





چهارمین جلسه شورای هماهنگی علمی صنعت بیمه

به میزبانی شرکت بیمه پارسیان

۹۸/۱۱/۰۲



دستورات جلسه

ارائه مباحثی پیرامون راننده محور شدن بیمه شخص ثالث

کارآموزی دانشجویان دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی و
پژوهشی در پژوهشگاه و صنعت بیمه

انتخاب لوگوی شورای هماهنگی علمی صنعت بیمه



دستور جلسه اول



ارائہ مباحثی پیرامون راننده محور شدن بیمه
شخص ثالث



مقدمه

❖ تایید «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» در تاریخ ۹۵/۲/۲۹ توسط شورای نگهبان

❖ تعداد مواد این قانون: ۶۶ ماده و تعداد تبصره‌های این قانون: ۵۵ تبصره

- نیاز به تدوین آیین‌نامه و یا دستورالعمل برای برخی از مواد یا تبصره‌های این قانون
- تعداد آیین‌نامه‌های پیش‌بینی شده برای این قانون: ۱۶ آیین‌نامه
- واگذاری تهیه پیش‌نویس یکی از این آیین‌نامه‌ها به پژوهشکده



تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون جدید بیمه شخص ثالث:
با موضوع «امکان صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس ویژگی‌های راننده تا پایان برنامه ششم توسعه»



هدف از این ارائه

❖ ایجاد گفت‌وگو مشترک با شرکت‌های بیمه و آشنایی با پیچیدگی‌های موضوع «راننده‌محور

شدن بیمه شخص ثالث»

❖ درخواست پژوهشکده از شرکت‌های بیمه در انتهای این جلسه:

➤ تکمیل فرم شماره ۱ در خصوص نحوه همکاری شرکت‌های بیمه با پژوهشکده بیمه در

راستای «راننده‌محور شدن بیمه شخص ثالث»

➤ پاسخ به سوالات فرم شماره ۲ در رابطه با موضوع بررسی ابعاد فرهنگی - اجتماعی اجرای

قانون



بیان مسئله

ماده ۱۸ قانون جدید بیمه شخص ثالث

- ❖ تهیه آیین نامه مربوط به تعیین حق بیمه توسط بیمه مرکزی
- ❖ تأیید توسط شورای عالی بیمه
- ❖ تصویب توسط هیأت وزیران

عوامل موثر در حق بیمه شخص ثالث مطابق قانون جدید		
ویژگی های دارنده	ویژگی های وسیله نقلیه	سایر ملاحظات
- سوابق رانندگی و بیمه ای	- نوع کاربری - سال ساخت - وضعیت ایمنی	- رایج بودن استفاده از وسیله نقلیه برای اقشار متوسط و ضعیف

بیان مسئله

تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث

❖ صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس **ویژگی‌های راننده** (تا پایان برنامه پنج‌ساله ششم توسعه توسط بیمه مرکزی با همکاری نیروی انتظامی)

❖ ملاک عمل تا آن زمان:

➤ **سوابق رانندگی** مربوط به دارنده (مالک)

➤ **سوابق بیمه‌ای** مربوط به دارنده (مالک)



بیان مسئله

تفسیر تبصره ۱ ماده ۱۸	
قبل از سال ۱۴۰۰	بعد از سال ۱۴۰۰
تمرکز بر دارنده (مالک) وسیله نقلیه	تمرکز بر راننده وسیله نقلیه
❖ تعیین حق بیمه بر اساس: ➤ سوابق رانندگی دارنده (نمرات منفی و تخلفات) ➤ دشواری‌های فرایند اجرا: عدم همکاری نیروی انتظامی و دشواری در رصد راننده متخلف و نه مالک متخلف	❖ تعیین حق بیمه بر اساس: ➤ سوابق رانندگی دارنده (نمرات منفی و تخلفات) ➤ دلیل عدم اجرا: همکاری نکردن نیروی انتظامی در تبادل اطلاعات
❖ تعیین حق بیمه بر اساس: ➤ سوابق بیمه‌ای راننده (خسارات دریافتی از بیمه‌گر و صندوق) ➤ ویژگی‌های راننده ➤ امکان اجرا وجود دارد.	❖ تعیین حق بیمه بر اساس: ➤ سوابق بیمه‌ای دارنده (خسارات دریافتی از بیمه‌گر و صندوق) ➤ روش اجرا: با اعمال جرائم تعدد خسارت



پیش‌نیاز آیین‌نامه ماده ۱۸ قانون بیمه شخص ثالث: تعیین نرخ‌های پایه

❖ تعیین حق بیمه پایه برای انواع وسایل نقلیه توسط بیمه مرکزی

عوامل مؤثر در تعیین حق بیمه <u>پایه</u> بیمه شخص ثالث	
مالی	میزان تعهدات
بدنی	
تعداد سیلندر	خودروهای سواری و موتورسیکلت‌ها
ظرفیت حمل مسافر	خودروهای مسافربری
ظرفیت حمل بار	خودروهای بارکش
در سواری‌ها، بارکش‌ها و مسافربرها	کاربری



آیین نامه ماده ۱۸ قانون بیمه شخص ثالث

عوامل مؤثر در تعیین حق بیمه شخص ثالث		
۳ درصد	موتور سیکلت	حاشیه سود: حداکثر سود در تعیین حق بیمه
۵ درصد	خودروهای سواری ارزان قیمت اقشار متوسط و ضعیف	
۱۰ درصد	سایر	
۵ درصد تخفیف در حق بیمه پایه	وسایل نقلیه صفر کیلومتر	تخفیفات
۱۰ درصد تخفیف در حق بیمه پایه	رانندگان حرفه‌ای	
۵۰ درصد تخفیف در حق بیمه پایه	ظرفیت حمل مسافر: وسایل نقلیه عمومی شهری با ظرفیت بیش از ۶ نفر	
به ازای هر سال عدم خسارت پنج درصد و حداکثر هفتاد درصد تخفیف در حق بیمه پایه استفاده در مسابقات رانندگی: ۵۰ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه	تخفیف عدم خسارت	
استفاده در تعلیم و آزمون رانندگی: ۱۵ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه	کاربری خودرو	اضافه نرخ‌ها و جرائم
ویژه حمل مواد آتش‌زا و خطرناک: ۵۰ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه		
۵ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه		
۵ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه	وسایل نقلیه فاقد معاینه فنی	

آیین نامه ماده ۱۸ قانون بیمه شخص ثالث

عوامل مؤثر در تعیین سقف حق بیمه شخص ثالث		
سال ساخت	به ازای هر سال مازاد بر ۱۵ سال، ۲ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه (حداکثر ۲۰ درصد)	اضافه نرخها و جرائم
سوابق رانندگی	نمره منفی: به ازای هر نمره منفی در زمان خرید بیمه نامه ۱ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه (حداکثر ۳۰ درصد)	
	تخلفات حادثه ساز: نیم درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه به ازای هر تخلف حادثه ساز (حداکثر ۳ درصد)	
جریمه تعدد خسارت	خسارات مالی: ۲۰ تا ۴۰ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه	
	خسارات جانی: ۳۰ تا ۱۰۰ درصد اضافه نرخ در حق بیمه پایه	

فاکتورهای مؤثر در محاسبه حق بیمه بر اساس نرخنامه بیمه مرکزی، ماده ۱۸ قانون و آیین نامه ماده ۱۸ قانون

عوامل مؤثر در تعیین حق بیمه شخص ثالث کشور		
ویژگی‌های فردی راننده	ویژگی‌های وسیله نقلیه	سایر
- حرفه‌ای بودن راننده - سوابق رانندگی (نمرات منفی و تخلفات) عدم لحاظ در محاسبات حق بیمه؛ به دلیل همکاری نکردن نیروی انتظامی	- تعداد سیلندر - ظرفیت حمل مسافر - ظرفیت حمل بار - نوع کاربری - صفر کیلومتر بودن وسایل نقلیه - معاینه فنی - سال ساخت - وضعیت ایمنی	- میزان تعهدات (مالی و جانی) - حاشیه سود (در این بخش به اقشار متوسط و ضعیف جامعه توجه شده) - تخفیف عدم خسارت - جریمه تعدد خسارت

❖ عدم توجه لازم به بعد ویژگی‌های فردی راننده

❖ چالش: عدم وجود دسترسی به اطلاعات مربوطه

بیمه شخص ثالث چرا باید راننده محور شود؟

❖ مناسب نبودن اصطلاح راننده محور شدن بیمه شخص ثالث

❖ منظور از راننده محور شدن: توجه به ترکیبی از ویژگی‌های راننده، وسیله نقلیه و ... در صدور بیمه‌نامه شخص ثالث

❖ قانون‌گذار در تلاش برای:

➤ جایگزین کردن **فاکتور راننده** به جای **فاکتور دارنده**

➤ واقعی کردن حق بیمه‌ها

➤ کاهش ضریب خسارت در این رشته بیمه‌ای

بیمه شخص ثالث چرا باید راننده محور شود؟

❖ سهم عوامل مختلف در بروز تصادفات رانندگی:

➤ عوامل انسانی: ۷۰ درصد

➤ عامل وسیله نقلیه: ۲۰ درصد

➤ عامل جاده: ۱۰ درصد

❖ دخالت دادن عامل انسان در محاسبات مربوط به حق بیمه به دلیل اهمیت این عامل در تصادفات

❖ فاکتورهای موثر در محاسبه حق بیمه از بعد عوامل انسانی (راننده) در دنیا چیست؟



معیارهای نرخ گذاری در رشته بیمه اتومبیل در سایر کشورهای دنیا – با تمرکز بر ویژگی های راننده

توضیح رنگ های استفاده شده	
عوامل اصلی در تعیین حق بیمه اتومبیل	
عوامل فرعی در تعیین حق بیمه اتومبیل	
عوامل با اهمیت کمتر در تعیین حق بیمه اتومبیل	
عوامل در مرحله آزمون در تعیین حق بیمه اتومبیل	؟؟؟؟؟؟؟؟؟؟؟؟؟؟
عوامل فاقد اهمیت در تعیین حق بیمه اتومبیل	

معیارهای نرخ گذاری در رشته بیمه اتومبیل در سایر کشورهای دنیا																معیارها
اتریش	بلژیک	سوئیس	آلمان	دانمارک	اسپانیا	فرانسه	انگلیس	یونان	ایتالیا	ایرلند	نروژ	هلند	پرتغال	سوئد	فنلاند	
																جنسیت
																سن
																شغل
																ملیت
																وضعیت تاهل
																مسکن شخصی
																داشتن بیمه نامه های دیگر
																تخفیف استفاده از بیمه جامع
																تاریخ اخذ گواهینامه
																جرائم رانندگی
																گذراندن دوره های رانندگی ایمن
																میزان استفاده از وسایل نقلیه عمومی
																عضویت در کلوب های رانندگی
																وضعیت سلامت
																برج فلکی ماه تولد
																تخفیف وفاداری
																رتبه اعتباری

ویژگی های راننده

معیارهای نرخ گذاری در رشته بیمه اتومبیل در سایر کشورهای دنیا - با تمرکز بر ویژگی های وسیله نقلیه

معیارهای نرخ گذاری در رشته بیمه اتومبیل در سایر کشورهای دنیا																	
معیارها																ویژگی های وسیله نقلیه	
اتریش	بلژیک	سوئیس	آلمان	دانمارک	اسپانیا	فرانسه	انگلیس	یونان	ایتالیا	ایرلند	نروژ	هلند	پرتغال	سوئد	فنلاند		
																	نوع / مدل وسیله نقلیه
																	سال ساخت
																	صفر یا کار کرده بودن وسیله نقلیه
																	قیمت وسیله نقلیه
																	نوع تامین مالی
																	قدرت موتور
																	حداکثر سرعت
																	شتاب
																	نوع سوخت
																	مصرف سوخت به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر
																	نسبت قدرت به وزن وسیله نقلیه
																	وزن وسیله نقلیه
																	رنگ وسیله نقلیه
																	تجهیزات ایمنی
																	مبدل کاتالیستی
																	تغییرات ساختاری در وسیله نقلیه
																	چپ یا راست بودن فرمان
																	نوع استفاده

ویژگی های وسیله نقلیه

معیارهای نرخ گذاری در رشته بیمه اتومبیل در سایر کشورهای دنیا – با تمرکز بر سایر ویژگی ها

معیارهای نرخ‌گذاری در رشته بیمه اتومبیل در سایر کشورهای دنیا																
معیارها	اتریش	بلژیک	سوئیس	آلمان	دانمارک	اسپانیا	فرانسه	انگلیس	یونان	ایتالیا	ایرلند	نروژ	هلند	پرتغال	سوئد	فنلاند

❖ لحاظ **ترکیبی** از ویژگی های راننده، ویژگی های وسیله نقلیه و ... برای محاسبه حق بیمه (در ۱۶ کشور مورد مطالعه)

❖ توجه عمده به ویژگی های وسیله نقلیه در کشور

بومی سازی متغیرهای مربوط به حق بیمه شخص ثالث در کشور

پالایش و بومی سازی متغیرهای شناسایی شده در تعیین حق بیمه اتومبیل

مبنای پالایش	ویژگی های راننده	ویژگی های وسیله نقلیه	سایر ویژگی ها
توجه به عوامل فرهنگی و اجتماعی در کشور؛ به عنوان مثال عدم امکان لحاظ متغیرهای زیر در محاسبه حق بیمه: - ملیت و قومیت، برج فلکی ماه تولد و ...	۱۷ متغیر	۱۸ متغیر	۶ متغیر
توجه به موضوعیت داشتن متغیر؛ به عنوان مثال عدم امکان لحاظ متغیر زیر در محاسبه حق بیمه: - چپ یا راست بودن فرمان اتومبیل	۱۵ متغیر	۱۸ متغیر	۶ متغیر
توجه به امکان دسترسی داشتن به اطلاعات متغیر؛ به عنوان مثال عدم امکان لحاظ متغیرهای زیر در محاسبه حق بیمه: - وضعیت سلامت، رتبه اعتباری و ...	۱۵ متغیر	۱۷ متغیر	۶ متغیر
نظرسنجی از خبرگان (مدیران بیمه اتومبیل، معاونت طرح و توسعه بیمه مرکزی و مشاوران طرح)؛ به عنوان مثال عدم امکان لحاظ متغیرهای زیر در محاسبه حق بیمه: - شغل، وضعیت تاهل و ...	۱۰ متغیر	۶ متغیر	۱ متغیر
۴ متغیر مشتمل بر: سن، جنسیت، تاریخ اخذ گواهینامه، گواهینامه	۳ متغیر مشتمل بر: سال ساخت، وضعیت ایمنی، صفر یا کار کرده بودن وسیله نقلیه	۱ متغیر مشتمل بر: مشخصات سایر رانندگان استفاده کننده از اتومبیل	

جمع بندی متغیرهای قابل لحاظ در محاسبه حق بیمه شخص ثالث

متغیرهای قابل لحاظ در محاسبه حق بیمه شخص ثالث		
سایر	ویژگی های وسیله نقلیه	ویژگی های فردی راننده
- مشخصات سایر رانندگان استفاده کننده از اتومبیل - میزان تعهدات (مالی و جانی) - حاشیه سود (در این بخش به اқشار متوسط و ضعیف جامعه توجه شده) - تخفیف عدم خسارت - جریمه تعدد خسارت	- تعداد سیلندر - ظرفیت حمل مسافر - ظرفیت حمل بار - نوع کاربری - صفر کیلومتر بودن وسایل نقلیه - معاینه فنی - سال ساخت - وضعیت ایمنی	- سن - جنسیت - تاریخ اخذ گواهینامه - نوع گواهینامه - حرفه ای بودن راننده - سوابق رانندگی (نمرات منفی و تخلفات)



رانندگان اصلی، رانندگان فرعی و رانندگان مجاز

تعاریف انواع راننده

رانندگان اصلی	Primary Driver	استفاده از وسیله نقلیه در ۵۰ درصد یا بیش از ۵۰ درصد مواقع
رانندگان فرعی	Secondary Driver	استفاده از وسیله نقلیه در کمتر از ۵۰ درصد مواقع
رانندگان مجاز	Permissive Driver	استفاده از وسیله نقلیه کمتر از ۱۲ بار در سال مشخص نبودن اسامی و ویژگی‌های رانندگان مجاز

❖ اخذ اطلاعات مربوط به رانندگان به هنگام صدور بیمه‌نامه:

➤ اطلاعات مربوط به رانندگان اصلی و رانندگان فرعی (اسامی و ویژگی‌های فردی)

➤ رانندگان مجاز

❖ رویکرد شماره ۱ شرکت‌های بیمه: عدم پرداخت خسارت در صورت رخداد تصادف توسط راننده‌ای به غیر از رانندگان اصلی و رانندگان فرعی

❖ رویکرد شماره ۲ شرکت‌های بیمه: ضرورت **خریداری یک کلوز اضافی** به منظور امکان پرداخت خسارت در صورت رخداد حادثه توسط راننده نامعلوم مجاز

❖ عدم جمع‌آوری اطلاعات مربوط به راننده و ویژگی‌های راننده

- در شرایط فعلی صدور بیمه‌نامه شخص ثالث با نام مالک وسیله نقلیه
- لزوماً مالک وسیله نقلیه، راننده نیست.
- جمع‌آوری اطلاعات فردی (سن، جنسیت و ...) از مالک به معنای صدور بیمه‌نامه بر اساس ویژگی‌های راننده نمی‌باشد.

پیچیدگی‌ها و چالش‌های قانون از لحاظ پیاده‌سازی و اجرا

❖ راهکار ۱: اصلاح بیمه‌نامه‌ها

- بازنگری اساسی در فرم‌های پیشنهاد بیمه شخص ثالث توسط شرکت‌های بیمه
- جمع‌آوری اطلاعات و ویژگی‌های مربوط به رانندگان اصلی و رانندگان فرعی
- طراحی کلوزی برای رانندگان مجاز (بی‌نام)

❖ راهکار ۲: استفاده از ابزارهای تلماتیک

- مرتفع نمودن مشکل عدم دسترسی صنعت بیمه به داده‌های سایر سازمان‌ها
- تعیین نرخ بر اساس رفتارهای واقعی راننده
- تعیین نرخ حق بیمه بر اساس برآیند رفتارهای تمامی رانندگان



پیچیدگی‌ها و چالش‌های قانون از لحاظ پیاده‌سازی و اجرا

❖ **عدم وجود درک یکسان از موضوع راننده‌محور شدن بین خبرگان بیمه اتومبیل**

➤ امکان‌پذیری راننده‌محور شدن تنها با استفاده از **اطلاعات مربوط به تخلفات و نمرات منفی راننده (اطلاعات نیروی انتظامی)**

➤ امکان‌پذیری راننده‌محور شدن **از طریق لحاظ ویژگی‌های فردی راننده** علاوه بر اطلاعات مربوط به نیروی انتظامی



پیچیدگی‌ها و چالش‌های قانون از لحاظ پیاده‌سازی و اجرا

❖ **تقلب در معرفی رانندگان اصلی و فرعی:**

➤ بخش عمده حق بیمه متأثر از ویژگی‌های راننده اصلی (به دلیل استفاده بیشتر از وسیله نقلیه)

➤ اعلام راننده فرعی با ویژگی‌های فردی و سوابق رانندگی و بیمه‌ای بهتر با راننده اصلی با سوابق نامناسب‌تر به هنگام صدور بیمه‌نامه (به منظور کاهش حق بیمه)

❖ **تقلب به هنگام تصادفات:**

➤ **جابجا کردن راننده:** در صورتی که راننده مسبب حادثه از رانندگان اصلی و فرعی بیمه‌نامه نباشد و عدم خریداری کلوز راننده مجاز

➤ **راهکار:** چک کردن دوربین‌های نصب شده در سطح شهر



پیچیدگی‌ها و چالش‌های قانون از لحاظ پیاده‌سازی و اجرا

❖ دریافت اطلاعات مربوط به نیروی انتظامی

➤ راهکاری برای دریافت این اطلاعات (از قانون آزمایشی سال ۱۳۸۷ این اطلاعات واصل نشده)

➤ در صورت دریافت اطلاعات، کلیه اطلاعات مربوط به **تخلفات و جرائم مربوط به مالک** وسیله نقلیه است و **نه تخلفات و جرائم مربوط به راننده**

❖ شفاف‌سازی اذهان عمومی

➤ **مثال:** یک وسیله نقلیه با ۵ راننده اصلی و فرعی: یک بیمه‌نامه (با درج اسامی کلیه رانندگان) صادر می‌شود و نه چند بیمه‌نامه.

پیچیدگی‌ها و چالش‌های قانون از لحاظ پیاده‌سازی و اجرا

❖ نحوه سنجش وضعیت ایمنی وسیله نقلیه

➤ اکتفا به وضعیت **معاینه فنی** وسیله نقلیه در قانون برای سنجش وضعیت ایمنی

➤ اهمیت اتکا به **رتبه‌بندی ایمنی شرکت‌های خودروساز**

❖ راننده‌محور شدن بیمه‌نامه بیمه‌گذاران حقوقی و با رانندگان متعدد و شناور

➤ ضرورت خریداری کلوز **موسسه حقوقی با رانندگان مجاز بدون ذکر نام** در صورت

حقوقی بودن بیمه‌گذار و **توجه به سوابق رانندگی و بیمه‌ای** در تعیین حق بیمه

نگرانی‌های اجتماعی در پی راننده‌محور شدن بیمه شخص ثالث (۱)

- ❖ عدم پذیرش اجتماعی و ایجاد مشکل در راه اجرای قانون
- ❖ افزایش حق بیمه در میان رانندگان پر ریسک و کم درآمد
- ❖ عدم امکان اظهارنظر دقیق در خصوص پذیرش یا عدم پذیرش اجتماعی قانون بدون تحلیل داده‌های مربوط

نگرانی‌های اجتماعی در پی راننده‌محور شدن بیمه شخص ثالث (۲)

❖ مهم‌ترین پرسش‌ها در این زمینه:

- اجرای این قانون با چه واکنش‌ها و مقاومت‌های اجتماعی روبرو خواهد بود؟
- چطور می‌توان پذیرش اجتماعی لازم را برای اجرای این قانون به‌دست آورد؟
- چه سیاست‌های رسانه‌ای را باید به خدمت گرفت؟
- گزاره‌های اساسی که برای اقناع عمومی در این باره بر می‌گزینیم کدامند؟
- چه قشرها و گروه‌های اجتماعی بیشترین تاثیرپذیری را از این قانون خواهند داشت؟
- از کدام گروه‌های اجتماعی می‌توان به‌عنوان شروع ترویج این سیاست بیمه‌ای آغاز کرد؟



رویکردهایی برای حل ابعاد فرهنگی – اجتماعی قانون

راهکارها:

❖ استفاده از بازاریابی اجتماعی

➤ به کارگیری اصول و فناوری بازاریابی به منظور تأثیرگذاری بر مخاطبان جهت پذیرش

❖ ارزیابی تأثیرات اجتماعی

➤ فرایندهای تحلیل، نظارت و مدیریت پیامدهای خواسته و ناخواسته اجتماعی (مثبت یا منفی)، رخدادهای برنامه‌ریزی‌شده (سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها) و همچنین پیامدهای خواسته و ناخواسته هر فراگرد تغییر اجتماعی

❖ برنامه‌های آتی

➤ بررسی تأثیر راننده‌محور شدن بر روی اقشار و گروه‌های مختلف مورد تأثیر جامعه از طریق مصاحبه با خبرگان صنعت بیمه و تشکیل کمیته‌ای در این خصوص



روندهای نوظهور: جمع‌آوری اطلاعات با استفاده از پایگاه داده‌های مختلف

- ❖ **منسوخ شدن** جمع‌آوری کلیه اطلاعات بر مبنای فرم‌های پیشنهاد در دنیا
- ❖ **دلیل:** بروز خطای انسانی در پر کردن فرم‌ها، در ورود اطلاعات به سیستم و ...
- ❖ **روال صحیح:** جمع‌آوری اطلاعاتی **اندک** از بیمه‌گذاران و جمع‌آوری سایر اطلاعات **تکمیلی** از طریق اتصال به **پایگاه‌های داده مختلف**

اطلاعات جمع‌آوری شده از بیمه‌گذار:	اتصال به پایگاه داده:	دریافت اطلاعات مربوط به:
نام و نام خانوادگی	Register Office	ویژگی‌های فردی راننده
شماره پلاک وسیله نقلیه	Central Police Station	ویژگی‌های وسیله نقلیه، سوابق رانندگی (نمرات منفی و تخلفات) و گواهینامه
شماره بیمه‌نامه قبلی	Insurance Supervisor	سوابق مربوط به جرائم تعدد خسارت و تخفیفات عدم خسارت
شماره حساب	Central Bank	سوابق مربوط به رتبه اعتباری فرد
کد سلامت	Department of Health and Social Care	سوابق مربوط به سلامت فرد

روندهای نوظهور: انواع بیمه نامه

بیمه نامه های **سنتی یا ایستا** (Static)

❖ وابسته نبودن مقدار حق بیمه به میزان استفاده بیمه گذار از وسیله نقلیه

❖ خصوصیات اصلی بیمه نامه های ایستا:

➤ ایستا بودن عوامل تاثیرگذار در قیمت گذاری در طی دوره بیمه نامه

➤ استفاده از اطلاعاتی نظیر (سن، جنسیت، شغل و ...)، وسیله نقلیه (سال ساخت، نوع،

کاربری و ...) و سوابق رانندگی (نمرات منفی و ...) در تعیین حق بیمه ایستا



روندهای نوظهور: انواع بیمه نامه

بیمه نامه های مبتنی بر مصرف یا پویا (Dynamic)

❖ افزایش یا کاهش میزان حق بیمه بر اساس میزان استفاده (PAYD) و همچنین نحوه استفاده (PHYD)

❖ تغییر بیمه های اتومبیل از بیمه های ایستا (سنتی) به بیمه های پویا (مبتنی بر مصرف) در دنیا

❖ مهمترین انواع بیمه های پویا:

- Pay As You Drive (PAYD)
- Pay How You Drive (PHYD)



روندهای نوظهور: انواع بیمه نامه

Pay As You Drive (PAYD)

- ارتباط تنگاتنگ PAYD با توسعه فناوری telematics
- اولین بار استفاده در کانادا: در **جولای سال ۲۰۱۸** توسط شرکت بیمه CAA
- تعیین **حق بیمه پایه**: بر اساس متغیرهای ایستا (سن، جنسیت، نوع وسیله نقلیه و ...)
- تعیین **حق بیمه نهایی**: بر اساس اظهارات بیمه گذار (پیش بینی مسافت پیموده شده در طی یکسال)
- **تعدیل** حق بیمه در پایان مدت بیمه به تناسب مسافت پیموده شده **واقعی**



روندهای نوظهور: انواع بیمه نامه

Pay How You Drive (PHYD)

➤ **رصد نحوه رانندگی فرد** علاوه بر رصد به میزان مسافت پیموده شده

➤ **سنجش رفتارهای رانندگی** از طریق سنسورهای دستگاه:

- ☐ سرعت
- ☐ زمان رانندگی
- ☐ ترمز سخت
- ☐ شتاب ناگهانی
- ☐ چرخاندن ناگهانی فرمان
- ☐ مکان رانندگی
- ☐ استفاده از کمربند ایمنی
- ☐ استفاده از راهنما

➤ در بیمه نامه های مبتنی بر استفاده: **متغیر بودن حق بیمه** بر اساس میزان رانندگی، زمان رانندگی، مکان، عادت و رفتارهای رانندگی و ...



مزایا و معایب استفاده از بیمه‌نامه‌های پویا

❖ مزایا:

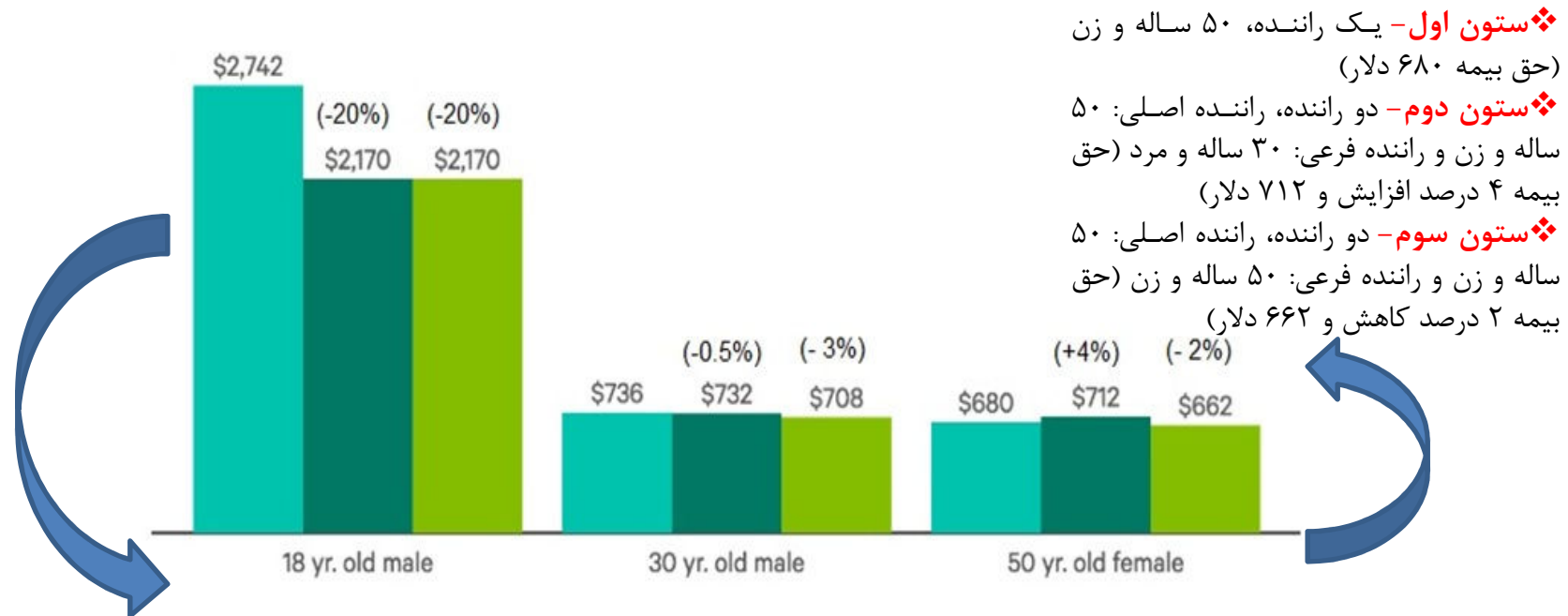
- **دقت** بیشتر در تعیین حق بیمه
- تخصیص حق بیمه کمتر برای رانندگان کم‌خطر
- امکان **کنترل میزان حق بیمه** از طریق راننده: کاهش مسافت طی شده و یا رعایت عادات رانندگی ایمن
- **احتمال تصادفات کمتر**

❖ معایب:

- **پرهزینه بودن** استفاده از ابزار تلماتیک برای بیمه‌گران
- **نوپا** بودن بیمه‌های مبتنی بر مصرف در دنیا و **عدم اطمینان** نسبت به تفسیر داده‌های میزان و نحوه رانندگی در راستای قیمت گذاری برای حفظ سودآوری شرکت
- از بین بردن **تمرکز راننده** به دلیل نگرانی از شیوه رانندگی (مانند شدت ترمز، تعداد ترمز، سرعت و ...) و افزایش حق بیمه
- تحت تاثیر قرار دادن **حریم شخصی و ایمنی** فرد به علت ردیابی موقعیت وسیله نقلیه در زمان



یک مثال - اضافه کردن رانندگان مختلف به بیمه‌نامه به چه میزان باعث افزایش حق بیمه می‌شود؟



❖ **ستون اول -** یک راننده، ۵۰ ساله و زن
(حق بیمه ۶۸۰ دلار)

❖ **ستون دوم -** دو راننده، راننده اصلی: ۵۰ ساله و زن و راننده فرعی: ۳۰ ساله و مرد (حق بیمه ۴ درصد افزایش و ۷۱۲ دلار)

❖ **ستون سوم -** دو راننده، راننده اصلی: ۵۰ ساله و زن و راننده فرعی: ۵۰ ساله و زن (حق بیمه ۲ درصد کاهش و ۶۶۲ دلار)

❖ **ستون اول -** یک راننده، ۱۸ ساله و مرد
(حق بیمه ۲۷۴۲ دلار)

❖ **ستون دوم -** دو راننده، راننده اصلی: ۱۸ ساله و مرد و راننده فرعی: ۳۰ ساله و مرد (حق بیمه ۲۰ درصد کاهش و ۲۱۷۰ دلار)

❖ **ستون سوم -** دو راننده، راننده اصلی: ۱۸ ساله و مرد و راننده فرعی: ۵۰ ساله و زن (حق بیمه ۲۰ درصد کاهش و ۲۱۷۰ دلار)

■ No other drivers ■ Add 30 yr. old male driver ■ Add 50 yr. old female driver

❖ **ستون اول -** یک راننده، ۳۰ ساله و مرد
(حق بیمه ۷۳۶ دلار)

❖ **ستون دوم -** دو راننده، راننده اصلی: ۳۰ ساله و مرد و راننده فرعی: ۳۰ ساله و مرد (حق بیمه ۰,۵ درصد کاهش و ۷۳۲ دلار)

❖ **ستون سوم -** دو راننده، راننده اصلی: ۳۰ ساله و مرد و راننده فرعی: ۵۰ ساله و زن (حق بیمه ۳ درصد کاهش و ۷۰۸ دلار)



ارائه نقشه راه کوتاه مدت برای پیاده سازی و اجرای قانون

❖ اجرای تدریجی قانون:

دخیل نمودن ویژگی های راننده در چند مرحله زمانی و به تدریج برای محاسبه حق بیمه

❖ اجرای منطقه ای:

پیاده سازی و ارزیابی این قانون در یک محدوده جغرافیایی خاص از کشور

❖ اجرای یک سیستم دو گانه:

مختار بودن بیمه گذار در استفاده از سیستم قدیم یا سیستم جدید

درخواست پژوهشکده بیمه از شرکتهای بیمه – تعیین زمینه همکاریهای آتی

- ❖ ایدههای جدید برای اجرای قانون
- ❖ در اختیار قرار دادن دادههای مورد نیاز
- ❖ در اختیار قرار دادن تحقیقات گذشته
- ❖ داشتن ارتباطات موثر با نهادهای ذیربط
- ❖ ارائه راهکار برای دریافت اطلاعات از ناجا
- ❖ کمک به پیادهسازی نقشه راه
- ❖ اجرای پروژه مشترک با پژوهشکده بیمه در این خصوص
- ❖ اعلام اسامی افراد صاحبنظر در حوزه بیمه اتومبیل در راستای انجام مصاحبه