

涉及8000亿元规模市场、事关4亿多车主利益，车险改革持续深化——

放开自主定价系数应“小步快走”还是“一步到位”？

■本报记者 冷翠华

记者从业内了解到，5月27日，最新商业车险自主定价系数浮动范围[0.5-1.5]（业界称之为“车险二次综改”）在全国全面执行，这意味着商业车险改革再进一步。

在当前车险定价模式下，在一定区间内设定自主定价系数是保险公司的自选动作，也关系着车险市场化的程度。此次改革，自主定价系数区间放宽，至于何时完全放开这一系数，业界高度关注。目前有两种观点交锋：一方认为，“小步快走”利于稳定发展；另一方则认为，目前已经具备“一步到位”的条件，可以完全放开。

自主定价系数关乎车险定价

车险业务是我国财险公司的核心业务。原银保监会数据显示，2022年我国车险保费达8210亿元，占财险公司总保费的约55%，是绝对的主力险种。同时，公安部数据显示，去年我国机动车保有量达4.17亿辆，机动车驾驶人达5.02亿人，车险改革与车主的车险保费及所享服务紧密相关，因此备受关注。

为实现车险高质量发展，自2015年起，我国开始推行渐进式车险市场化改革。自主定价系数区间的设定，是关系车险市场化程度的关键一环。2020年发布的《关于实施车险综合改革的指导意见》明确提出，第一步将自主定价系数范围确定为[0.65-1.35]，第二步适时完全放开自主定价系数的范围。

改革进程中，监管部门组织多次调研和讨论，据参与讨论的业内人士告诉记者，设定自主定价系数区间是为了实现“低风险业务竞争有底线，防止恶性竞争；高风险业务涨价有上限，更好保护消费者利益”。

随着行业实施最新的自主定价系数浮动区间，不同险企对车型的报价差可以更大。例如，车主杨逸（化名）上一年的车险将于7月8号

到期，在可以续保的第一天（提前两个月，即5月8日）4S店和保险中介的电话就接踵而至。抱着比一比的心态，他还到一个平台进行比价并获得了5家保险公司的报价。结果显示，5家保险公司中，商业车险保费价格最高者为3558.83元，最低者为2457.81元，二者相差1101.02元。

为何不同保险公司对同一辆汽车的报价相差较大？长安保险车险部副总经理白魁耀对记者表示，主要原因是不同险企采用了不同的自主定价系数。

那么，自主定价系数究竟如何影响车险价格？其实，这与车险综合改革后车险定价有关。综改后，车险定价公式为：保费=基准保费×费率调整系数。其中，费率调整系数下有3个子系数，包括无赔款优待系数、交通违章系数、自主定价系数。目前，保险公司可以在监管设定范围内自主设定的是自主定价系数。

根据规定，2020年9月19日，车险开始执行[0.65-1.35]这一自主定价系数区间；今年4月28日，北京等部分地区的非新能源汽车开始执行新的自主定价系数区间[0.5-1.5]，5月27日，全国其他地区的非新能源汽车全面执行该系数区间。

白魁耀分析道，进一步扩大自主定价系数区间，意味着保险公司有更大的自主权，车险市场化程度进一步加深。按最新的系数区间，理论上，对同一个车型的报价，不同险企间的最高报价可以是最低报价的3倍。这也对险企的自主定价能力提出了更大的考验。

自主定价系数何时完全放开

业内人士告诉记者，在车险改革前，车损险价格与汽车价格挂钩，且高保低赔、无责不赔等问题较为突出，行业整体赔付率较低，保险公司常采取锚定综合成本率的定价方式，赔付和费用出现“跷跷板”效应，拼费用抢市场现象较普遍。因此，自2015年开始，我国开始渐进式的车

险改革。升级了商用车示范条款及费率定价公式，并通过相应的系数逐步赋予保险公司自主定价权，实行“报行合一”政策等。

其中，2020年启动的车险综合改革对车险进行了全方位改革。在定价模式上，根据实际风险重新测算了基准纯风险保费，同时，商业车险设定附加费用率上限由35%下调为25%，预期赔付率由65%提高到75%，极大地引导行业降低费用率，提高赔付率，更好地保障消费者利益，推动业务成本结构的改善。

从改革结果来看，数据显示，车险综合改革一周年之际，全国车险综合费用率为27.8%，同比下降13.5个百分点；车险业务及管理费用率19.8%，同比下降7.1个百分点。

今年年初，原银保监会对车险综合改革总结道：“车险综合改革实施两年多来，车险市场平稳有序，消费者普遍受益，财产保险公司经营水平显著提升。”其在前期改革的基础上决定，进一步扩大商业车险自主定价系数浮动范围。

着眼未来，继续深化改革的方向不会改变，但对改革节奏，业内有不同看法。“小步快走”和“一步到位”两种观点形成交锋。

“从实践来看，车险综合改革的效果较为理想，车险业务成本进一步优化。”瑞士再保险中国原总裁陈东辉对《证券日报》记者表示。不过，在他看来，二次综改的力度较弱，仅把非新能源汽车的自主定价系数从[0.65-1.35]扩大至[0.5-1.5]，“在车险条款统一、费用结构合理的情况下，经过两年多的实践，已经具备条件完全放开车险自主定价系数。”

陈东辉进一步阐释道，只有把价格放开了，才能真正实现成本结构的均衡；同时，尽管全行业有统一的自主定价系数区间，但各地设立的平均系数下限才是真正起约束作用的指标。

不过，业内也有观点认为，“小步快走”更利于平稳发展、平稳过渡。大家财险原总经理、燕梳新学堂创始人施辉对记者表示，我国

财险公司数量多，不同公司差异大，同时区域结构差异也较大，因此，渐进式车险改革有利于市场平稳发展。

同时，还有业内人士认为，彻底放开会对保险公司的定价能力形成更大考验，尤其是定价能力较弱的中小险企可能受到较大冲击。但陈东辉认为，这也是部分有能力、有创新精神的中小险企实现跨越式发展的好机会。

据上述参加过监管部门调研和讨论的业内

人士及多家险企车险业务负责人介绍，从4月份已经执行最新自主定价系数区间的地区来看，基本没有保险公司使用下限系数0.5来进行车险定价，市场竞争比较理性，进一步放开系数区间有扎实的基础。

尽管对改革的节奏有不同看法，但业内人士一致认为，深化车险改革的方向不会变，提高市场化程度、提高效率，更好满足消费者服务需求的方向不会改变。

车险市场化改革将走向深水区
保险公司准备好了吗？

■冷翠华

我国车险市场化改革推进多年，进一步倒逼险企提升定价能力、优化成本结构，使险企整体经营水平得到了显著提升。但笔者认为，在深入推进市场化改革的大背景下，还有不少保险公司在自主定价能力、精细化管理能力等方面尚未做好准备。

在目前模式下，各险企采用行业统一的车险条款、统一的定价公式，自选动作主要在政策规定的自主定价系数的有限区间内。但看似简单的自主定价系数背后，是影响决策的诸多因素，包括车主年龄、性别、驾驶习惯、市场竞争等，如何获取这些有效数据，并通过科学的定价模型转化为自主定价系数，是险企面临的重大考验。

同时，车险综改之后，部分险企虽然表面上手续费下降了，但综合费用率依然较高，甚至压低赔付率来填费用率的“坑”，损害消费者权益。行业层面也时有险企因套取费用、财务造假等违法违规行为受到行政处罚。这些都指向一个核心问题：车险

业务拼费用的现象依然存在。在市场化之路上，还有不少险企尚未准备好。

原银保监会2020年发布的《关于实施车险综合改革的指导意见》指出，按照渐进方式实施车险综合改革，健全市场化条款费率形成机制。根据该《意见》，完全放开自主定价系数的范围只是时间问题，且这并非车险市场化改革的终点。“适时支持财险公司报批报备附加费用率上限低于25%的网销、电销等渠道的商业车险产品”“出台支持政策，鼓励中小财险公司优先开发差异化、专业化、特色化的商业车险产品”等改革意见还有待落地，这也意味着车险市场化改革将逐步走向深水区。

笔者认为，在市场化改革进程中，险企既要保持市场竞争力，又要推动业务持续健康发展，还需要提升多方面能力：一是风险识别和科学定价能力；二是精细化管理能力，压降管理费等业务成本；三是销售渠道建设能力，降低对第三方渠道的依赖，提升自主渠道销售占比。最终目的是，在深入市场化改革的进程中，提升险企车险业务的核心竞争力。

新能源车险“三高”难题如何破解

■本报记者 冷翠华

5月23日，乘用车市场信息联席会（以下简称“乘联会”）发布数据显示，经初步推算，预测5月份新能源车零售约58万辆，环比增长10.5%，同比增长60.9%，渗透率约33.5%。与新能源汽车热销相呼应的是新能源车险快速增长。然而，新能源车险价格高、出险率高、赔付率高等现状，不但让消费者抱怨“省下的油钱都交了保费”，也让保险公司对超过100%的综合成本率皱紧眉头……

新能源车险为何让消费者和险企爱恨交加？“三高”难题如何破解？

“三高”难题
让车主、险企同时承压

“新能源汽车保险是未来车险新增市场的主力军。”对外经济贸易大学保险学院院长谢远涛对《证券日报》记者表示。

相关研究数据显示，2022年，我国承保新能源汽车1172万辆，新能源车险保费约650亿元，市场占比约为8%。东吴证券预计，到2030年，新能源车险保费规模将达到5309亿元，约占车险总保费的34.9%。

但在新能源车险市场快速增长的同时，价格高、出险率高、赔付率高的难题日益凸显。

2019年购买某新能源汽车的车主王倩（化名）向记者展示的保单显示，其在未出险的情况下，去年的商业车险保费为6220.4元。而车主陈琳（化名）购置于2015年的燃油车，去年的商业车险保费为2914.3元。从保险责任看，前一份保单的第三者责任险保额为100万元，后者为300万元；前者有自燃损失险，后者没有。

为何新能源车险价格高、赔付率高？业内人士表示，核心原因在于出险率超高。以今年前4个月的数据为例，家用燃油车商业车险保单件数同比增加4.0%，报案件数同比增加3.3%，而家用新能源商业车险保单件数同比增加81.9%，报案件数同比增长797.0%。

长安保险车险部副总经理白魁耀对记者表示，现阶段新能源汽车的出险率显著高于燃油车，导致新能源汽车综合赔付率高于传统燃油车约15个百分点，这对新能源车定价产生影响，消费者就感觉“贵”。

对于出险率较高的原因，白魁耀表示，新能源汽车提速快、静音效果好，这既是其优点，也是导致出险率高的原因之一，尤其是驾龄较短或此前驾驶燃油车的司机，若对新能源汽车的这些特点没有足够了解，就容易发生风险。

同时，新能源汽车维修的一些“特点”也让保险业“头疼”。乘联会秘书长崔东树表示，尽管目前汽车降价现象普遍，但汽车零部件尤其是新能源汽车

零部件维修难、价格高。

科波拉汽车咨询服务（青岛）有限公司创始人、首席执行官王浩表示，新能源汽车以电力、电子系统为主，更加智能，但出现风险时也较容易损坏。而目前新能源车以动力电池为主的三电系统零部件高度垄断于主机厂、三电厂家手中，且没有品牌件、副厂件等其他可替代产品，整体价格较高。更有部分主机厂授权服务体系，“以换代修”，导致成本高昂。

基于上述原因，在新能源车定价方面，一是新能源车的纯风险保费与传统燃油车不同；二是险企对新能源车和燃油车的自主定价系数也不同。通常，燃油车平均系数在[0.87-0.88]之间，而新能源汽车在1.1左右。这就使得部分新能源汽车消费者感觉保费比较贵，而保险公司又面临较大的承保亏损压力。从承保结果看，新能源车险行业平均综合成本率超过了100%，行业整体处于承保亏损状态，仅有少数头部险企实现了承保盈利。

业界建议
设立监管沙箱探索解题新方

市场高速增长背景下，新能源车险“三高”难题亟待破解。业内人士认为，大力度创新是重要手段。

2021年12月27日，新能源专属车险在全国统一上线，至今已有一年多时间。而今年5月27日在全国实行的车险二次综改，自主系数区间放宽并未涉及新能源汽车。

“这意味着监管机构对新能源车险的改革更加谨慎，可能是因为新能源专属车险推出时间尚短，且目前险企经营难度较大。”一位不愿具名的业内人士表示。

但在瑞士再保险中国原总裁陈东辉看来，新能源车险正是绝佳的车险创新试验田。建议监管部门给新能源车险的创新设立一个监管沙箱，即仅在新能源车险领域，放开车险的条款设计、定价等运营模式创新，在风险可隔离的情况下进一步探索车险市场化改革。

陈东辉认为，若能设立监管沙箱，险企在新能源车险领域持续创新，或可更好解决上述“三高”难题。从创新方向来看，有很多值得探索的方式，例如，纯直销车险、全数字化车险、按驾驶行为收费的绿色车险，以及增值服务的产品化等。

崔东树认为，针对新能源车险“三高”特点，建议推行按里程、安全驾驶等因素增减保费，这也会促使新能源车险价格进一步分化。

王浩认为，险企需要熬过经营新能源车险的阵痛期，寻找健康经营之道，要贯通“险-修-配-收”服务链，提升专业化运营，对冲主机厂“封闭生态”的挑战。

从趋势上看，白魁耀认为，新能源汽车的出险率将呈下降趋势；同时，随着汽车维修市场进一步规范等，案均赔款也将呈下降趋势。

