

مهم‌ترین نوآوریهای قانون «بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵»

خلیل احمدی^۱

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۰۷/۲۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۱۰/۰۷

چکیده

قانون «بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵» با حذف عبارت «مسئولیت مدنی دارنده» از عنوان قانون و همچنین تکلیف شرکتهای بیمه و صندوق به پرداخت خسارت به اشخاص زیان‌دیده حتی در مقابل حوادث رانندگی بر اثر قوه قاهره، شرایط مسئولیت اشخاص مسئول را از قانون بیمه مجزا کرده است. قانون مذکور نوآوریهای زیادی در زمینه تقویت بازدارندگی بیمه مثل بازیافت خسارت، حمایت از بیمه‌گذار از جمله حذف الحاقیه، و حمایت از بیمه‌گران از جمله عدم تکلیف به ارائه خدمات بیمه را مقرر کرده است. هرچند قانون‌گذار مقررات مختلفی برای تقویت جنبه بازدارندگی وضع کرده است، ولی همان‌طور که حوادث رانندگی نیاز به مقررات ویژه دارد، شرایط و قواعد مربوط به مسئولیت مدنی اشخاص درگیر در حوادث رانندگی نیز نیاز به مقررات ویژه دارد، قانون جدید با حذف مسئولیت دارنده و ارجاع شرایط مسئولیت به قواعد عمومی ممکن است باعث ناکارآمد شدن مقررات بیمه شود.

واژگان کلیدی: بیمه اجباری، دارنده، خسارت، وسیله نقلیه.

۱. استادیار گروه حقوق، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه شهید چمران اهواز (نویسنده مسئول).

khililahmadi56@gmail.com

مقدمه

به دلیل تبعات حوادث رانندگی و آثار زیانبار این حوادث، قانون‌گذار برای حمایت از زیان‌دیدگان در سال ۱۳۴۷ قانون «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» را تصویب کرد. قانون «اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» در سال ۱۳۸۷ بعد از گذشت ۴۰ سال از قانون بیمه شخص ثالث مصوب سال ۱۳۴۷ به صورت آزمایشی و پنج‌ساله تصویب شد. قانون‌گذار در راستای حمایت از شرکتهای بیمه و جلوگیری از زیان‌دهی آنها، حمایت از زیان‌دیدگان و تضمین پرداخت خسارات وارده به آنها و همچنین تقویت جنبه بازدارندگی بیمه، قانون «بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه»^۱ را در تاریخ ۱۳۹۵/۲/۲۰ تصویب کرد. این قانون مانند قانون اصلاحی ۱۳۸۷ نوآوریهای زیادی دارد. سؤال اصلی مقاله این است که نوآوریهای قانون جدید در مقایسه با قانون اصلاحی ۱۳۸۷ چیست؟

۲. مهم‌ترین نوآوریهای قانون جدید ۱۳۹۵

در قانون اصلاحی ۱۳۸۷ تغییرات زیادی از جمله محدودکردن دایره اشخاص ثالث، برابری دیه زن و مرد و ... نسبت به قانون سال ۱۳۴۷ ایجاد شده بود. قانون جدید سال ۱۳۹۵ نیز نوآوریهای متعددی نسبت به قانون اصلاحی ۱۳۸۷ دارد. به طور مثال، بر طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون جدید خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گرانترین خودروی متعارف از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود. به موجب تبصره ۴ همان ماده، منظور از خودروی متعارف خودرویی است که قیمت آن کمتر از پنجاه درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال مشخص می‌شود، باشد. علاوه بر این، نوآوریهای متعددی در

۱. بعد از این به دلیل طولانی‌بودن عنوان قانونهای سال ۱۳۹۵ و سال ۱۳۸۷ به ترتیب از عبارت «قانون جدید» و «قانون اصلاحی» استفاده می‌شود.

زمینه‌های مختلف دارد: از جمله تغییر مبنای مسئولیت شرکتهای بیمه، تقویت جنبه بازدارندگی قانون، پیش‌بینی مقررات حمایتی از حقوق بیمه‌گذاران، بیمه‌گران و اشخاص ثالث و وضع مقررات جدید در زمینه تسهیل پرداخت خسارت. بنابراین، به شرح ذیل، قانون جدید با قانون اصلاحی ۱۳۸۷ مقایسه و مهم‌ترین نوآوریهای آن مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۲. حذف مسئولیت مدنی دارنده از قانون بیمه اجباری

در قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷، بحث بیمه مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه مطرح بود و ماده یک قانون، دارندگان را مکلف کرده بود که مسئولیت مدنی خود را نزد بیمه‌گران بیمه کنند. بر همین اساس، قانون‌گذار در کنار مسئولیت راننده وسیله نقلیه، شخص دیگری را نیز تحت عنوان دارنده وسیله نقلیه مسئول می‌شناخت (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۶۱۵). بر طبق این قانون دارنده وسیله نقلیه بر مبنای نظریه خطر، مسئول خسارات وارده به اشخاص ثالث بود. از آنجایی که قانون مذکور بیمه مسئولیت دارنده را مقرر کرده، مسئولیت بیمه‌گر تابع مسئولیت دارنده وسیله نقلیه بود؛ یعنی اینکه شرکتهای بیمه در صورت مسئول شناختن دارنده، به اشخاص ثالث خسارت پرداخت می‌کردند.

در قانون اصلاحی سال ۱۳۸۷ بعد از ایراد شورای نگهبان، ماده یک قانون مذکور تنها دارنده را مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه کرده و عبارات «مسئولیت مدنی دارنده» را مقرر نکرده بود. بر همین اساس، اختلاف نظر پیش آمده بود که آیا قانون‌گذار شرایط مسئولیت مدنی را به قواعد عمومی ارجاع داده و بحث مسئولیت مدنی دارنده در قانون اصلاحی منتفی شده است؟ (ر.ک. طهماسبی، ۱۳۸۸، ص ۳۴؛ ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۳۸).

در قانون جدید، عبارت «مسئولیت مدنی دارنده» از عنوان قانون حذف شده و به جای آن عبارات «بیمه خسارات وارده به اشخاص ثالث» ذکر شده است. از تغییر عنوان می‌توان استنباط کرد که قانون‌گذار در این قانون صرفاً به دنبال حمایت از حقوق زیان‌دیدگان و تضمین پرداخت خسارات وارده به آنهاست و بحث مسئولیت اشخاص مسئول و شرایط مسئولیت آنها

را به قواعد عمومی ارجاع داده است. به همین دلیل است که قانون‌گذار علی‌رغم اینکه هیچ شخصی بر طبق قواعد عمومی نسبت به حوادث ناشی از قوه قاهره مسئول نیست، ولی تصریح کرده است که بیمه‌گرها مکلف هستند خسارات وارده به اشخاص ثالث را که از وسیله نقلیه حادث شده حتی اگر ناشی از قوه قاهره باشد، پرداخت کنند.

بنابراین، تکلیف شرکتهای بیمه به پرداخت خسارات وارده به اشخاص ثالث، تابع و فرع بر مسئولیت دارنده یا راننده نیست. به بیان دیگر، شرکتهای بیمه حتی اگر دارنده یا راننده، مسئول شناخته نشوند مکلف هستند که خسارت وارده به اشخاص ثالث را پرداخت کنند. در قانون اصلاحی سابق این امر قابل استنباط نبود و به همین دلیل حکم تبصره ۲ ماده یک قانون مذکور و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی با ابهام مواجه و سبب برداشت متفاوت از آن شده بود (خدابخشی، ۱۳۹۰، ص ۱۱۳). با توجه به اینکه قانون‌گذار به صراحت تکلیف بیمه‌گران به پرداخت خسارات ناشی از وسیله نقلیه حتی در صورت قوه قاهره را مقرر کرده می‌توان گفت مقررات تبصره ۲ ماده یک و ماده ۲۶ کاملاً با این قانون جدید همخوانی دارد و عدم مسئولیت حقوقی دارنده و راننده، مانع استفاده اشخاص از مزایای بیمه نیست. بنابراین، به نظر می‌رسد قانون‌گذار جدید شرایط مسئولیت مدنی اشخاص را از قانون جدید بیمه اجباری حذف و آن را به قواعد عمومی ارجاع داده است.

نوآوری قانون جدید، ابهام سابق را برطرف کرده است، ولی از این جهت که شرایط مسئولیت را به قواعد عمومی ارجاع داده است، ایراد دارد؛ زیرا همان‌طور که حوادث رانندگی نیاز به مقررات ویژه دارد، شرایط و قواعد مربوط به مسئولیت مدنی اشخاص درگیر در حوادث رانندگی نیز نیاز به مقررات ویژه دارند. به بیان دیگر، «بیمه مسئولیت مدنی بدون تحول مسئولیت مدنی ابزار کارایی برای جبران خسارت نخواهد بود» (ایرانلو، ۱۳۸۷، ص ۳۹).

۲-۲. جنبه بازدارندگی قانون

اصول حقوقی حاکم بر بیمه می‌تواند در رفتار افرادی که حق بیمه می‌پردازند، مؤثر باشد. برای مثال، وقتی دارندگان وسایل نقلیه بدانند که در صورت خطرساز بودن وسیله آنها یا نحوه استفاده از وسیله، حق بیمه بیشتری برای تمدید یا قرارداد دوباره خواهند پرداخت، بیشتر احتیاط می‌کنند. با این حال، پوشش بیمه‌ای می‌تواند به‌عنوان مانع یا چالش یا عاملی که تأثیر منفی بر قواعد حقوق مسئولیت مدنی دارد، نمایان شود (احمدی، ۱۳۹۲، ص ۸۰). یکی از مشکلات وجود بیمه این است که مقررات بیمه و عدم پرداخت خسارات از طرف اشخاص مسئول باعث می‌شود که این اشخاص در رانندگی دقت کمتری کرده و همین امر منجر به افزایش تصادفات رانندگی شود. قانون جدید در این زمینه نیز نوآوری دارد.

۲-۲-۱. بازایی اعاده خسارت

یکی از مواردی که باعث کاهش تصادفات رانندگی می‌شود این است که راننده مسبب حادثه متحمل بخشی از خسارت‌وارده به زیان‌دیدگان شود. در صورتی که رانندگان بدانند که بخشی از خسارات وارده به‌عنوان فرانشیز بر آنها تحمیل می‌شود، این امر باعث افزایش دقت و احتیاط رانندگان در امر رانندگی می‌شود. در ماده ۱۴ قانون جدید برای جلوگیری از تکرار حادثه رانندگی توسط اشخاص برای هر حادثه، درصد بازیافت خسارت پرداختی را بیشتر کرده است. ماده مذکور تصریح دارد که در حادثه اول ۲/۵ درصد، حادثه دوم ۵ درصد و حادثه سوم ۱۰ درصد خسارات پرداختی از طرف بیمه باید توسط راننده مسبب حادثه به بیمه‌گر بازیافت شود. در قانون جدید توقیف گواهینامه به‌درستی پیش‌بینی نشده و به جای آن راننده مسبب حادثه در دفعات دوم و سوم درصد بیشتری از خسارت را متحمل می‌شود.

۲-۲-۲. شخصی شدن تخفیفات حق بیمه

قانون‌گذار برای تقویت جنبه بازدارندگی بیمه، امکان انتقال تخفیفات از یک خودرو به خودروی دیگر را در قانون جدید پیش‌بینی کرده است. تبصره ماده ۶ قانون جدید

مقرر می‌دارد: «کلیه تخفیفاتی که به واسطه «نداشتن حوادث منجر به خسارت» در قرارداد بیمه موضوع این قانون اعمال شده باشد، متعلق به انتقال‌دهنده است. انتقال‌دهنده می‌تواند تخفیفات مذکور را به وسیله نقلیه دیگر از همان نوع، که متعلق به او یا متعلق به همسر، والدین یا اولاد بلاواسطه وی باشد، منتقل کند...».

در گذشته، تخفیفات به خودرو تعلق می‌گرفت و در صورتی که راننده‌ای هیچ‌گونه حادثه منجر به خسارتی نداشت، نمی‌توانست از مزایای رانندگی خوب خود استفاده کند و این امر به نوعی باعث بی‌انگیزی رانندگان در امر رانندگی می‌شد، در حالی که قانون جدید با پذیرش شخصی شدن تخفیفات باعث تقویت انگیزه اشخاص در امر رانندگی با احتیاط شده است. زیرا، از لحاظ بیمه‌ای و حوادث رانندگی، مهم شخص راننده است که در اینجا به این موضوع توجه شده و با پیش‌بینی انتقال تخفیفات به «انتقال‌دهنده» به نوعی باعث بازدارندگی رانندگان از ایجاد حادثه رانندگی می‌شود.

۲-۲-۳. تشدید حق بیمه

یکی از ایرادات قانون اصلاحی، عدم تأثیر سوابق رانندگی اشخاص در تعیین میزان حق بیمه بود. در قانون جدید به شخص بیمه‌شده و بیمه‌گذار بیش از گذشته توجه شده و رفتارهای او ملاک بیمه‌گری و بیمه‌شدن قرار گرفته است. تشدید حق بیمه برای رانندگان پرخطر باعث تقویت جنبه بازدارندگی بیمه می‌شود. زیرا هرچه تعداد خسارتهای پرداخت شده بیشتر باشد، مسبب حادثه باید حق بیمه بیشتری به شرکتهای بیمه پرداخت کند و به همین دلیل رانندگان برای عدم پرداخت حق بیمه بیشتر، مجبور به رانندگی بدون حادثه و تخلف می‌شوند. بر این اساس، نرخ بیمه برای راننده پرخطر و کم‌خطر یکسان نخواهد بود و اگر فرد نمره منفی در رانندگی نداشت، حق بیمه کمتری نسبت به رانندگان پرخطر می‌پردازد. چگونگی دسترسی شرکتهای بیمه به سوابق رانندگی افراد و نمرات منفی هم در قانون پیش‌بینی شده است؛ نیروی انتظامی سوابق نمرات منفی رانندگان را بر مبنای شماره پلاک خودرو دارنده آن در اختیار بیمه‌گران قرار دهد تا متناسب با آن میزان حق بیمه تعیین شود. در همین راستا

قانون‌گذار در تبصره ۵ ماده ۱۸ مقرر می‌دارد: «شرکتهای بیمه موظف‌اند در چارچوب ضوابط مربوط نسبت به اعطای تخفیف به رانندگانی که دوره‌های آموزشی رانندگی ایمن و کم‌خطر را سپری کرده و موفق به اخذ گواهینامه مربوط شده‌اند، اقدام کنند». این امر می‌تواند کمک فراوانی به ارتقای فرهنگ رانندگی کند.

۲-۲-۴. مسئولیت سایر اشخاص در حادثه رانندگی

یکی دیگر از مواردی که باعث کاهش حوادث رانندگی می‌شود، مسئول شناختن سایر اشخاص در حوادث رانندگی است. قانون‌گذار از قبل در تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ مقرر کرد: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده هستند و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد». همین موضوع در ماده ۱۶ قانون جدید بیمه نیز به طور کامل‌تر پیش‌بینی شده است. ماده ۱۶ تصریح دارد: «چنانچه به حکم مرجع قضایی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه، یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند...». عوامل متعددی در حوادث رانندگی دخالت دارند. «قصور اشخاص و سازمانها (مانند شهرداریها، اداره راه و ترابری، برق، آب، گاز، مخابرات یا پیمانکاران آنها) هنگام انجام عملیات اجرایی یا کوتاهی در انجام وظایف و مسئولیتهای خود همچون عدم نصب علائم استاندارد و عدم رفع نقص و بی‌توجهی به ضوابط ایمن‌سازی منجر به وقوع تصادفات مرگبار می‌شود و صدمات و هزینه‌های جبران‌ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می‌کند» (مرادی و کاظمی، ۱۳۹۰، ص ۱). قانون‌گذار به منظور افزایش ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از

وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از آن و افزایش سطح آگاهی مسئولین سازمانها برای این سازمانها مسئولیت قایل شده است.

۲-۵. محکومیت دارنده به جزای نقدی برای اجازه رانندگی بدون بیمه

اخذ بیمه شخص ثالث برای رانندگی وسیله نقلیه الزامی است. نیروی انتظامی مکلف است وسیله نقلیه فاقد بیمه ثالث را متوقف کند. در صورتی که راننده ای بدون اخذ بیمه ثالث رانندگی کرده و باعث ورود خسارت مالی به شخص دیگر شود، خسارت وارده باید توسط خود شخص پرداخت شود، ولی در صورت ورود خسارت بدنی، صندوق تأمین بیمه خسارت بدنی، خسارات وارده را پرداخت و برای استرداد مبلغ پرداخت شده، به راننده مسبب حادثه مراجعه می کند. قانون گذار برای اینکه از رانندگی کلیه وسایل نقلیه بدون اخذ پوشش بیمه جلوگیری کند، علاوه بر مراجعه صندوق به راننده مسبب حادثه، محکومیت دارنده به پرداخت جزای نقدی را نیز پیش بینی کرده است. در بند (پ) ماده ۴ قانون جدید مقرر کرده است، در صورتی که خودرو فاقد بیمه نامه موضوع این قانون بوده و وسیله نقلیه با اذن مالک در اختیار راننده مسبب حادثه قرار گرفته باشد، در صورتی که مالک شخص حقوقی باشد، به جزای نقدی معادل ۲۰ درصد و در صورتی که مالک شخص حقیقی باشد به جزای نقدی معادل ۱۰ درصد مجموع خسارات بدنی وارد شده محکوم می شود.

۲-۳. حمایت از حقوق ثالث

در قانون جدید برای حمایت از اشخاص ثالث زیان دیده نیز نوآوری وجود دارد. در قسمت ذیل نوآوری هایی که قانون گذار به نفع اشخاص ثالث مقرر کرده است، مورد بررسی قرار می گیرد.

۲-۳-۱. توسعه مفهوم حادثه

در قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ مسئولیت بیمه گر فرع بر مسئولین دارنده بود و بر همین اساس، شرکتهای بیمه در مقابل حوادث ناشی از قوه قاهره تکلیفی به پرداخت خسارت نداشتند؛ زیرا دارنده در مقابل حوادث ناشی از قوه قاهره مسئولیتی نداشت.

به همین دلیل قانون‌گذار یکی از استثناهای پوشش بیمه را خسارات ناشی از قوه قاهره ذکر کرده بود. در ماده ۷ قانون اصلاحی سال ۱۳۸۷ خسارت ناشی از قوه قاهره را از موارد استثناهای پوشش بیمه قرار نداده، ولی همچنان به دلیل اینکه قانون ناظر به مسئولیت مدنی دارنده بود، شرکت‌های بیمه در مقابل حوادث ناشی از قوه قاهره مسئول نبودند. به بیان دیگر، در خصوص بلایای طبیعی، نه تنها اثبات «عمد» شخص یا اشخاصی که تصور می‌رود، در ورود خسارت مؤثر باشند، غیرممکن است؛ بلکه انتساب تعدی یا تفریط هم به ایشان دشوار می‌شود. به همین دلیل، اغلب به بلایای طبیعی به‌عنوان حوادثی نگریسته می‌شود که در حال عادی از جمله استثناهای پوشش بیمه‌ای محسوب می‌شود که شرکت بیمه در قبال آن هیچ مسئولیتی ندارد. مگر اینکه موضوع قرارداد بیمه، ارائه پوشش بیمه‌ای برای چنین مخاطراتی باشد (Kunreuther, 1968, pp. 133-135).

قانون‌گذار در قانون جدید مفهوم حادثه را توسعه داده و خسارت ناشی از قوه قاهره را مشمول حوادث رانندگی دانسته است. بند (پ) ماده ۱ قانون جدید در خصوص تعریف حادثه مقرر می‌دارد: «حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه». بر طبق این تعریف، هرگونه خسارت‌وارده به اشخاص ثالث ناشی از وسیله نقلیه که بر اثر قوه قاهره هم به‌وجود آمده باشد، مشمول این قانون بوده و شرکت‌های بیمه مکلف‌اند آن را پرداخت کنند. بنابراین، به دلیل توسعه مفهوم حادثه، خسارات ناشی از وسیله نقلیه که بر اثر قوه قاهره به‌وجود آمده باشد، از موارد استثناهای پوشش بیمه ذکر نشده است.

سؤال این است که با توجه به اینکه قانون جدید، شرکت‌های بیمه را نسبت به خسارت ناشی از قوه قاهره مسئول دانسته، آیا در صورت تقصیر زیان‌دیده نیز، مکلف به جبران کامل خسارت هستند؟ «خطای زیان‌دیده نباید مانع مسئولیت خطاکار شود و

هر کس باید زیان ناشی از رفتار ناهنجار خود را جبران کند، مگر اینکه خطای زیان‌دیده علت منحصر و سبب قوی‌تر و مشخص ورود ضرر به خود او باشد» (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۰۷)، ولی در صورت تقصیر زیان‌دیده به صورت عمدی، خود زیان‌دیده در هر حال مسئول است (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۰۸).

در قانون اصلاحی بیمه، چون شرکتهای بیمه در مقابل حوادث رانندگی ناشی از قوه قاهره تکلیفی به پرداخت خسارت نداشتند، همین قواعد قابل اجرا بود. در قانون جدید با توجه به تضمین پرداخت خسارت زیان‌دیده، وقتی که خسارت زیان‌دیده در حالت قوه قاهره قابل پرداخت است، باید در حالت تقصیر زیان‌دیده نیز خسارت کامل زیان‌دیده پرداخت شود. به عبارت دیگر، مسئولیت شرکت بیمه تابع مسئولیت دارنده و راننده نیست که با متنتی یا کاهش مسئولیت آنها، مسئولیت شرکت بیمه نیز متنتی شود. در بند (ت) ماده ۱۷ قانون جدید، اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضایی، مشمول بیمه نیست و شرکت بیمه تکلیفی به پرداخت خسارت ندارد. مفهوم مخالف این بند این است که در سایر موارد تقصیر زیان‌دیده غیر از تقصیر عمدی، شرکت بیمه مکلف به پرداخت خسارت زیان‌دیده است.

۲-۳-۲. پرداخت خسارات به نرخ روز

در قانون قدیم، در صورت وقوع حادثه رانندگی، از آنجایی که شرکت بیمه فقط در صورت صدور حکم خسارت‌وارده را پرداخت می‌کرد، ممکن بود حکم چند سال بعد از وقوع حادثه صادر شود. در این مورد شرکتهای بیمه به میزان تعهد خود در قرارداد بیمه، خسارت را پرداخت و از پرداخت خسارت به نرخ روز خودداری می‌کردند. در این صورت راننده مسبب حادثه مکلف به پرداخت مابه‌التفاوت بیمه بود و از آنجایی که توان مالی برای پرداخت این مبلغ را نداشت، عملاً خسارت زیان‌دیده پرداخت نمی‌شد؛ حبس راننده مسبب حادثه نیز هیچ مشکلی را حل نمی‌کرد.

در ماده ۱۳ قانون جدید به صراحت قید شده است: «بیمه‌گر یا صندوق حسب مورد مکلف‌اند خسارت بدنی تعلق‌گرفته به شخص ثالث را به قیمت یوم‌الاداء و با رعایت این قانون و سایر قوانین و مقررات مربوط پرداخت کنند. بیمه‌گر، در صورتی که خسارت بدنی که به زیان‌دیده پرداخت کرده بیشتر از تعهد وی مندرج در ماده ۸ این قانون باشد، می‌تواند نسبت به مازاد پرداختی، به صندوق رجوع یا در صورت موافقت صندوق در حسابهای فی‌مابین منظور کند مشروط بر اینکه افزایش مبلغ قابل پرداخت بابت دیه منتسب به تأخیر بیمه‌گر نباشد». قانون‌گذار در راستای حمایت از اشخاص ثالث پرداخت خسارت به نرخ روز را که ممکن است بیش از تعهد شرکت بیمه در قرارداد باشد، مقرر کرده است.

۲-۳-۳. پرداخت خسارت بدون صدور حکم

در ماده ۱۶ قانون اصلاحی ۱۳۸۷ مقرر شده بود که شرکتهای بیمه می‌توانند بدون رأی قضایی نسبت به پرداخت خسارت بدنی اقدام کنند. در مورد خسارات بدنی غیرفوت ۵۰ درصد آن به صورت علی‌الحساب پرداخت می‌شد و در مورد خسارت منجر به فوت با توافق امکان پرداخت کل دیه بدون رأی قضایی وجود داشت. ماده ۳۶ قانون جدید همان ماده ۱۶ قانون اصلاحی است، ولی موارد ذیل نیز اضافه شده و قابل توجه است: الف) در ماده ۳۶ قانون جدید راننده مسبب حادثه نیز می‌تواند درخواست کند که خسارت بدون صدور حکم پرداخت شود، در حالی که این امر در قانون اصلاحی وجود نداشت، ب) بیمه‌گر نیز می‌تواند بدون درخواست اشخاص ذی‌نفع نسبت به پرداخت دیه اقدام کند.

در قانون قدیم به دلیل امکان عدم مسئولیت بیمه‌گران وجود داشت، شرکتهای بیمه نسبت به اجرای آن تمایل نداشتند، ولی در قانون جدید با توجه به اینکه شرکتهای بیمه در هر حال باید خسارت ناشی از وسیله نقلیه را پرداخت کنند، امکان اجرای این ماده از طرف بیمه‌گران بیشتر است. قانون‌گذار اختیار اجرای آن را به شرکتهای بیمه واگذار کرده است، ولی با توجه به اینکه در تبصره ماده ۳۶ تصریح شده است که

«چنانچه علی‌رغم وجود گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و یا کمیسیون جلوگیری از سوانح راه‌آهن (موضوع تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی) و نظر نهایی پزشکی قانونی، شرکت بیمه پرداخت خسارات بدنی را موکول به رأی دادگاه کند، پس از صدور رأی مکلف به پرداخت خسارات بدنی به قیمت یوم‌الاداء بوده و نمی‌تواند بابت مابه‌التفاوت خسارت پرداختی و میزان تعهد وی (موضوع ماده ۱۳ این قانون) به صندوق رجوع کند»، امکان پرداخت خسارت بدنی بدون رأی قضایی از طرف شرکتهای بیمه زیاد است.

ماده ۳۸ قانون جدید در این مورد مقرر می‌دارد که «هرگاه پس از اینکه بیمه‌گر یا صندوق به موجب این قانون خسارتی را پرداخت کند و به موجب حکم قطعی، برای پرداخت تمام یا بخشی از خسارت مسئول شناخته نشوند، بیمه‌گر یا صندوق می‌تواند به همان میزان به محکوم‌علیه حکم قطعی، رجوع کند». این ماده در قانون اصلاحی وجود نداشت. با توجه به اینکه در بند «ت» ماده ۱۷ قانون جدید «اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضایی» نیز یکی از موارد خارج از تعهدات بیمه است، شرکتهای بیمه می‌توانند بعد از پرداخت خسارت و اثبات این بند به استناد ماده ۳۸ مذکور به محکوم‌علیه حکم قطعی مراجعه کنند.

۲-۴. حمایت از حقوق بیمه‌گذار

قانون جدید بیمه اجباری، مقرراتی را برای حمایت از بیمه‌گذار وضع کرد. همان‌طور که بیان شد، قانون‌گذار انتقال تخفیفات جدید را شخصی کرده و بیمه‌گذار می‌تواند از این تخفیفات برای شخص خود یا خانواده استفاده کند. علاوه‌براین تضمین پرداخت خسارت به زیان‌دیدگان در واقع به نفع بیمه‌گذار است. در ماده ۱۱ قانون جدید برای حمایت از بیمه‌گذاران مقرر می‌دارد: «درج هرگونه شرط در بیمه‌نامه که برای بیمه‌گذار یا زیان‌دیده مزایای کمتر از مزایای مندرج در این قانون مقرر کند، یا درج شرط تعلیق تعهدات بیمه‌گر در قرارداد به هر نحوی، باطل و بلااثر است. بطلان شرط سبب بطلان

بیمه‌نامه نمی‌شود...». مهم‌ترین ماده برای حمایت از حقوق بیمه‌گذار ماده ۸ است که مقرر می‌دارد: «حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام با رعایت تبصره ماده (۹) این قانون است و در هر حال بیمه‌گذار موظف به اخذ الحاقیه نیست...». چنانچه پوشش مناسب در زمان وقوع حادثه نباشد، مشکلات فراوانی از جمله پرداخت مابه‌التفاوت دیه توسط مسبب حادثه ایجاد می‌شد. طبق تغییرات لحاظ‌شده در قانون جدید پرداخت مابه‌التفاوت برعهده صندوق تأمین خسارتهای بدنی است و این امر دغدغه بیمه‌گذاران برای اخذ الحاقیه را از بین برده است.

۲-۵. حمایت از بیمه‌گران

قانون جدید مقررات متعددی برای حمایت از شرکتهای بیمه در بردارد.

۲-۵-۱. اجباری نبودن پوشش بیمه

قانون‌گذار برای حمایت از شرکتهای بیمه، شرکت دولتی بیمه ایران را مکلف به ارائه خدمات بیمه به اشخاص کرده و بقیه شرکتهای بیمه تکلیفی به انعقاد قرارداد بیمه ندارند. ماده ۵ قانون جدید تصریح دارد: «شرکت سهامی بیمه ایران مکلف است طبق مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های مربوط به آن، با دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون قرارداد بیمه منعقد کند. سایر شرکتهای بیمه متقاضی فعالیت در رشته بیمه شخص ثالث می‌توانند پس از اخذ مجوز از بیمه مرکزی اقدام به فروش بیمه‌نامه شخص ثالث کنند...».

با توجه به اعتقاد شرکتهای بیمه به زیان‌ده بودن بیمه شخص ثالث، می‌بایست آنها از فعالیت در زمینه بیمه ثالث خودداری کنند و کمتر به سراغ این نوع بیمه بروند. در مقابل می‌توان گفت «بیمه شخص ثالث، یکی از مهم‌ترین خدمات بیمه‌ای است و برخی از آن به‌عنوان ویتترین شرکتهای بیمه یاد می‌کنند، درواقع این بیمه‌نامه به دلیل اجباری بودن می‌تواند به‌عنوان دروازه ورود و جذب مشتری به یک شرکت بیمه برای فروش سایر پوشش‌های بیمه‌ای نیز باشد. بنابراین رضایت بیمه‌گذاران در این شاخه از

خدمات بیمه‌ای، می‌تواند اثر قابل توجهی بر حضور دایم بیمه‌گذار بگذارد و موجب سودآوری بیشتر شود». (رنجرفرد، ۱۳۹۳، ص ۸۱؛ کریم‌زادگان مقدم و بهروان، ۱۳۹۴، ص ۲). به بیان دیگر، از آنجایی که بیمه‌نامه شخص ثالث در واقع دروازه فروش سایر بیمه‌نامه‌هاست و حجم بالای فروش در این رشته، موجب گردش نقدینگی بالا در شرکتها می‌شود، شرکتهای بیمه دیگر برای تأمین نقدینگی ممکن است به سراغ این بیمه بروند.

۲-۵-۲. به‌روزشدن نرخ بیمه

پس از تصویب قانون اصلاحی، همچنان «حق بیمه با کمترین توجه به عوامل ریسک بیمه‌گذاران محاسبه می‌شود، که موجب زیانده‌شدن بیمه‌نامه شخص ثالث برای شرکتهای بیمه و نارضایتی بیمه‌گذاران از خدمات شرکتهای بیمه شده است» (کریم‌زادگان مقدم و بهروان، ۱۳۹۴، ص ۱). ماده ۱۸ قانون جدید مقرر می‌دارد: «آیین‌نامه مربوط به تعیین سقف حق بیمه موضوع این قانون و نحوه تخفیف، افزایش یا تقسیط آن توسط بیمه مرکزی تهیه می‌شود و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیئت وزیران می‌رسد. در آیین‌نامه مذکور باید عوامل زیر مدنظر قرار گیرد:

الف- ویژگیهای وسیله نقلیه از قبیل نوع کاربری، سال ساخت، و وضعیت ایمنی آن.

ب- سوابق رانندگی و بیمه‌ای دارنده، شامل نمرات منفی و تخلفات ثبت شده توسط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موضوع قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، خسارتهای پرداختی توسط بیمه‌گر یا صندوق، بابت حوادث منتسب به وی.

پ- رایج‌بودن استفاده از وسیله نقلیه برای اقسار متوسط و ضعیف شامل موتورسیکلت و خودروهای سواری ارزان قیمت. در آیین‌نامه موضوع این ماده باید ملاحظات اجتماعی در تعیین حق بیمه وسایل نقلیه پرکاربرد اقسار متوسط و ضعیف جامعه مدنظر قرار گیرد...». بنابراین، از این پس نرخ بیمه برای اشخاص به صورت یکسان محاسبه نمی‌شود بلکه عواملی چون سابقه رانندگی پرخطر، نمرات منفی ثبت شده در سیستم راهنمایی و رانندگی و حوادثی که راننده مسبب آن بوده، در تعیین

نرخ بیمه اثرگذار است. با این تعریف، نرخ بیمه برای راننده پرخطر و کم‌خطر یکسان نخواهد بود و اگر فرد نمره منفی در رانندگی نداشت، حق بیمه کمتری نسبت به رانندگان پرخطر می‌پردازد. در قانون جدید پیش‌بینی شده است که نیروی انتظامی، سوابق نمرات منفی رانندگان را بر مبنای شماره پلاک خودرو دارنده آن در اختیار بیمه‌گران قرار دهد تا متناسب با آن میزان حق بیمه تعیین شود.

تبصره ۱ ماده مذکور تصریح دارد: «بیمه مرکزی موظف است با همکاری نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران ترتیبی اتخاذ کند که حداکثر تا پایان برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، امکان صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس ویژگیهای «راننده» فراهم شود. تا آن زمان، سوابق رانندگی و بیمه‌ای شخصی که پلاک وسیله نقلیه به نام اوست و خسارتهای پرداختی بابت حوادث متناسب به وی ملاک عمل است».

۲-۵-۳. محدود کردن تعهدات بیمه‌گران

ماده ۱۲ قانون جدید مقرر می‌دارد: «تعهد ریالی بیمه‌گر در قبال زیان‌دیدگان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه، برابر حاصل ضرب ظرفیت مجاز وسیله نقلیه در سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه با رعایت تبصره ماده (۹) و ماده (۱۳) این قانون است. در مواردی که به علت عدم رعایت ظرفیت مجاز وسیله نقلیه، مجموع خسارات بدنی زیان‌دیدگان وسیله نقلیه مقصر حادثه بیش از سقف مذکور باشد، مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت‌وارده به هر یک از زیان‌دیدگان بین آنان تسهیم می‌شود و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان‌دیدگان توسط صندوق تأمین خسارتهای بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت و مطابق مقررات این قانون از مسبب حادثه بازیافت می‌شود... در هر صورت تعداد جنین و اطفال زیر دو سال داخل وسیله نقلیه به ظرفیت مجاز خودرو اضافه می‌شود».

به این ترتیب، در صورتی که زیان‌دیدگان داخل خودرو باشند مثل قانون قدیم، شرکت بیمه به تعداد ظرفیت مجاز خودرو مسئولیت دارد. شرکتهای بیمه نسبت به اضافه ظرفیت مجاز خودرو مسئولیت ندارند ولی قانون‌گذار برای حمایت از

زیان‌دیدگان مقرر کرد که مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان‌دیدگان توسط صندوق تأمین خسارتهای بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت و مطابق مقررات این قانون از مسبب حادثه بازیافت می‌شود. در بند (ت) ماده ۲۵ قانون جدید نیز تأکید شده است که صندوق «در صورتی که پرداخت خسارت به سبب خارج از ظرفیت بودن سرنشینان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند»؛ به این ترتیب، مسئولیت نهایی عدم رعایت ظرفیت خودرو بر عهده راننده قرار می‌گیرد.

یکی دیگر از نوآوریهای قانون به منظور حمایت از شرکتهای بیمه، محدودشدن سقف تعهدات بیمه‌گران در قبال زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه است. بر طبق قانون قدیم در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه به اشخاص زیادی در خارج از وسیله نقلیه خسارت وارد می‌کرد، شرکتهای بیمه مکلف بودند خسارت همه اشخاص زیان‌دیده را پرداخت کنند. قانون‌گذار در تبصره ماده ۲۵ این تعهد را محدود کرده و تصریح دارد: «تعهد ریالی بیمه‌گر در قبال زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه ۱۰ برابر سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه با رعایت تبصره ماده (۹) و ماده (۱۳) این قانون است. در مواردی که مجموع خسارات بدنی زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه بیش از سقف مذکور باشد، مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت واردشده به هر یک از زیان‌دیدگان بین آنان تسهیم می‌شود و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان‌دیدگان توسط صندوق تأمین خسارتهای بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت می‌شود». بر اساس بند ۴ تبصره ۱ ماده ۲۵، در مواردی که زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه بیش از سقف تعهدات بیمه‌گر موضوع تبصره ماده (۱۲) این قانون باشند، صندوق بعد از پرداخت مابه‌التفاوت نمی‌تواند برای بازیافت به مسبب حادثه رجوع کند.

۲-۵-۴. عدم مسئولیت بیمه‌گر نسبت به ماشینهای سرقتی

بر طبق قوانین گذشته دارنده نسبت به خسارت وارده به اشخاص ثالث مسئول بود. به دلیل عدم تعریف قانونی از مفهوم دارنده، همیشه این بحث مطرح بود که آیا دارنده و

به تبع آن شرکتهای بیمه نسبت به خسارت‌وارده توسط سارقین نیز مسئولیت دارند یا خیر؟ در قانون جدید این ابهام برطرف شده است و در بند «ت» ماده ۱۵ قید شده، در صورتی که راننده مسبب حادثه، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا از مسروقه‌بودن آن آگاه باشد، بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به قایم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای بازیافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت‌شده به شخصی که موجب خسارت شده است، مراجعه کند.

۲-۵-۵. نادیده‌انگاری تخفیفات

در قانون اصلاحی، شرکتهای بیمه مجاز بودند زیر تعرفه حق‌بیمه بدون محدودیت به بیمه‌گذاران تخفیف دهند. شرکتهای بیمه اغلب برای جذب مشتریان بزرگ اقدام به ارائه تخفیفات قابل توجه به این دست از بیمه‌گذاران می‌کردند که این تخفیفات غیرفنی سبب رقابت ناسالم در بازار شده بود. تبصره ۴ ماده ۱۸ قانون جدید در این خصوص مقرر می‌دارد: «شرکتهای بیمه می‌توانند تا ۲/۵ درصد کمتر از نرخهای مصوب شورای عالی بیمه را ملاک عمل خود قرار دهند. اعمال تخفیف بیشتر از ۲/۵ درصد توسط شرکتهای بیمه، منوط به کسب مجوز از بیمه مرکزی است. بیمه مرکزی در اعطای این مجوز باید توانگری مالی شرکت و شرایط عمومی بازار و حفظ رقابت‌پذیری شرکتهای بیمه را مدنظر قرار دهد. همچنین شرکتهای بیمه می‌توانند در صورت ارائه خدمات ویژه به مشتریان، با تأیید بیمه مرکزی تا ۲/۵ درصد بیش از قیمت‌های تعیین‌شده توسط بیمه مرکزی، از بیمه‌گذار دریافت کنند». هدف از وضع این ماده جلوگیری از زیان‌ده‌بودن بیمه شخص ثالث و برطرف‌کردن رقابت ناسالم بین شرکتهای بیمه است.

۲-۶. تسهیل پرداخت خسارت

تسهیل پرداخت خسارت و جلوگیری از طولانی‌شدن فرایند پرداخت خسارت به زیان‌دیدگان از سوی شرکتهای بیمه از ویژگی دیگر این قانون است. بیمه‌گر و صندوق

حسب مورد مکلف‌اند حداکثر ۱۵ روز پس از دریافت مدارک مورد نیاز، خسارت متعلقه را پرداخت کنند (ماده ۳۱).

در خصوص حوادث منجر به خسارت بدنی، بر طبق ماده ۳۲، زیان‌دیده، اولیای دم یا وراث قانونی موظف‌اند پس از قطعی شدن مبلغ خسارت برای تکمیل مدارک به منظور دریافت خسارت، به بیمه‌گر مراجعه کنند. بیمه‌گر مکلف است حداکثر ظرف مدت ۲۰ روز از تاریخ قطعی شدن مبلغ خسارت، آن مبلغ را به زیان‌دیده پرداخت و در صورت عدم مراجعه وی در مهلت مذکور نزد صندوق تودیع و قبض واریز را به مرجع قضایی مربوط تحویل دهد. در این صورت تعهد بیمه‌گر و مسبب حادثه، ایفا شده تلقی می‌شود. صندوق مکلف است بلافاصله پس از درخواست زیان‌دیده، مبلغ مذکور را عیناً به وی پرداخت کند. همچنین در مواردی که صندوق مطابق مقررات این قانون رأساً مکلف به پرداخت خسارت بدنی است، پس از قطعی شدن مبلغ خسارت چنانچه زیان‌دیده یا قائم‌مقام وی، تا ۲۰ روز پس از ابلاغ اظهارنامه رسمی به وی برای دریافت خسارت به صندوق مراجعه نکند، مبلغ مذکور به‌عنوان امانت نزد صندوق باقی مانده و در زمان مراجعه زیان‌دیده یا قائم‌مقام قانونی وی عیناً پرداخت می‌شود (تبصره ۱ ماده ۳۲). چنانچه بیمه‌گران یا صندوق به‌رغم کامل بودن مدارک، تکلیف مقرر در ماده (۳۱) این قانون را انجام ندهند و در پرداخت خسارت تأخیر کنند و یا بیمه‌گر تکلیف مقرر در ماده (۳۲) این قانون را انجام ندهد، به پرداخت جریمه‌ای معادل نیم در هزار به ازای هر روز تأخیر در حق زیان‌دیده یا قائم‌مقام وی محکوم می‌شود.

در ماده ۳۲ مهلت ۲۰ روز برای بیمه‌گر ذکر شده است، ولی برای پرداخت خسارت توسط صندوق مهلتی ذکر نشده است. معلوم نیست با توجه به مهلت ۱۵ روزه در ماده (۳۱) به چه دلیل در ماده (۳۲) مهلت ۲۰ روز را قید کرده است. به هر حال می‌توان برای مهلت پرداخت توسط صندوق و خسارت مالی مهلت ۱۵ روز را در نظر گرفت. تبصره ۲ ماده مذکور برای حمایت از زیان‌دیده و تسهیل پرداخت خسارت مقرر کرده: «در مواردی که رأی صادر شده از دادگاه بدوی، صرفاً از جنبه عمومی مورد

تجدیدنظرخواهی قرار گرفته باشد، زیان‌دیده یا وراث قانونی و بیمه‌گر یا صندوق باید طبق مفاد این ماده اقدام کنند».

۳. نتیجه‌گیری

قانون جدید بیمه، مثل قانون اصلاحی نوآوریهای زیادی دارد. در قانون جدید، عبارت «مسئولیت مدنی» از عنوان قانون حذف شده است و به همین دلیل، با توجه به اینکه در قانون جدید تنها تکلیف دارندهٔ اخذ بیمه‌نامه برای وسیلهٔ نقلیه است، بحث از مسئولیت مدنی دارنده منتفی است. جنبهٔ بازدارندگی بیمهٔ ثالث در قانون جدید بیشتر شده است و رانندگان مسبب حادثه در صورت تعدد حادثهٔ رانندگی بخش بیشتری از خسارت را به‌عنوان فرانشیز متحمل می‌شوند. همچنین، تخفیفات بیمه، جنبهٔ شخصی پیدا کرده و دارنده می‌تواند حتی در صورت انتقال وسیلهٔ نقلیه از این تخفیفات استفاده کند. قانون‌گذار برای تضمین پرداخت خسارت ناشی از حوادث رانندگی، خسارت‌وارده به اشخاص ثالث حتی بر اثر قوهٔ قاهره را توسط شرکتهای بیمه قابل پرداخت دانسته است، ولی برای این که جلوی ورشکستگی شرکتهای بیمه را بگیرد، تکلیف ارائهٔ خدمات بیمه را بر عهدهٔ شرکت بیمهٔ ایران به‌عنوان یک شرکت دولتی قرار داده و بقیهٔ شرکتهای تکلیفی به ارائهٔ خدمات بیمه ندارند. قانون‌گذار برای از بین بردن دغدغهٔ بیمه‌گذار در صورت افزایش نرخ دیه، مقرر کرده که نیازی به اخذ الحاقیه نیست و شرکتهای بیمه و صندوق را مکلف کرده که پرداخت خسارت را به نرخ روز پرداخت کنند و شرایط پرداخت خسارت را تسهیل کرده است.

ایراد وارده به قانون جدید این است که مثل قانون اصلاحی نسبت به حوادث رانندگی بین وسایل نقلیه، تعدد اسباب و میزان خسارت‌وارده و همچنین مسئولیت شرکتهای بیمه در این خصوص تعیین تکلیف نکرده است. همچنین هرچند قانون‌گذار مقررات مختلفی برای تقویت جنبهٔ بازدارندگی وضع کرده است، ولی همان‌طور که حوادث رانندگی نیاز به مقررات ویژه دارد، شرایط و قواعد مربوط به مسئولیت مدنی اشخاص درگیر در حوادث رانندگی نیز نیاز به مقررات ویژه دارد، قانون جدید با

حذف مسئولیت دارنده و ارجاع شرایط مسئولیت به قواعد عمومی ممکن است باعث ناکارآمد شدن مقررات بیمه شود.

منابع

۱. احمدی، خ.، ۱۳۹۲. تأثیر اصول و قواعد بیمه برای اثبات مسئولیت مدنی در قبال بلایای طبیعی. پژوهشنامه بیمه، سال ۲۸، شماره ۱.
۲. ایزانلو، م.، ۱۳۷۸. نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری. فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴.
۳. خدابخشی، ع.ا.، ۱۳۹۰. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران. مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.
۴. طهماسبی، ج.، ۱۳۸۸. گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷. مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۳، شماره ۶۸.
۵. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۶. حقوق مدنی الزامات خارج از قرارداد. چاپ ششم، انتشارات دانشگاه تهران.
۶. کریمزادگان مقدم، د. و بهروان، م.، ۱۳۹۴. ارائه راهکاری برای تعرفه‌گذاری پویا در صنعت بیمه با استفاده از تکنیک داده کاوی (مورد مطالعه: بیمه شخص ثالث). پژوهشنامه بیمه، سال سی‌ام، شماره ۴.
۷. مرادی، م. و کاظمی، س.، ۱۳۹۰. بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمانها در جبران خسارت مطابق با تبصره ۳، ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، یازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل ترافیک.

8. Kunreuther, H., 1968. The case for comprehensive disaster insurance. *Journal of Law & Economics*, Vol. 11.