

新能源车险改革提速

新年伊始,新能源车险迎来利好。近日,国家金融监督管理总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部正式印发《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》(以下简称《指导意见》),提出系统性解决新能源车险问题的一揽子方案。

■据《经济日报》

新能源车险保费贵投保难

近年来,我国新能源汽车产业快速崛起,但新能源车险却面临持续亏损的困境。数据表明,2024年我国新能源汽车保有量3140万辆,占汽车总量的8.9%。然而,与市场增长相伴的却是新能源车险的承保亏损。数据显示,2024年我国新能源车险承保亏损57亿元,赔付率超过100%的车系达137个。这一高赔付、高成本的状况,使保险公司面临经营压力,消费者则苦于“保费贵、投保难”问题。

记者采访了解到,新能源车险承保亏损的一个重要原因是维修成本持续攀升。新能源车在制造上高度集成化,许多零部件采用一体化设计,导致维修经济性较差。例如,激光雷达、贯穿式尾灯等设计虽然让车辆智能化程度提升,外观也更亮眼,可一旦遭遇交通事故或故障,很难维修只能整体更换。此外,动力电池作为新能源车的核心部件,更换成本极高,即使是部分轻微损坏的情况,也可能需要整体更换,导致赔付费用高昂。

“新能源车的维修渠道较为封闭,原厂配件占据主要市场,零配件通用性不足,社会化维修体系尚未完善,导致维修费用长期维持高位。”中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠表示。

在出险率方面,中央财经大学中国精算科技实验室主任陈辉表示,新能源车车主以年轻群体为主,35岁以下新能源车主的比例较同年龄段燃油车主高14个百分点。从驾驶特性看,由于驾驶经验相对较少,加之新能源汽车加速快、噪音小,在实际使用过程中更容易发生事故。新能源汽车的电机可以在启动时输出峰值扭矩,起步加速明

显加快。由此,新能源汽车的低延迟提速、动能回收等特性提升了意外事故的发生率,尤其是对于不适应新能源汽车特性的新手车主而言。此外,部分车型采用的单踏板模式也加大了新手误操作的概率。

此外,保险公司的调价空间受限,难以充分反映车辆的真实风险水平。目前,新能源车险自主定价系数范围为[0.65, 1.35],也就是说,保险公司可在基准费率基础上最高上浮35%,最低下降35%,调价空间小于燃油车自主定价系数范围[0.5, 1.5]。

家住天津市滨海新区的新能源车主吴蒙向记者表达了自己的困惑:“我去年的车险费用不到6000元,但是今年的费用却涨到了6000元以上。这一年我的车没有出险,费用却上调了。”业内分析表示,新能源车险第二年保费较高,主要是因为初次购买时享受的优惠和促销政策取消,保险公司会根据该车型第一年的实际理赔和风险数据进行重新评估,再加上新能源车维修成本较高以及部分政策补贴失效,导致续保时有可能会上调保费。但就市场整体而言,无论是油车还是电车,保费每年都会有所浮动,但浮动趋势不大。

陈辉表示,新能源车由于运行成本低,成为网约车、营运车辆的优先选择。部分新能源车被用于网约车运营,却按照家用标准投保,导致保险费用无法覆盖实际风险,赔付率持续高企,最终造成部分高赔付车型“保费贵、投保难”。数据显示,2024年新能源车中的营运车辆比例比燃油车高出10个百分点,导致使用强度增加,事故发生率进一步上升。

政策引导助改革破难题

为破解新能源车险“保费贵、投保难”及亏损严重的局面,多部门联合发力,从政策顶层设计上全面推进改革。《指导意见》及配套举措正是在这一背景下应运而生,其核心目标是构建更加公平、精准、灵活的新能源车险定价与承保体系。

《指导意见》明确,要丰富新能源汽车维修零部件供给渠道和类型,鼓励推动新能源汽车企业和动力电池企业通过技术开放,提升动力电池的维修经济性,支持其自营或授权网络向社会销售“三电系统”配件。加强新能源汽车维修企业能力建设,建立完善维修和理赔标准,提升车辆维修和理赔标准化程度,降低新能源汽车全生命周期使用成本。

王向楠表示,这一举措不仅针对保险公司因高赔付率遭受亏损的问题,更是要求车企、动力电池企业积极开放技术,拓宽社会化维修网络。通过鼓励汽车企业和保险公司联合开展车辆安全性与维修经济性研究,有望推动新能源汽车优化生产设计,减少事故后高额维修费用,从而降低整体赔付风险。

为精准识别不同车型风险,《指导意见》提出探索建立“保险车型风险分级制度”。王向楠表示,这主要依托低速碰撞试验和维修成本测算,细化车型风险等级,并将车险保费与风险分级挂钩。这样的做法有助于形成“奖优罚劣”的市场化定价机制,从源头上引导车企优化设计,提升

车辆安全性和维修经济性。此外,为解决高赔付风险车辆投保难题,相关部门还推动建立高赔付风险分担机制,并搭建“车险好投保”平台,确保保险公司不得拒保,从而实现“应保尽保”的目标。

目前,新能源车险定价机制中还存在数据积累不足、定价系数浮动空间受限等问题。针对这一痛点,《指导意见》要求稳妥优化新能源商业车险自主定价系数浮动范围,适度扩大调价空间,使高风险车辆能承担更高保费,而低风险车型则有望享受优惠。同时,鼓励保险业探索推出“基本+变动”组合产品及“车电分离”模式。业内人士认为,前者通过基础保障与针对性附加保障相结合,更加贴合不同用户的实际需求;后者则将车辆与动力电池分开计价,有助于精准覆盖各自风险,降低消费者保费负担。

为打破信息孤岛,实现风险定价的精准化,《指导意见》还强调要推动新能源汽车数据跨行业合规共享。通过建立保险公司、车企、维修机构之间的数据对接机制,保险公司可借助大数据、区块链等技术,逐步完善风险评估模型。

“《指导意见》以系统性、一揽子改革措施为特点,从降低维修成本、风险分级、优化定价机制到创新保险产品、完善数据共享等方面全方位出击,既着眼于短期化解‘保费贵、投保难’的问题,又从长远角度夯实新能源汽车产业链的稳健发展基础。”陈辉表示。

技术革新驱动车险升级

虽然当前险企面临新能源车险业务亏损压力,但随着改革措施的逐步落地及数据积累效应的显现,新能源车险有望实现从“高赔付、高保费”向“精准定价、风险匹配”的转型升级。

随着新能源汽车保有量不断增加及车联网、智能驾驶等技术的普及,相关数据采集与处理能力将大幅提升。保险公司未来或可借助UBI(基于使用情况的保险)等手段,对驾驶行为、行驶里程、事故概率等进行量化分析,逐步建立精准的风险模型。陈辉认为,通过数据积累,未来新能源车险定价将更趋科学,既能保障消费者获得合理保费,也能避免因定价不当导致保险公司亏损,从而实现多方共赢。

阳光财险车险部相关负责人表示,新能源汽车产业链涵盖整车制造、动力电池、维修服务等多个环节。未来,随着车企、保险机构及科研院所等多方形成协同机制,整车设计、零部件生产、维修网络及保险服务将实现深度融合。统一维修标准、扩大零部件供应网络及共享维修数据,将有助于降低新能源汽车全生命周期成本,促进行业良性发展。同时,跨行业数据共享还将为保险产品创新提供坚实基础,进一步推动风险定价、产品设计等方面的突破。

面对不同用户需求及用车场景的多样化,未来新能源车险产品将呈现更加细分与多元化的趋势。上述负责人表示,基于“基本+变动”组合产品、车电分离模式等创新设计,不仅能够满足家用、网约、营运等不同车主的保险需求,也将推动保险公司在风险分散、赔付管理等方面实现突破。

王向楠表示,未来,在“报行合一”、费率回溯及行业自律不断强化的背景下,新能源车险市场必将向着更加透明、规范的方向发展。市场各方共同努力,有望构建起风险共担、利益共享、持续创新的新能源车险长效机制,为新能源汽车产业高质量发展提供有力支撑。



图据新华社