财经眼

适应新能源车创新升级——

专属保险为消费者提供优质保障

本报记者　屈信明

中央经济工作会议指出，“要着力扩大国内需求”“支持住房改善、新能源汽车、养老服务等消费”。

近年来，凭着低碳环保、使用成本低等优势，新能源汽车驶入了千家万户。商务部发布的数据显示，2022年，我国新能源汽车内销同比增长93.4%。

从买车到用车，广大车主都十分关心上保险的事。一份好车险，能为驾乘人提供全面的人身、财产保障。2021年底，中国保险行业协会发布了《新能源汽车商业保险专属条款（试行）》。一年多来，保险机构积极推出新能源汽车专属保险产品。专属保险能否适应新能源车创新升级的脚步，如何为消费者提供更优质的保障？记者进行了采访。

专属产品专门保障

●解决消费者对电池风险担忧，将车外设备及相关责任事故纳入承保范围

春节刚过，湖北襄阳市的邓恩林喜提此前预定的新能源汽车，“我一直想买车，专属保险问世，打消了我对新能源车保险保障不足的顾虑，一家人开开心心去选车。”

“电池、电动机、电控系统都纳入了专属车险保障范围，精准地补上了新能源车的保障短板。”“自用充电桩也能投保了，保障越来越全面。”新能源专属车险的推出，让不少车主感到更安心。

业内人士指出，此前，新能源汽车与传统燃油车使用相同的车险条款，“三电”系统、充电环节等缺少保险保障，而新能源专属车险充分考虑了新能源汽车构造特点，将“三电”系统明确纳入车损险保障范围。

“新能源专属车险的主要亮点就是围绕动力来自电池这个特征进行设计，有的放矢地解决了消费者对电池风险的担忧，汽车养护维修更有保障。”浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林说。

新能源专属车险将充电桩等车外设备及相关责任事故纳入承保范围也是一大创新。据了解，自用充电桩损坏，或是对第三者造成人身伤亡或财产损失的，能通过专属条款附加险中的自用充电桩损失保险、自用充电桩责任保险等进行赔偿，满足车主多样化的保障需求。

“消费者还可通过投保附加外部电网故障损失险，分散外部电网输变电故障、电流电压异常等导致车辆损失的风险。”广西银保监局有关负责人说。

“新能源汽车商业保险专属条款为相关产品的设计提供了基准。从实践看，新能源车险产品和服务较以往明显提升，保单条款更清晰严谨，保险责任明显拓宽，附加服务更加丰富。”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。

北京一家新能源汽车公司销售人员张迪说，新能源车险的“可得性”也有所提高。保险公司研发新产品的效率提升，一些小众车型也能找到合适的保险产品。这样一来，不同购车偏好的车主都不用担心没保障，有利于更好释放新能源车消费需求。

刚需市场前景可观

●新能源车在新车销量中占比倍增，为财险拓市场优结构提供新机遇

专家表示，发展新能源汽车对扩内需促消费、促进产业升级、推动绿色发展具有积极作用。随着新能源汽车不断推广，新能源车险市场前景可观。

数据显示，新车销量中新能源汽车占比由2021年的1/8增至2022年的1/4，渗透率达到25.6%。“新能源车险业务增长较快，在新车车险业务结构中的占比明显提升。”中国太保产险董事长顾越说。

王向楠说，新能源汽车快速发展给财险行业开拓市场空间、优化业务结构提供了新机遇。此外，新能源汽车数字化、智能化的特征为保险行业定价、定损、赔付、维修等提供了更好条件。

不只保险机构看好新能源车险业务，不少车企也在跃跃欲试，探索成立保险经纪公司或收购保险中介牌照。业内人士认为，车企参与提供保险服务有利于培养新业务模式，拓展发展空间。

“车险具有刚需属性，有望成为车企服务车主的新入口，以此为抓手打通车主用车全生命周期，全方位拓展服务体系。”北京车与车科技有限公司创始人、CEO张磊分析，新能源车企可以从投保、出险、续保、维修、理赔等多个场景与用户建立连接，以此拓展汽车保养、理赔维修、汽车金融等业务，在优化车主服务、提升品牌形象、促进车险创新的同时有利于拓展自身盈利空间，实现行业良性发展。

不过业内人士也坦言，目前车企主要是作为保险服务的中介方，与保险公司仍有本质区别。“新能源车企要参与车险业务，也面临研发成本高、理赔体系建设周期长、牌照合规等问题。”张磊说，长远来看，加强跨行业合作、优势互补，有利于推动新能源专属车险更好发展。

破解定价难题

●借助新科技“精准画像”，为消费者提供更全面的风险保障

这两年，消费者对新能源车险价格变化的感受不尽相同。车主刘先生说，他在2022年1月份购买了一辆某品牌的新能源汽车，首年保费约6000元，今年续保时，保费经过折扣之后，约4000元。这让他感到惊讶，“这个价格对比燃油车反而更优惠。”

一位资深车险销售人员告诉记者，随着各大保险公司新能源车险产品体系更加完善，保险价格正趋于合理。一些市场占有率高、“零整比”相对较低的新能源车型维修成本有效压减，保费也相应减少。同时，市场上一些高档、“小众”车型也存在保费上涨的情况。

如何更好破解新能源车险定价难题？专家表示，要先解决数据积累不足、维修门槛和成本高等问题。

“目前新能源汽车属于新兴行业，新增品牌多，车辆性能差异大，保险公司对于新能源汽车风险认知仍处于积累阶段。”中国人保财险有关负责人说。

盘和林表示，一些车型技术成熟度相对有限，质量不够稳定，导致事故发生率和赔付率较高。此外，电动汽车“三电”系统等有一定的技术壁垒，有时需到厂商指定门店维修，以换代修的情况也比较多，导致维修费用偏高，抬高了赔付成本。

车主用车习惯也将影响车险价格。张迪说，目前出险情况对车主续保费用的影响较大，一年的出险记录甚至会影响之后几年的保费。

如何推动定价更加精细化，实现专属保险产品提质降价？

“要加强保险行业与新能源汽车产业链的数据与技术融合。”中国人保财险有关负责人说，未来保险公司可与新能源车企、电池供应商等加强合作，通过数据资源跨界融合，对新能源汽车出险特征进行深入分析，实现对新能源车主驾驶行为精准画像，进而制定更为精准的费率厘定体系，推动新能源专属产品满足定制化、个性化的保障需求。

“比如，通过车联网采集速度、里程、加速、减速、转弯等驾驶行为数据，结合地图和天气数据建立模型厘定风险成本，不仅能够因车、因人合理定价，还可以提高事故处理时效、协助追踪盗窃车辆等，同时将风险数据反馈给汽车制造商，不断提升车辆安全品质。”王向楠表示，提高新能源车险的“科技含量”，不仅能引导车主安全驾驶，降低风险隐患，还有助于保险机构控制风险、减少赔付。

专家认为，相关行业应加强汽车智能网联、自动驾驶、大数据等前沿科技的创新合作，共同应对未来“无人驾驶”等智能交通发展所带来的风险保障需求，对新兴保险产品进行前瞻性数据积累、场景分析，来紧跟汽车产业发展脚步，为消费者提供更全面的风险保障。

新能源车险投保“小贴士”

新能源汽车需投保交强险、商业车险中的三者险和车损险。驾驶员责任险可自主选择。目前新能源专属车险将新能源车容易受损的部分，如“电池及储能系统、电机及驱动系统、其他控制系统”明确纳入了责任条款。

新能源汽车保险附加险主要包括：

附加外部电网故障损失险。赔偿因外部电网故障导致车辆损失，以及为避免损失产生的施救费用。

附加自用充电桩损失保险。赔偿家庭自然灾害、意外事故、被盗窃或遭他人损坏导致的充电桩自身损失。

附加自用充电桩责任保险。赔偿自己家充电桩造成他人死亡或财产损失。

附加智能辅助驾驶软件损失补偿险。赔偿车辆全损造成的智能辅助驾驶软件损失。

附加火灾事故限额翻倍险。赔偿自己的车起火，造成他人伤亡或财产损失。

附加新能源汽车增值服务特约条款。投保以后提供道路救援服务、安全检测、代为驾驶、代为送检等特约条款服务。

附加车轮单独损失险。赔偿新能源汽车发生单方事故造成车轮单独损失。

附加新增加设备损失险。赔偿合法改装的新能源汽车发生的改装部件损失。

（柴　边）

2022年，我国新能源汽车产销两旺。图为浙江省金华市一家汽车工厂车间里，新能源汽车有序下线。　胡肖飞摄（人民视觉）

财经观

增值税立法稳定市场预期

晓　超

增值税立法驶入“快车道”，有利于增强税制确定性，提振市场主体的预期和信心

近日，增值税法草案提请全国人大常委会会议首次审议，这意味着增值税立法驶入“快车道”。制定增值税法，是贯彻党中央重大决策部署、落实税收法定原则、完善现代税收制度的重要举措，有利于增强税制确定性，提振市场主体的预期和信心。

税收是我国财政收入的主要来源，增值税是税收收入中的主要贡献者。数据显示，2022年全年国内增值税收入48717亿元，占全国税收收入的三成左右，对保证我国税收收入稳定、提升财政治理能力的意义重大，关系经济社会发展全局。与此同时，因为增值税是对销售货物或提供服务过程中产生的增值额作为计税依据而征收的税种，也是广大经营主体打交道最多的税种，纳税人覆盖绝大部分市场主体，其税率、税制的变化，涉及千家万户切身利益。因此，推进增值税立法进程意义重大。

党的十八大以来，我国增值税改革持续深化，基本建立了现代增值税制度。例如，2016年5月，营改增试点全面推开，营业税退出历史舞台，增值税作用更加凸显；推动增值税税率由四档变三档，分步降低增值税税率水平；实施大规模增值税留抵退税。这些改革举措稳步推进，为增值税立法创造了更加成熟的条件。

此次提请审议的增值税法草案共6章36条，对增值税纳税人和征税范围、税率、应纳税额、税收优惠和征收管理等作出了规定。对经营主体最为关注的纳税人、税率、计税方法、征收管理等核心税制要素，立法总体上保持现行税制框架和税负水平基本不变，将增值税暂行条例和有关政策规定上升为法律。此前的一系列改革成果在立法中充分体现，提升了税制的确定性和规范性。可以预期，增值税立法有利于进一步发挥增值税筹集财政收入的作用，夯实实体经济发展根基，推动高质量发展。

增值税立法还有利于完善我国的税收法制建设。良好的法治环境是经济发展的重要保障。近年来，我国一直积极推进税收立法工作，一系列税收暂行条例陆续上升为法律，烟叶税、船舶吨税、资源税等税种立法通过并实施。截至目前，现行18个税种中，已经有12个完成了立法工作。完成增值税的立法工作是落实税收法定原则的关键一步，也是我国持续营造市场化、法治化、国际化营商环境的有力实践。

增值税立法也有利于稳定市场预期。税收政策是宏观政策的重要组成部分，近年来，我国增值税经过数次改革，进一步简化了税制、减少了重复征税、降低了中小企业的税收负担，为市场主体减负纾困发挥了积极作用。当前，需要通过制度性安排继续巩固各类改革举措带来的积极成效，稳定市场预期、增强市场主体的信心，增值税立法无疑为各类经营主体送上了“定心丸”。

改革只有进行时，没有完成时。增值税立法以法律的形式巩固增值税改革成果，同时也为促进经济发展和培育新业态新模式预留了制度空间。相信通过推进落实税收法定原则，以及优化税制结构、完善退税减税降费等措施，将有效助力经济更加平稳健康运行。

财经短波

中国人寿加大特定风险人群健康保障力度

本报电　近年来，中国人寿寿险公司持续面向缺乏商业保险保障的人群推出保障型产品，加大对残疾人、慢性病患者、特殊职业者和新市民等群体的保障力度。截至2022年底，该公司累计承办了超200个大病保险项目，覆盖近3.5亿城乡居民，近80%的项目设置了扶贫倾斜责任。自2013年至2022年底，累计赔付金额1600亿元。通过承办大病保险，以“基本医保+大病保险”的保障设计，促进了政府主导与市场机制作用的结合，提高了基本医保管理水平和运行效率，有效减少因病致贫、因病返贫。　（郁　泱）

国开行积极支持乡村振兴重点帮扶县发展

本报电　国家开发银行日前发布数据显示，2022年国家开发银行向国家乡村振兴重点帮扶县发放贷款765亿元，贷款余额5408亿元，重点支持乡村基础设施建设、乡村产业等领域发展。此外，国家开发银行积极开展多项综合金融服务：通过助学贷款帮助家庭困难学子，开展受疫情影响助学贷款免息和本金延期偿还工作，缓解贷款学生经济压力和就业压力；编制融资规划，实现重点帮扶县全覆盖，向重点帮扶县所在的地市州派驻金融服务专员，提供多方面定制化服务。　（赵展慧）

理财参谋

商业车险自主定价系数浮动范围扩大

让车险消费更优惠

本报记者　屈信明

车险是关系到我国4亿车主切身利益的险种。车险综合改革实施两年多来，不少车主享受到了车险产品“加量不加价”的改革红利。银保监会发布的数据显示，截至2022年6月底，消费者车均保费为2784元，较改革前大幅下降21%，87%的消费者保费支出下降，为车险消费者减少支出2500亿元以上；保障程度明显提高，在价格不变的情况下，交强险保障金额由12.2万元提升至20万元。

商业车险价格受自主定价系数、无赔款优待系数、交通违法系数等因素的影响。其中，前两者由相关部门和机构制定发布，供保险公司使用；自主定价系数由各财险公司根据车型、车主年龄、驾驶习惯、行驶里程、销售渠道等多个因素自主设置，是财险公司行使自主定价权的主要途径。

扩大商车险自主定价系数浮动范围，早就列在了车险综合改革的“日程表”上。2020年9月，银保监会印发《关于实施车险综合改革的指导意见》，将自主定价系数范围确定为0.65至1.35，并明确将逐步放开自主定价系数的范围。

为健全以市场为导向、以风险为基础的车险条款费率形成机制，优化车险产品供给，银保监会日前发布了《关于进一步扩大商业车险自主定价系数浮动范围等有关事项的通知》，明确商业车险自主定价系数的浮动范围扩大为0.5—1.5，进一步扩大财产保险公司定价自主权。各地将根据车险市场情况稳妥确定政策执行时间，原则上不晚于今年6月1日。

不少车主关心，自主定价系数是如何影响车险价格的？业内人士介绍，通常来说，每辆车的保费在基准保费基础上享有一定程度的折扣，而折扣率与自主定价系数有关。扩大商车险自主定价系数浮动范围，是以渐进方式深化车险综合改革，将定价权更多下放给保险公司，使保险公司获得更灵活的费率调整空间，以健全市场化条款费率形成机制，使车险定价更加精细。

中国社科院保险与经济发展研究中心副主任王向楠说，对商车险消费者来说，此次调整后，可能享受到的车险保费优惠力度将更大，而价格上浮的空间也将提高。“驾驶行为良好的车主，保险公司有望给予更大程度的保费优惠。同时，频繁违章、出险的客户，则面临保费上涨压力。通过价格杠杆，有利于助力规范车主驾驶行为。”

费率浮动范围扩大后，如何防范商车险无序底价竞争？《通知》提出，各财产保险公司要严格执行车险各项监管要求，提高费率厘定的科学性，按照监管规定做好条款费率备案工作，优化和保障车险产品供给，提升车险承保理赔服务水平。同时，保险业协会将依法合规做好行业自律，防止垄断和非理性竞争，优化行业服务标准。中国银行保险信息技术管理有限公司将升级车险信息平台，为财产保险行业提供数据和系统支持，做好费率监测与预警。

一家财险公司的有关负责人表示，从行业当前情况来看，用到自主定价系数下限0.65的保单比例并不高。自主定价系数下限调整将对财险公司风险定价能力和管理能力提出更高要求，促进市场良性竞争。

本版责编：屈信明