاسبات افزوده می‌شود. بدین منظور عوامل رفتاری و شخصیتی راننده از قبیل سن، جنس، شغل و میزان تحصیلات،

علاوه بر اینکه می‌تواند به طور مستقیم منجر به کاهش هزینه‌های شرکت‌های بیمه و سودآوری آنها باشد، بلکه در مجموع به سود جامعه نیز می‌باشد. در انواع رشته‌های بیمه‌ای، مطالعات و تحقیقات بسیاری، با تامین مالی بیمه‌گران، به منظور کشف راه‌های پیشگیری از آتش‌سوزی، ابداع وسایل مدرن شناسایی و اطفاء حریق، جلوگیری یا کاهش حوادث دریایی، هوایی و جاده‌ای صورت گرفته است.

با توجه به افزایش تعداد تصادفات در کشور و مشکلات و مسائل ناشی از آن برای طرفین حادثه از سال ۱۳۴۷ بیمه شخص ثالث برای تمام خودروها الزامی گردیده است. در این نوع بیمه، بیمه‌گر در چهارچوب قوانین و مقررات مصوب تعهد می‌کند که چنانچه دارنده وسیله نقلیه بیمه‌شده به علت وقوع حادثه رانندگی، مسئول جبران خسارت‌های مالی یا جانی وارده به اشخاص ثالث شناخته شود، این خسارت‌ها را بر اساس شرایط بیمه‌نامه تا سقف تعهد پرداخت نماید.

از زمان الزام به تهیه بیمه شخص ثالث تاکنون، افزایش تعداد خودروها و توسعه شبکه معابر در کنار افزایش ضریب مالکیت خودرو و هزینه‌های سنگین تصادفات باعث شده است تا بیمه شخص ثالث خودرو سهم قابل توجهی از فعالیت و عملکرد صنعت بیمه کشور را شامل شود. این در حالی است که بر اساس اعلام بیمه مرکزی ایران، بیش از ۹۰ رشته بیمه‌ای در ایران وجود دارد که در این بین ۱۶ رشته بیمه‌ای، اصلی محسوب می‌شود.

بر اساس آمارنامه سال ۱۳۹۱ بیمه مرکزی ایران، از مجموع کل حق بیمه تولیدی (۱۳۱۰۹۶/۷۱ میلیارد ریال) بیشترین سهم (۴۵/۵۱ درصد) به رشته بیمه شخص ثالث و مازاد تعلق دارد. حق بیمه این رشته به همراه بیمه‌های حوادث راننده و بدنه اتومبیل در مجموع ۵۶/۷ درصد از کل حق بیمه‌های تولیدی بازار بیمه را تشکیل می‌دهد. همچنین ۵۷/۳ درصد از کل خسارت‌های پرداختی بازار بیمه نیز مربوط به بیمه‌های اتومبیل است. ضریب خسارت^۱ بیمه شخص ثالث و مازاد از ۸۹/۸ درصد در سال ۱۳۹۰ به ۹۰/۲ درصد در سال ۱۳۹۱ افزایش یافته است. [۲]

۱ - ضریب خسارت: عبارت است از حاصل تقسیم خسارت واقع شده به حق بیمه عاید شده بر حسب درصد. این ضریب نشان می‌دهد که چند درصد از حق بیمه‌ها بابت خسارت خطرهای تحت پوشش به بیمه‌گذاران برگشت داده شده یا خواهد شد. در محاسبه این شاخص، کارمزد شبکه فروش و هزینه‌های اداری-عمومی دخالتی ندارد.

استفاده از وسیله نقلیه و... [۵].

در این کشور ریسک مرتبط با راننده از طریق شاخص عدم لیاقت راننده در محاسبه حق بیمه لحاظ می‌شود. عدم لیاقت راننده، به معنی میزان اهمیت به تخلفات گوناگون رانندگی می‌باشد که در محاسبه نرخ حق بیمه پرداختی مورد نظر قرار می‌گیرد. بدین منظور بانک‌های اطلاعاتی تهیه شده از طرف پلیس نقش مهمی در برنامه‌ریزی‌های شرکت‌های بیمه در راستای فروش و محاسبه دقیق حق بیمه رانندگان وسایل نقلیه داشته‌است و شرکت‌های بیمه به راحتی می‌توانند با استفاده از چنین بانک‌های اطلاعاتی به اطلاعات مختلفی از جمله تعداد تصادفات، تعداد جرائم و سابقه رانندگی متقاضیان خرید بیمه شخص ثالث در سال‌های گذشته دسترسی داشته باشند.

نتایج و شواهد بکارگیری چنین روشی در این کشور نشان داده است که عامل اولیه تخطی از قوانین رانندگی به طور موفقیت آمیزی رانندگان خوب (محتاط) را از رانندگان بد (بی احتیاط) تفکیک می‌کند. این کار بویژه به شناسایی گروه انگشت شمار رانندگان بد که ریسک تصادف به مراتب چندین برابر میانگین رانندگان را دارند کمک خواهد کرد. [۶]

۲.۳. آمریکا

قوانین و رویه‌های اجرایی در تعیین حق بیمه در ایالت‌های مختلف و میان شرکت‌های بیمه‌گر در آمریکا متفاوت است. عامل نوع خودرو، سابقه رانندگی، میزان تصادفات، اعتبار مالی، سن، جنس، مکان زندگی (کدپستی محل سکونت)، فاصله محل کار با منزل، تحصیلات، سمت شغلی و... در میزان حق بیمه اتومبیل موثر بوده و بسته به این آیتم‌ها حق بیمه از ماهی ۱۰۰ تا ۵۰۰ دلار در این کشور متغیر است. در سال ۲۰۰۱ در آمریکا بازای هر خودرو به طور متوسط ۸۵۰ دلار و بازای هر خانوار ۱۳۶۰ دلار هزینه بیمه خودرو بوده است. [۷]

اما یکی از نکات قابل توجه در تعیین حق بیمه خودرو در آمریکا این است که ایمنی اتومبیل به شکل محسوسی در محاسبه حق بیمه مدنظر قرار می‌گیرد. در این کشور در هنگام تولید خودرو از طرف شرکت‌های بیمه، نرخ بیمه آن اتومبیل در مقایسه با انواع دیگر اتومبیل‌ها و کارخانه‌های اتومبیل سازی دیگر سنجیده می‌شود. این کار معمولاً بر مبنای نمره‌ای که هر خودرو در آزمایش تصادفات کسب می‌کند صورت می‌گیرد. در این آزمایش میزان صدمه یا ایمنی خودرو در بخش‌های مختلف آن سنجیده شده و امتیازدهی می‌شود. در نهایت می‌توان گفت حق بیمه هر

سابقه رانندگی، سابقه تصادفات و تخلفات رانندگی و... در تعیین حق بیمه اتومبیل لحاظ می‌گردد. در این خصوص توسعه استفاده از ابزارهایی مانند GPS در خودروها زمینه مناسبی برای پایش رفتارهای ترافیکی فراهم آورده است. در ادامه این بخش به معرفی نحوه اعمال پارامترهای مذکور در محاسبه حق بیمه خودرو در سایر کشورها پرداخته می‌شود.

۲.۱. آلمان [۴]

در آلمان بیمه شخص ثالث اتومبیل اجباری است به طوری که برای به ثبت رساندن وسیله نقلیه ارائه مدرکی دال بر بیمه بودن آن ضروری است. ایده طبقه بندی ریسک در آلمان هم‌زمان با معرفی بیمه شخص ثالث اجباری در سال ۱۹۴۲ آغاز شده است. در ابتدا نوع کاربری خودرو و قدرت موتور عواملی بود که در تعیین حق بیمه دخالت داده شد ولی پس از آن و در سال ۱۹۶۲ سیستم پاداش و جریمه معرفی شد که اولین گام در طبقه بندی ریسک رانندگان به جای ریسک خودروها محسوب می‌شد. اما تغییرات اساسی در سال ۱۹۹۴ در این کشور به وقوع پیوست که منجر به حذف نظام تعرفه‌ای و قانون‌زدایی در بازار بیمه گردید و شرکت‌ها در تعیین حق بیمه بر مبنای ریسک، آزادی عمل پیدا کردند. از این سال به بعد طیف وسیعی از عوامل ریسک و به ویژه ریسک‌های مرتبط با رانندگان در محاسبات حق بیمه وارد گردید که برخی نتایج آن عبارت بود از:

- تخفیف برای رانندگان زن مجرد و رانندگان بالاتر از ۲۵ سال سن
- تخفیف برای صاحبان حرفه‌های خاص مانند مامور پلیس، کارمندان دولت، کشیش‌ها و...
- تخفیف برای شرکت‌کنندگان موفق در برنامه‌های آموزش ترافیک دولت

۲.۲. کانادا

در کانادا، شرکت‌های بیمه برای محاسبه حق بیمه اتومبیل علاوه بر مسافت طی شده خودرو متغیرهای زیادی را در نظر می‌گیرند و با توجه به میزان اهمیت آنها، نرخ نهایی بیمه اتومبیل را محاسبه می‌کنند. به عنوان مثال برخی از این عوامل عبارتند از: سابقه رانندگی، محل سکونت راننده، مشخصات بیمه‌گذار اصلی و سایر رانندگان استفاده کننده از خودرو، مشخصات وسیله نقلیه، نوع

خودرویی در هنگام تولید آن پیش‌بینی می‌شود، هر چند این پیش‌بینی ممکن است دچار تغییرات کوچکی شود.

۲.۴. مالزی [۸]

قانون مسئولیت در قبال شخص ثالث اتومبیل در مالزی مبتنی بر قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۷ این کشور است. در این کشور قرارداد بیمه و یا ضمانت‌نامه می‌تواند پوشش لازم را در مقابل اشخاص ثالث فراهم آورد.

بیمه خودرو در مالزی به صورت بیمه اجباری شخص ثالث و بیمه اختیاری با پوشش جامع (شامل شکست شیشه، طوفان، تعمیرات خودرو، پوشش سرنشین، اعتصاب، شورش و...) می‌باشد که هر یک از این پوشش‌ها انتخابی بوده و هزینه خاص خود را دارد. برای صدور بیمه‌نامه شخص ثالث عواملی نظیر: سن، سوابق تخلفات رانندگی و سوابق پرداخت خسارت در نظر گرفته می‌شود. تخفیف عدم پرداخت خسارت در این کشور حداکثر تا ۵۵٪ حق بیمه پایه

می‌باشد. جدول ۱ جزئیات پارامترهای موثر در تعیین حق بیمه را نشان می‌دهد. همچنین فرانشیزی برابر ۴۰۰ رینگت مالزی برای حالتی که یکی از رانندگان خودرو سن کمتر از ۲۱ سال داشته باشد یا گواهینامه رانندگی موقت داشته و یا سابقه اخذ گواهینامه کمتر از ۲ سال داشته باشد اخذ می‌گردد. علاوه بر این، در حالتی که پس از وقوع خسارت مشخص گردد نام راننده در قرارداد بیمه‌نامه ذکر نشده است نیز این فرانشیز دریافت می‌گردد. با این توضیحات هزینه حق بیمه شخص ثالث برای یک خودروی سواری شخصی با حجم موتور ۱۶۰۰ سی سی و بدون در نظر گرفتن فرانشیز یا تخفیف‌ها حدود ۱۳۰ رینگت مالزی می‌باشد. البته این میزان حق بیمه بسته به محل تردد خودرو بعضاً به کمتر از ۸۰ رینگت نیز کاهش می‌یابد. میزان حق بیمه برای موتورسیکلت‌های با حجم موتور ۱۲۵ سی سی و تاکسی‌های با حجم موتور ۱۶۰۰ به ترتیب در حدود ۵۰ و ۳۷۰ رینگت بالغ می‌شود. این در حالی است که بر اساس قانون پوشش بیمه‌نامه‌ها برای وسایط نقلیه عمومی نباید

جدول ۱- پارامترهای موثر در تعیین نرخ حق بیمه خودرو در مالزی [۸]

پارامتر موثر در نرخ حق بیمه	توضیحات (دسته بندی)
نوع خودرو	سواری شخصی
	موتورسیکلت
	تاکسی
	خودروی کرایه (در اختیار)
نوع بیمه نامه	خودروی کرایه (با راننده)
	جامع
منطقه تردد خودرو	فقط شخص ثالث
	Peninsular Malaysia
	Sabah/Sarawak/W.P. Labuan
حجم موتور	
خصوصیات راننده (رانندگان)	سوابق تخلفات رانندگی
	سن رانندگان و نوع و سابقه دریافت گواهینامه
پوشش‌های اضافی (صرفاً برای بیمه نامه جامع)	شکست شیشه
	طوفان
	تعمیرات خودرو
	حوادث سرنشین
	خسارات وقوع اعتصاب، شورش و اعتراضات مدنی
تخفیف عدم وقوع خسارت	حداکثر ۵۵ درصد قیمت پایه

۲،۶. انگلیس [۱۲]

یکی از متغیرهای موثر بر میزان حق بیمه در انگلیس مهارت و تجربه رانندگان می‌باشد. اهمیت این موضوع به گونه‌ای است که در این کشور اکثر شرکت‌های بیمه‌گزار بیمه‌گذاران در دهه سنی ۱۷ تا ۲۵ سال حق بیمه اضافه دریافت می‌کنند. با این حال به منظور تشویق رانندگان محتاط و کاهش ریسک تصادف رانندگان تازه‌کار این شرکت‌ها دوره‌های آموزشی به نام *PASS PLUS* برای این گروه برگزار می‌کنند و تخفیف‌هایی را در حق بیمه برای رانندگان تازه‌کاری که این دوره‌ها را با موفقیت گذرانده‌اند در نظر می‌گیرند که بعضاً ثلث میزان حق بیمه پرداختی آنها کم می‌شود. این طرح دوره‌های آموزشی ویژه رانندگان تازه‌کار که گواهینامه رانندگی خود را به تازگی دریافت کرده‌اند با هدف افزایش مهارت‌های رانندگی و تعلیم تکنیک‌ها و به صورت اختیاری برگزاری می‌گردد. این دوره از شش بخش تشکیل شده است که عبارتند از:

۱. رانندگی در شهر
۲. رانندگی در شرایط مختلف آب و هوایی
۳. رانندگی در خارج شهر
۴. رانندگی در شب
۵. رانندگی در راه‌های فرعی دوطرفه
۶. رانندگی در آزادراه‌ها

۳. جمع‌بندی و ارائه راهکارهای سیاستی

بررسی تطبیقی صورت گرفته در این مقاله نشان می‌دهد ریسک‌های موثر در وقوع تصادف و میزان در معرض خطر تصادف بودن دو عامل اصلی در تعیین عادلانه، منطقی و هدفمند میزان حق بیمه خودرو می‌باشد که می‌تواند در کشور ما نیز به عنوان مبنای تعیین حق بیمه خودروها مدنظر قرار گیرد. اما اجرای آن نیازمند پیش فرض‌ها و انجام مطالعات و بررسی‌های جامع‌تر و تکمیلی می‌باشد که باید در دوره‌های زمانی مختلف صورت گیرد. به عنوان مثال تجارب اشاره شده نشان می‌دهد انتقال بیمه شخص ثالث از خودرو به افراد به عنوان یکی از بسترهای مورد نیاز اعمال ریسک‌های رانندگان در تعیین حق بیمه می‌باشد که این موضوع نیازمند مطالعات تکمیلی در ایران می‌باشد.

همچنین بسیاری از کشورهایی که نرخ حق بیمه بصورت متغیر و متناسب با ریسک‌های موجود تعیین می‌شود دارای نظام حقوقی و بیمه‌ای متفاوتی با کشور ما می‌باشند و لازم است در تعیین

کمتر از ۲۲۵ هزار رینگت و برای سایر خودروها کمتر از ۴۰ هزار رینگت باشد.

اما حق بیمه برای پوشش جامع کاملاً وابسته به ارزش خودرو و پوشش‌های انتخابی متغیر است. به عنوان مثال برای یک خودروی پژو ۲۰۷ مدل ۲۰۱۲ که ارزش آن ۵۰ هزار رینگت مالزی برآورد شده است، با در نظر گرفتن تمامی پوشش‌های ذکر شده در جدول ۱ و بدون احتساب تخفیف‌ها و فرانشیزها اندکی بیش از ۲۰۰۰ رینگت بوده است.

۲،۵. هلند

در هلند نیز شبیه به بسیاری از کشورهای اروپایی دیگر پس از مقررات زدایی صورت گرفته، به طور معمول میزان حق بیمه بر مبنای سیاست‌های شرکت‌های بیمه‌گر تعیین می‌شود. در این خصوص پارامترهایی نظیر سن راننده (مالک خودرو)، جنسیت، نوع خودرو، برآورد تقریبی میزان مسافت طی شده در مدت بیمه‌نامه و سوابق ادعای خسارت تعیین می‌شود. [۹]

در یک مطالعه میدانی با نام پروژه ترانسومو^۱ تاثیر اجرای PAYD بر رفتارهای رانندگان ارزیابی شده است. این بررسی نشان داده است ایمنی ترافیک در نتیجه تغییر قیمت حق بیمه بر اساس معیارهای تعریف شده ریسک، افزایش یافته و این موضوع به ویژه در زمانی که افراد از میزان ریسک و هزینه ناشی از آن آگاهی داشته‌اند بیشتر تاثیرگذار بوده است. [۱۰]

این پروژه در ژانویه ۲۰۰۷ با مشارکت ۶۰۰۰ دارنده بیمه‌نامه از ۵ شرکت بیمه‌گر و با سن کمتر از ۳۰ سال صورت گرفته است. در این تجربه قبل از اجرای طرح خودروهای مشارکت کننده به دستگاه GPS مجهز شده بودند که این GPS برای ثبت و پایش موقعیت جغرافیایی تردد خودرو، سرعت تردد، زمان تردد و مسافت طی شده برنامه‌ریزی شده بود.

در هلند نصب دستگاه GPS بر روی خودروها از سال ۲۰۱۲ به منظور اندازه‌گیری مسافت طی شده خودروها الزامی شده است. این الزام در نتیجه تصویب قانونی صورت گرفته است که به منظور حفظ محیط زیست و کاهش ترافیک از هر خودرو ۳ سنت یورو مالیات برای هر کیلومتر طی شده اخذ می‌شود. با این حال نصب اجباری دستگاه GPS بستر مناسبی برای تعیین حق بیمه متناسب با مسافت طی شده را در این کشور فراهم آورده است.

[۱۱]

توسعه فرهنگ رانندگی، پژوهشکده بیمه، گزارش موردی شماره ۵۰، اردیبهشت ۱۳۸۹

6. Litman, Todd , 2007, Pay-As-You-Drive ,Pricing In British Columbia . Prepared By Victoria Transport Policy Institute, Canada.

. Litman, Todd.,(2011),” DistanceBased Vehicle Insurance Feasibility, Costs and Benefits,” Comprehensive Technical Report Prepared By Victoria Transport Policy Institute

. Jason E. Bordoff and Pascal J. Noel1, “The Impact of Pay-As-You-Drive Auto Insurance in California”,The Hamilton Project, The Brookings Institution,July 2008

. <http://www.insuranceinfo.com.my>

. J. Zantema, D.H. van Amelsfort, M.C.J. Bliemer, P.H.L. Bovy, “Pay-As-You-Drive (PAYD): A case study into the safety and accessibility effects of PAYD strategies”

10. Jan Willem BOLDERDIJK and Linda STEG,“Pay-as-you-drive vehicle insurance as a tool to reduce crash risk:Results so far and further potential”, Insurance Costs and Accident Risks(22-23 September 2011, Paris),September 2011

۱۱. سیدعلی ناصری و همکاران، «عوارض سبز، ابزاری جهت کنترل آلودگی هوا در شهرها و ایجاد درآمدهای پایدار برای شهرداری‌ها»، گزارش دانش شهر شماره ۱۰۰، بهار ۱۳۹۱، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

11- Confused.com) the first price comparison website in the UK) available at: <http://www.confused.com/car-insurance/price-index/region>

جزئیات و اجرای هر الگوی پیشنهادی، مبانی و چهارچوب‌های حقوقی کشور و نیز مدل فعالیت و نظام حاکم بر صنعت بیمه کشور توسط کارشناسان امر مورد بررسی و تدقیق و احیاناً اصلاح قرار گیرد. از جمله مطالعات تکمیلی مورد نیاز در این خصوص که پیشنهاد می‌گردد عبارتند از:

- o ارائه آزادی عمل در قیمت‌گذاری به شرکت‌های بیمه‌گر در عین اعمال سیاست‌های کلی توسط نهاد سیاست‌گذار
- o تهیه ملزومات قانونی مرتبط کردن سوابق رانندگان استفاده کننده از خودرو به بیمه‌نامه خودرو (نظیر اعمال فرانشیز برای پرداخت خسارت راننده ثبت نشده در بیمه نامه)
- o تعیین تخلفات رانندگی حادثه‌ساز به منظور اعمال در نرخ حق بیمه با همکاری دستگاه‌های مرتبط : با توجه به اینکه اطلاعات سوابق تخلفات (نمرات منفی) از سوی پلیس راهور در اختیار بیمه مرکزی ایران قرار گرفته است، این کار همچنین مسیر را برای اعمال سابقه تخلفات رانندگی و نمرات منفی رانندگان در محاسبه حق بیمه تا حد مناسبی هموار می‌کند.

۴. منابع

۱. سیمای ایمنی راهها، گزارش ملی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران، وزارت راه و شهرسازی، دی ماه ۱۳۹۳

۲. عملکرد صنعت بیمه به تفکیک رشته‌های بیمه طی ده سال اخیر، فصل چهارم، بیمه مرکزی ایران، ۱۳۹۱

3. Bordff, Jason E., Noel, Pascal J.,(2008),” PayAsYouDrive Auto Insurance: A Simple Way to Reduce Driving Related Harms and Increase Equity,” Discussion Paper . Prepare By The Brookings Institution.

۴. مطالعه تطبیقی بیمه شخص ثالث با دنیا و ارائه راهکارهای

The need to revise the car insurance pricing pattern to increase traffic safety

Abstract

The current method of pricing third-party car insurance, in which the car owner annually pays a fixed rate, regardless of the risk factors involved, is a subsidy provided by low-risk drivers to high-risk drivers.

On the other hand, the current method of determining and receiving premium insurance does not provide insurance companies and policymakers with the means to reduce costs and improve traffic safety.

However, one of the categories that can play an effective role in reducing traffic accidents and risk in traffic safety through tools and appropriate pricing policies is the insurance industry. Improving safety and reducing accidents can not only directly reduce insurance companies' costs and their profitability but also benefit the community as a whole. As a result, the importance and necessity of changing the pricing pattern of insurance coverage to improve traffic safety seems to be more than necessary

Key words: Insurance, pricing, accidents, traffic safety