



روش‌های شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه شخص ثالث و بررسی پیامدهای مالی و کیفری

مجری:

* آزاده بهادر – راهبر میز بیمه‌های اتومبیل پژوهشکده بیمه



❖ این ارائه برگرفته از طرح پژوهشی با عنوان زیر می باشد:

«مطالعه تطبیقی اثر گذاری روش های شناسایی وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه

شخص ثالث و بررسی عواقب مالی و کیفری (قانونی) مترتب بر آن و ارائه راهکار»

❖ این طرح با حمایت مالی صندوق تامین خسارت های بدنی به انجام رسیده است.



محورهای کارگاه

❖ **محور اول-** بررسی و تحلیل قوانین و مقررات شناسایی و کنترل وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه در کشور

❖ **محور دوم-** بررسی تکالیف و عملکرد نهادها و دستگاه‌های مرتبط در خصوص شناسایی و اعمال جرایم وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ **محور سوم-** مروری بر عملکرد صندوق تأمین خسارتهای بدنی در راستای ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث

❖ **محور چهارم-** فناوری‌ها و تکنولوژی‌های نوین شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه در کشورهای منتخب

❖ **محور پنجم-** راهکارها و پیشنهادهای عملیاتی ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

محور اول -

**بررسی و تحلیل قوانین و مقررات شناسایی و کنترل وسایل
نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه در کشور**





اهمیت شناسایی فاقدین بیمه نامه برای صندوق

مطابق بند ب ماده ۴ قانون بیمه شخص ثالث: در صورتی که وسیله نقلیه، فاقد بیمه نامه باشد؛ خسارت های بدنی وارده توسط صندوق با رعایت ماده (۲۵) این قانون جبران می شود.

عنوان	سال ۱۳۹۲	سال ۱۳۹۳	سال ۱۳۹۴	سال ۱۳۹۵	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۷	سال ۱۳۹۸	سال ۱۳۹۹	سال ۱۴۰۰	سال ۱۴۰۱	سال ۱۴۰۲
تعداد بیمه نامه صادره (میلیون فقره)	۱۶.۹	۱۸.۵	۱۸.۹	۲۰.۱	۲۱.۴	۲۲.۳	۲۳	۲۳.۸	۲۴.۶	۲۶.۴	۲۸.۴
تعداد وسایل نقلیه موتوری در حال تردد (میلیون)	۲۸.۴	۳۰.۳	۳۱.۸	۳۳.۹	۳۳.۳	۳۲.۷	۳۴	۳۵	۳۶.۶	۳۷.۸	۴۰.۴
تعداد وسایل نقلیه موتوری فاقد پوشش بیمه (میلیون)	۱۱.۵	۱۱.۸	۱۲.۹	۱۳.۸	۱۱.۹	۱۰.۴	۱۱	۱۱.۲	۱۲	۱۱.۴	۱۲
وسایل نقلیه موتوری فاقد پوشش بیمه (درصد)	۴۰	۳۹	۴۱	۵۰	۳۶	۳۲	۳۲	۳۲	۳۳	۳۰	۳۰



مروری بر آمار موتور سیکلت‌ها

عنوان	سال ۱۳۹۸	سال ۱۳۹۹	سال ۱۴۰۰	میانگین (متوسط دوره)
نسبت خسارت*	موتور سیکلت‌ها ۹۶ درصد	۸۲ درصد	۷۳ درصد	۸۴ درصد
	کل وسایل نقلیه ۶۸ درصد	۶۵ درصد	۵۸ درصد	۶۴ درصد
ضریب خسارت*	موتور سیکلت‌ها ۱۴۳ درصد	۱۳۶ درصد	۱۱۹ درصد	۱۳۲ درصد
	کل وسایل نقلیه ۱۰۷ درصد	۱۰۹ درصد	۹۳ درصد	۱۰۳ درصد
موتور سیکلت‌های دارای بیمه‌نامه شخص ثالث	تعداد ۱.۵ میلیون	۱.۶ میلیون	۱.۵ میلیون	۱.۵ میلیون
	سهم از کل ۱۳ درصد	۱۳ درصد	۱۲ درصد	۱۳ درصد
	کل موتور سیکلت‌های کشور ۱۱.۳ میلیون	۱۱.۹ میلیون	۱۲.۵ میلیون	۱۲ میلیون

* بدون احتساب خسارت‌های پرداختی صندوق تامین خسارت‌های بدنی



پر ریسک بودن جامعه فاقدین بیمه نامه

❖ بر اساس تحقیق (Blows, et al.)، افرادی که اقدام به تهیه بیمه نامه نمی نمایند؛ **بسیار پرریسک** می باشند.

❖ رابطه معناداری بین دارندگان وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه و خسارت های منجر به جرح و فوت وجود دارد.

❖ این موضوع از این نظر بسیار حائز اهمیت است که مالکین یا رانندگان طرف حساب صندوق تامین خسارت های بدنی، جامعه ای بسیار پر ریسک می باشند که **عامل بروز حوادث منجر به جرح یا فوت** می باشند.





بررسی قوانین در راستای **ممانعت از تردد** وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

❖ دسته اول - قوانین در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد

بیمه‌نامه

❖ دسته دوم - قوانین در راستای **شناسایی** وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه





بررسی قوانین در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

در بخش پنجم از "قانون بیمه شخص ثالث" به «تکالیف سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط» پرداخته شده است. مواد زیر در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه می‌باشند:

❖ ماده ۴۴ قانون بیمه شخص ثالث

❖ ماده ۴۵ قانون بیمه شخص ثالث

❖ ماده ۴۶ قانون بیمه شخص ثالث

❖ ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث





بررسی قوانین در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

❖ ماده ۴۴ قانون بیمه شخص ثالث:

این ماده از قانون به «عدم ارائه **بار** یا **مسافر** و یا ارائه **هرگونه خدمات** به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر» اشاره دارد.

❖ نظارت بر حسن اجرای این ماده برعهده وزارتخانه های کشور و راه و شهرسازی می‌باشد.





بررسی قوانین در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

❖ ماده ۴۵ قانون بیمه شخص ثالث:

ارائه هرگونه خدمات به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و رفع توقیف از آنها، توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان ها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل از قبیل تعویض پلاک وسیله نقلیه، تنظیم اسناد رسمی معاملات وسایل مذکور ممنوع می باشد. عدم اجرای تکالیف فوق، حسب مورد تخلف اداری یا انتظامی محسوب می شود.

تبصره - انتقال وسایل نقلیه اسقاطی به مراجع و نهادهای ذی ربط و نیز انتقال وسایل نقلیه مشمول خسارت بیمه بدنه به بیمه‌گر مربوط، از حکم این ماده مستثنی است.





بررسی قوانین در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ ماده ۴۶ قانون بیمه شخص ثالث:

عقد هرگونه قرارداد حمل و نقل بار یا مسافر از سوی دستگاه‌های اجرائی و مؤسسات دولتی و نهادهای عمومی غیردولتی و مراکز آموزشی و کلیه اشخاص حقوقی در مواردی که به موجب قوانین و مقررات مربوطه مجاز می باشد با دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث معتبر، ممنوع است. عدم اجرای تکلیف فوق، حسب مورد تخلف اداری یا انتظامی محسوب می شود.





بررسی قوانین در راستای **عدم ارائه خدمات** به وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث:

ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت مکلف است از صدور هرگونه کارت سوخت و تخصیص اولیه سهمیه یا ادامه آن برای وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه خودداری کند.

تبصره- بیمه مرکزی و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مکلفند اطلاعات مربوط به وسایل نقلیه مذکور را به صورت برخط در اختیار ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت قرار دهند.





بررسی قوانین در راستای شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

در بخش پنجم از "قانون بیمه شخص ثالث" به «تکالیف سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط» پرداخته شده است. مواد زیر در راستای شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه می‌باشند:

❖ ماده ۴۲ قانون بیمه شخص ثالث

❖ ماده ۴۳ قانون بیمه شخص ثالث

❖ ماده ۴۷ قانون بیمه شخص ثالث





بررسی قوانین در راستای شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

❖ ماده ۴۲ قانون بیمه شخص ثالث:

حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه نامه موضوع این قانون ممنوع است. کلیه دارندگان وسایل مزبور مکلفند سند حاکی از انعقاد قرارداد بیمه را هنگام رانندگی همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه ارائه کنند. مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند از طرق مقتضی مانند دوربین‌های نظارت ترافیکی ضمن شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه نسبت به اعمال جریمه‌های مربوط اقدام کنند. همچنین مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند در صورت احراز فقدان بیمه نامه، وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف کنند.





بررسی قوانین در راستای شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه

❖ ماده ۴۲ قانون بیمه شخص ثالث:

در راستای ماده ۴۲ از قانون بیمه شخص ثالث، آیین‌نامه‌ای با عنوان «آیین‌نامه نحوه توقیف وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث» مصوب سال ۱۳۹۶ تهیه شده است که مشتمل بر ۸ ماده و ۲ تبصره می‌باشد و مهمترین مواد این آیین‌نامه به طور خلاصه به شرح زیر می‌باشد:

ردیف	شماره ماده	خلاصه ماده
۱	ماده ۲	فراهم نمودن امکان شناسایی وسایل نقلیه دارای بیمه‌نامه ثالث توسط بیمه مرکزی
۲	ماده ۳	ارائه دسترسی به بیمه مرکزی توسط پلیس به جهت درج مشخصات وسیله نقلیه و تعیین اصالت استعلام برخط وضعیت بیمه‌نامه
۳	ماده ۴	توقیف و انتقال وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه به توقفگاه
۴	ماده ۵	ممنوعیت بکارگیری وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه
۵	ماده ۶	رفع توقیف از وسایل نقلیه به شرط خریداری بیمه شخص ثالث
۶	ماده ۷	توقیف وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه در مبادی ورودی و خروجی مرزهای کشور
۷	ماده ۸	درج شماره بیمه‌نامه ثالث و تاریخ انقضای آن در بارنامه وسایل نقلیه باربری و صورت وضعیت مسافری



بررسی قوانین در راستای شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ ماده ۴۳ قانون بیمه شخص ثالث:

بیمه مرکزی و شرکتهای بیمه موظفند ترتیبی اتخاذ کنند که با استفاده از ابزار مناسب، امکان

شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون برای پلیس راهنمایی و رانندگی و یا

پلیس راه فراهم شود.





بررسی قوانین در راستای شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ ماده ۴۷ قانون بیمه شخص ثالث:

نیروی انتظامی مکلف است ظرف مدت یک سال از تاریخ لازم الاجراء شدن این قانون، کلیه واحدهای ثابت و سیار راهنمایی و رانندگی و پلیس راه را به ابزار لازم برای استعلام برخط وضعیت بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه، تجهیز و سامانه مورد نیاز را طراحی یا تکمیل کند.



محور دوم -

بررسی تکالیف و عملکرد نهادها و دستگاه‌های مرتبط در
خصوص شناسایی و اعمال جرایم وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه





شناسایی نهادهای مسئول

قانون / تصویب نامه / آیین نامه	متولی اجرا
۱- ماده ۴۲ قانون بیمه شخص ثالث: ۱-۱- «آیین نامه نحوه توقیف وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه شخص ثالث»، مصوب سال ۱۳۹۶ ۱-۲- ماده ۹ از قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب سال ۱۳۸۹ ۱-۳- مطابق ماده ۱۸۳ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، مصوب سال ۱۳۸۴	ماموران راهنمایی و رانندگی / پلیس راه بیمه مرکزی / پلیس / شرکت ها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر / وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور) ماموران راهنمایی و رانندگی ماموران راهنمایی و رانندگی / پلیس راه
۲- ماده ۴۳ قانون بیمه شخص ثالث ۳- ماده ۴۴ قانون بیمه شخص ثالث: ۳-۱- ماده ۳۱ از قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب سال ۱۳۸۹ ۳-۲- بند ۱ تصویب نامه در خصوص اتخاذ تدابیر در مورد ممنوعیت بکارگیری رانندگان بدون گواهینامه و در شرکت های تاکسیرانی و آژانس های مسافری و ، مصوب سال ۱۳۸۶ هیئت وزیران ۳-۳- ماده ۵ آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۳۱) و ماده (۳۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب سال ۱۳۹۱ هیئت وزیران	بیمه مرکزی / شرکت های بیمه وزارت خانه های کشور و راه و شهرسازی / بیمه مرکزی ماموران راهنمایی و رانندگی / سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای / شهرداری وزارت خانه های کشور و راه و شهرسازی / پلیس راهور نیروی انتظامی / شهرداری ها شرکت یا مؤسسه برون شهری / درون شهری



شناسایی نهادهای مسئول

متولی اجرا	قانون / تصویب نامه / آیین نامه
راهنمایی و رانندگی / دفاتر اسناد رسمی / سازمان ها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل	۴- ماده ۴۵ قانون بیمه شخص ثالث
دستگاه های اجرایی / موسسات دولتی / نهادهای عمومی غیر دولتی / مراکز آموزشی / کلیه اشخاص حقوقی	۵- ماده ۴۶ قانون بیمه شخص ثالث
نیروی انتظامی	۶- ماده ۴۷ قانون بیمه شخص ثالث
ستاد مدیریت و حمل و نقل و سوخت / بیمه مرکزی / نیروی انتظامی	۷- ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث

با بررسی نهادهای مسئول در مقابله با فاقدین بیمه نامه شخص ثالث، می توان اذعان داشت که مسئول ترین نهادها به ترتیب به شرح زیر می باشند:

۱- نیروی انتظامی

۲- وزارت راه و شهرسازی

۳- بیمه مرکزی



مروری بر عملکرد نیروی انتظامی

عوارض نیروی انتظامی در بازه سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۳ - میلیارد ریال

سال	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳
سهم نیروی انتظامی بر اساس قانون بودجه	۲,۵۰۰	۲,۷۵۰	۳,۰۰۰	۳,۰۰۰	۴,۰۰۰	۵,۰۰۰	۶,۰۰۰	۱۰,۰۰۰

منبع: قانون بودجه در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۳





مروری بر عملکرد نیروی انتظامی

❖ عوارض دریافتی از صنعت بیمه، در **اختیار سازمان‌های زیر** قرار می‌گیرد:

- ☐ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
- ☐ فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران
- ☐ سازمان اورژانس کشور
- ☐ جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
- ☐ سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

❖ تا در امور زیر **هزینه** شود:

- ☐ امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ و میر
- ☐ ساخت برنامه‌های فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش حوادث رانندگی

❖ دستگاه‌های دریافت کننده اعتبار از محل این بند موظفند گزارش تفصیلی عملکرد این بند را

در قالب برنامه عملیاتی هر سه ماه یک بار به مراجع زیر ارسال نمایند:

- ☐ کمیسیون های اقتصادی و برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی
- ☐ بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- ☐ سازمان برنامه و بودجه کشور



مروری بر عملکرد وزارت راه و شهرسازی

وزارت راه و شهرسازی با همکاری پلیس راهور، ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت و بیمه مرکزی، با اجرای طرح‌های کنترلی مانند **ابطال کارت سوخت**، استفاده از **تجهیزات شناسایی و اعمال قانون**، تلاش می‌کند تا از تردد خودروهای فاقد بیمه شخص ثالث جلوگیری کند و بدین ترتیب ایمنی جاده‌ها را افزایش داده و حقوق مردم و زیان‌دیدگان تصادفات را تضمین نماید.





مروری بر عملکرد بیمه مرکزی

- ❖ **تدوین آئین‌نامه‌های جدید:** مشارکت در تدوین آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها در خصوص عدم ارائه خدمات به فاقدین بیمه‌نامه و همچنین شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه
- ❖ **جریمه‌های مالی:** خودروهای فاقد بیمه‌نامه مشمول جریمه‌های مالی می‌شوند. این جریمه‌ها به منظور تشویق مالکان خودرو به خرید بیمه‌نامه و تمديد به موقع آن‌ها وضع شده است.
- ❖ **افزایش نظارت و همکاری با سایر نهادها:** بیمه مرکزی با نهادهای مختلف مانند نیروی انتظامی، ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت و سایر نهادهای مرتبط همکاری می‌کند تا از تردد خودروهای فاقد بیمه‌نامه جلوگیری کند.





تحلیل و بررسی میزان اثرپذیری (بازدارندگی) جرایم و اقدامات بازدارنده تعریف شده

- ❖ در مورد اثرگذاری برنامه‌های در پیش گرفته شده باید اشاره کرد که از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۲، درصد فاقدین بیمه‌نامه تغییر چندانی نداشته است (نوسان بین ۳۰ تا ۳۳ درصد که در مقایسه با آمارهای جهانی، درصد فاقدین بیمه‌نامه، در ایران درصد بسیار بالایی می‌باشد).
- ❖ این موضوع حاکی از کم اثر بودن و یا بی‌اثر بودن برنامه‌ها، اقدامات و جرائم در راستای ممانعت از تردد خودروهای فاقد بیمه‌نامه دارد.
- ❖ از این رو با توجه به اثرگذاری اندک مواد اشاره شده در قانون، در این طرح سعی شده تا با به تصویر کشیدن تجربه کشورهای موفق از منظر اقدامات انجام شده با متخلفین فاقد بیمه‌نامه و هم بررسی تکنولوژی‌های به کار رفته در راستای شناسایی خودروهای فاقد بیمه‌نامه، بتوان با الگوبرداری از این تجربه‌های موفق، گامی در جهت کاهش فاقدین بیمه‌نامه و به تبع آن بار سنگینی را از دوش صندوق برداشت.

محور سوم -
**مروری بر عملکرد صندوق تأمین خسارتهای
بدنی در راستای ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری
خسارات وارد شده به شخص ثالث**





تعهدات صندوق

طبق **ماده ۲۱** قانون بیمه شخص ثالث، به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علل زیر قابل پرداخت نباشد، توسط «صندوق تامین خسارت‌های بدنی» جبران می‌شود:

۱- فقدان یا انقضای بیمه نامه

۲- بطلان قرارداد بیمه

۳- شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه

۴- کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه

۵- تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه

۶- صدور حکم توقف یا ورشکستگی بیمه گر موضوع ماده (۲۲) این قانون

۷- به طور کلی خسارت‌های بدنی که خارج از تعهدات قانونی بیمه گر مطابق مقررات این قانون (به استثنای موارد مصرح در ماده ۱۷)



درآمدهای صندوق

وفق **ماده ۲۴** قانون بیمه شخص ثالث، درآمدهای صندوق به شرح زیر می باشد:

- الف- هشت درصد از حق بیمه اجباری موضوع این قانون بر مبنای نرخنامه مذکور در تبصره (۳) ماده (۱۸) این قانون
- ب- مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری که از دارندگان وسیله نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری کنند وصول می شود. میزان مبلغ مذکور، نحوه وصول، تخفیف، تقسیط و بخشودگی آن به پیشنهاد بیمه مرکزی به تصویب مجمع عمومی صندوق می رسد.
- پ- مبالغ بازیافتی از مسببان حوادث، دارندگان وسایل نقلیه، بیمه گران و سایر اشخاصی که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان مطابق مقررات این قانون حسب مورد دریافت می کند.
- ت- درآمد حاصل از سرمایه گذاری وجوه صندوق با رعایت ماده (۲۷) این قانون
- ث- بیست درصد از جریمه های وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور
- ج- بیست درصد از کل هزینه های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه و تعزیرات حکومتی
- چ- جریمه های موضوع بند (پ) ماده (۴)، ماده (۴۴) و بند (ت) ماده (۵۷) این قانون
- ح- کمکهای اعطائی از سوی اشخاص حقیقی یا حقوقی



درآمدهای صندوق

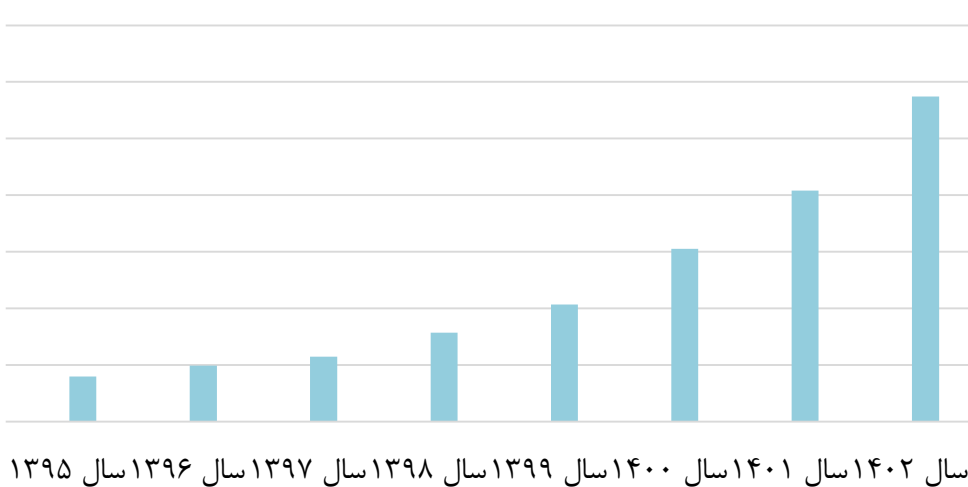
ردیف	منابع مالی صندوق (موضوع ماده ۲۴) - میلیارد ریال	سال ۱۳۹۵	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۷	سال ۱۳۹۸	سال ۱۳۹۹	سال ۱۴۰۰	سال ۱۴۰۱	سال ۱۴۰۲
۱	سهم از حق بیمه اجباری شخص ثالث	۷.۹۷۶	۹.۹۲۲	۱۱.۴۶۷	۱۵.۷۱۵	۲۰.۶۹۱	۳۰.۵۱۶	۴۰.۸۰۸	۵۷.۴۴۳
	سهم از کل	%۳۹/۳	%۴۳/۵	%۴۶/۷	%۴۴/۹	%۴۲/۴	%۴۵/۶	%۴۷/۹	%۴۴/۸
۲	جریمه نداشتن بیمه نامه	۲.۷۹۵	۲.۷۶۵	۲.۸۶۲	۳.۴۴۰	۴.۸۴۱	۶.۹۱۴	۹.۰۹۸	۱۵.۰۵۵
	سهم از کل	%۱۳/۸	%۱۲/۱	%۱۱/۷	%۹/۸	%۹/۹	%۱۰/۳	%۱۰/۷	%۱۱/۷
۳	باز یافت خسارت از مقصرین حادثه، بیمه گران و سایر	۷۵	۹۲	۱۳۳	۱۹۶	۲۶۵	۳۶۴	۲.۶۸۵	۴.۳۲۹
	سهم از کل	%۰/۴	%۰/۴	%۰/۵	%۰/۶	%۰/۵	%۰/۵	%۳/۱	%۳/۴
۴	درآمد حاصل از سرمایه گذاری وجوه صندوق	۷.۳۹۷	۶.۷۶۹	۶.۹۲۸	۱۰.۳۳۰	۱۵.۲۸۳	۲۰.۶۰۶	۳۰.۲۳۲	۴۰.۵۲۶
	سهم از کل	%۳۶/۴	%۲۹/۷	%۲۸/۲	%۲۹/۵	%۳۱/۳	%۳۰/۸	%۳۵/۵	%۳۱/۶
۵	جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی و هزینه های دادرسی و جزای نقدی	۲.۰۶۸	۳.۲۵۷	۳.۱۵۳	۴.۸۱۴	۷.۷۶۴	۸.۵۳۰	۲.۴۲۵	۹.۷۰۰
	سهم از کل	%۱۰/۱	%۱۴/۳	%۱۲/۸	%۱۵/۲	%۱۵/۹	%۱۲/۷	%۲/۸	%۷/۶
جمع		۲۰.۳۱۱	۲۲.۸۰۵	۲۴.۵۴۳	۳۴.۴۹۵	۴۸.۸۴۴	۶۶.۹۳۰	۸۵.۲۴۸	۱۲۸.۳۳۲



درآمدهای صندوق – سهم از حق بیمه اجباری شخص ثالث

بدیهی است که هر ساله با رشد حق بیمه اجباری شخص ثالث، منابع مالی صندوق، مطابق با بند (الف) از ماده ۲۴ قانون بیمه شخص ثالث (هشت درصد از حق بیمه اجباری) نیز رشد می‌کند که در جدول زیر درصد رشد مبلغ حق بیمه نسبت به سال قبل در بازه سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ به شرح زیر می‌باشد:

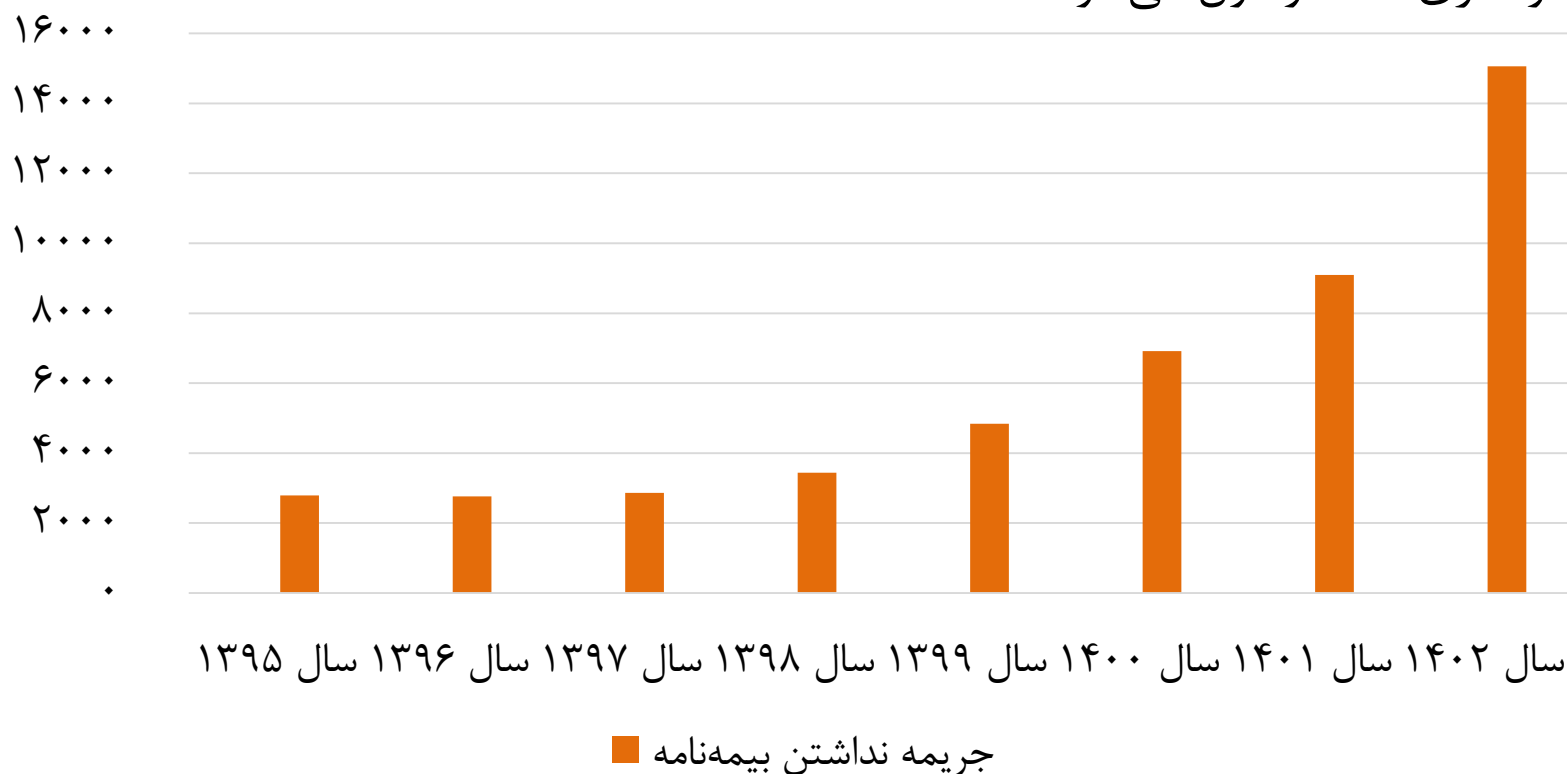
سال	درصد رشد مبلغ حق بیمه نسبت به سال قبل
۱۳۹۵	۱۵/۲
۱۳۹۶	۱۰
۱۳۹۷	۹/۵
۱۳۹۸	۳۴/۹
۱۳۹۹	۲۵/۹
۱۴۰۰	۳۷
۱۴۰۱	۲۱
۱۴۰۲	۳۰
۱۴۰۳	۳۵/۵



■ سهم از حق بیمه اجباری شخص ثالث

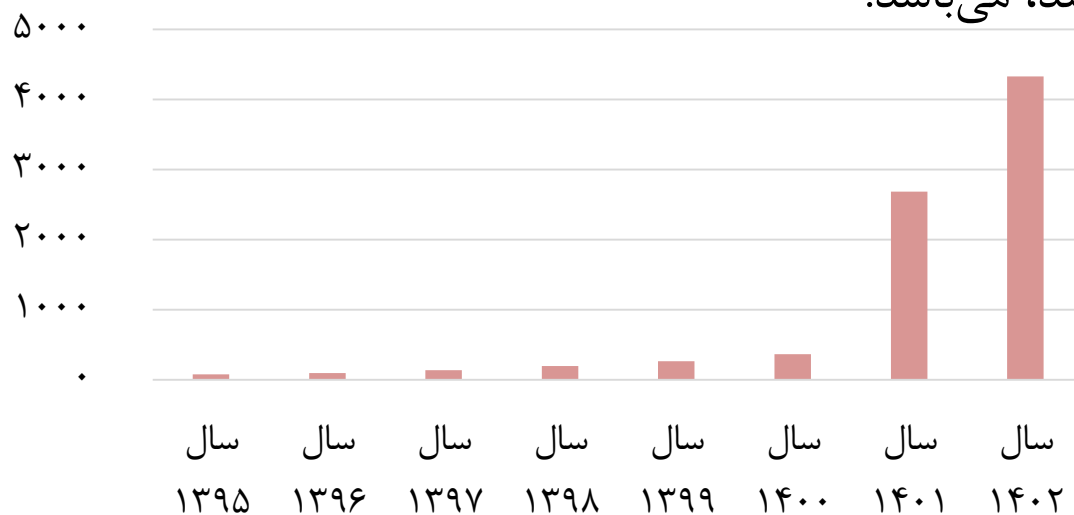
درآمدهای صندوق – جریمه نداشتن بیمه نامه

مطابق بند (ب) از ماده ۲۴ قانون بیمه شخص ثالث، جریمه نداشتن بیمه نامه، مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری که از دارندگان وسیله نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری کنند وصول می شود.



درآمدهای صندوق – بازیافت خسارت از مقصرین حادثه، بیمه‌گران و سایر

❖ مطابق بند (پ) از ماده ۲۴ قانون بیمه شخص ثالث، از دیگر منابع مالی صندوق، مبالغ بازیافتی از مسببان حوادث، دارندگان وسایل نقلیه، بیمه‌گران و سایر اشخاصی که صندوق پس از جبران خسارت زیان‌دیدگان مطابق مقررات این قانون حسب مورد دریافت می‌کند، می‌باشد.



❖ اما همانطور که ملاحظه می‌شود بازیافت خسارت به جز در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ خیلی قابل ملاحظه نبوده و بررسی‌ها نشان داده است که دلیل افزایش بازیافت خسارت در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، **اصلاح در آیین‌نامه «نحوه و میزان بازیافت خسارات پرداختی صندوق تامین خسارت‌های بدنی از مسبب حادثه»** می‌باشد.



درآمدهای صندوق – بازیافت خسارت از مقصرین حادثه، بیمه‌گران و سایر

❖ **سه ورژن از آیین‌نامه** «نحوه و میزان بازیافت خسارات پرداختی صندوق تامین خسارت‌های بدنی از مسبب حادثه» وجود دارد که ورژن اول، مصوب بهمن ۱۳۹۶، ورژن دوم مصوب مرداد ۱۴۰۱ و ورژن سوم مصوب مهر ۱۴۰۲ می‌باشد که تغییرات انجام‌شده در آیین‌نامه مذکور در ورژن دوم در سال ۱۴۰۱ به نسبت ورژن اول در سال ۱۳۹۶ تاثیر مثبت و خوبی بر بازیافت خسارت داشته است.

❖ مصادیق بازیافت خسارت بر اساس ماده ۲۵ قانون بیمه شخص ثالث:

۱- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب **نداشتن، انقضاء یا بطلان بیمه نامه** باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند.

۲- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب **تعطیل یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی بیمه گر** موضوع ماده (۲۲) این قانون باشد به بیمه گر و مدیران آن رجوع می‌کند.

۳- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب **شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه** باشد، پس از شناخته شدن آن حسب مورد به مسبب حادثه یا بیمه گر وی رجوع می‌کند.

۴- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب **خارج از ظرفیت بودن سرنشینان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه** باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند.



درآمدهای صندوق – بازیافت خسارت از مقصرین حادثه، بیمه‌گران و سایر

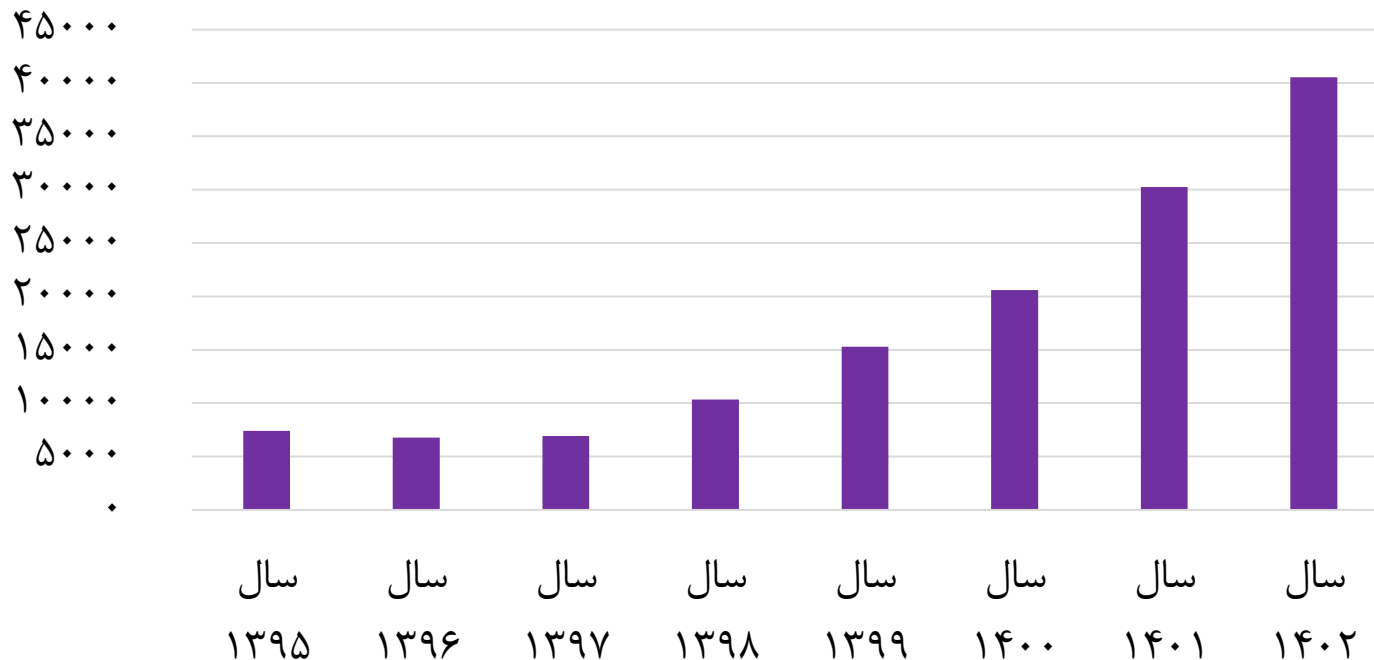
❖ از طرفی در تبصره ۲ ماده ۲۵ قانون بیمه شخص ثالث ذکر شده است که «صندوق مجاز است با در نظر گرفتن شرایط و وضعیت وقوع حادثه، علت نداشتن بیمه نامه، سوابق بیمه ای مسبب حادثه، وضعیت مالی و معیشتی مسبب حادثه و سایر اوضاع و احوال مؤثر در وقوع حادثه نسبت به تقسیط یا تخفیف در بازیافت خسارت از مسبب حادثه اقدام کند. نحوه بازیافت از مسبب حادثه با رعایت مقررات راجع به نحوه اجرای محکومیت های مالی و میزان بازیافت مطابق آیین نامه ای است که بنا به پیشنهاد هیأت نظارت صندوق و مجمع عمومی صندوق به تصویب وزیر امور اقتصادی و دارایی می رسد.»

❖ اصلاح آیین نامه تبصره ۲ ماده ۲۵ قانون یا همان «آیین نامه نحوه و میزان بازیافت خسارات پرداختی صندوق تامین خسارت های بدنی از مسبب حادثه» منجر به افزایش قابل توجه در بازیافت خسارت از مقصرین حادثه، بیمه‌گران و سایرین شده است.



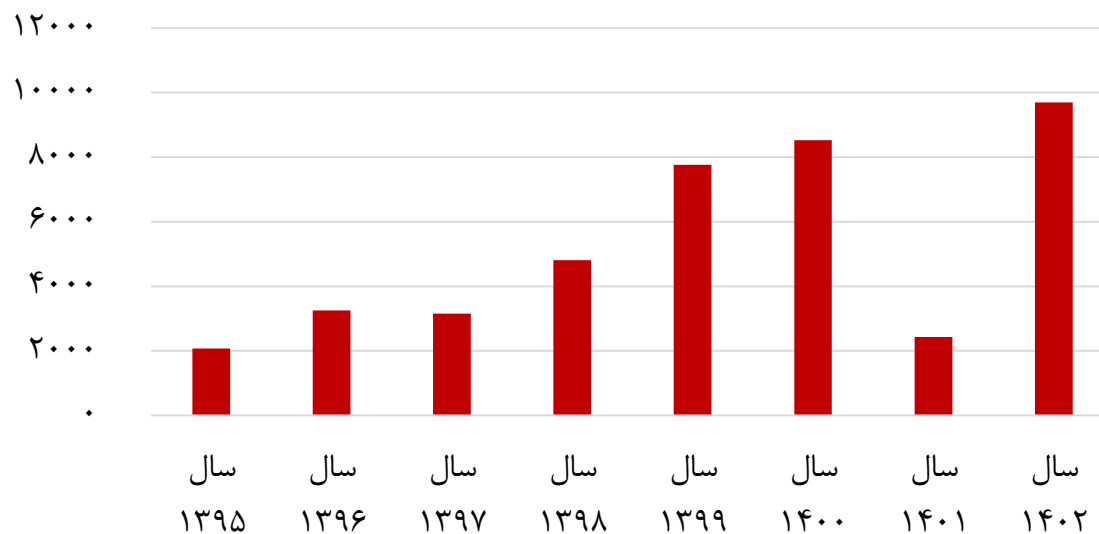
درآمدهای صندوق – درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری وجوه صندوق

مطابق بند (ت) از ماده ۲۴ قانون بیمه شخص ثالث، درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری وجوه صندوق با رعایت ماده (۲۷) این قانون از دیگر منابع مالی صندوق می‌باشد.



درآمدهای صندوق – جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی و هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی

مطابق بند (ث) و (ج) از ماده ۲۴ قانون بیمه شخص ثالث، بیست درصد از جریمه های وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور و همچنین بیست درصد از کل هزینه های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه و تعزیرات حکومتی به صندوق تعلق می گیرد.



که همانگونه که ملاحظه می شود جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی و هزینه های دادرسی و جزای نقدی، عموماً از سال ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ روند افزایشی داشته است و به یکباره در سال ۱۴۰۱ کاهش یافته و مجدداً در سال ۱۴۰۲ روند افزایشی به خود گرفته است.



درآمدهای صندوق – بندهای (چ) و (ح)

لازم به ذکر است که در خصوص بندهای (چ) و (ح) که به ترتیب در مورد جریمه‌های موضوع بند

(پ) ماده (۴)، ماده (۴۴) و بند (ت) ماده (۵۷) قانون بیمه شخص ثالث و همچنین کمک‌های

اعطائی ازسوی اشخاص حقیقی یا حقوقی می‌باشد؛ در سالنامه‌های آماری صنعت بیمه (از سال

۱۳۹۵ تا سال ۱۴۰۲)، **آماري درج نشده است.**



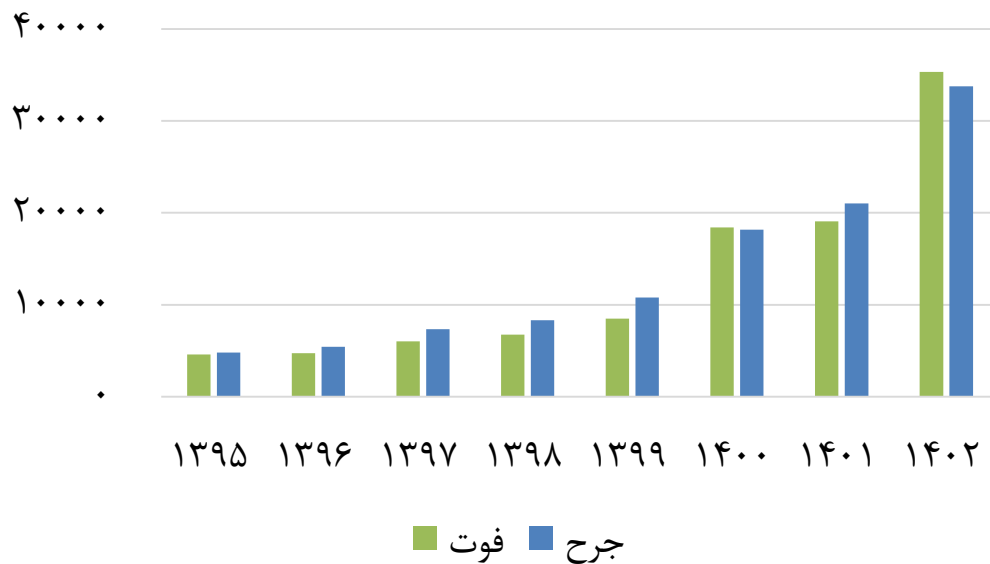
مروری بر هزینه کرد صندوق – به تفکیک فوت و جرح

خسارت پرداخت شده از سوی صندوق تامین خسارت‌های بدنی به تفکیک فوت و جرح (میلیارد ریال)

ردیف	خسارت پرداخت شده (میلیارد ریال)	فوت	جرح	کل
۱	۱۳۹۵	۴,۶۱۸	۴,۸۰۵	۹,۴۲۳
۲	۱۳۹۶	۴,۷۴۶	۵,۴۳۲	۱۰,۱۷۸
۳	۱۳۹۷	۶,۰۳۶	۷,۳۵۶	۱۳,۳۹۲
۴	۱۳۹۸	۶,۷۴۷	۸,۳۲۲	۱۵,۰۶۹
۵	۱۳۹۹	۸,۵۰۷	۱۰,۷۹۳	۱۹,۳۰۰
۶	۱۴۰۰	۱۸,۴۲۵	۱۸,۱۶۵	۳۶,۵۹۰
۷	۱۴۰۱	۱۹,۰۷۷	۲۱,۰۳۲	۴۰,۱۰۹
۸	۱۴۰۲	۳۵,۳۲۹	۳۳,۷۵۳	۶۹,۰۸۲
	جمع	۱۰۳,۴۸۵	۱۰۹,۶۵۸	۲۱۳,۱۴۳

مروری بر هزینه کرد صندوق – به تفکیک فوت و جرح

خسارت پرداخت شده از سوی صندوق تامین خسارت‌های بدنی به تفکیک فوت و جرح (میلیارد ریال)



❖ به وضوح قابل مشاهده است که **به جز در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۲** در کلیه سال‌ها، خسارت‌های پرداخت شده از بابت جرح بیشتر از خسارت‌های پرداخت شده از بابت فوت بوده است.



مروری بر هزینه کرد صندوق – به تفکیک پرونده‌های بدون مقصر و پرونده‌های مقصر دار

❖ در بخش خسارت‌های پرداختی، آمارهای ارائه شده در سالنامه آماری صنعت بیمه بر مبنای دو نوع تفکیک ارائه شده است:

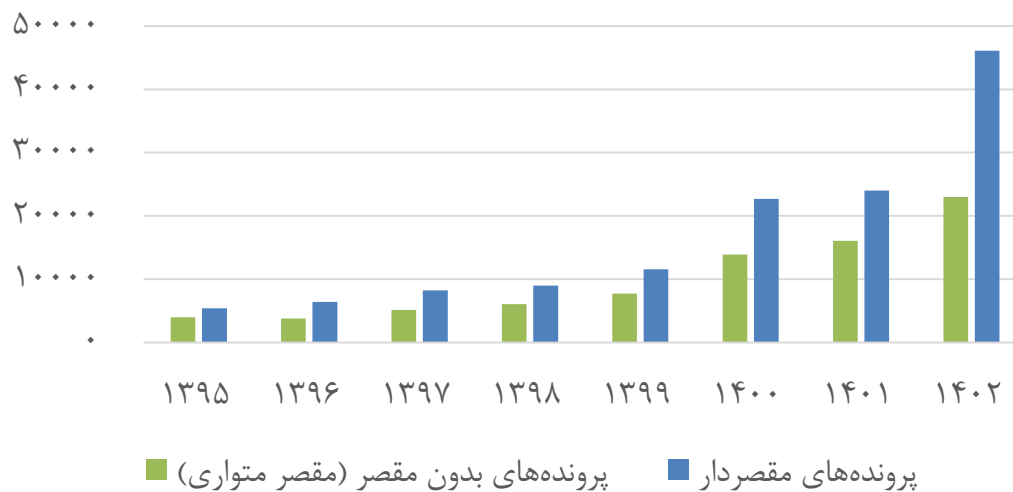
□ تفکیک اول: خسارت پرداخت شده به تفکیک جرحی و فوتی

□ تفکیک دوم: خسارت پرداخت شده به تفکیک پرونده‌های بدون مقصر (مقصر متواری) و پرونده‌های مقصر دار

ردیف	خسارت پرداخت شده (میلیارد ریال)	پرونده‌های بدون مقصر (مقصر متواری)	پرونده‌های مقصر دار	کل
۱	۱۳۹۵	۴,۰۱۲	۵,۴۱۱	۹,۴۲۳
۲	۱۳۹۶	۳,۷۶۳	۶,۴۱۵	۱۰,۱۷۸
۳	۱۳۹۷	۵,۱۶۱	۸,۲۳۱	۱۳,۳۹۲
۴	۱۳۹۸	۶,۰۶۸	۹,۰۰۱	۱۵,۰۶۹
۵	۱۳۹۹	۷,۷۴۰	۱۱,۵۶۰	۱۹,۳۰۰
۶	۱۴۰۰	۱۳,۹۰۵	۲۲,۶۸۵	۳۶,۵۹۰
۷	۱۴۰۱	۱۶,۰۸۳	۲۴,۰۲۶	۴۰,۱۰۹
۸	۱۴۰۲	۲۲,۹۷۴	۴۶,۱۰۸	۶۹,۰۸۲
جمع		۷۹,۷۰۶	۱۳۳,۴۳۷	۲۱۳,۱۴۳

مروری بر هزینه کرد صندوق – به تفکیک پرونده‌های بدون مقصر و پرونده‌های مقصر دار

خسارت پرداخت شده از سوی صندوق تامین خسارت‌های بدنی به تفکیک پرونده‌های بدون مقصر و پرونده‌های مقصر دار (میلیارد ریال)



❖ همانگونه که به وضوح می‌توان ملاحظه کرد، همواره **پرونده‌های مقصر دار بیش از پرونده‌های بدون مقصر** می‌باشد.



سایر وظایف و تعهدات صندوق

❖ علاوه بر موارد هفت‌گانه اشاره شده در ماده ۲۱ قانون بیمه شخص ثالث، مواردی دیگری نیز وجود دارد که بر عهده صندوق قرار داده شده است.

❖ **ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی**

در ماده ۱۰ از قانون بیمه شخص ثالث به صراحت اشاره شده است که «بیمه‌گر مکلف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و دین تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت کند. مراجع قضائی موظفند در انشای حکم پرداخت دیه، مبلغ مازاد بر دیه موضوع این ماده را به عنوان بیمه حوادث درج کنند»؛ در ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی و تبصره آن به صراحت، صندوق تامین خسارت‌های بدنی را موظف و متعهد به جبران این دسته از خسارات دانسته است.



سایر وظایف و تعهدات صندوق

بند الف تبصره ۱۴ قانون بودجه کل کشور

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی موظف است:

۱- **دیه زندانیان حوادث رانندگی غیرعمد** را که به دلیل هرگونه محدودیت سقف تعهدات شرکتهای بیمه و صندوق مذکور، در زندان به سر می‌برند و **قبل از لازم‌الاجرا شدن قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۲/۵/۲۰ زندانی شده‌اند**، تأمین کند تا پس از معرفی به ستاد مردمی رسیدگی به امور دیه و کمک به زندانیان نیازمند به‌صورت بلاعوض نسبت به آزادی آنها اقدام شود.

۲- با تصویب هیأت نظارت صندوق و با معرفی وزیر دادگستری حداکثر تا مبلغ دوازده هزار میلیارد (۱۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال از منابع درآمد سالانه موضوع بندهای «ث» و «ج» ماده (۲۴) قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه را بابت **دیه محکومان معسر جرائم غیرعمد ناشی از تصادف** با اولویت زنان معسر و مواردی که پرداخت خسارت بر عهده بیت‌المال یا دولت است پرداخت نماید.

۳- به‌منظور کمک به **آزادی زندانیان جرائم غیرعمد** و کاهش آسیب‌های اجتماعی مترتب بر خانواده آنها مبلغ سه هزار میلیارد (۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال با تأیید وزیر دادگستری به ستاد مردمی رسیدگی به امور دیه و کمک به زندانیان نیازمند اختصاص دهد.

۴- به‌منظور **تأمین پابند الکترونیکی** برای تعداد یکصد هزار زندانی جرائم غیرخشن برابر احکام قضائی، معادل پنج هزار میلیارد (۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به سازمان زندان‌ها و اقدامات تأمینی و تربیتی کشور اختصاص می‌یابد.



سایر وظایف و تعهدات صندوق

ماده ۵ قانون تشدید مجازات اسیدپاشی و حمایت از بزه‌دیدگان ناشی از آن

در این ماده اشاره شده است که در کلیه موارد ذکر شده در این قانون، مرتکب علاوه بر

جبران خسارت‌های مقرر در ماده (۱۴) قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۴،

ملزم به پرداخت هزینه‌های درمان بزه‌دیده می‌باشد. در صورتی که مرتکب با تشخیص قاضی

رسیدگی‌کننده **متمکن از پرداخت هزینه‌های درمان نباشد**، هزینه‌های مربوطه از محل

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود.

بررسی و تحلیل روند هزینه‌های صندوق در سال‌های اخیر

❖ قابل توجه است که متاسفانه آمارهای ارائه شده در سالنامه آماری صنعت بیمه بر مبنای خسارت پرداخت شده می‌باشد که متاسفانه این آمار، گویای آنچه که در تعهد صندوق تامین خسارت‌های بدنی است، نمی‌باشد به این دلیل که هنگامی که خسارت به شرکت بیمه اعلام می‌شود، بخشی از خسارت (به‌ویژه در مورد خسارت‌های بدنی) پرداخت می‌شود؛ اما این خسارت نهایی نبوده و ممکن است چندین سال زمان ببرد تا مقدار نهایی خسارت مشخص شود.

لازم به ذکر است که در رشته‌های بیمه‌ای که خسارات به سرعت تسویه می‌شوند («رشته‌های بیمه‌ای با دم کوتاه»، که نمونه‌های آن شامل خسارات مالی در رشته بیمه شخص ثالث، بیمه بدنه اتومبیل، بیمه درمان و ... می‌شود) مقدار نهایی خسارت با سرعت بیشتری مشخص می‌شود. در مقابل، در «رشته‌های با دم بلند» (مانند خسارات بدنی در رشته بیمه شخص ثالث، انواع بیمه‌های مسئولیت و ...) ممکن است سال‌های زیادی طول بکشد تا مقدار نهایی خسارت مشخص شود.



محور چهارم -

فناوری‌ها و تکنولوژی‌های نوین شناسایی وسایل نقلیه فاقد
بیمه‌نامه در کشورهای منتخب





تکنولوژی‌های مورد استفاده برای شناسایی خودروهای فاقد بیمه‌نامه

تکنولوژی شناسایی اتوماتیک پلاک خودرو (ANPR) Automatic Number Plate Recognition

❖ سیستم تشخیص پلاک خودرو به‌عنوان یکی از معروف‌ترین فناوری‌هایی است که برای شناسایی خودروها استفاده می‌شود و شامل دوربین‌های خوانش پلاک و نرم‌افزارهای تشخیص حروف و اعداد پلاک خودرو می‌باشد. این تکنولوژی با استفاده از دوربین‌های مجهز به نرم‌افزارهای تشخیص تصویر، قادر به تشخیص و شناسایی پلاک‌های خودروها است. این سیستم به صورت خودکار و بدون نیاز به دخالت انسان، می‌تواند پلاک‌های خودروها را تشخیص داده و اطلاعات مربوط به آن‌ها را ثبت و ذخیره کند.

❖ این سیستم‌ها معمولاً در نقاط ورود و خروج شهرها، پارکینگ‌ها، محل‌های عمومی و نیز در اختیار نیروهای پلیس و نظامی قرار می‌گیرند. در صورتی که یک خودرو بدون بیمه‌نامه شخص ثالث توسط سیستم ANPR شناسایی شود، اطلاعات پلاک آن به سیستم پایگاه داده بیمه‌ها ارسال می‌شود. سپس سیستم بررسی می‌کند که آیا این خودرو دارای بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر است یا خیر. در صورت عدم وجود بیمه‌نامه یا انقضای آن، سیستم به پلیس اطلاع می‌دهد تا اقدامات لازم را انجام دهند.



تکنولوژی‌های مورد استفاده برای شناسایی خودروهای فاقد بیمه‌نامه

تکنولوژی شناسایی فرکانس رادیویی (RFID) Radio-Frequency Identification

❖ RFID یک فناوری است که برای شناسایی و ردیابی اشیاء و افراد استفاده می‌شود. در این تکنولوژی، تگ‌های RFID که شامل یک آنتن و یک تراشه الکترونیکی است، بر روی اشیاء نصب می‌شوند. این تگ‌ها اطلاعات مربوط به شیء یا فرد را ذخیره و از طریق امواج رادیویی به دستگاه‌های خواننده ارسال می‌کنند.

❖ استفاده از تکنولوژی RFID برای شناسایی خودروهای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث در برخی کشورهای اروپایی مانند ایتالیا و فرانسه مورد استفاده قرار می‌گیرد. بدین صورت که به وسیله‌ی تکنولوژی RFID اطلاعات خودروها را تشخیص داده شده و در صورت عدم وجود بیمه‌نامه مناسب، اطلاعات مالک خودرو متخلف برای پلیس ارسال می‌شود.





به‌روزترین تکنولوژی‌های مورد استفاده برای شناسایی خودروهای فاقد بیمه‌نامه

تکنولوژی تشخیص نوشتار (OCR) Optical Character Recognition

❖ تکنولوژی OCR به معنای تشخیص و تبدیل متن نوشتاری به فرمت دیجیتال است. این تکنولوژی به کمک الگوریتم‌ها و مدل‌های یادگیری ماشین، قادر است متن نوشتاری را از تصاویر یا اسناد به صورت دیجیتال تشخیص داده و آن را تبدیل به متن قابل ویرایش کند. استفاده از تکنولوژی OCR در تشخیص خودروهای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث به این صورت است که دوربین‌های متصل به سیستم OCR، تصاویر خودروها را در محیط عمومی یا در نقاط مخصوصی از شهر ثبت می‌کنند. سپس تکنولوژی OCR از روی تصویر شماره پلاک خودرو را تشخیص می‌دهد و با استفاده از این اطلاعات، به پایگاه داده بیمه‌های موجود متصل می‌شود تا بررسی کند که آیا این خودرو دارای بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر است یا خیر.

❖ در صورتی که خودرو فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث باشد، سیستم به صورت خودکار اقدام به ارسال اطلاعات به مراجع قانونی مربوطه می‌کند تا اقدامات لازم برای تأمین امنیت جاده‌ای انجام شود. این روش باعث افزایش امنیت و کاهش تخلفات مرتبط با عدم داشتن بیمه‌نامه شخص ثالث می‌شود. همچنین باید مطمئن شوید که این فعالیت با قوانین حریم خصوصی و قوانین مربوط به حفظ اطلاعات شخصی سازگار است.





سیستم پرداخت حق بیمه در زمان سوخت‌گیری - روشی برای ترغیب به خرید بیمه

❖ در توضیح این سیستم باید اشاره داشت که بدیهی است که هیچ وسیله نقلیه‌ای بدون داشتن سوخت حرکت نمی‌کند و به نظر می‌رسد که یک راهکار مناسب در راستای اجبار راننده به تهیه بیمه‌نامه، استفاده از اضافه نرخ سوخت در دریافت حق بیمه (یا بخشی از آن) باشد. سیستم‌هایی شبیه به این ایده در برخی از کشورها مانند آفریقای جنوبی و برخی از ایالت‌های کانادا و آمریکا به کار گرفته شده است. همچنین انجمن بیمه آمریکا و موسسه نفت آمریکا مطالعاتی در این خصوص انجام داده‌اند.

❖ همانگونه که اشاره شد استفاده از سیستم پرداخت حق بیمه در زمان سوخت‌گیری، راهکاری است که در تعدادی از کشورهای دنیا برای مقابله با تردد بدون تهیه بیمه‌نامه از آن استفاده می‌کنند.



محور پنجم -

راهکارها و پیشنهادهای عملیاتی ممانعت از تردد
وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه





عواقب رانندگی با خودروی فاقد بیمه‌نامه در سایر کشورها

❖ **جریمه نقدی:** چنانچه فرد در حال رانندگی با خودروی فاقد بیمه‌نامه به دستور پلیس متوقف شود، بسته به محل زندگی، جریمه متفاوت خواهد بود.

❖ **تعليق گواهی‌نامه:** در برخی از کشورها، گواهی‌نامه به حالت تعلیق در می‌آید و ممکن است تا زمان اخذ بیمه خودرو به این حالت باقی بماند. در سایر کشورها، تعلیق می‌تواند سخت‌تر باشد. برای مثال، اگر فردی با خودروی فاقد بیمه‌نامه تصادف کند، ممکن است گواهینامه خود را تا یک سال از دست بدهد.

❖ **توقيف وسیله نقلیه:** در برخی از مناطق، اگر فرد با خودروی فاقد بیمه‌نامه رانندگی کند، وسیله نقلیه او توقیف می‌شود.

❖ **زندان:** رانندگی با خودروی فاقد بیمه‌نامه می‌تواند در بعضی از کشورها، فرد را برای حدود ۱ سال روانه زندان نماید. البته بسیاری از کشورها برای مجرمان در بار اول حکم زندان نمی‌دهند.

❖ **نرخ بالاتر حق بیمه:** رانندگی با خودروی فاقد بیمه‌نامه منجر به این می‌شود که در صورت خرید بیمه‌نامه، نرخ حق بیمه به نسبت فردی که بیمه‌نامه داشته، بالاتر خواهد بود.





مروری بر درصد خودروهای فاقد بیمه‌نامه در برخی از کشورهای اروپایی

ردیف	کشور	درصد خودروهای فاقد بیمه‌نامه
۱	اتریش	۰.۵
۲	بلژیک	۱
۳	کرواسی	۳
۴	دانمارک	کمتر از ۱ درصد
۵	فنلاند	۰.۰۱
۶	فرانسه	کمتر از ۰.۰۵
۷	آلمان	۰.۵
۸	یونان	۳
۹	مجارستان	۳
۱۰	ایرلند	بین ۱۰ تا ۱۳
۱۱	ایتالیا	۰.۵
۱۲	هلند	۱.۸
۱۳	نروژ	۳.۵
۱۴	لهستان	۱.۵ تا ۲
۱۵	اسپانیا	۴.۵
۱۶	سوئد	۱
۱۷	سوئیس	۰.۱
۱۸	بریتانیا	۵





مروری بر درصد خودروهای فاقد بیمه‌نامه در ایالت‌های آمریکا

ردیف	نام ایالت	درصد خودروهای فاقد بیمه‌نامه	ردیف	نام ایالت	درصد خودروهای فاقد بیمه‌نامه
۱.	آلاباما	۱۹.۶	۲۷.	مونتانا	۱۴.۱
۲.	آلاسکا	۱۳.۲	۲۸.	نبراسکا	۶.۷
۳.	آریزونا	۱۰.۶	۲۹.	نوادا	۱۲.۲
۴.	آرکانزاس	۱۵.۹	۳۰.	نیو همپشایر	۹.۳
۵.	کالیفرنیا	۱۴.۷	۳۱.	نیوجرسی	۱۰.۳
۶.	کلرادو	۱۶.۲	۳۲.	نیومکزیکو	۲۱.۶
۷.	کنه‌تیکت	۸	۳۳.	نیویورک	۵.۳
۸.	دلاویر	۱۱.۵	۳۴.	کارولینای شمالی	۹.۱
۹.	ناحیه کلمبیا	۱۱.۹	۳۵.	داکوتای شمالی	۵.۹
۱۰.	فلوریدا	۲۳.۸	۳۶.	اوهایو	۱۳.۵
۱۱.	جورجیا	۱۱.۷	۳۷.	اوکلاهوما	۲۵.۹
۱۲.	هاوایی	۸.۹	۳۸.	اورگان	۹
۱۳.	آیداهو	۶.۷	۳۹.	پنسیلوانیا	۶.۵
۱۴.	ایلی‌نوی	۱۳.۳	۴۰.	رود آیلند	۱۷
۱۵.	ایندیانا	۱۴.۲	۴۱.	کارولینای جنوبی	۷.۷
۱۶.	آیووا	۹.۷	۴۲.	داکوتای جنوبی	۷.۸
۱۷.	کانزاس	۹.۴	۴۳.	تنسی	۲۰.۱
۱۸.	کنتاکی	۱۵.۸	۴۴.	تگزاس	۱۳.۳
۱۹.	لوئیزیانا	۱۳.۹	۴۵.	اوتا	۵.۸
۲۰.	مین	۴.۷	۴۶.	ورمانت	۸.۵
۲۱.	مریلند	۱۲.۲	۴۷.	ویرجینیا	۱۰.۱
۲۲.	ماساچوست	۳.۹	۴۸.	واشینگتن	۱۶.۱
۲۳.	میشیگان	۲۱	۴۹.	ویرجینیای غربی	۸.۴
۲۴.	مینه‌سوتا	۱۰.۸	۵۰.	ویسکانسین	۱۱.۷
۲۵.	میسسیسیپی	۲۲.۹	۵۱.	وایومینگ	۸.۷
۲۶.	میزوری	۱۳.۵	درصد میانگین فاقد بیمه‌نامه‌ها		۱۲.۲



جرائم تردد با وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه در دو ایالت آمریکا

ایالت	جرائم رانندگی بدون بیمه نامه برای اولین بار	جرائم رانندگی بدون بیمه نامه برای دومین بار	جرائم رانندگی بدون بیمه نامه برای سومین بار
کانزاس	* جریمه: ۳۰۰ تا ۱۰۰۰ دلار * حبس: برای مدت حداکثر ۶ ماه * تعلیق گواهی نامه: تا زمان اثبات خرید بیمه	* جریمه: ۸۰۰ تا ۲۵۰۰ دلار * تعلیق گواهی نامه: تا زمان اثبات خرید بیمه	* اجازه رانندگی: اجازه رانندگی فرد، برای مدت سه سال لغو می شود.
ویرجینیای غربی	* جریمه: ۲۰۰ تا ۵۰۰۰ دلار * حبس: بین ۱۵ روز تا ۱ سال * تعلیق گواهی نامه: گواهی نامه: رانندگی مالک، برای مدت ۳۰ روز به حالت تعلیق در می آید و تا زمانی که مدارک دال بر خرید بیمه نامه را ارائه نکند، تعلیق گواهی نامه باقی می ماند.	* جریمه: ۲۰۰ تا ۵۰۰۰ دلار * حبس: بین ۱۵ روز تا ۱ سال * تعلیق گواهی نامه: گواهی نامه	* جریمه: ۲۰۰ تا ۵۰۰۰ دلار * حبس: بین ۱۵ روز تا ۱ سال * تعلیق گواهی نامه و ثبت نام: تعلیق گواهی نامه رانندگی مالک، برای مدت ۹۰ روز و تا زمانی که بیمه نامه ارائه نشود، باقی می ماند.



بومی سازی راهکارهای شناسایی شده جهت ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ **استفاده از فناوری های نوین** یکی از مؤثرترین روش ها برای شناسایی و کنترل وسایل نقلیه بدون بیمه نامه است. سیستم شناسایی خودکار شماره پلاک (ANPR) با استفاده از دوربین های دیجیتال، شماره پلاک خودروها را شناسایی کرده و اطلاعات مربوط به وضعیت بیمه آنها را بررسی می کند. با پیاده سازی این سیستم در نقاط مختلف کشور، می توان به سرعت خودروهای فاقد بیمه را شناسایی و اقدامات لازم را انجام داد. این فناوری در بسیاری از کشورهای پیشرفته به کار گرفته شده و نتایج مثبتی در کاهش تعداد خودروهای بدون بیمه داشته است.

❖ **ایجاد یک پایگاه داده جامع** که شامل اطلاعات بیمه وسایل نقلیه باشد، می تواند به پلیس و نهادهای مربوطه کمک کند تا در زمان واقعی وضعیت بیمه خودروها را بررسی کنند. این پایگاه داده باید به صورت مداوم به روزرسانی شود تا اطلاعات دقیق و قابل اعتمادی در دسترس باشد.

❖ **نصب برچسب هایی با رمزینه های QR** بر روی خودروها که با اسکن آنها بتوان به اطلاعات بیمه دسترسی پیدا کرد. این روش می تواند سرعت و دقت استعلام را افزایش دهد و کاربران را به سمت استفاده از فناوری های نوین سوق دهد.



بومی سازی راهکارهای شناسایی شده جهت ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ **اجرای قوانین سختگیرانه تر و افزایش مجازات ها** می تواند انگیزه بیشتری برای دارندگان خودروها ایجاد کند تا نسبت به خرید بیمه اقدام کنند. وضع جریمه های سنگین برای رانندگان فاقد بیمه، می تواند یک عامل بازدارنده مؤثر باشد. همچنین، امکان توقیف خودروهای فاقد بیمه نیز باید در نظر گرفته شود تا رانندگان به اهمیت داشتن بیمه نامه پی ببرند.

❖ بررسی تجربیات کشورهای دیگر نشان می دهد که **افزایش مجازات ها** تا حد زیادی توانسته است **تعداد رانندگان بدون بیمه را کاهش دهد**. اجرای بررسی های منظم در جاده ها و نقاط پر تردد می تواند به شناسایی سریع خودروهای بدون بیمه کمک کند. این بررسی ها باید به صورت تصادفی و در زمان های مختلف انجام شوند تا اثرگذاری بیشتری داشته باشند. همچنین، همکاری با نهادهای محلی برای برگزاری چنین بررسی هایی می تواند مفید واقع شود.



بومی سازی راهکارهای شناسایی شده جهت ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

آموزش عمومی و آگاهی بخشی درباره خطرات رانندگی بدون بیمه یکی از کلیدی ترین عوامل در کاهش تعداد خودروهای فاقد بیمه است. برگزاری کمپین های آموزشی در رسانه ها و مدارس درباره اهمیت داشتن بیمه نامه و خطرات ناشی از عدم تهیه آن می تواند تأثیر بسزایی داشته باشد. این برنامه ها باید شامل اطلاعات دقیق درباره حقایق مالی و قانونی مرتبط با تصادفات بدون بیمه باشند.





بومی سازی راهکارهای شناسایی شده جهت ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

❖ **توسعه محصولات بیمه‌ای** که نیازهای مختلف مشتریان را پوشش دهد، نیز می‌تواند به افزایش تعداد بیمه‌نامه‌ها کمک کند. ارائه گزینه‌هایی با قیمت مناسب‌تر یا پوشش‌های خاص می‌تواند جذابیت بیشتری برای مشتریان ایجاد کند. در واقع، ارائه محصولات بیمه‌ای متنوع و متناسب با نیازهای مختلف جامعه، می‌تواند به عنوان یک مشوق برای خرید بیمه عمل کرده و از این طریق، تعداد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه را کاهش دهد.

❖ یکی از دلایل عدم تمایل برخی از افراد به خرید بیمه، عدم تطابق محصولات بیمه‌ای موجود با نیازها و شرایط آن‌ها است. برای مثال، ممکن است یک فرد به دلیل **استفاده محدود از وسیله نقلیه خود**، تمایلی به پرداخت حق بیمه کامل نداشته باشد. در این صورت، ارائه یک محصول بیمه‌ای مبتنی بر مسافت طی شده، می‌تواند گزینه جذاب‌تری برای وی باشد. به همین ترتیب، ارائه بیمه‌های کوتاه‌مدت، بیمه‌های با پوشش‌های اختیاری و بیمه‌های با تخفیف‌های ویژه، می‌تواند به پاسخگویی به نیازهای مختلف افراد و افزایش انگیزه آن‌ها برای خرید بیمه کمک کند.





بومی سازی راهکارهای شناسایی شده جهت ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

همکاری بین سازمانی

همکاری نزدیک بین نهادهای دولتی، پلیس و شرکتهای بیمه برای نظارت بر تردد وسایل نقلیه و اعمال قوانین مربوط به بیمه از اهمیت بالایی برخوردار است. ایجاد یک پایگاه داده مشترک که اطلاعات مربوط به وضعیت بیمه وسایل نقلیه را جمعآوری کند، میتواند فرآیند نظارت را تسریع بخشد. مشارکت با نهادهای اجتماعی و سازمانهای غیر دولتی نیز میتواند در افزایش آگاهی عمومی درباره اهمیت بیمه مؤثر باشد. این نهادها میتوانند نقش مهمی در برگزاری برنامههای آموزشی و اطلاع رسانی ایفا کنند.





راه‌های ارتباطی



a.bahador@gmail.com



Azadeh Bahador



باسپاسی

