



车辆保险 走向成熟

今年5月1日,新的《道路交通安全法》开始实施。根据该法的规定,我国将强制实行机动车第三者责任强制保险(简称“强制三者险”)制度,它具有强制性、覆盖性和公益性的特点,体现的是社会保障,强调的是社会公共机构救助和政府责任。与商业三者险相比,强制三者险费率厘定相对较低,承保责任相对较大。

按说,强制三者险本应与《道路交通安全法》同步出台,然而至今半年过去了,它却仍未露面。记者把电话打到保监会,相关负责人显然已经接到太多媒体的询问,在电话里非常熟练地表示:强制三者险目前已送呈国务院法制办,什么时候出台我们也

保险先行垫付的问题。由于保险基金还没有建立,强制三者险还没有实施,很多交通肇事逃逸案的事故受害者得不到有效赔偿,执法起来很有难度。被称为新交法实施后“全国行人违章死亡第一案”的北京南二环奥拓车撞人致死案,可谓是新法实施后最具有轰动效应的典型事件,赔付额始终是事件双方和公众争论的焦点,其间,有关“保险”的话题始终不绝于耳。

10月22日,北京新《道路交通安全法》实施办法(表决稿)在经过听证后以高票获得通过。法规内容是愈加严谨完善了,但是不容回避的是,法律的现实操作环境仍令人堪忧,尤其是“商业三者险”暂替“强制三者险”受过的现实还在延续,使现行保



不清楚。

分析强制三者险迟迟不能露面的原因,保险领域的专家认为,一是投保限额不好确定,二是费率不好确定,三是保险责任范围不好确定。该险种由于牵扯到机动车辆管理体制、财政、医疗等诸多方面的问题,出台自然不会很快。

然而车轮天天在滚动。迟来的强制三者险显然已经给人们的生活带来了麻烦,首当其冲的就是执法的交管部门。北京市交管局副局长日前就曾表示,新法实施后,他们遇到的最大问题就是

险制度与新交法的实际矛盾变得更为突出。很多人甚至因此对“办法”两个月后的可操作性表示怀疑。对新道交法的争论热点也开始从“人车之争”是否公平渐渐转向了对目前保险制度的批评。

在有关车险的争论中,首先就是“赔不赔”和“赔多少”的问题。新交法执行以来有相当一批机动车驾驶员手持着100%的赔偿认定书,里面有在交通事故中责任为零的、负次要责任的,但他们均遇到了保险公司的拒赔和少赔问题。



保险公司的理由是，其一贯采取的理赔原则是“有责则有赔”。按照保险公司条款规定，即使上了三者险的司机因交通事故造成人员伤亡或财产损失，但如果交通部门鉴定他没有责任，那保险公司也无法进行赔付。上了三者险的司机经鉴定该负多少责任保险公司就赔多少。

面对这种矛盾，很多当事司机开始变得无所适从，怨声四起，最后甚至出现有司机乞求交管部门将无过错的自己判定为有过错，以期获得赔偿的“闹剧”。

其次是车险费率“涨价”的问题。在新《道路交通安全法》颁布前，中国保监会4月底就已发出通知，要求在国家强制机动车三者险条例出台之前，仍然按照商业保险公司的三者险条款办理，但保险公司可以在10%的范围内对费率进行调整。应声而动，5月1日后，北京、广州等地经营车险业务的保险公司普遍将车险价格上调一成。

应该说，“新交法”规定的交通事故赔偿金额大幅上涨是三者险保费上涨的主要成因。与《道路交通安全法》同步运行的最高人民法院颁布的《道路交通事故损害赔偿标准》关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释，在人身损害赔偿的范围、项目和标准上进行了大幅度的修订，也使保险机构面临经营风险上的压力，这之后，自然而然跟进的就是费率的增长。

但保险公司显然对于这种“收成”并不领情：“10%~20%的费率上调对增长近100%的赔偿支出来说显然不足，费率调整远不足以支持保险公司对于可能出现的风险的赔偿。”

其实很多保险公司也表示并不期望总是以调高车险价格作为解决问题的办法，他们同样也在等待强制三者险的尽快出台。那样各公司就会具体落实和调整商业车险条款，以更好的“自原保险”来补充强制三者险。



一部修改的法规、一个迟来的险种、一段特殊的时期，把保险行业推向了一种前所未有的重要地位。虽然有些忙乱，虽然有些尴尬，但却不能否定这一事件给我国保险行业带来的更多关于挑战和机遇并存的思考。

据统计，到2003年底，国内机动车保有量已突破1亿辆，且仍以每年15%的速度递增。仅去年，全国保险业承保的车辆就达1200多万辆。这些外因对于占到商业保险业务60%以上份额的商业机动车辆保险业务来说无疑是发展的大好机会，我国机动车辆保险业这两年也因此处于一个高速发展期，市场内涵也发生了很大变化。

但要承认的是，我国的保险行业毕竟还处在发展的初级阶段，不可能一步到位，尽善尽美，其成长还需要来自社会各界的关爱、呵护和帮助。就拿车险业务来说，保险公司在获得机遇的同时同样面临很大的压力和挑战。众所周知，近几年车价一直呈现非常显著的下降趋势，保险公司收取的保费因此连年下降。而另一方面，机动车的零配件价格、维修成本却并没有同步下降，甚至有一些车型的零配件价格不降反升，这就造成保险公司收取的保费和支付的各种赔付成本发生了一定程度的背离。

与此同时，保险公司车险业务近年来所面临的法律环境也发生了很大变化。比如今年的新交法对于道路交通安全方面的管理就有很多新的规定，根据这样一种变化，保险公司在理赔方面也势必需要做出相应的调整来适应。而下一步，保险公司还要面临同时经营国家强制三者险和自己的个性化车险两类产品，一边是自己的事，一边是国家的事，肩上担子无疑更重，保险公司可能面临的问题、需要克服的困难比预想的要多得多。



对此，保险行业更希望社会各界能少一些急躁少一些渴求，不要把保险行业“理想化”，而是多给他们一些时间和空间，以便他们能够更加从容地去适应新形势、新变化。

其实保险行业并没有懈怠。目前许多财险公司就都在条款、费率、IT建设、核算、机构、人员素质等各方面加紧准备，做好准备迎接强制保险制度的实施。而人保则在11月1日出台了其新的车险条款。该条款虽然一度在社会上引起了较大震动，但尘埃落定，理智的人们却会发现它有很多进步的地方，比如更多引入从人、从车因素，使条款设计更细化、更人本、更科学，也与国际通行的做法差距更小。尤其难得的是，这次调整还特别强调了保险对道路交通安全管理的促进作用，使科学的费率水平成为调动客户交通安全意识的杠杆。从这个角度看，保险与法制正在走向更加和谐和统一。而保险自身在充分发挥其经济补偿这一核心功能后，也在向参与社会管理这一更远的目标迈进。

文/本刊记者 林森

