

新能源车险投保难、保费贵咋解决

四部门发文提出多项改革举措,推出投保平台

① 新能源车险陷入“保费贵”“承保亏”两难困局

较高的赔付成本,导致新能源车陷入“保费贵”“承保亏”两难困局。数据显示,新能源车均风险成本是燃油车的2.2倍,新能源车险综合成本率行业平均水平在107%左右。中国精算师协会的数据显示,2024年,新能源车险承保亏损57亿元,赔付率超过100%的车系有137个。

维修成本高是高赔付率的主要原因。从市场情况看,一些新能源车型更加追求集成化设计,可能“撞伤一点,维修一片”。例如,同样是尾灯左侧受损,燃油车更换单个尾灯往往只需几百元。而部分新能源汽车采用一体化长车灯,尽管外观时尚,一旦损坏却要整灯更换,费用达数千元。

“新能源汽车智能化、一体化程度较高,智能设备和配件局部损坏可能需要成套维修更换。同时,目前新能源汽车大量采用原厂配件,维修和

零部件供给渠道相对有限。较高的维修费用抬高了新能源车险风险成本,影响保费水平。”中国精算师协会有关负责人介绍,2024年新能源汽车中的营运车占比高出燃油车10个百分点,且使用强度偏大;车主年龄较短,35岁以下新能源车主占总体新能源车主的比例较同年龄段燃油车主占比高14个百分点。多种因素导致新能源车险阶段性出现赔付率高及亏损现象。

② 推动降低维修成本 探索建立保险车型风险分级制度

《指导意见》的一项重点改革举措,是协调相关部门,加强政策协同,从源头降低新能源汽车全生命周期使用成本。这是解决新能源车险业务痛点的“治本之策”。

《指导意见》提出探索建立保险车型风险分级制度。这是指在新车上市时,通过时速15公里的低速碰撞试验,对该车型损失状况和维修成本进行评估,据此划分风险等级。车险费率将与风险等级挂钩。

从国际上成熟保险市场的经验看,车型风险分级结果会对消费者购车意向产生一定影响。

“通过将车险保费与风险级别关联起来的市场化手段,影响消费者购车选择,实现‘奖优罚劣’目的,促进车企从生产设计源头降低碰撞损失和维修成本,不断优化安全与维修经济性设计,更好保障新能源车主权益。”中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠说。

③ 区分家用、营运等不同需求 研究推出“车电分离”模式

与燃油车相比,新能源汽车具有独特的动力结构、空间结构等。从用途看,新能源汽车中的网约车、实际营运货车占比较高。这些特点要求新能源车险要有针对性地进行创新优化。

《指导意见》提出丰富商业车险产品,研究推出“基本+变动”新能源车险组合产品。从新能源车险实践情况看,不少新能源车车主将车辆用于网约车营运,却按家用投保车险,行驶时长和里程大大增加,发生事故报案后,可能遭到保险公司拒赔,这是新能源车险纠纷比较集中的方面。“基本+变动”产品,有利于新能源网约车根据实际运营情况灵活投保,更精准地满足新能源车主需求。

近年来,新能源汽车换电模式加快发

展。换电车辆中价值较高的电池所有权属于车企。有车主反映,当前投保车险时,只有按整车价值计算保费的保险可选。在政策指引下,保险机构将研究推出“车电分离”模式新能源商业车险产品,为相关新能源汽车提供科学合理保险保障。换电车主有望投保更优惠的车险产品。

“抢鲜”新车型、看中小众车,有了“心头好”,也有烦心事——由于新车型、小众车型等承保数据有限,保险公司往往难以进行精准定价,为覆盖风险,可能上调保费或拒保。这部分车主遇到“投保难”的可能性比较高。

《指导意见》提出“引导保险行业建立高赔付风险分担机制和平台”。目前,“车险好投保”平台已上线运行。中国保险行业协会有关负责人说,投保难的车主可通过“车险好投保”微信服务号、支付宝生活号登记投保需求,并自主选择保险公司完成投保。新能源车车主可登录相关网站登记投保需求并选择保险公司,保险公司将主动提供线下承保服务。相关保险公司不得拒保。首批有10家大中型财险公司接入平台,第二批有20家左右财险公司接入。后续根据财险公司申请,接入平台的财险公司还将继续增加。

平台运行后,相关保险机构是否会承担更大成本压力?上海保险交易所有关负责人说,高赔付风险分担机制坚持市场化法治化原则,自愿参与的保险公司均偿付能力充足、业务经营稳健。

一家参与该机制的中小财险机构表示,短期看,承保更多高风险车辆,可能会承担一定成本压力;而从长期看,这有利于实现新能源车险业务数据积累,提升定价能力及经营水平。随着新能源汽车持续畅销、技术和设计日益成熟,《指导意见》相关举措落地见效,新能源车险市场前景看好,企业将赢得更好发展空间。

④ 优化商业车险基准费率和自主定价系数浮动范围

如何进一步推动新能源车险更加精准定价、实现物美价优?

金融监管总局财险司有关负责人说,将持续完善市场化条款费率形成机制,充分发挥新能源车险在损失补偿、风险减量、风险管理等方面的作用。

优化商业车险基准费率。充分发挥行业纯风险保费在定价中的基准作用,完善行业纯风险保费测算调整的常态化机制。通俗地讲,就是车辆实际风险水平将更加影响车险定价。对没有历史数据积累的新车型,综合考虑新车售价、续航里程、动力性能、安全配置、保险车型风险分级等因素,提升定价精准度和合理性。

稳妥优化自主定价系数浮动范围。目前,新能源商业车险自主定价系数浮动范围,是在行业基准保费基础上,上下浮动35%,而燃油车可上下浮动50%。《指导意见》提出对新能源商业车险自主定价系数浮动范围进行合理优化,有效发挥市场机制作用,促进新能源车险价格与风险更为匹配。业内人士表示,部分高风险新能源汽车保费可能提升,低风险车型保费水平有望进一步下降。

同时,《指导意见》鼓励保险行业积极运用大数据、区块链、云计算等技术,加快数字化、线上化、智能化转型升级,提高对新能源汽车的风险识别和精算定价能力,通过技术创新和优化业务流程推进降本增效。

新能源车险服务也将更加规范。“将强化新能源车险‘报行合一’监管,推动压降不合规不合理费用,严格规范市场行为。各财险公司要通过理赔绿色通道、预赔付、在线定损理赔等方式,提升理赔服务质量和效率,持续完善服务体系。”金融监管总局财险司有关负责人说。

(屈信明)
据《人民日报》

车险赔付成本较高

新能源车均风险成本是燃油车的2.2倍

2024年

新能源车险承保亏损57亿元

赔付率超过100%的车系有137个

车型风险分级制度

新车上市时,通过时速15公里的低速碰撞试验,对该车型损失状况和维修成本进行评估,据此划分风险等级,车险费率与风险等级挂钩

