

我国机动车辆保险四次改革的比较研究

黄鑫磊

广西大学经济学院, 广西 南宁

收稿日期: 2025年3月2日; 录用日期: 2025年3月27日; 发布日期: 2025年4月7日

摘要

随着我国社会经济的高速发展、民用汽车保有量的日益增加, 社会对机动车辆保险的需求不断增长。为适应社会的车险需求变化以及推动车险行业的高质量发展, 从2001年开始我国持续深入推进以车险条款、费率市场化改革为核心的车险业务改革。然而, 我国车险市场仍存在保险公司过分强调价格竞争等问题, 本文从近二十多年来我国车险业务的历次改革入手, 在充分回顾、思考我国车险业务历次改革发展历程的前提下, 运用比较分析法, 通过对历次机动车辆保险改革的内容分别从条款和费率两个方面进行了比较研究, 进而充分分析了历次车险改革的内容及其对消费者、保险公司和车险行业等多方主体所产生的影响, 希望能为我国车险改革的稳健推进和车险市场的高质量发展提供借鉴和参考。

关键词

机动车辆保险, 费率改革, 条款改革, 市场化

Comparative Study on the Four Reforms of Motor Vehicle Insurance in China

Xinlei Huang

School of Economics, Guangxi University, Nanning, Guangxi

Received: Mar. 2nd, 2025; accepted: Mar. 27th, 2025; published: Apr. 7th, 2025

Abstract

With the rapid development of my country's social economy and the continuous increase in the number of civilian cars, the demand for motor vehicle insurance is also increasing. In order to adapt to the changes in society's demand for auto insurance and promote the high-quality development of the auto insurance industry, since 2001, my country has continuously deepened the reform of auto insurance business with the marketization of auto insurance terms and rates as the core. However, there are still problems in my country's auto insurance market, such as insurance companies over-

emphasizing price competition. This article starts with the reform of my country's auto insurance business in the past two decades. On the premise of fully reviewing and thinking about the reform and development process of my country's auto insurance business, this article uses comparative analysis to compare the contents of previous auto insurance reforms from the two aspects of terms and rates, and then comprehensively analyzes the contents of previous auto insurance reforms and their impact on consumers, insurance companies and the auto insurance industry. It is hoped that it will provide reference and reference for the steady advancement of my country's auto insurance reform and the high-quality development of the auto insurance market.

Keywords

Motor Vehicle Insurance, Rate Reform, Clause Reform, Marketization

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

我国社会经济的迅速发展和居民机动车持有量的不断增加,极大地促进了我国车险市场的飞速发展。车险业务约占我国财险公司市场保费规模的七成左右,机动车辆保险的费率和条款变动直接影响到财险公司的财务经营状况和社会公共利益的实现。自上世纪八十年代恢复国内保险业务起,机动车辆保险市场在社会经济快速发展的推动下,业务规模不断扩大,国际影响力日渐增强。自恢复保险业务以来的很长一段时间里,我国对车险业务实行严格的管控,全国实行统一的车险条款。自我国开始探索试点车险业务改革以来,我国车险行业改革取得了一定的成效,车险产品的条款费率不断优化完善,市场有效供给不断增加,但仍长期存在信息不对称、费率与风险偏离、保险欺诈、保险公司恶性竞争、消费者不认可理解等问题,不利于维护消费者利益和促进车险市场的高质量发展。与此同时,我国也积极借鉴发达国家的车险改革经验,充分汲取他国车险业务改革的经验教训,稳步推进以车险条款和费率市场化为核心的车险业务改革,以促进车险市场有序健康发展,让消费者切实地享受到改革红利[1]。因此,本文在充分回顾总结我国车险业务历次改革发展历程的基础上,运用比较分析法对历次车险改革的内容从条款和费率两个方面进行比较研究,以期为我国车险市场的进一步改革发展提供经验借鉴。

2. 我国机动车辆保险改革历程概述

2.1. 2001 年机动车辆保险改革试点

经过我国多年的不懈努力,2001 年,我国正式加入世贸组织。同一年,为了适应新的经济环境,我国开始推进车险业务市场化改革试点。加入世贸组织是我国 2001 年车险改革试点的主要背景,整顿车险市场秩序是车险改革的主要目的。2001 年 4 月,保监会公布了相关文件,开始着力整治保险行业市场,尤其是加大对各类保险机构及其分支机构、车险市场和保险中介市场的整治力度。2001 年 10 月,保监会最先在广东地区开启改革试点,这正式拉开了我国车险行业市场化改革的大幕。车险费率调整为由财险公司根据市场情况自主确定,监管部门不再参与费率的制定,只负责审核备案,大大放宽了财险公司的定价权限。同年 12 月,华泰财产保险广州分公司大幅降价,率先打响了车险改革试点后的“价格战”,车险业务整体保费下降约 30%,其中风险状况良好的单位用车保费降幅最高达到 55%。从常规的市场规

律来看，降价代表销量增加和市场份额的扩大，尤其是对于一家新进入广东保险市场的财险公司。出人意料的是，华泰财险广州分公司的保费收入却大幅减少。华泰大幅降低保费后，广东各财险公司正式打响了首次“价格战”，大幅降低车险产品价格，以抢占市场份额。各财险公司在大幅降价、抢占市场份额的同时，需支付相当高的中介代理费用，造成了巨大的财务压力，财险公司的利润收入很快开始出现大幅下滑。

2.2. 2003~2007 年机动车辆保险第一次改革

2002 年 12 月，保监会发布通知，决定从 2003 年 1 月起，在全国范围内推广车险业务改革，废除了原有的费率条款方案，充分发挥市场的作用，进一步推进车险费率条款市场化改革，并适度放开了财险公司自主厘定费率的权限。与此同时，根据世贸组织规定，我国逐步放开对保险机构扩张的审批。2000 年，我国车险市场经营车险产品的财险公司只有 9 家，到 2006 年底，我国车险市场仅内资财险公司已增加至 25 家。而且这一阶段也是我国保险公司分支机构扩张最快的时期，到 2006 年底：我国中资、合资保险机构总计扩张至 107 家。随着保险机构在全国范围的快速扩张，大量从业人员的加入意味着巨量费用开支的增加，再加上车险第一次改革的开始，作为财险企业的主要营收险种，车险行业竞争日渐激烈，在不合理退费、高中介费用等问题日益严重的背景下，财险公司的经营情况逐渐恶化。2005 年，车险行业积存已久的矛盾和隐患开始爆发。部分财险公司开始出现财务问题，现金流时常中断，影响到保险赔款和工资费用的支付。面对车险市场严峻的形势，2006 年 3 月，保监会发布新通知，明确加强对车险市场的监管，各财险公司需调整现行车险产品费率，并向保监会进行申报。保监会统一制定车险产品的条款和费率，收回财险公司的自主定价权，并出台“限折令”，要求各财险公司所经营的车险产品最高只能打 7 折。2006 年 7 月，《交强险条例》的颁布标志着我国交强险的正式实施。与此同时，中保协发布 A、B、C 三套商用车险产品。2007 年 4 月，中保协公布新版车险行业条款，三套行业条款增加至 8 个险种，缩小了财险企业的自主定价权限，财险企业的产品费率仅限于在 ABC 三套行业条款中进行选择，这也标志着我国车险行业第一次改革的结束，我国车险市场重新回归高度统一的示范条款费率时代。

2.3. 2015 年机动车辆保险第二次改革

直到 2010 年 1 月，保监会在北京重新启动商用车险费率浮动机制改革试点，其目标是探索风险程度和车险费率相匹配的机制。同年 6 月保监会在深圳开展车险定价机制改革试点，并做出了未来三年深圳的车险市场化改革规划。2010 年的车险改革试点是我国重新对商用车险业务市场化改革进行的一次实践探索。2015 年 3 月，保监会公布相关文件，明确提出深化车险行业市场化改革，我国进入了车险费率条款市场化改革的新阶段。此次车险改革的主要目的是优化调整商用车险费率条款体系，激发保险公司的市场主体优势，提高保险公司的自主定价权。此次车险改革遵循“由浅入深，层层递进”原则：财险公司车险条款统一使用中保协的商用车险示范条款；按中保协拟定的基准费率方案调整基准纯风险保费；确定费率调整系数的浮动范围，逐步放开财险公司的自主定价权限。此次改革分为三批陆续试点上线，到 2016 年改革稳步推进至厦门、北京、上海等 18 个地区。此次商用车险改革重点优化车险业务条款和费率，有力地维护了低风险车险消费者的利益，促进了消费者保险意识和投保意愿的提高。

2.4. 2017 年机动车辆保险第三次改革

2017 年 6 月，保监会发布相关文件，开启车险行业第三次改革。此次改革，继续扩大经营主体的自主定价权，分区域调整财险公司的自主定价系数。2018 年 3 月，保监会发布新通知，深入推进车险第三次改革，在部分地区试点新的自主定价系数调整方案，有效增强了财险公司定价的灵活性[2]。2018 年 9

月，银保监会出台新一轮商车险改革试点相关文件，在青海、陕西、广西三个地区推行定价改革试点，适度放开财险公司自主定价权限，探索商车险业务健康发展的优化路径，释放保险公司作为市场经营主体的积极性和创造性，继续深化车险第三次改革。

2.5. 2020 年机动车辆保险第四次改革

经过多年的探索与调整，我国车险行业改革取得了一定的成效，但费率与风险偏离、保险欺诈、恶性竞争等许多潜在矛盾仍未解决，这些矛盾与问题时刻影响到财险公司的经营活动，不利于维护车险消费者的合法权益，进而影响到车险市场的高质量发展，所以车险市场仍需进行深入改革，不断优化车险产品的条款费率。2020 年 9 月，银保监会发布新通知，明确开展新一轮车险综合改革，以提高车险行业供给质量，更好地发挥市场的作用，维护车险消费者的利益，促进车险市场有序健康发展，努力实现“降价、增保、提质”目标[3]。此次车险改革遵循实事求是原则和循序渐进思路，是一次全面而系统并以市场化为显著特征的改革，具有以下几个特点。首先，改革内容系统全面。此次改革内容既包括交强险也包括商车险，既有保险条款的变更又有保障服务的优化，既规范经营主体，也规范监管主体，优化了车险市场制度保障。其次，交强险调整较大，既包括保险责任限额的调整，也包括保费定价机制的调整。再次，针对商车险的调整，此次改革既包括险种分类变化也包括费率计算和保险责任范围变更。最后，此次改革构筑了完备的市场定价体系，提高了财险公司的自主定价权，有力地推动了我国车险行业费率条款市场化进程[4]。

3. 我国机动车辆保险四次改革的条款比较

3.1. 保险责任的变化

3.1.1. 2003~2007 年车险改革统一了车险市场

车险第一次改革前，车险市场恶性竞争激烈，各财险企业通过价格战争夺市场份额，造成市场混乱和效率低下等问题。尽管车险费率大幅下降，但赔付率不断攀升，并远远超过财险公司的预期赔付率，且财险公司为了占有客户资源需要维持巨大的中介代理费用开支，经营主体接连出现亏损，车险消费者也没有受益。针对市场秩序混乱和行业亏损严重的问题，2003~2007 年车险第一次改革规范了产品条款费率，加强了车险市场的统一管理，推动各财险企业在保险产品供给上积极创新研发，有效治理了价格战问题，促进了行业有序竞争和效率提高。

3.1.2. 2015 年车险改革扩大了保险责任范围

首先，新增了许多保险责任，将家庭成员人身伤亡等情形纳入保险责任范围，并将一部分附加险纳入主险，消费者不再需要额外购买，还删减了一些责任免除条款中存在争议的内容。其次，在新条款中驾驶证过期、丢失等事件，不会影响理赔申请。最后，新条款也将车辆所载货物泄漏等情况造成的损失列入车损险保障范围，提高了车险产品的保障水平，更好地维护了消费者的利益。

3.1.3. 2020 年车险改革，商车险保险责任范围更加全面

在商车险方面，此次车险改革做了以下调整：首先，车损险合并了部分保险责任。在附加险方面，此次改革删除合并了六项附加险，并新增加了六项附加险，附加险数量不变。在主险方面，将全车盗抢险纳入车损险，主险数量减少一项。其次，此次改革对责任免除中存在争议的内容进行了删改，积极引导车险市场主体删除事故责任免赔率等易引发争议的免责条款，切实地降低了车主们的保费开支。最后，此次改革大幅增加了第三者责任险赔偿限额，这是为了提高大型运营车辆在发生重大道路交通事故时经济赔付、解决纠纷的能力，提升了商车险产品的风险覆盖能力，更好地保障消费者的利益。

3.2. 保障服务的变化

2003~2007 年车险第一次改革后的车险市场,存在费率高低与风险状况偏离、保险欺诈猖獗、违规批退,数据失真、中介机构协助保险公司作假,套取费用、保险理赔过程中拖赔、惜赔、拒赔和索赔手续繁琐等保障服务方面的问题和缺陷。首先,推进信息化建设,解决数据失真问题。2006 年交强险制度的建立,推动了车险市场经营主体的信息化建设,为车险信息共享平台建设奠定了良好的基础。2006 年,中保协下发了建设全国商车险信息共享平台的通知,并确定了四项统一建设原则和分省建设原则。2009~2010 年,上海、北京陆续上线车险信息共享平台。从 2010 年起,各地商车险陆续上线全国车险信息共享平台,基本解决了车险市场数据失真问题。其次,车险信息共享平台的建设为商车险费率浮动机制改革创造了有利条件。2013 年 5 月,保监会公布相关文件,着力解决车险欺诈问题。保监会推动车险诈骗信息上传平台,推动车险诈骗信息共享,利用科技手段建立诈骗信息数据库,积极引导经营主体提升反诈骗工作能力。2015 年车险业务改革,在保障服务方面更加注重索赔方式多样化和代位求偿。原先被保险机动车辆发生道路交通事故造成车辆损毁,若第三方有责任,但态度消极,拒不赔偿的,而保险公司对于损失是第三方造成的事故,也通常不赔偿,车主便处于被动地位,通常只有自己承担损失。2015 年车险改革后这种情况大为改善,修改后的车险业务规定,如果车主提出代位求偿,保险公司必须接受。若对方全责的车损事故,车主申请代位追偿不算出险,不计入赔款次数,也不影响第二年的保费;车主有责任的车损事故,车主若向保险公司申请代位追偿且追偿成功的,则计入赔款次数。车险改革之后的代位追偿应用,更好地保障了车险客户的合法权益。2020 年车险综合改革新增附加机动车增值服务特约条款,有利于车主们更好地享受汽车增值服务[5]。

3.3. 商车险险种分类的变化

2006 年 7 月,中保协推出了包括车损险和商业第三者责任险在内的 A、B、C 三套行业商车险产品。2015 年商车险改革前,由于各财险企业使用的都是具有高度相似性的示范产品条款,所提供的车险产品同质化严重,造成车险产品实际价格与客户面临的风险偏离,严重损害了低风险客户的利益,进而影响消费者的投保积极性,最终影响保险公司展业。同时,车险市场竞争恶化,各财险企业通过价格战争夺市场份额,市场效率低下,财险企业忽略险种创新,无法满足车险市场日益多样化的险种需求。2015 年商车险改革,将原有主险险种全部并入综合险条款,并且扩大了附加险险种的范围。2020 年商车险综合改革,极大完善了商车险产品种类,将商车险中全车盗抢险和 5 个附加险删除并纳入车损险,并新增了 6 个全新的附加险,有效改善了车险市场产品供给[6]。

4. 我国机动车辆保险四次改革的费率比较

4.1. 费率计算的变化

2015 年商车险费率改革前,中国车险市场还处于示范条款和示范费率时代,车险条款和费率由保监会统一制定,具有高度一致性,且对费率调整系数的范围有严格的限制,费率市场化水平低,财险公司自主定价权限小,车险市场“一刀切”和“价格战”问题长期存在。而且由于车险市场信息不透明、不对称,费率厘定不够合理,产品价格无法反映实际价值,产品费率与实际风险情况脱钩,严重损害了低风险消费者的利益。2015 年改革前将按新车购置价作为确定保额的主要方法,因为损耗的存在,新车购置价与车辆的实际价值通常不相等,这有违保险利益原则。在新版费率计算公式中,基准保费不再按购车价格确定,而是由被保险车辆的具体车型确定。在原来的条款中,价格相同而品牌车型不同的车辆投保时保费区别较小,但发生保险事故后,保险公司工作人员接到报案出险后的维修价格却大相径庭,存在

不合理的现象。改革后，对于价格相同而品牌型号不同的车辆在保费上区别对待。基准纯风险保费由中保协确定公布。中保协根据大数据统计动态，适时公布基准纯风险保费，这样更具公允性。改革简化了费率调整系数，删掉了 13 个调整系数，同时引进附加费用率，大大拓宽了财险公司自主厘定费率的权限。而且附加费用率越低，消费者支付的车险保费就越低，对保险消费者的价格选择心理起到了积极的引导作用[7]。同时，这将促使财险公司更加注重提高自身的内部风险控制水平，进而提高保险公司的风险承受能力。2020 年车险综合改革根据实际情况，积极引导行业主体下调商车险产品附加费用率。

4.2. 自主定价系数的变化

车险业务第一次改革后，由于缺乏有效监管和相关行业标准，浮动费率因子常引起财险公司恶性降价竞争，不利于车险市场的有序竞争和健康发展。2015 年商车险改革后，费率调整系数保留了自主渠道系数，引进了自主核保系数，并给予财险公司根据自身经营需求在一定范围内独立确定的职能，有效激发了财险公司作为市场主体的积极性和创造性。从 2015 年至 2020 年，我国在历次车险综合改革中根据实际情况逐步调整优化费率调整系数，具体内容如表 1 所示。

Table 1. Reform contents of independent channel coefficient and independent underwriting coefficient in commercial auto insurance reform from 2015 to 2020

表 1. 2015~2020 年商车险改革中自主渠道系数和自主核保系数改革内容

阶段	时间	实施内容
2015~2016 年 车险第二次改革	2015 年 6 月	在黑龙江等 6 个地区进行试点改革，自主渠道系数和自主核保系数均下降到 0.85。
	2016 年 1 月	扩展至天津等 12 个地区试点。
	2016 年 6 月	在全国范围内展开实施。
2017~2018 年 车险第三次改革	2017 年 7 月	一、在北京等 26 个地区，下调自主渠道系数浮动下限； 二、在天津等 8 个地区，下调两个系数浮动下限； 三、在河南和深圳，试点差异化下调两个系数。
	2018 年 3 月	此次两个系数的调整在四川、山西等 7 个地区实施。其中，四川实施“双 65”方案，山东、厦门、河南、山西、福建实施“双 70”方案，新疆实施“双 75”方案。
2020 车险第四次改革	2020 年 9 月	两个系数合并为“自主定价系数”。 首先，确定一定的系数范围，然后，适时完全放开自主定价系数的范围。

数据来源：作者根据公开资料整理。

自主定价系数的逐步改革，适应了社会发展对车险业务条款变革的需要，极大地放开了财险公司的自主定价权限，有力地提高了财险公司的积极性和创造性，同时也对财险公司的费率厘定和大数据处理能力提出了更进一步的要求[8]。

5. 总结

从 2001 年的车险改革试点到现在，已有二十多年之久。在改革实践历程中，我国车险市场出现了许多复杂多样的矛盾和问题，例如车险市场信息不对称、各财险公司过分强调价格竞争、费率降低幅度过

大,造成财险企业的偿付能力和服务质量的下降以及部分车险条款混乱等问题。针对上述问题,相关监管部门应结合行业动态合理制定基准费率及浮动机制,财险企业应结合自身具体情况确定费率水平,并不断促进车险业务市场化改革的深化完善。本研究着重根据历次车险改革的内容材料,从数据上进行比较分析,通过历次改革内容横向和纵向比较得出历次车险改革的特点和趋势。本研究在分析车险改革内容的基础上,比较分析历次车险改革政策的显著特征,并探索未来车险市场化改革的重点和趋势,以推动进一步全面深化车险业务市场化改革,促进财险公司增强产品创新能力进而提供有效供给,更好地保障车险消费者权益。

参考文献

- [1] 马向东. 车险综合改革启幕[J]. 上海保险, 2020(10): 32-35.
- [2] 朱少杰. 车险综合改革的成效初探与市场格局分析[J]. 上海保险, 2021(9): 5-11.
- [3] 李恒城. 大浪淘沙始见金——车险综合改革一周年回顾[J]. 金融博览(财富), 2021(11): 70-72.
- [4] 马向东. 从汽车后市场的变化看车险综合改革影响[J]. 上海保险, 2021(9): 12-15.
- [5] 余荣, 王梅霞, 贾凝. 车险综合改革的影响及应对策略[J]. 时代汽车, 2021(22): 179-180.
- [6] 李韬, 赵茂植. 重庆车险高质量发展研究——基于车险综合改革背景[J]. 保险职业学院学报, 2022, 36(5): 66-70.
- [7] 伍军彬. 基于车险综合改革的中小险企车险发展思路研究[J]. 企业改革与管理, 2022(20): 159-161.
- [8] 童永恒. “互联网+”背景下的车险发展路径改革[J]. 中国市场, 2021(29): 197-198.