



一样的车价 不一样的车险

商业车险改革浮出水面 或按品牌车型进行差异化定价

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,一个是现代、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授予市场主体。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。

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,都将作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,不仅要付出违章的罚款、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,现实的情况确实如此,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)

