

加强驾驶人安全行车管理 实行车险浮动费率

孙正良

(公安部交通管理科学研究所, 无锡 214151)

【摘要】中国道路交通安全面临着前所未有的挑战。本文在分析国内外机动车保险费率与投保人安全驾驶关系的基础上, 提出建立全国机动车保险综合信息服务系统, 推行与驾驶人安全行车挂钩的机动车保险浮动费率。这是解决我国当前道路交通安全、保障交通事故受害者合法权益的有效途径之一。

【关键词】机动车驾驶人; 交通安全; 车辆保险

Enhance the Management of Driver's Safe Driving Implement Vehicle Insurance Floating Premium

SUN Zhengliang

(Traffic Management Research Institute of Public Security Ministry, Wuxi 214151, China)

Abstract: Now we are encountering an unprecedented road traffic safety challenge in China. Based on analyzing relationship between vehicle insurance and driver's safe driving in other countries, this paper puts forward the method of establishing a vehicle insurance information service system and implementing vehicle insurance floating premium concerned with driver's safe driving. It will be an effective measure to improve road traffic safe driving at present and ensure the interests of traffic accident victim in China.

Keywords: vehicle driver; traffic safety; vehicle insurance

长期以来, 我国机动车保险实行全国统一费率制。随着我国汽车工业的迅猛发展和WTO的加入, 这种费率体制存在的弊端显露出来: (1) 不能根据投保人的具体风险情况调整费率, 造成保费不合理、不公平; (2) 保险公司不能随市场信息的变化对费率进行调整, 无法发挥价格调节供求的作用; (3) 滋生腐败行为; (4) 不利于驾驶人交通安全管理。

1 国外经验

欧美等国的机动车保险费率完全同投保人的驾驶记录挂钩, 安全行车的投保人不仅受到各保险公司的欢迎, 还可以在投保时得到各种优惠, 而那些危险驾驶人的保险费要比一般情况高出不少, 还要受到严格监督^[1]。

美国大多数州的法律实行强制的机动车责任险。美国保险公司的机动车保险项目大致包括4大项: 责任保险、碰撞保险、意外保附险、保对方无险或保额过低的保险。大多数州采用161级费率。决定费率的因素主要有: 机动车种类(包括价值、最高车速等)和车况、人为因素(如投保人驾驶记录、年龄、性别、婚姻状况、家庭情况、居住地区等)。如居住在交通拥挤的大城市, 保费就比小城市或小镇要高得多; 对中年人收取的保费最低(因为中年人有强烈的家庭责任感, 驾驶时特别小心谨慎), 对老人收取的保费略高, 对未婚青年收取的保费最高; 有五年以上驾驶经验的投保人, 保费要比驾驶经验少的人便宜; 上一年既无责任交通事故, 也无违章记录的驾驶者, 续保费率将下降10%~15%, 反之, 续保费率会上升; 对经常出事故的或造成人身伤亡和重大经济损失的驾驶人, 保险公司往往不愿再续保。

加拿大机动车保险费率计算的主要因素有: 汽车种类、车辆使用性质、投保人驾驶记录、年龄、地区、投保项目的多少。在最近3年内投保人是否有违规驾驶(包括超速、不系安全带、瞒报事故、违章调头、不避让行人等)或最近五年内是否有责任事故, 决定了投保人的驾驶记录等级。对于罚单少、无事故的投保人, 其保费就会降低。如果投保人从事销售或出租行业, 需开车到各地去谈(做)生意, 发生的事故概率就很大, 机动车保费就会大大提高。

德国汽车保险主要包括3大类: 责任险、事故险和乘客意外险。德国汽车保险费的多少, 与汽车的品牌、种类、新旧程度和注册的地区等因素有关。汽车注册地区的汽车数量、交通管理情况、治安情况和失窃可能性的大小, 都决定了汽车保险费的高低。由于柏林的人口

收稿日期: 2004-02-03

修改日期: 2004-06-28

众多，汽车密度高，交通管理比较复杂，发生交通事故、汽车失窃和被破坏的概率高，同样的一辆车在柏林注册，其保险费就比在波恩注册要高出一个档位。

英国是汽车保险历史非常悠久的国家，是全球首张汽车保险单的诞生地，自1930年起实行汽车第三者责任强制保险。在英国，投保人的驾驶经历对于保费高低非常重要。对在5年内有违章记录的驾驶人，其保险费率要高出无违章记录者20%左右。如连续多年无违章记录，则保费会有很大优惠。

日本从1998年起实行机动车保费自由化，各保险公司可自行制定汽车保险费率。日本汽车保险包括综合保险、普通保险和驾驶人第三者责任保险等。保险费率按汽车种类和用途、车辆使用目的、驾驶人年龄、地区、事故记录等分级分等计算，费率系数共分16个级别。一般来说，投保人年龄越大，危险性越高，适用的保险费率也就较高。年龄在21岁以下的也容易出事故，保险费率也要高一些。对于危险性较低的驾驶人的保费，最多可下降30%。

综合来看，世界各国的机动车保险种类和保费的具体计算方法虽互不相同，但都实行机动车保险自由费率，且更多地关注投保人的个人因素，即保费计算既“随车”也“随人”，而且还“随地”。国外多年的成功经验表明，实行机动车保险浮动费率是促进驾驶人安全行车和管理的有效方法。

2 我国汽车保险改革发展情况

目前我国机动车辆保险收入约占财产保险的60%，车险已成为我国财产保险中的第一大险种。据统计，2001年中国太平洋保险公司的85亿多元保费收入中就有52亿多元来自汽车保险。长期以来，我国车辆保险条款和保险费率由中国保监会统一制定，实行全国统一的保险费率，且在计算车险费率时，只考虑机动车本身这一因素，而完全忽略投保人这一主体因素，不考虑投保人的驾驶记录、年龄和驾龄、所处地区和工作性质等。这种体制根本不可能激励投保人遵守交通规则、谨慎驾驶，努力降低交通事故的发生。

随着我国加入WTO，道路交通安全管理和机动车保险业务必将逐步与国际接轨。从2001年10月1日起，中国保监会在广东开展了车险费率改革试点，允许各保险机构参照现行费率标准，并依据市场因素自主制定公平合理的车险费率。深圳已对汽车保险费率实行浮动制，对初次投保、一年或几年没有理赔记录的汽车实行费率优惠，对出过事故的汽车则上浮费率。太保公司2001年的车辆保险条款中有了“无赔款优待条款”，即“车辆在上一保险期限内无赔款，续保时可以享受无赔款减收保险费的优待，优待金额为本年度续保险种应交保险费的10%”。

根据保监会《关于改革机动车辆保险条款费率管理办法有关问题的通知》，从2003年1月1日起，我国正式实施机动车保险浮动费率制。

而《上海市机动车辆第三者责任保险费率浮动暂行办法》将第三者责任险费率与车辆安全记录挂钩^[2]。从车辆使用年限、上年度事故记录、驾驶人的严重违章记录和上年度保险理赔记录等4个方面，对投保车辆和投保人进行约束和管理。根据该规定，非营运性车辆使用5年以后，保费将在原基础费率上每年上浮12%，且逐年累增；凡发生致人重伤的交通事故的车辆，第二年费率按事故责任不同将上浮20%~30%；而发生重大、特大交通事故的车辆，翌年保险费率将上浮20%~90%；而酒后驾车、无证驾车、闯红灯、超速、超载等违章行为也将导致保费上浮。

3 实施机动车保险浮动费率制的可行性

(1) 公安行业的机动车/驾驶人交通事故、违章信息交换平台已初步建成。公安部从1998年起开始启动“全国公安交通管理信息系统”建设项目。经过5年的努力，目前已完成全国交通事故信息系统、全国机动车/驾驶人信息查询系统的建设工作，至2004年6月已有25个省、自治区、直辖市建成全国交通违章记录转递信息系统。目前已在各省交警总队和各地市交警支队分别建立了相应的交通事故数据库、机动车/驾驶人档案数据库、交通违章数据库。同时，部级交通事故数据库已于1998年建成；全国机动车/驾驶人中心数据库将于2004年底建成。这些信息管理系统和中心数据库的建立，为公安机关向保险公司提供必需的信息打下了良好的基础。

(2) 各保险公司的机动车投保/理赔信息管理平台已建成。目前国内现有的各商业保险公司也已分别实现了本公司内部计算机的全国联网，并实现了全国机动车投保和理赔记录数据库管理系统。但各保险公司之间尚未建立共享交换机制。

(3) 2004年5月1日实施的《道路交通安全法》为我国实施机动车第三责任强制保险制度提供了法律依据。该法第17条规定：“国家实行机动车第三责任强制保险制度，设立道路交通事故社会救助基金”。该法的实施，将对我国车险市场产生重大影响，起到加强机动车/驾驶人安全管理、保障交通事故受害者的合法利益的作用。首先，将为保险市场打开更大空间。其次，车辆保险费率将面临调整。最后，完善社会保障体系，解决交通肇事逃逸问题，保障事故受害人的合法利益。

(4) 各保险公司和公安部等行业的领导对我国实施与驾驶人行车安全挂钩的机动车保险浮动费率制有了共识。近几年来，公安部交管局、中国保监会、有关保险公司对信息共享和交换事宜多次进行了可行性商讨，并在全国道路交通安全部际联席会议上达成了共识。

4 实施浮动费率制需解决的主要问题

(1) 管理体制问题

由于实行与驾驶人安全行车挂钩的机动车保险浮动费率制度将涉及到公安部(及各地公安交管部门)、中国保监会、各商业保险公司(及其各地分公司)等部门,因此,如何突破我国现有的管理体制模式,实现相关信息的共享,是实现我国车辆保险浮动费率的关键所在。另外,随着我国保险市场的进一步开放,国外各大保险公司也将迅速进入国内日益庞大的车险市场。上述信息如何对国外保险公司开放?

(2) 信息共享和交换问题

首先是各保险公司间的车辆理赔信息共享问题。由于涉及到商业秘密和管理机制等问题,目前各保险公司之间没有实现车辆理赔记录的信息共享,各保险公司无法了解具有“劣迹斑斑”理赔记录的在用车辆,导致这些车辆每年投保不同的保险公司。其次是各商业保险公司如何获取机动车信息和驾驶人事故/违章记录。由于机动车、驾驶人信息的登记管理工作以及道路交通事故/违章信息的采集和统计工作由各级公安交通管理部门负责,目前各保险公司无法了解和掌握这些信息,也就无法准确计算机动车保险费率。再次是公安机关如何获取各保险公司的机动车理赔记录。随着我国机动车第三者责任强制保险制度的实施,越来越多的简易交通事故将不再经过公安机关处理,而是由各保险公司直接理赔,公安机关将无法准确了解实际的道路交通事故发生数量。

5 对我国实施机动车保险浮动费率制的建议

借鉴国内外成熟经验和做法,结合我国现行的道路交通安全管理实际情况,本着有利于我国道路交通安全、有利于保险行业发展、有利于保持市场稳定的原则,提出如下建议:

由中国保监会制定机动车保险基准保费标准,并依据续保车辆在上一个保险期限内的事故记录、车辆使用目的、使用年限、车况和投保人近三年内的交通事故/违章记录,确定浮动费率;根据车辆使用年限和车况,按一定比例逐年递增保险费;根据车辆使用性质,区分营运车辆、公务用车、私家出行车辆等,分别适用不同的保险费率。通过这种方式发挥车险在交通安全中的调控作用,依据被保车辆在保险合同期内的安全行驶状况,及给他人施加的危险程度,在次年续保时向车辆投保人追加或减少保费,从而对投保人和投保车辆进行有效的约束和管理;同时避免对保险市场的过多干预,体现了市场经济中价值规律的作用,各保险公司也必须从提高管理水平和服务质量入手参与市场竞争,逐步使其经营行为理性起来,使保险市场健康发展。

为了确保机动车保险浮动费率制在我国的顺利实施,公安部、中国保监会、各保险公司应共同协商解决目前存在的管理体制和数据共享等方面的问题。为此,应共同构筑机动车/驾驶人信息公共数据交换平台,进而建立全国机动车保险/驾驶人安全信息服务平台和相应的管理体系。具体可分为以下两个步骤:

(1) 首先建立以省为基本单位,实现各地公安交通管理部门和各保险公司之间信息共享,在全国统一的基础上建立机动车/驾驶人信息公共数据交换平台,建立跨行业共享的机动车/驾驶人信息资源库。其中,公安交通管理部门提供车辆基本信息和驾驶人事故/违章记录,而各保险公司分别提供各自的车辆投保信息和理赔记录。这些数据将作为今后各地机动车保险费率的计算依据。

(2) 构建和启用“全国机动车保险综合信息服务系统”,建立全国范围内的机动车基本信息、驾驶人违章信息、机动车理赔信息的查询服务平台。从技术手段上保证该平台真实、完整地记录每辆被保机动车历年在各保险合同期内的行驶状况,投保人的交通违章记录,交通事故以及因交通事故造成他人的经济损失向各保险公司索赔记录,并据此计算出下一年度的保险费率浮动系数。即通过车辆使用年限和车况、过去发生的交通事故、驾驶人违章记录情况和保险理赔记录等5个方面,对投保车辆进行有效的约束和管理。

这样,保险公司可及时、方便、准确地掌握交通事故多、违章多的“劣迹”车辆和投保人,实现控制风险、稳健经营;遵章守纪的机动车所有人和驾驶人在经济利益上可得到真正的实惠;各级公安交通管理部门可实时、准确、全面地获取机动车第三者责任法定保险信息和机动车异地肇事记录,提高工作效率,并可有针对性地开展事故预防工作,从源头上减少交通违章事故。

总之,实施机动车保险浮动费率制,启用“全国机动车保险综合信息服务系统”,是以目前各地公安交通管理部门和各保险公司提供的信息为基础,以网络为依托,建立全国统一、规范的机动车保险相关信息的数据库,以“车险费率浮动制”作为经济杠杆,鼓励驾驶人自觉遵守交通法规,达到规范保险市场、减少交通违章和交通事故的最终目的。

参考文献

- 1 国外汽车保险面面观 [EB/OL]. <http://car.huash.com/gb/car/2003-08-18> .
- 2 晓颖. 车险费率随驾驶记录浮动 [N]. 新民晚报, 2004-04-10 (26).

作者简介

孙正良(1965—),男,公安部交通管理科学研究所副所长,副研究员。Email: zlsun@public1.wx.js.cn