

新能源车险两难局面如何破解？

车主保费高、险企承保亏

新华社“新华视点”记者 张千千 王辰阳

今年以来，新能源车大卖，在国内乘用车销量中已经占据半壁江山。然而，给爱车上保险的问题让不少新能源车车主感到头疼。

一边是车主保费高，一边是险企承保亏，这样的两难局面如何破题？记者对此进行了调查。

保费高、投保难、承保亏

今年11月，家住浙江的陈先生想给家中新能源车上保险，但多家保险公司表示“给不了报价”。陈先生说，这辆车上一年的出险率很高，现在只有一家大型险企愿意承保，报价高达8800元，而去年保费仅4000元左右。

陈先生的报价单显示，所上险种中，仅车上人员责任保险就近3000元。“车上人员每人保额30万元，我不想保这么高额，但低了保险公司就拒保。”

陈先生的遭遇并非个例，新能源车险保费高的问题切实存在。国家金融监督管理总局数据显示，2023年，新能源汽车车均保费为4395元，比燃油车高63%。扣除车龄等因素，新能源新车保费仍比燃油车新车高约10%。

与此同时，虽然目前我国新能源车险投保率呈现平稳上升态势，但投保难、拒保等问题仍不时出现。

营运车驾驶里程远超私家车，风险水平较高，在商业险方面的矛盾尤为突出。上海网约车司机蔡先生表示，他一年出了三次险，下一年的保险费用从1万元涨到了1.8万元；有的同行还遇到拒保。

关于新能源车险，车主有怨言，保险公司也有难处。

金融监管总局数据显示，全行业2023年新能源车险综合成本率达109%，承保亏损67亿元；赔付率达84%，比燃油车高约10个百分点。

“车险自主定价系数有上限，保费不

可能无限提高。有些网约车常见车型我们明知道承保一定会亏损，但‘商业险愿保尽保’的导向存在，我们还是会尽量承保。”某大型财险公司一名业务负责人说。

今年初，金融监管总局印发《关于做好新能源车险承保工作的通知》，提出“各财险公司要严格依法做好新能源车的交强险承保服务，不得拒绝或者拖延承保交强险”，要求大型财险公司“积极承保新能源车商业保险，确保实现愿保尽保，满足消费者的保障需求”。

一位保险业从业人员告诉记者，针对高风险新能源车辆投保难题，目前一些地方行业协会采取了组织多家险企“轮值”的方式，探索解决之道。

两难局面谁之过？

记者调查发现，新能源车险保费高、承保亏，主要源于出险率高、维修价格贵、数据积累不足三方面因素。

某财险公司相关负责人告诉记者，该公司承保的新能源车事故发生率比燃油车高70%左右。一方面，新能源车年轻驾驶员、营运车占比较高；另一方面，新能源车起步快、声音小，智能驾驶功能、智能座舱等新技术应用也需要车主有更长的适应周期。这些因素都增加了事故发生率。

“目前还有部分私家车实际从事或兼职出险率更高的营运车业务，保险公司难以精准识别，保费上也难以区别。”北京大学经济学院风险管理与保险学系

主任郑伟说。

维修价格高企是新能源车险保费居高不下直接因素。

“新能源车在可维修性方面整体表现不如燃油车。”中保研汽车技术研究院相关负责人说，中保研开展的维修性研究显示，样本车型电动车表现优秀、良好、一般、较差的比例分别为7.41%、18.52%、33.33%、40.74%，燃油车则分别为14.58%、14.58%、43.75%、27.08%。

零配件价格方面，中保研数据显示，约110个国内主流汽车品牌中，2021至2023年及2024年上半年分别有73、88、98和98个品牌常用配件价格上涨，平均调增幅度分别为9.91%、7.72%、7.53%和

10.59%，其中59个品牌连续四年涨价。

专家表示，在新能源车行业，消费者可选维修渠道较窄，维修技术、配件供应、质保限制等方面存在壁垒。同时，新能源汽车常采用一体化压铸技术、无模组动力电池等高度集成化制造方式，并装载大量智能化设备，维修难度和费用高。

此外，燃油车车险已有多年数据积累，风险测算相对成熟。“新能源车型迭代快，保险公司积累的历史经验数据的有效性快速衰减，新能源车型特别是新车型的费率厘定准确性不够高。”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。

共同发力破解新能源车险难题

“丰富新能源车险产品，优化市场化定价机制，研究出台推动新能源车险高质量发展的政策措施，持续深化车险综合改革。”金融监管总局办公厅不久前发布的《关于强监管防风险促改革推动财险业高质量发展行动方案》，针对新能源车险的问题提出了具体举措。

记者了解到，关于产品方向，监管部门明确“研究推出‘基础+变动’组合保险

产品”。

业内人士认为，这类产品可以依据车主从事网约车行为次数、里程数等研判风险，让风险与保费更加匹配，同时能够避免非营运私家车主因购买网约车热门车型而受到“误伤”。

数据互通也是破解新能源车险难题的一个重要突破口。郑伟建议，在严格匿名化前提下推动车辆使用性质和驾驶行为等数据互通，解决保险公司对新能源车数据积累不足等问题。

在发挥市场机制作用方面，当前，我国燃油车车险自主定价系数浮动范围为0.5至1.5，新能源车险为0.65至1.35。王向楠建议，进一步放开新能源车险自主

定价系数，依据风险水平实施差异化定价，提高定价精准性和险企承保意愿。

不过，自主定价系数进一步放宽后，价格浮动范围势必会进一步扩大，部分高风险车主保费可能会有所上调，低风险车主可能会享受更大的保费优惠。

专家认为，解决新能源车险难题，需要险企、车主和车企三方共同发力。险企应增强风险识别和评估能力，有效控制综合成本率；车主应改善驾驶习惯，降低事故风险；车企则应丰富维修渠道，力争从源头降低车主维修成本，推动降低新能源车险保费负担。

据新华社12月24日电

