

我国发布首个新能源车险指导意见 将如何影响你我

我国新能源车险领域迎来首个指导意见。1月24日,金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部联合发布《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》。

指导意见提出了一揽子政策举措,明确将合理降低新能源汽车维修使用成本,创新优化新能源车险供给,更好维护消费者权益,促进新能源车险高质量发展。



推动降低新能源车高昂维修成本

新能源车险保费高、投保难、承保亏问题并存。行业数据显示,2023年,新能源汽车车均保费比燃油车高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%。但同时,全行业2024年新能源车险承保亏损57亿元,呈现连续亏损。

维修成本高是新能源车险保费高的根本原因之一。中国人寿财险车辆保险部总经理吕飞表示,一是消费者可选维修渠道较窄,维修技术、配件供应等方面存在壁垒;二是新能源汽车零配件、工时价格较高;三是新能源汽车常运用一体化压铸技术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。

指导意见要求,推动降低维修成本。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。

同时,指导意见明确,探索建立保险车型风险分级制度。综合考虑低速碰撞试验结果、易损零部件价格、常见维修项目工时等因素,及时优化保险车型分级等级,推动其与商业车险保费相挂钩。

这一举措一方面能帮助险企在新车型数据积累不足的情况下精准定价,另一方面,也能促进新能源汽车企业优化生产设计、完善零部件供给,提高维修经济性水平,实现新能源汽车产业链高质量发展。

破解高赔付风险带来的投保难题

出险率高、风险高是新能源车险保费高的直接原因。北京大学经济学院风险管理与保险学系主任郑伟表示,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。

为解决高赔付风险带来的投保难题,指导意见提出,建立高赔付风险分担机制。据了解,因高赔付风险等因素在原有投保途径遇到投保难的新能源车主,可自愿申请投保并自主选择保险公司,险企不能拒保。

目前,相关机制已建立,“车险好投保”平台将于1月25日上线运行,保险公司自愿参与。首批有10家大中型财险公司接入,第二批20家左右财险公司将在今年2月接入。

指导意见还提出,丰富商业车险产品。例如研究推出“基本+变动”新能源车险组合产品,支持新能源网约车根据实际运营情况灵活投保;研究探索“车电分离”模式汽车商业车险产品,为相关新能源汽车提供科学合理保险保障。

此外,指导意见提出,探索风险减量服务创新。目前,不少保险公司通过事前介入,着力降低事故发生概率和社会风险成本,实现风险减量。指导意见鼓励保险行业通过车联网等技术实现风险的早识别、早预防、早管理,同时提出加强驾驶安全风险教育。

推进数据共享优化车险定价

数据是风险测算和车险定价的重要依据。郑伟表示,新能源车数据积累时间短、相对缺乏,同时随着车型快速迭代、造车技术和维修体系不断变化,历史数据的有效性也十分有限。

指导意见提出,推进数据跨行业共享。并明确将由金融监管总局等四部门建立常态化联系工作机制,指导多家单位建立数据共享机制,依法依规开展新能源汽车相关数据共享。

在优化车险定价方面,指导意见提出,“优化商业车险基准费率”“稳妥优化自主定价系数浮动范围”。

“不同车辆因车型、车龄、使用性质等因素不同,拥有不同的基准费率,在此基础上,各保险公司基于车型、驾驶员基本特征、道路等因素对车辆风险的预判决定了保费水平将围绕基准费率如何浮动。”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,若自主定价系数浮动范围扩大,意味着低风险车主所需缴纳的保费更低,高风险车主需要缴纳的保费将有所上升,反之亦然。

吕飞表示,当前,我国燃油车车险自主定价系数浮动范围为[0.5, 1.5],新能源车险为[0.65, 1.35],即燃油车险价格可在行业基准保费基础上上下浮动50%,新能源车险价格浮动35%。对新能源商业车险自主定价系数浮动范围进行合理优化,能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,提升车险保费的公平性。

据新华社北京1月24日电
(记者 张千千 李延霞)

