

جبران همگانی خسارت بدنی سوانح خودرو و رهایی از بختک بیمه اجباری شخص ثالث

غلامعلی ثبات

هر قانون یا مقرراتی علاوه بر درست و کامل بودن، باید تحلیل هزینه-فایده هم داشته باشد و هزینه‌های اجرایش بیشتر از فوایدش نباشد وگرنه باید از خیر آن گذشت و دنبال قانونی بود که مزایای کمتری داشته باشد اما ارزانتر و آسانتر اجرا شود. قانون بیمه اجباری شخص ثالث هم مانند اغلب قوانین بدون تحلیل هزینه-فایده تدوین و تصویب شده و هزینه‌های اجرایش آنقدر زیاد است که به منافعش نمی‌ارزد. این قانون حدود ۱۲۰ ماده و تبصره و ۱۷ آیین‌نامه اجرایی دارد و با ضوابط و بخشنامه‌های پیرامون آن مجموعه‌ای با بیش از ۳۰ هزار واژه را در بر می‌گیرد. همچنین، موادی از قوانین برنامه توسعه، بودجه سالانه، مجازات اسلامی، راهنمایی و رانندگی و ایمنی راه‌ها و نیز آرای دیوان عدالت اداری و نظرات تفسیری اداره کل حقوقی قوه قضائیه، معاونت حقوقی ریاست جمهوری و اداره کل حقوقی بیمه مرکزی درباره نحوه اجرای مقررات قانون بیمه شخص ثالث هم هست که بر دشواری و تودرتویی قوانین، مقررات و ضوابط حاکم بر عملیات بیمه شخص ثالث می‌افزاید.

علاوه بر اینها، فراوانی ارگان‌ها و اشخاصی که به استناد مواد متعدد قانونی به نحوی درگیر یا دخیل در عملیات بیمه شخص ثالث هستند حیرت‌انگیز است. در کنار بیمه مرکزی، شرکت‌های بیمه، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، پلیس راهنمایی و رانندگی و مراجع قضایی که نقش آنها لازم و موجه است اسامی حدود پنجاه نهاد و شخصیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث وجود دارد که کوتاهی هر کدام از آنها در انجام وظایف محوله، منجر به نقص یا ناکارآمدی عملیات بیمه شخص ثالث خواهد شد. این مجموعه شامل هیات وزیران، قوه قضائیه، دادستان کل کشور، دوازده وزیر یا وزارتخانه، پنج کمیسیون مجلس شورای اسلامی، سازمان اورژانس، مراکز درمانی، سازمان‌های بیمه‌های اجتماعی، پزشکی قانونی، هلال احمر، سندیکای بیمه‌گران ایران، ستاد دیه، ستاد سوخت، دوایر اجرا و دفاتر سازمان ثبت اسناد و املاک کشور و شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل بار و مسافر است.

به این ترتیب، گویا قانون‌گذار همه قوانین، مقررات، سازمان‌ها، نهادها و مقامات مربوط به حوادث رانندگی را یکجا جمع کرده است تا مطمئن شود شرکت‌های بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، وظیفه تأمین اجتماعی زیان‌دیدگان حوادث رانندگی (که وظیفه حاکمیت است) را به درستی انجام می‌دهند و ماهیت بازرگانی شرکت‌های بیمه (که هدفشان سودآوری است) خدشه‌ای به حقوق زیان‌دیدگان و مقصرین حوادث رانندگی وارد نمی‌کند اما آنچه مغفول مانده اتلاف حجم عظیمی از نیروهای مالی و انسانی کشور برای جبران زیان‌های بدنی مصدومان و متوفیان حوادث رانندگی است که با طرح پیشنهادی این نوشته به صورت بسیار کاملتر، آسانتر و ارزانتری قابل انجام است و صنعت بیمه را هم از بختک بیمه شخص ثالث می‌رهاند تا بتواند با سرعت و کیفیت بهتری توسعه یابد.

الف- رئوس طرح پیشنهادی:

- 1- بیمه اجباری شخص ثالث وسایل نقلیه محدود به پوشش خسارت‌های مالی بشود و دارندگان خودرو موظف شوند که بر اساس نرخ و شرایط مصوب شورای عالی بیمه حداقل پنج درصد مبلغ ریالی دیه هر سال از شرکت بیمه پوشش مسوولیت در قبال خسارت‌های مالی اشخاص ثالث بیمه بخرند.
- 2- پرداخت دیه مصدومان یا کشته‌های حوادث رانندگی بر عهده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قرار گیرد و بخش اصلی منابع آن از مبلغی (درصدی) تأمین شود که به عنوان سهم صندوق، به قیمت بنزین و گازوئیل مصرفی وسایل نقلیه افزوده می‌شود.
- 3- هیات وزیران موظف شد که هر سال بر اساس گزارش صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، سهم آن از قیمت بنزین و گازوئیل مصرفی وسایل نقلیه را در لایحه بودجه تعیین و پس از تصویب مجلس در اختیار صندوق بگذارد.
- 4- مقدار دیه زیان‌دیدگان بر اساس رای دادگاه ویژه حوادث رانندگی تعیین می‌شود که شعبه‌هایش در مراکز استانی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مستقر خواهند شد.
- 5- عوارض مؤثر بر کاهش حوادث یا جبران خسارت‌های حوادث رانندگی از محل درآمدهای صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت خواهد شد و تأمین هزینه‌های پزشکی مصدومان حوادث رانندگی همچنان بر عهده وزارت بهداشت خواهد بود.
- 6- برای جلوگیری از تاثیر اجرای طرح بر افزایش بی احتیاطی و تنظیم و بهبود رفتار رانندگی، جریمه و جزای مقصرین حوادث رانندگی با توجه به: حادثه منجر به خسارت بدنی یا فقط مالی، ارتکاب تخلف حادثه‌ساز و یا سابقه تخلفات رانندگی، چند برابر خواهد شد.

7- چنانچه علت حادثه رانندگی تخلف حادثه‌ساز، عمد یا مستی و یا نداشتن گواهینامه مقصر حادثه باشد شرکت بیمه یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی می‌تواند برای بازیافت همه یا بخشی از خسارت پرداخت‌شده به مقصر حادثه یا بازماندگان او مراجعه کند.

ب- مزایای طرح:

- 1- ابهام‌ها و پیچیدگی‌های منبعث از حجم عظیم قوانین و مقررات مربوط به بیمه اجباری شخص ثالث برطرف می‌شود و تکالیف اغلب سازمانهای مرتبط و یا درگیر عملیات این بیمه بلاموضوع می‌شود.
- 2- هدف اصلی قانون‌گذار در حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی به‌طور کامل و در زمانی کوتاه محقق می‌شود، خسارت بدنی همه زیان‌دیدگان بدون نگرانی از تاثیر یوم‌الادا یا تعدد دیه، جبران می‌شود و زندانی ناشی از نپرداختن دیه ناشی از سوانح رانندگی نخواهیم داشت.
- 3- بار سنگین عملیات بیمه اجباری شخص ثالث از دوش شرکت‌های بیمه بسیار سبک می‌شود و صنعت بیمه و شبکه فروش مجال می‌یابد که برای عرضه و فروش سایر پوشش‌ها و توسعه صنعت بیمه بکوشد.
- 4- مبلغ پرداختی برای پوشش خسارت‌های بدنی که تابع مقدار مصرف سوخت هر خودرو خواهد بود رابطه منطقی‌تر و منصفانه‌تری با ریسک آن خواهد داشت زیرا:
 - هرچه موتور خودرو قوی‌تر باشد خطرناک‌تر است و سوخت بیشتری مصرف می‌کند.
 - هرچه سن خودرو بیشتر و تکنولوژی خودرو قدیمی‌تر و ناایمن‌تر باشد مصرف بیشتری خواهد داشت.
 - هرچه مقدار پیمایش خودرو بیشتر باشد، سوخت بیشتری مصرف و ریسک بیشتری ایجاد کرده است.بر این اساس، حتی اگر عوامل موثر دیگر از جمله خصوصیات راننده و رانندگی هم در نظر گرفته نشود بهتر از وضعیت کنونی است که مقدار استفاده از خودرو تاثیری در مقدار حق‌بیمه ندارد.
- 5- صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نقش و جایگاه مهم‌تر و مقتدرتری خواهد یافت و مراجع قضایی از صدور آرای ناعادلانه به‌نفع زیان‌دیدگان حوادث رانندگی خودداری خواهند کرد.
- 6- با تمرکز آمار و اطلاعات عملیات جبران خسارت‌های بدنی، زمینه استفاده‌های متقربانه و غیرموجه از منابع نظام جبران خسارت‌های بدنی ضعیف خواهد شد.
- 7- با احتساب درآمدهای افزایش یافته صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در محاسبه ضریب نفوذ صنعت بیمه این شاخص بهتر هم خواهد شد.

پ- معایب طرح:

- 1- مهم‌ترین و دشوارترین بخش از اجرای این طرح، افزایش قیمت سوخت به ویژه برای وسایل نقلیه عمومی است که به‌نظر می‌رسد اگر درباره نتایج مثبت و مفید آن به درستی اطلاع‌رسانی شود و مردم دلایل افزایش قیمت سوخت را بدانند مورد پذیرش اکثریت جامعه قرار گیرد.
- 2- ممکن است انحصار صندوق در جبران خسارت‌های بدنی موجب تضعیف منافع بیمه‌گذاران و تضییع حقوق زیان‌دیدگان شود که با وجود دادگاه‌های مستقر در شعب صندوق و سیاست‌گذاری هیات امانا و هیات نظارت صندوق احتمال آن هرچه کمتر خواهد شد.
- 3- از دست دادن حق‌بیمه مربوط به پوشش خسارت‌های بدنی برای مدتی باعث مشکلات مالی اغلب شرکت‌های بیمه و شبکه فروش آنها خواهد شد که ناچارند دشواری دوره ترک اعتیاد از این نوع حق‌بیمه را تحمل کنند.

پ.ن: این نوشته با ادغام، اصلاح و تکمیل دو نوشته که پیشتر منتشر کرده‌ام تهیه شده است.