



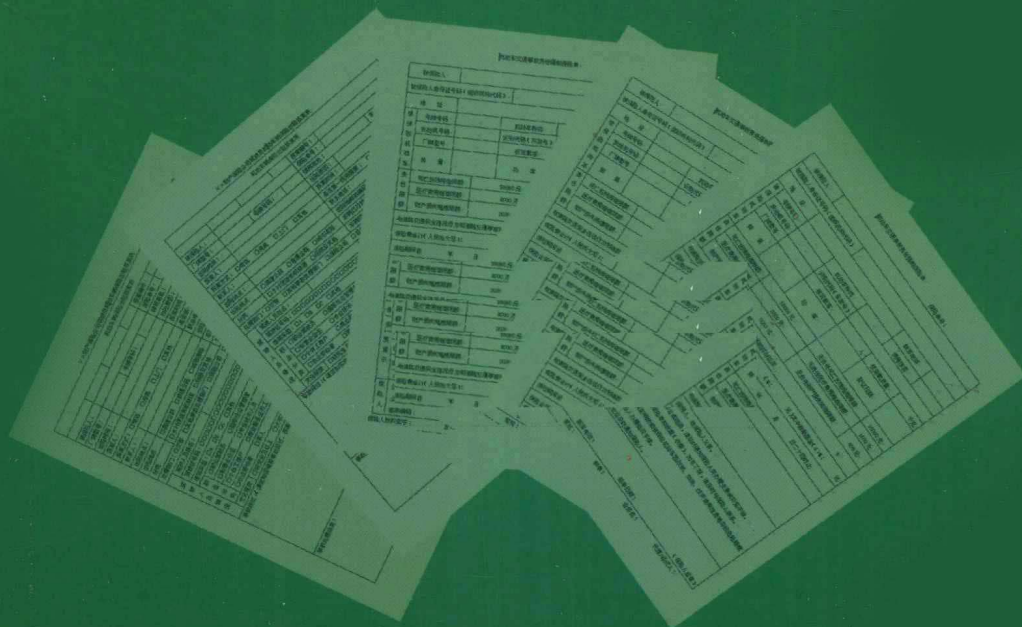
精品课程教材

汽车保险与理赔

QICHE BAOXIAN YU LIPEI

(第2版)

李景芝 赵长利 主编



国防工业出版社

National Defense Industry Press

汽车保险与理赔

(第2版)

李景芝 赵长利 主编

国防工业出版社

·北京·

内 容 简 介

本书主要介绍了汽车保险查勘、定损、核赔、核保工作岗位实际需要的相关内容,包括汽车保险概述、汽车保险合同与原则、汽车保险产品、汽车保险承保实务、汽车保险理赔实务、汽车事故非车损评估、车辆损失评估、汽车保险欺诈的预防与识别、汽车保险相关法律法规分析。

本书可作为本科院校、高职院校汽车保险理赔专业(课程)的教学用书,也可作为财产保险公司、保险公估公司、物价等部门从事汽车保险理赔、估价岗位的员工培训用书,还适合于汽车4S店中从事保险理赔工作相关人员阅读。

图书在版编目(CIP)数据

汽车保险与理赔/李景芝,赵长利主编. —2版.

—北京:国防工业出版社,2010.1

ISBN 978-7-118-06574-9

I. ①汽... II. ①李... ②赵... III. ①汽车保险—基
本知识②汽车保险—理赔—基本知识 IV. ①F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 187921 号

国防工业出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路23号 邮政编码100048)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 18½ 字数 435 千字

2010年1月第2版第1次印刷 印数 1—5000 册 定价 32.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)68428422

发行邮购:(010)68414474

发行传真:(010)68411535

发行业务:(010)68472764

再 版 序

随着我国改革开放的日益深入,国民经济高速发展,居民收入连年增长,老百姓的购买力水平持续提高,许多人已经具备了购买汽车的经济能力。尤其是在我国加入 WTO 之后,汽车消费环境日益得到改善,人们对汽车的消费需求越来越大,汽车走进寻常百姓家已经成为了一个不争的事实。

近年来,我国大陆地区的汽车产销量、保有量连创新高:就汽车产量而言,2001 年、2003 年、2005 年、2007 年、2008 年我国的汽车产量分别为 234 万辆、445 万辆、570 万辆、888.8 万辆、934.5 万辆,年均增长率近 22%;就民用机动车保有量而言,近年来获得了大幅度增长,截至 2008 年底,机动车保有量约为 1.7 亿辆,其中,汽车约 6470 万辆,摩托车约 8950 万辆,挂车约 100 万辆,上道路行驶的拖拉机约 1460 万辆,其他机动车约 2.08 万辆;就机动车驾驶人来说,截至 2008 年底,有约 1.8 亿人,其中汽车驾驶人约 1.22 亿人。汽车,作为一种交通工具,已经普遍渗透到了经济、社会生活的方方面面,形成了一个庞大的汽车后市场。

根据从 2006 年 7 月 1 日开始正式实施的《机动车交通事故责任强制保险条例》第 1 章第 2 条的规定,凡“在中华人民共和国境内道路上行驶的机动车的所有人或者管理人,应当依照《中华人民共和国道路交通安全法》的规定投保机动车交通事故责任强制保险”。这一法律规定的出台,加之机动车使用领域原有的商业保险,表明机动车的保险市场非常庞大,而且将来会越来越大。因此,目前在财产保险领域,从事汽车查勘、定损的人员越来越多;在高等教育领域,各高校开办的服务于汽车后市场类的专业也越来越多,而且已经形成了一个规模相当大的就业群体。

然而,由于汽车保险在我国起步较晚,涉及到该领域的专业教育内容,从业人员的专业素质等均显薄弱。本书的编写就是为了满足高等院校汽车保险专业教育、财产保险公司及保险公估公司员工培训、汽车 4S 店从事保险理赔工作的相关人员的需要而编写的。

本书系统介绍了汽车保险概述、汽车保险合同与原则、汽车保险产品、汽车保险承保实务、汽车保险理赔实务、汽车事故非车损评估、车辆损失评估、汽车保险欺诈的预防与识别、汽车保险相关法律法规分析等内容,非常符合财产保险公司、保险公估公司汽车保险领域查勘、定损、核赔、核保工作岗位的实际需要。

本书有以下几个方面的特点:

(1)紧跟时代潮流,补充了“交强险”、《保险法》(2009 年 10 月 1 日施行)的教学

内容。

(2) 内容涵盖了汽车保险领域的核保、核赔、查勘、定损等全部相关岗位的知识点。

(3) 案例教学、实践课堂是本书的一大特色,学员既可以通过书中案例的讲述、评析来领悟所学内容,还可通过实践课堂的相关案例来进行有针对性的练习。

本书由山东交通学院李景芝、赵长利担任主编。第1章由潍坊职业学院陈聪编写,第2章、第5章、第9章由赵长利编写,第3章由中国人民财产保险公司山东分公司王祝炜和赵长利编写,第4章由天平保险公司山东分公司夏立武和赵长利编写,第6章、第7章(第1、4、5、6节)、第8章由李景芝编写,第7章第2、3节由李景芝和王永盛编写。全书由李景芝统稿。

本书是省级精品课程“汽车保险与理赔”的建设、研究成果之一。

在本书编写过程中,参考了许多国内出版、发表的书籍、报刊及网站的相关内容,在此对原作者、编译者表示由衷地感谢。

由于参与编写的人员专业理论、实践水平均有限,书中可能存在某些差错,敬请读者批评指正,作者不胜感激。

编者

2009年10月

目 录

第1章 汽车保险概述	1	2.1.6 汽车保险合同的变更	24
1.1 风险与保险概述	1	2.1.7 汽车保险合同的解除	25
1.1.1 风险	1	2.1.8 汽车保险合同的终止	27
1.1.2 保险的概念和要素	2	2.1.9 汽车保险合同的履行	28
1.2 汽车保险概述	3	2.1.10 汽车保险合同的解释	31
1.2.1 汽车保险的含义与特点	3	2.1.11 汽车保险合同争议的 处理	31
1.2.2 汽车保险发展简史及 现状	6	2.2 汽车保险原则	32
1.2.3 汽车保险业常见现象 分析	8	2.2.1 保险利益原则	32
1.3 汽车保险的经营	10	2.2.2 最大诚信原则	34
1.3.1 我国汽车保险经营 状况	10	2.2.3 近因原则	36
1.3.2 汽车保险经营的创新	10	2.2.4 损失补偿原则	37
1.3.3 汽车保险发展方向	12	2.2.5 代位原则	38
1.4 汽车保险市场	13	2.2.6 分摊原则	39
1.4.1 汽车保险市场的地位	13	第3章 汽车保险产品	42
1.4.2 保险市场机制	14	3.1 机动车交通事故责任强制 保险与费率	42
1.4.3 保险市场营销的模式	15	3.1.1 国外强制汽车责任保险 概述	42
1.4.4 保险中介	15	3.1.2 我国强制汽车责任保险 概述	44
第2章 汽车保险合同与原则	18	3.1.3 交强险费率	48
2.1 汽车保险合同	18	3.2 机动车商业保险险种与 费率	54
2.1.1 汽车保险合同概念	18	3.2.1 机动车商业保险险种 概况	54
2.1.2 汽车保险合同特征	18	3.2.2 机动车损失保险	57
2.1.3 汽车保险合同主体与 客体	19	3.2.3 机动车第三者责任 保险	66
2.1.4 汽车保险合同内容与 形式	21	3.2.4 其他机动车保险主险 险种	69
2.1.5 汽车保险合同的订立与 生效	24		

3.2.5	附加险	71	5.2.2	出险报案表填写	112
3.2.6	机动车保险费率	77	5.2.3	查核保单信息	115
第4章	汽车保险承保实务	85	5.2.4	安排查勘	115
4.1	保险展业	85	5.2.5	立案	115
4.1.1	做好展业准备	85	5.3	现场查勘	115
4.1.2	开展保险宣传	86	5.3.1	事故现场分类	115
4.1.3	提升展业绩效	86	5.3.2	现场查勘的准备	116
4.1.4	制定保险方案	86	5.3.3	现场查勘的主要内容	117
4.2	投保业务	87	5.3.4	现场查勘的方法	119
4.2.1	投保单内容	87	5.3.5	现场查勘工作	119
4.2.2	投保的必要性	93	5.4	损失确定	123
4.2.3	投保人在投保阶段的权益 分析	93	5.4.1	车辆损失确定	124
4.2.4	投保方式选择	94	5.4.2	人员伤亡费用确定	128
4.2.5	投保注意事项	95	5.4.3	其他财产损失的确定	128
4.3	核保业务	95	5.4.4	施救费用和残值确定	129
4.3.1	核保的原则与意义	95	5.5	赔款理算	129
4.3.2	核保制度的建立	96	5.5.1	交强险赔款的理算	129
4.3.3	核保的运作	98	5.5.2	商业车险赔款理算	132
4.3.4	核保的主要内容	99	5.5.3	机动车保险典型案件 赔款理算	137
4.4	签发单证	100	5.6	核赔	141
4.4.1	出具单证	100	5.6.1	核赔的意义	141
4.4.2	单证清分	101	5.6.2	核赔的流程	142
4.4.3	相关单证	101	5.6.3	核赔的主要内容	142
4.5	批改和续保	106	5.7	赔付结案	143
4.5.1	批改	106	5.7.1	结案登记	143
4.5.2	续保	107	5.7.2	单据清分	143
第5章	汽车保险理赔实务	108	5.7.3	理赔案卷管理	143
5.1	汽车保险理赔概述	108	5.8	特殊案件处理	145
5.1.1	汽车保险理赔的含义	108	5.8.1	简易赔案	145
5.1.2	汽车保险理赔的意义	109	5.8.2	疑难案件	145
5.1.3	汽车保险理赔的原则	109	5.8.3	注销案件	146
5.1.4	汽车保险理赔的特点	110	5.8.4	拒赔案件	146
5.1.5	汽车保险理赔的流程	111	5.8.5	预付案件	146
5.2	受理案件	112	5.8.6	代位追偿案件	146
5.2.1	接受报案	112	5.8.7	损余物资处理	147
			5.9	理赔工作的监督管理	148

5.9.1	车险理赔监督	148	7.2.5	车身涂装修复	200
5.9.2	车险理赔指标控制	150	7.3	汽车水灾损失评估	204
5.10	保险索赔	151	7.3.1	对水灾损失车辆的施救	204
5.10.1	车险索赔程序	151	7.3.2	水灾损失评估	210
5.10.2	被保险人的索赔 权益	151	7.3.3	汽车水险的保险理赔	212
5.10.3	索赔注意事项	152	7.4	汽车火灾损失评估	213
5.10.4	索赔遭拒绝的常见 情况	152	7.4.1	汽车火险的查勘	213
第6章	汽车事故非车损评估	155	7.4.2	汽车火灾保险责任	216
6.1	汽车事故中人员伤亡费用 确定	155	7.4.3	火损汽车的定损	216
6.1.1	医疗案件调查内容	155	7.4.4	汽车火险查勘案例	217
6.1.2	人身伤亡费用确定	156	7.5	汽车盗抢损失评估	219
6.1.3	常见虚假人伤案件特点与 识别	159	7.5.1	汽车盗抢险条款解读	219
6.2	非车辆财产损失评估	162	7.5.2	汽车被盗抢后的理赔	220
6.2.1	评估原则	162	7.5.3	盗抢理赔案例	221
6.2.2	评估方法	162	7.6	汽车修复价格评估	223
6.3	事故施救费用和残值 确定	164	7.6.1	汽车维修企业的资质及 开业条件	223
6.3.1	施救费用	164	7.6.2	汽车维修工时费确定	223
6.3.2	损余物资的残值处理	165	7.6.3	汽车的修复价值	229
第7章	车辆损失评估	168	第8章	汽车保险欺诈的预防与 识别	236
7.1	概述	168	8.1	汽车保险欺诈概述	236
7.1.1	事故车辆损失鉴定与正常 维修的区别	168	8.1.1	保险欺诈定义	236
7.1.2	事故车辆定损的原则及 方法	169	8.1.2	保险欺诈现状	236
7.2	汽车碰撞损失评估	171	8.1.3	汽车保险欺诈的影响	237
7.2.1	车身碰撞损伤的诊断与 测量	171	8.2	汽车保险欺诈的形成原因	237
7.2.2	常损零件修与换的 掌握	176	8.2.1	社会原因	237
7.2.3	车身变形的矫正修复	180	8.2.2	投保人原因	238
7.2.4	汽车主要零部件的损失 确定及修复	191	8.2.3	保险公司原因	238
			8.3	汽车保险欺诈的主要表现 形式	239
			8.3.1	虚假告知,不够诚信	239
			8.3.2	出险在先,投保在后	240
			8.3.3	改变用途,出险索赔	241
			8.3.4	无中生有,谎报出险	242
			8.3.5	编造原因,隐瞒真相	242

8.3.6	报案不实,夸大损失	244	9.2.2	道路交通安全法实施 条例	271
8.3.7	二次撞击,扩大损失	244	9.2.3	道路交通事故处理程序 规定	273
8.3.8	故意造案,骗取赔款	247	9.2.4	机动车驾驶证申领和使用 规定	276
8.3.9	移花接木,混淆视听	248	9.2.5	拖拉机驾驶证申领和使用 规定	278
8.3.10	一险多报,重复索赔 ...	251	9.2.6	机动车维修管理规定 ...	279
8.3.11	顶替他人,冒充索赔 ...	252	9.2.7	汽车报废规定	280
8.3.12	内外勾结,狼狈为奸 ...	253	9.3	人身损害赔偿法律法规	282
8.3.13	肇事逃逸,事后索赔 ...	253	9.3.1	最高人民法院关于审理人 身损害赔偿案件适用法律 若干问题的解释	282
8.4	汽车保险欺诈的防范与 调查	254	9.3.2	道路交通事故受伤人员 伤残评定	282
8.4.1	汽车保险欺诈的防范 ...	255			
8.4.2	汽车保险欺诈的调查 ...	257			
第9章	汽车保险相关法律法规 分析	262	附录	机动车辆保险相关法律 法规目录	285
9.1	保险法律法规	262	参考文献		286
9.1.1	保险法	262			
9.1.2	交强险条例	266			
9.2	车辆管理法律法规	267			
9.2.1	道路交通安全法	267			

第1章 汽车保险概述

【学习目标】

本章主要讲述风险、保险和汽车保险的基本知识。要求了解风险的定义、构成要素,保险的概念、要素及汽车保险的发展简史;理解汽车保险的定义、种类、作用与特点;熟悉汽车保险经营状况和汽车保险市场;基本掌握创新汽车保险市场的基本方法。

【重点难点】

1. 风险的定义与要素。
2. 汽车保险的定义、作用与特点。
3. 汽车保险业常见现象分析。
4. 汽车保险市场的发展趋势。
5. 汽车保险的经营创新。

1.1 风险与保险概述

1.1.1 风险

1.1.1.1 定义

风险是指人们在生产、生活或对某一事项做出决策的过程中,对于未来结果预测的不确定性,包括正面效应和负面效应的不确定性。从经济角度而言,前者为收益,后者为损失。保险中的风险通常为后者。

风险是一种客观存在,是不以人的意志为转移的,它的存在与客观环境及一定的时空条件有关,并伴随着人类活动的开展而存在,如果没有人类的活动,也就不存在风险。

1.1.1.2 风险的构成要素

风险是由多种要素构成的,这些要素相互作用,共同决定了风险的存在、发展和变化。一般认为:风险的构成包括风险因素、风险事故和风险损失。

(1) 风险因素。风险因素是指引起和促使风险事故发生的条件和原因,是造成损失的内在或间接原因。分实质风险因素、道德风险因素和心理风险因素三种。

实质风险因素是指有形的并能直接影响事件物理功能的因素,如建筑物使用了不合格建材、车辆制动系统存在故障等;道德风险因素是指与人的品行有关的无形因素,如抢道行驶、违规超车等;心理风险因素是指与人的心理有关的无形因素,如疏忽、疲劳驾驶等。

实质风险因素与人无关(也称物质风险因素),道德风险因素和心理风险因素都和人的行为密切相关,其中,道德风险因素侧重于故意行为,心理风险因素侧重于过失行为。

(2)风险事故。风险事故是指造成人身伤亡或财产损失的偶然事件,是造成风险损失的直接的、外在的原因,也是风险因素诱发的结果。风险事故使风险的可能性转化为现实,如制动失灵酿成车祸导致人员伤亡,其中,制动失灵是风险因素,车祸是风险事故,人员伤亡是损失。如果仅有制动失灵,而未导致车祸,则不会导致人员伤亡。就某一事故来说,在一定条件下,可能是造成损失的直接原因,则它就成为风险事故,而在其他条件下,它又可能是造成损失的间接原因,则它又成为风险因素。如冰雹导致路滑引起车祸,撞伤行人,这时冰雹是风险因素,车祸是风险事故;若冰雹直接砸伤行人,则它是风险事故。

(3)风险损失。风险损失是指非故意的、非预期的和非计划的经济价值的减少。显然,风险管理中的损失包括两方面条件:一为非故意的、非预期的和非计划的概念;二为经济价值的概念,即经济损失必须以货币来衡量,二者缺一不可。如有人因病导致智力下降,虽符合第一个条件,但不符合第二个条件,不能把智力下降定为损失。

风险是由风险因素、风险事故和风险损失三者构成的,相互关系可概括为:风险因素引起风险事故,风险事故导致损失。风险因素是发生事故的隐患,它在一定的内外部条件下转变为现实结果;风险事故是从风险因素到风险损失的一个中间环节,是导致风险损失的直接因素;风险损失则是风险事故的直接结果。通常情况下,通过对风险因素的控制和防范,可有效避免事故的发生;通过对风险事故的控制和施救,可有效降低风险损失。

1.1.2 保险的概念和要素

1.1.2.1 保险的定义

《中华人民共和国保险法》(以下简称《保险法》)第2条规定:“保险是指投保人根据合同约定,向保险人支付保险费,保险人对于合同约定的可能发生的事故因其发生所造成的财产损失承担赔偿责任,或者当被保险人死亡、伤残、疾病或者达到合同约定的年龄、期限等条件时承担给付保险金责任的商业保险行为。”因此,保险定义可从以下两方面解释:

(1)从经济角度说,保险是分摊意外事故损失的一种财务安排。投保人参加保险,实质上是将他不确定的大额损失变成确定的小额支出,即保险费。而保险人集中了大量同类风险,能借助大数法则来正确预见损失的发生额,并根据保险标的的损失概率制定保险费率。通过向所有被保险人收取保险费的方式建立保险基金,用于补偿少数被保险人遭受的意外事故损失。因此,保险是一种有效的财务安排,并体现了一定的经济关系。

(2)从法律角度来看,保险是一种合同行为,体现的是一种民事法律关系。根据合同约定,一方承担支付保险费的义务,换取另一方为其提供的经济补偿或给付的权利,这正好体现了民事法律关系的内容——主体之间的权利和义务关系。

1.1.2.2 保险的要素

(1)可保风险。可保风险是保险人可以接受承保的风险。并非所有破坏物质财富或威胁人身安全的风险,保险人都能承保。可保风险有以下特性:第一,风险必须是纯粹风险,而不是投机风险。纯粹风险与投机风险的区别是:纯粹风险是只有损失机会而无获利

可能,其变化较为规则,有一定的规律性,可以通过大数法则加以测算,发生结果往往是社会的净损失。而投机风险既有损失机会又有获利可能,其变化往往不规则,无规律可循,难以通过大数法则加以测算,发生结果往往是社会财富的转移,而不一定是社会的净损失。第二,风险须使标的均存在遭受损失的可能,但对具体标的而言,当事人事先无法知道其是否发生损失、发生损失的时间和发生损失的损失程度如何。第三,风险必须有导致重大损失的可能,否则人们缺乏购买保险的动力。第四,风险不能使大多数保险对象同时遭受损失,这是保险公司能够盈利经营的前提。第五,风险从总体上看必须具有现实的可测性,即在保险合同期限内预期损失是可计算的,保险人承保某一特定风险,必须在保险合同期限内收取足额保费,以聚集资金支付赔款和各项开支,并获得合理利润。

(2)多数人同质风险的集合与分散。保险的过程既是风险的集合过程,又是风险的分散过程。众多投保人将其面临的损失转嫁给保险人,保险人通过承保而将众多风险集合起来。当发生保险责任范围内的损失时,保险人将少数被保险人发生的损失分摊给全部投保人,也就是通过保险的补偿行为分摊损失,将集合的风险予以分散转移。保险风险的集合与分散应具备两个前提:第一是多数人的风险。如果是少数人或个人的风险,就无所谓集合与分散,而且损失发生的概率难以测定,大数法则不能有效发挥作用。第二是同质风险。如果风险为不同质风险,那么损失发生的概率就不同,因此损失也就无法进行集合与分散。此外,由于不同质损失发生的频率与幅度是有差异的,倘若进行集合与分散,会导致保险经营的不稳定,保险人将不能提供保险供给。

(3)费率的合理厘定。保险在形式上是一种经济保障活动,实质上是一种商品交换行为。因此,厘定合理费率,即制定保险商品的价格,便构成了保险的基本要素。费率过高,保险需求会受到限制;费率过低,保险供给得不到保障,这都不能称为合理费率。费率厘定应依据概率论、大数法则的原理进行计算。

(4)保险基金的建立。保险的分摊损失与补偿损失功能是通过建立保险基金实现的。保险基金是用以补偿因自然灾害、意外事故等所致经济损失和人身损害的专项基金,它主要源于开业资金和保费收入,并以保费收入为主。财产保险准备金,表现为未到期责任准备金、赔款准备金等形式;人寿保险准备金,主要以未到期责任准备金形式存在。保险基金具有分散性、广泛性、专项性与增值性等特点,保险基金是保险赔偿的基础。

(5)订立保险合同。保险是投保人与保险人间的经济关系通过合同的订立来确定。保险是专门对意外事故和不确定事件造成的经济损失给予赔偿的,风险是否发生,何时发生,损失程度如何,均有较大随机性。这一特性要求保险人与投保人应在契约约束下履行各自权利与义务。假如不具备在法律或合同上规定的权利与义务,那么,保险经济关系就难以成立。因此,订立保险合同是保险得以成立的基本要素,它是保险成立的法律保证。

1.2 汽车保险概述

1.2.1 汽车保险的含义与特点

1.2.1.1 汽车保险的含义

汽车保险,是指对汽车由于自然灾害或意外事故所造成的人身伤亡或财产损失负赔偿责任的一种商业保险。

汽车保险以汽车本身、汽车所有人或驾驶员因驾驶汽车发生意外事故所负的责任为保险标的,所以它既属于财产损失保险范畴,又属于责任保险范畴,是一个综合性的险种。

汽车保险为不定值保险,分为主险和附加险,其中附加险不能独立保险。主险一般包括第三者责任险、车辆损失险、车上人员责任险、全车盗抢险;附加险包括车身划痕损失险、车上货物责任险、车载货物掉落责任险、玻璃单独破碎险、车辆停驶损失险、自燃损失险、新增设备损失险、不计免赔特约险等。

未投保主险的,原则上不得投保相应的附加险。主险保险责任终止时,相应附加险保险责任随之终止;附加险条款解释与主险条款解释相抵触之处,以附加险条款解释为准。

1.2.1.2 汽车保险的作用

我国自1980年恢复保险业务以来,汽车保险业务取得了长足进步,在社会生产和生活中所发挥的作用越来越突出,主要表现为:

(1)扩大了汽车需求。人们使用汽车,面临着交通事故、盗抢、火灾、水灾、雹灾等风险。汽车保险的出现,使人们可以把用车风险转嫁给保险公司,解除了后顾之忧,一定程度上提高了购车欲望,扩大了汽车需求。

(2)稳定了公共秩序。有了汽车保险,发生交通事故后,能比较轻松地履行对第三者的赔偿,有利于维护受害者的权益,稳定了公共秩序。

(3)促进了汽车安全。保险公司为降低经营风险,会想方设法预防风险、控制损失。他们联合汽车生产厂家开展汽车事故原因的统计分析和研究,开发更加安全的汽车。保险公司的主动参与,加上为此投入的大量人力、财力,会极大地促进汽车安全性能的提高。

1.2.1.3 汽车保险的特点

(1)自身特点。汽车保险具有以下特点:

①标的流动。作为运输工具,汽车的基本功能是实现位移,这决定了其大多数时间处于动态。保险标的所处状态直接影响其面临的风险大小及种类。

汽车大多数时间处于动态的特点,对其经营风险控制、核保、检验、理赔等提出了更高要求。这既增大了风险概率,增加了经营的不确定性,使得保险人在研究条款和费率的同时,更应注重核保、核赔以及风险防范;也加大了核保时“验标承保”的难度,保险人对承保风险的实际控制能力减弱,更应防范道德风险和完善监控机制;还增加了保险责任事故发生时检验和理赔难度。保险人应建立和完善保险事故查勘检验的规程、代理网络。

②出险频率高。据统计,全球每年因交通事故死亡的人数大约为50万。表1-1为我国2000年—2008年道路交通事故数据统计情况。

表1-1 2000年—2008年我国道路交通事故数据统计

年 份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
事故次数/次	616971	760327	773137	667507	567753	450254	378781	327209	265204
直接经济损失/亿元	26.69	30.88	33.24	33.70	27.7	18.8	14.9	12	10.1

③影响因素多。影响汽车出险的因素较多,一般包括以下几个方面:

a. 汽车自身因素。汽车由于大多数时间处于动态,容易出险。

b. 外部环境因素。主要体现在汽车的使用环境上,即行驶和停放环境,尤其是汽车

行驶的道路环境对其风险影响最大。

c. 使用因素。如车况风险,包括车辆性能、技术参数、防盗性能、使用年限、保养情况,电器是否老化等;再如车辆用途风险,不同用途的汽车风险显然不同,出租车、公司用车和私家车的使用频率和状态都有很大差异;又如车辆驾驶人员风险,不同驾驶者的风险也有较大差异,主要涉及到驾驶者的年龄、性别、性格、驾驶年限、驾驶技术等。

(2) 比较特点。汽车保险相对于其他财产保险而言,具有以下特点:

① 占财产险比重大。在国内各保险公司,汽车保险业务保费收入均占其财产保险业务总保费收入的 60% 以上,已成为财产险公司的“支柱险种”(见表 1-2)。车险经营的盈亏,直接关系到整个财产险行业的经济效益。

表 1-2 我国 2000 年—2008 年财产保险保费收入与汽车保险保费收入情况

年 份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
财产保险保费收入/亿元	598	685	780	866	1125	1284	1580	1998	2337
汽车保险保费收入/亿元	373	422	472	545	744	855	1108	1484	1703
汽车保险保费收入占 财产保险保费收入的比例/%	62.4	61.6	60.5	62.9	66.1	66.6	70.1	74.3	72.9

② 对象(包括被保险人和保险标的)广泛且差异大。

a. 被保险人方面:汽车与每个人的生活息息相关,且大多数人为转嫁风险自愿投保,这决定了被保险人的广泛性,而广泛性则决定了差异性。

b. 保险标的方面:汽车已逐步摆脱了单一生产工具的属性,这决定了其使用的广泛性。同时,汽车的差异性逐步体现,如车型逐年增多、生产厂家多样、价格差异较大等。

③ 属于各保险公司竞争的焦点。由于民用汽车保有量逐年上升,这就使得汽车保险的保源相对稳定,并不断扩大,各公司都集中力量在汽车保险市场展开竞争。另外,汽车保险能使保险公司接触到社会各界,可让社会各界通过汽车保险这个窗口直接领略自己的承保是否热情、理赔是否真诚,可以有效树立形象,因此,各公司对此倍加重视。

④ 新技术的试验田。由于汽车保险具有面广、量大、品种单一等特点,便于新技术的推广。风靡全球的网上销售和电话销售,就是首先在汽车保险产品的销售上被应用并取得良好效果的。我国在汽车保险业务方面也广泛采用了现代技术进行风险管理、风险评估、电脑远程核保、远程出单、网上销售和电话销售等业务。

(3) 发展特点。汽车保险的发展具有以下趋势:

① 费率自由化。2003 年 1 月 1 日前,我国在全国范围实行统一车险费率。2002 年 8 月,中国保监会下发《关于改革机动车辆保险条款费率管理制度的通知》规定:自 2003 年 1 月 1 日起,在全国范围实施新的车险条款和费率管理制度后各家公司纷纷不断调整汽车保险产品的价格,展开价格竞争。2006 年 7 月,推出交强险,全国价格统一。同时推出商业险 A、B、C 三套条款,各保险公司从中选择一套执行,并自行开发附加险条款,所以此时各公司主险的费率基本一致,附加险的费率差别较大;2007 年 4 月,保险行业协会对已有的商业险 A、B、C 三套条款进行完善,主要的附加险也给予了统一,此时主险、主要的附加险费率都基本一致,只有其他的附加险费率由各公司自行制定;2008 年 2 月,交强险责任限额调整,价格有一定幅度降低,与此相对应,商业车险的价格也进行了调整。总之,我国汽车保险费率变革的目的是将逐步实现市场化费率。

从各国实践看,费率厘定大都经历过从无序竞争到在相当长时期实行刚性管理,然后在条件成熟时再过渡到在确保保险人偿付能力基础上实行自由费率的管理体系。

②为汽车产业保驾护航。汽车产业对推动我国经济的持续、稳定发展具有重要作用。汽车产业要想获得更大发展,必须解决好使用汽车带来的问题,如交通事故问题,如果处理不好,势必影响汽车产业的发展,汽车产业的发展离不开汽车保险的配套服务。

1.2.2 汽车保险发展简史及现状

早期汽车设施简陋,驾驶者经验不足,加之道路狭窄,驾驶汽车在当时极不安全,这种商机被精明的保险商瞅准。1895年,英国的法律意外保险有限公司签发了世界上最早的汽车保险单——汽车责任险保单,保险费为10英镑~100英镑,于是诞生了汽车保险。

1927年,美国马萨诸塞州公布实施了汽车强制保险法,成为世界上首次将汽车的第三者责任规定为强制责任保险的地区。1931年英国开始强制实施汽车责任险。20世纪50年代初,中国人民保险公司开办了汽车保险。但不久以后出现争议,认为第三者责任保险是对肇事者予以经济补偿,会导致交通事故增加,产生负面影响,于是1955年停办车险。20世纪70年代中期,为满足各国驻华使领馆汽车的保险需要,开始办理以涉外业务为主的汽车保险,1980年我国全面恢复国内保险业务,车险也随之恢复。1983年11月我国将汽车保险更名为机动车辆保险,使其具有了更广泛的适用性。

1980年后,我国车险业步入快速发展轨道,在多个方面取得了可喜成绩,主要体现在:

(1)汽车保险产品种类日益丰富。表现在三个方面:首先,从车险条款的制定与完善来看:1985年,我国首次制定车险条款;保监会2000年颁布《机动车辆保险条款》;2003年,为适应保险市场化,要求各保险公司制定自己的条款,报保监会备案;2006年,推出交强险条款,同时推出商业险的A、B、C三套主险条款;2007年,保险行业协会又重新对商业险的A、B、C三套条款进行修正和补充。其次,从商业车险产品的常用险种来看:险种分主险和附加险两部分,附加险是对主险保险责任的补充,不能单独承保,必须投保相应主险后才能承保。常用主险险种有:机动车第三者责任险、家庭自用汽车损失险、非营业用汽车损失险、营业用汽车损失险、特种车险、摩托车、拖拉机险、车上人员责任险、机动车盗抢保险、机动车提车险等。常用附加险种有:玻璃单独破碎险、自燃损失险、车身划痕损失险、可选免赔额特约条款、新增设备损失险、发动机特别损失险、机动车停驶损失险、代步机动车服务特约条款、更换轮胎服务特约条款、送油、充电服务特约条款、拖车服务特约条款、换件特约条款、随车行李物品损失险、新车特约条款、车上货物责任险、交通事故精神损害赔偿责任险、教练车特约条款、油污污染责任险、机动车出境险、异地出险住宿费特约条款、不计免赔率特约条款、起重装卸挖掘车辆损失扩展条款、特种车辆固定设备、仪器损坏扩展条款、多次出险增加免赔率特约条款、约定区域通行费用特约条款、指定专修厂特约条款、租车人人车失踪险条款等。最后,从商业车险产品的推陈出新来看:除常用险种外,新的产品不断增加,如车灯倒车镜单独损坏险、玻璃膜损坏特约条款、随车携带宠物犬损害险、事故附随费用特约条款(包括临时交通费和临时住宿费)、零部件及附属设备被盗窃险、机动车全车盗抢未遂损失险等。

(2)汽车保险保费收入激增。从2000年373亿元到2008年1703亿元,平均每年增长166亿元。目前汽车保费收入,已占我国财产保险总保险费收入的60%以上。

(3) 汽车保险服务增加。在主要险种价格趋同的情况下,各保险公司为了展开竞争,纷纷增加服务项目,如实行 24 小时咨询服务、承保服务、理赔服务、紧急救援、提醒服务等一整套服务项目;出险 30 分钟内赶到现场,简化管理手续,缩短理赔周期,小额赔款当日赔付等。除此之外,有的保险公司还推出赠阅汽车地图或杂志、提供代步车、代办车辆检测与维修、帮助联系代驾等服务项目。

(4) 开展汽车保险业务的保险公司数量增多。我国开办汽车保险业务的公司,经过 20 多年的发展,已由 20 世纪 80 年代初的中国人民财产保险股份有限公司一家,发展到现在的 30 多家。目前,大多数产险公司都开展车险业务。其中,天平汽车保险股份有限公司是中国第一家全国性的专业汽车保险公司,经中国保险监督管理委员会批准于 2004 年底成立,公司总部设在上海浦东;而法国安盟保险公司、日本爱知和谊保险公司、韩国现代财产保险有限公司等外资公司的加入,表明根据入世的协议,国际大型保险公司已开始抢滩中国,国内保险业的竞争将更进一步加剧。

(5) 保险中介机构增多。保险中介主要是指保险代理人、保险经纪人、保险公估人,这三类保险中介由于具有专业化、技术强、服务好的特点,适应了保险业结构调整和保险市场化发展的需要,所以近几年发展迅速。2002 年末,我国专业保险中介机构仅有 114 家,到 2008 年末迅速增加到 2445 家,其中保险代理机构 1822 家,保险经纪机构 350 家,保险公估机构 273 家。保险公估机构的发展与介入,对汽车保险理赔质量的提高是一个促进。另外,保险咨询公司、保险索赔公司等也如雨后春笋般出现。这些中介机构的出现,进一步维护了被保险人合法权益,促进保险市场朝着健康、公平和平衡的方向发展。

(6) 开始关注汽车保险产业链发展。所谓汽车保险产业链是指以汽车保险为中心,由不同业态主体组成的产业链条,包括产业链前端的汽车厂商、汽车销售商、各保险专业和兼业代理机构、经纪公司以及产业链后端的保险公估公司、律师事务所、医院、汽车修理商等。汽车保险产业链各主体间加强合作,整合产业链资源,实现汽车保险产业链上各主体和谐可持续发展是非常必要的。同时,要明确产业链各环节的合理利益区间,树立合作共赢、互相支持、彼此促进、协同发展的理念,促进汽车保险产业链的进一步发展。

(7) 交强险日益完善 《中华人民共和国道路交通安全法》(2004 年 5 月 1 日实施)明确了汽车责任保险的强制性。《机动车交通事故责任强制保险条例》(2006 年 7 月 1 日施行)的实施标志着我国汽车保险业的发展进入了一个崭新的阶段。之后,交强险不断完善,更加符合了市场的需求及实际。2008 年 2 月又将交强险赔偿限额由 6 万元调整为 12.2 万元。

(8) 车险业创新不断。表现在三个方面:首先,从车险营销方式上,部分保险公司推出了电话营销及适合于电话营销的商业车险。虽说我国目前业务员销售、4S 店等中介渠道依旧是车险销售的主渠道,但电话营销是一种发展趋势,可节省客户投保费用。而在保险发达的国家,电话车险已是最主要的销售方式,英国有超过 50% 的车主选择电话投保。其次,产险与寿险实行交叉销售。产险与寿险交叉销售是指经营范围不同的产险公司与寿险公司,可以利用自身的业务渠道,相互代理销售对方的保险产品,并提供相应服务,以实现资源共享。交叉销售是近年保险营销领域的一场变革,已成为国际保险业一种先进的销售机制,其作用是利于双方。对寿险公司而言,可以通过产险客户资源增加寿险保费收入;对产险公司而言,可以通过寿险销售的完善网络和销售队伍,向寿险客户销售产险

产品,节省了销售成本,降低了营销费用,同时能改善专业化服务形象,增强同业竞争能力;对消费者而言,可以通过向客户提供一站式购物服务,提升客户满意度,增加客户忠诚度。因此,通过互动合作,产险与寿险可实现优势互补、资源整合、提升企业形象、培育客户忠诚度,拓宽各自的业务领域,是一种新型的保障企业可持续发展的模式。最后,利用交强险销售网络,全面征缴车船税。《中华人民共和国车船税暂行条例》(2007年1月1日起施行)规定:从事机动车交通事故责任强制保险业务的保险机构为机动车车船税的扣缴义务人,应当依法代收代缴车船税,税务机关付给其代缴手续费。车船税和交强险两项内容都是强制性的,在交强险保单内增添缴纳车船税的内容,使二者结合在一起收取,方便车主办理。

1.2.3 汽车保险业常见现象分析

回顾我国汽车保险的发展历程,可以看到,经过20多年的迅速发展,汽车保险业务已经取得了长足进步。但也出现了一些较为普遍和具有代表性的问题。

1.2.3.1 保险诈骗

保险诈骗为现代社会的一个毒瘤。保险诈骗损失已经成为一个巨大的“黑洞”。美国每年因保险诈骗损失200多亿美元,占保险赔款支出的10%~20%。澳大利亚保险诈骗损失超过保险赔款的20%。英国1994年保险诈骗损失4亿多英镑,法国1995年保险诈骗损失90多亿法郎。我国在机动车保险行业也存在不少保险诈骗,主要表现形式有:

(1)投保人故意虚构保险标的,骗取保证金。

(2)投保人、被保险人对发生的保险事故编造虚假原因或夸大损失程度,骗取保险金。

(3)投保人、被保险人编造未曾发生的保险事故,骗取保险金。

(4)投保人、被保险人故意造成财产损失的保险事故,骗取保险金。

(5)投保人通过重复保险,通过一次事故多次赔偿的手段,骗取保险金。

1.2.3.2 赔偿变化

随着社会进步,法律意识的增强,民事赔偿责任出现了一系列新的问题。

(1)有关精神损害的赔偿。我国2004年前的汽车保险条款多数将精神损害的赔偿列为除外责任。2004年5月1日实施的最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》规定,受害人可以主张精神损害赔偿的权利,作为交通事故当事人的被保险人责任风险的变化,引起了车险业内人士的充分注意。

目前,我国交强险将受害人的精神损害列为赔偿范围。商业第三者汽车保险条款虽然将精神损害的赔偿列为除外责任,但在附加险中开发了交通事故精神损害赔偿险作为补充。

在民事赔偿案件中,对于精神损害的赔偿已经逐步得到认同,这种做法体现了社会的进步,得到各方响应。但在赔偿金额方面,经常呈现出高额甚至巨额索赔现象。根据我国国情,这些巨额索赔不能从社会意义上真正体现公平,其结果将对社会进步起到负面影响。对于过高数额的精神损害抚慰金请求,人民法院一般不予支持,以限制滥诉行为,其目的是维