



今年前段时间以来，有关商业车险费率将进行市场化改革的消息被传得沸沸扬扬，但并没有得到有关部门的确认。近日，在2014年全国机动车辆保险人联席会议第25次全体会议（车险联席内部大会）上，有关的改革基调终于提出了，即要实施国际上通行的车型定价模式，将根据不同车型进行差异化定价。改革的方向是最终实现品牌车型的差异化定价，而不是现在的仅仅与座位数、车龄、新车购置价因素相关。

保险公司或扩大定价自主权

记者从中国保监会的官方网站上获悉，在此次车险联席内部大会上，中国保监会副主席陈文辉出席了会议，并就深化商业车险条款费率管理制度改革的有关问题发表了看法。陈文辉在谈到商业车险条款费率管理制度目前存在的问题时指出，“商业车险条款费率的合理调整机制缺失”，他还谈及了许多改革商业车险条款费率管理制度的想法。

据报道，此次定下的改革方向为：把定价模式调整为按车型定价，这也是目前欧美保险市场普遍采用的车险定价模式。“比如说，两个人都有一辆30万元的车，一个现代、一个是奔驰，现在保险报价基本上是一样的，但改革后就不一样了。”一位保险业人士向记者解释到，如果按照这种思路来改革的话，将按照不同的整车配件零整比系数、出险率、赔付率等一系列因素来定车费率。也就是说，作为豪华车的奔驰的零件肯定要比现代的贵，那么将来即便两辆都是30万元的车，但相应的奔驰的车险要更贵一些，不同的车型，车险价格会有明显的不同。

其实，这种改革思路实际上也反映了目前车险定价制度的弊端。据了解，今年上半年，国内49家经营车险业务的财产保险公司公布了2013年年报，除了人保、平安、太保三家上市险企实现承保获利外，其余46家上市财险公司的车险承保全部宣告亏损。其中的一大原因，就是现行的车损险费率体系中，缺少重要的车型风险因素，相同售价车辆的保费相同，但实际上不同汽车的零整比很不一样。

所谓零整比，是配件与整车销售价格的比值，即市场上车辆全部零配件的价格之和与整车销售价格的比值。就在今年4月份，中国保险行业协会、中国汽车维修协会联合发布国内常见车型零整比系数研究成果，首次披露了18种常见车型的“整车配件零整比”和“50项易损配件零整比”两个系数，而某些车型的整车配件零整比系数十分惊人，达到了12倍。

陈文辉还在会上表示，在费率方面，应以市场化为导向，赋予并逐步扩大保险公司商业车险费率拟定自主权。“由于大数法则是商业车险费率测算的基础，为了防止个别保险公司出现大的定价偏差和定价风险，行业应该制定一套综合性、多年期的商业车险损失发生率表供业界参考。”而对于商业车险保费中的其他构成部分，应将拟订自主权逐步交予市场主体。据了解，目前并没有明确列出车险费率改革的具体时间表，但如果改革成功，将涉及千千万万车主的切身利益。

商业车险改革浮出水面 或按品牌车型进行差异化定价

一样的车价 不一样的车险

猜想一：将倒逼车企降低“零整比”

根据此次的改革方向，将来不同的车型车险定价将会有很大的不同。也就是说，人们在考虑买哪款汽车的时候，不仅要考虑车辆的价格以及日后的售后维护价格，还要考虑这款车的车险高不高。要知道，根据今年公布的“零整比”调查结果，18个车型中系数最高的为1273%，最低的为272%，最高值是最低值的4.7倍。如果仅按照这个系数去推论的话，不同车型将来的车损险价格很可能相差不止一倍，甚至数倍。

这样一来，难道车险不会成为人们购车时的一大考虑因素之一？当然，不同车企的零件、成本、利润率等都不一样，竞争力也不尽相同，也许不可能轻易就调整“零整比”，毕竟这涉及到整个车企的生存根基。但从另外一方面来说，如果因为车险太高的问题造成难以吸引车主购车的话，无疑会造成很大的困扰。因此，这无疑逼着车企要在这方面想办法，例如把车险列入购车优惠的一个新选择，而对于那些“零整比”较低的车企来说，则可以“坐享其成”了。

猜想二：个人也成定价因素

据报道，这次车险费率改革还有一个重要的方向，就是“人”的因素。也就是说，车主的违章次数和车辆的出险次数等，都将成为重要的车险费率定价指标。将来，违章记录和车险费用有可能挂钩。

因此，如果车主有不良的驾驶习惯，不仅会付出违章的罚款、扣分代价，个人还要承受更高的车险保费。而如果车主能够培养出良好的驾驶

习惯的话，第二年的费率也会相应降低。据了解，像德国等国家，也已经将个人的驾驶习惯列为车险费率的重要影响因素。当然，车辆的出险记录也依然会成为重要的影响因素之一，而这在现行的制度上也已经与现实挂钩了，即如果上一年没有出过险，则下一年继续投保时可享受一定的折扣。

猜想三：或可解决“高保低赔”现象

如果一辆车因交通意外致车辆全损，但保险公司在理赔时却表示，只能按照车辆目前的实际价值进行赔偿，你会不会感到不公正？但实际上，现实的状况确实如此，这也就是一直被人们所诟病的“高保低赔”现象。现在车主购买车损险时，往往都是按照新车购置价来投保的，但当车辆一旦出现全损，保险公司却只能按照车辆折旧后的实际价格理赔。当然，这也是有原因的。据了解，车辆全损并不是经常出现的现象，但对于经常出现的

部分损坏现象来说，保险公司必须按照新零配件修理进行赔偿。

而此次如果改革之后，由于是按照实际的“零整比”等原因来定车险，可以更加精确，因此，许多媒体分析或可解决“高保低赔”的现象，但实际能够解决多少？目前还不得而知。但可以知道的是，如果一辆车的“零整比”即零件等的维修成本越高，需要支付的保费也就越多。

（羊晚）

