



新一轮车险综合改革方案有了新进展 交强险总责任限额拟提高到 20 万元

记者 徐文燕

自 2015 年启动商业车险条款费率制度改革后，事关所有车主的新一轮车险综合改革方案终于有了具体进展。7 月 9 日，中国银保监会发布《关于实施车险综合改革的指导意见（征求意见稿）》（下称《指导意见》），向社会公开征求意见。银保监会有关部门负责人表示，预计改革实施后，短期内对于所有消费者可以实现“三个基本”，即“价格基本上只降不升，保障基本上只增不减，服务基本上只优不差”。

2015 年，中国保监会正式启动商业车险条款费率制度改革，宁波作为第三批改革试点地区，于 2016 年 5 月底全面启动。改革后，商业车险不少条款将发生变化，免赔条款少了，保障范围也更广了，保费的费率定价方式也发生了变化。

1、交强险总责任限额提高

记者根据《指导意见》，整理了与车主关系较为密切的变化——

《指导意见》将交强险总责任限额从 12.2 万元提高到 20 万元，其中：

死亡伤残赔偿限额从 11 万元提高到 18 万元；

医疗费用赔偿限额从 1 万元提高到 1.8 万元；

财产损失赔偿限额维持 0.2 万元不变。

无责任赔偿限额按照相同比例进行调整，其中：

死亡伤残赔偿限额从 1.1 万元提高到 1.8 万元；

医疗费用赔偿限额从 1000 元提高到 1800 元；

财产损失赔偿限额维持 100 元不变。

交强险总责任限额扩大的同时，其费率浮动系数也将更加优化。《指导意见》指出，结合各地区交强险综合赔付率水平，在道路交通事故费率调整系数中引入区域浮动因子，浮动比率中的上限保持 30% 不变，下浮由原来最低的 - 30% 扩大到 - 50%，提高对未发生赔付消费者的费率优惠幅度。

以普通家用小汽车交强险基本费率 950 元为例，目前最大折扣率为 7 折，改革后最大折扣率可达 5 折，车主可以减少支出 190 元。

商业三责险责任限额提高

《指导意见》将示范条款的商业三责险责任限额从 5 万-500 万元档次提升到 10 万-1000 万元档次。

宁波一保险机构相关负责人表示，这主要是考虑到经济社会发展水平，满足更高的风险保障需求，以更好地发挥经济补偿和化解矛盾纠纷的功能作用。

与保费直接相关的费率调整系数范围，《指导意见》也给出了具体的标准。将现行的“自主渠道系数”和“自主核保系数”合二为一，整合为“自主定价系数”。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。

2016 年宁波启动商业车险条款费率制度改革，作为影响车险费率定价方式的其中两个因素，自主核保系数和自主渠道系数这两个系数的调整范围为 0.85 ~ 1.15。上述保险机构相关负责人表示，系数越低，意味着折扣率越低，实际支付的保费就越低，反之则越高。根据《指导意见》，随着自主定价系数的放开，将使得有良好记录的消费者保费更低，而出险较多的要支付更多保费。

将 7 个附加险放进车损险条款

车损险主险条款增加 7 个方面的保险责任，分别是机动车全车盗抢、玻璃单独破碎、自燃、发动机涉水、不计免赔率、指定修理厂、无法找到第三方特约。据了解，车损险主险增加的这 7 项保险责任，过去分属 7 个附加险，消费者只能投保相应的附加险才能获得对应的保障。而《指导意见》将附加险放进车损险条款，大大提高了车损险的保障范围。

此外，《指导意见》将商车险产品设定附加费用率的上限由 35% 下调为 25%，支持财险公司报批报备附加费用率上限低于 25% 的网销、电销等渠道的商车险产品。实际操作中，附加费用率可以简单理解为手续费率。其中手续费水平将得到明显压缩，有利于规范市场秩序。

《指导意见》还提出支持行业制定新能源车险、驾乘人员意外险、机动车延长保修险示范条款，探索在新能源汽车和具备条件的传统汽车中开发机动车里程保险（UBI）等创新产品。

新能源车险业内已呼吁多年，并有过征求意见稿，但迟迟未见实质进展，原有条款已不适应新能源汽车行业的发展。据介绍，UBI 是在欧美发达国家比较普遍的一类商业车险产品，总的原则是用车越多、保费越高。今年初疫情严重时，大量车辆被迫闲置，如果有 UBI，这些闲置车辆就可以减少部分保费支出。