

新能源车险高保费与高赔付难题怎解

■中国城市报记者 孙雪霏

随着新能源汽车市场的逐渐扩大,专属车险问题引发诸多讨论。近期,国家金融监督管理总局下发《关于推进新能源车险高质量发展有关工作的通知(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》),旨在通过一系列改革措施,降低新能源车险成本,提升保障水平。

新能源车险高保费与高赔付难题怎解?中国城市报记者进行了采访。

车主喊贵、险企喊亏

“我的新能源汽车只上了交强险以及第三者责任险,这样一年保费维持在1000多元的水平,还可以接受;如果全保,费用就太高了。”一位接受中国城市报记者采访的新能源汽车车主说。

保费贵是不少新能源汽车车主诟病的主要方面。有数据显示,2023年新能源车险车均保费超过4000元,而传统燃油车的车均保费约为2209元,前者约为后者的1.8倍。

在新能源汽车车主感到“贵”的同时,保险公司也在“赔本赚吆喝”。“行业内对经营新能源汽车车险的态度并不积极,多数中小险企没有涉足这一市场。”有业内人士告诉中国城市报记者,大型险企虽然好一些,但由于赔付率较高等原因,也感受到了成本压力。

今年3月28日,小米推出首款电动汽车SU7,引发广泛讨论,其保费价格也成为关注焦点。目前,共有平安财险、阳光财险、人保财险、太平洋财险四大保险公司为小米新能源汽车车主提供保险和理赔服务。有网友指出,小米SU7的保险费用和价格50多万元燃油车的保险费用接近。

小米汽车表示,新能源汽车和燃油汽车商业险条款不同,新能源汽车商业险专属条款既为“三电”系统提供保障,又全面涵盖行驶、停放、充电及作业场景,还根据新车和旧车、品牌、车型、上户类型、险种、保额等因素综合计算,保费价格不尽相同,不能简单通过车价进行比较。不同的车辆售价及不同的城市地区,新车保险价格均有不同。

这并非新能源汽车因保险价格首次受到质疑。早在2021年4月,特斯拉就因车辆修理费太贵,在部分地区遭到保险公司拒保,从而引发行业和舆论对于新能源车定价问题的关注。虽然在2021年12月,保险业已经推出新能源汽车专属保险,但是被拒保的案例至今仍时常见诸报端。

投保贵和投保难的背后,是新能源汽车较高的风险和赔付率。相比于燃油汽车,新能源汽车,尤其是行驶时间更长的新能源货车、网约车等营运车辆的出险率和赔付率一直较高,行业综合成本率(一个衡量财险业务在承保端盈亏的关键指标)一直高于100%。这意味着,财险公司在新能源汽车业务上多为亏损经营,新能源汽车的保费也经常高于同档次的燃油汽车。

新能源汽车被拒保的背后,除了其本身出险率、赔付率较高等因素,也有财险公司难以对部分高风险车辆作出准确定价的原因。

“理论上,风险越高,保费价格越高。”专注于车险行业的律商联讯风险信息(以下简称“律商风险”)销售总监侯维强在接受中国城市报记者采访时指出。

他解释说,一方面,目前新能源汽车缺乏数据积累,某些保险公司难以区分家用和营

运车,无法科学准确地定价新能源车险;另一方面,当前新能源车险自主定价系数区间尚未像传统燃油车一样完全打开,例如部分新能源货车和网约车的综合成本率可能显著高于家庭自用车,保险公司受自主定价系数上限的约束,无法开出与车主风险系数相应的保费,部分造成车主消费者无法愿保尽保。

扩大险企自主定价权

近年来,受益于新能源汽车销量的增长,新能源车险保费也获得快速增长。行业交流数据显示,新能源车险保费规模从2021年的300多亿元,到2023年已发展至近千亿元,承保车辆也从2021年的700多万辆,发展到2023年的2000多万辆。

中保研汽车技术研究院有限公司总裁刘树林在接受中国城市报记者采访时指出,随着新能源汽车市场规模不断扩大,财险公司识别能力不断提升,行业发展逐渐步入成熟阶段,新能源车险的保费将被进一步拉低。新能源车险的价格机制及其来自社会面的影响,是车险保费调整较为核心和关键的因素。

为提升市场经营主体的定价能力,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,《征求意见稿》提出扩大新能源商业车险自主定价系数范围,调整为0.5—1.5。

所谓自主定价系数范围,就是财险公司对车险的自主定价权。保险公司确定一款车的保费主要依据三个核心指标:一是基准费率,二是NCD系数(无赔款优待系数),三是自主定价系数。其中,基准费率为行业统一标准;NCD系数相对客观,由被保险人连续投保年

限和出险次数决定,出险次数越少、保费折扣越高;自主定价系数由财险公司根据车型、议价能力等因素自行设定调整因子,系数越高、保费越高。

“从几家大的新能源车企的车型来看,保险行业给特斯拉的自主定价系数在1.2左右,蔚来大概是1.25,理想为1.1—1.15。还有一些比较高的,比如小鹏在部分地区设为1.35或者1.3,最低也需要1.25;像比亚迪秦这种较大概率被用作网约车的,也都是按照上限1.35走。一般而言,大型财险公司议价能力较强,自主定价系数也会设得比较高;小型财险公司缺乏品牌优势,自主定价系数可能会在前述基础上有所下浮。”一名大型财险公司的渠道负责人向中国城市报记者表示。

综合业内人士看法,目前新能源汽车的自主定价系数范围较窄,导致商业险基础费率的“倒挂”问题比较突出,也就是风险更小的客户被收取了更高的保费,但风险较大的客户只被收取了较低的保费。若《征求意见稿》落地,定价系数范围的扩大有望提升财险公司参与的积极性,更好地匹配车主风险状况。

不过,尽管自主定价系数已有所扩展,但其调整权限并未完全放开。业界有这样的质疑:“0.5—1.5的定价系数范围,是否能满足市场需求?”

“自主定价系数范围打开得够不够,这是一个相对的概念。我理解,这主要体现在财险公司是否能够在至少不亏损的前提下为新能源车辆提供承保服务,同时也满足消费者愿保尽保的社会需求。”侯维强表示,由于新能源车险的风险分布有高低,拓宽系数范围后,给予了保险公司更大的自主定价空间,可以提升保

司业务灵活性,如通过律商风险识别解决方案和工具精准识别低风险业务,去平衡高成本业务的风险。

价格涨跌权衡

针对投保难问题,仅靠目前的价格机制只能缓解,难以根治。因此,《征求意见稿》提出了其他配套解决方案。

其中一个丰富新能源商业车险产品。要求保险公司贴合市场需求,研究推出“基础+变动”组合保险产品,为兼职运营网约车的新能源汽车提供更加全面的保险保障。

一位保险业资深精算人士表示,网约车若推出“基础+变动”产品组合,其中变动部分或依据里程定价。该策略类似国外广泛实施的UBI车险(基于驾驶行为的保险)试点项目。若出现亏损,保险公司将继续实行兜底机制,或体现为强制分摊亏损保单的方式。

对消费者来说,最关心的问题是保费的价格。《征求意见稿》提出,优化调整新能源商业车险基准费率。

所谓基准费率,就是保险产品的基准保费,与自主定价系数相比,其对车险的定价起到更为基础、核心的作用。前述精算人士分析,现行新能源车险费率表与实际风险水平存在偏差,且多款新车型尚未纳入现有费率体系。如果按真实风险成本修正费率表,则保费会有涨有跌。

综合业内反馈,基准费率的优化具体包括对低风险车型降价、高风险车型涨价,从而实现费率与风险的匹配,纠正结构性失衡。从宏观角度看,新能源汽车的车均保费预计将呈现小幅上涨,但这一结果也可能在各方力量的博弈中出现变化,例如考虑到国家对新能源汽车产业的扶持政策,未来基准费率或会有所下调,将进一步加剧新能源车险的成本压力。

行业观察人士指出,基准费率上调,符合精算假设和实际情况,有利于保险行业和新能源车险的可持续发展;基准费率下调,是暂时牺牲一定的行业利益来支持国家战略。此次出台的《征求意见稿》,实际上体现了监管部门希望能够在保险行业可持续发展和支持国家战略两个层面做好利弊权衡。

上述观察人士还提到:“无论是调整基准费率,还是扩大自主定价系数范围,《征求意见稿》旨在从技术层面灵活应对新能源车险当前面临的种种矛盾。长远来看,随着新能源汽车及相关车险业务的成熟,出险率和赔付率预期将下降。”

今年首季中国汽车整车出口突破130万辆

5月7日,中国汽车工业协会整理的海关总署数据显示,2024年第一季度,中国汽车整车出口数量累计132.2万辆,同比增长23.6%;出口金额累计251.9亿美元,同比增长17.8%。图为5月8日,山东港口烟台港,国产新能源大巴正在装船。

中新社发 唐克摄

