

月初 5800 元 月底 7225 元

新能源车保费涨价难题怎破解？

“保险公司月初报价 5800 元，月底报价 7225 元。换了一家保险公司，报价居然达到 11300 元。”新能源车车主袁女士吐槽说，“第一年无出险，第二年为何保费还涨价？”与年初时被拒保不同，最近有车主发现新能源车保费越来越高，有变相拒保之嫌。

据公安部统计，截至 2023 年底，全国新能源汽车保有量达 2041 万辆，占汽车总量的 6.07%。以平均每辆车 4000 元保费估算，这意味着新能源汽车市场的盘子有近千亿元，为何险企不愿意承保新能源车？业内专家表示，破解新能源车险的贵与难，还需要险企、车企及监管层等多方形成合力，推动相关数据共享，才能让新能源车险定价更合理。

新能源车出险 维修遭遇难题

北京青年报记者了解到，新能源汽车承保环节凸显的主要矛盾不仅表现在价格贵、旧车续保难等，还有新能源车出险时，险企、维修厂和车主的维修意见不一致，导致理赔纠纷多的问题。

例如，有消费者投诉自己的汽车托底后伤及电池包，她到 4S 厂家维修时对方告知需更换整个电池包，保险公司认为只需部分维修，拒绝接受全部更换的方案，双方发生严重分歧。

业内人士解释说，最新发布的零整比调查显示，新能源汽车动力电池包单件零整比超过 49%，这意味着更换电池包要花费将近一半的车价。

据了解，2021 年保险行业协会已发布《新能源汽车商业保险专属条款（试行）》《新能源汽车驾乘人员意外伤害保险示范条款（试行）》；中国精算师协会发布了《新能源汽车商业保险基准纯风险保费表（试行）》。我国的新能源汽车专属车险出台，按照传统定价机制，在定价模型中加入了电动项“因子”，将电机、电池、电控“三电”系统正式纳入保障，还覆盖行驶、停放、充电及作业的场景，并增加了一些附加保险。

险企遭遇两大难题 定价难、赔付率高

有业内人士指出，新能源车险由于其技术方面特殊性，定价难、赔付率高是险企需要解决的两大难题。这主要是因为我国新能源车保险服务及定价系统处于起步阶段，风控模型技术亟待完善发展，定价手段相对滞后。新能源汽车在出险率、案均赔款等方面都与传统燃油车有着明显差距。

目前，各公司费率方案依据银保监会统一制定的基本费率再加以一定幅度的调整，但大多数保险公司自主确定的费率调整系数尚未结合新能源汽车的特殊构造与风险特点。新能源汽车发展时间较短，经验数据积累不足，潜在问题尚未充分显现。新能源汽车车辆的特定风险因素，包括电池故障、充电故障、自燃责任等，增加了车辆的出险几率。保险公司也未建立起依托于各类数据的事后理赔数据库，进一步加大了保险公司开发设计险种时进行合理费率厘定的难度。

根据中国银保信数据，家用新能源汽车核心动力的损毁率是燃油车发动机事故率的 3 倍。新能源车型维修成本较高。一方面新能源汽车电池等关键部件的损耗和残值评估标准不完善，制造采取压铸工艺的越来越多，且车身预装各类传感装置，加上车型更新换代过快，零配件难以成规模，造成维修成本居高不下；另一方面新能源汽车的查勘和定损的理赔人员需要专业技能，人力成本也更高。

即便是车企亲自参与经营车险也仍未实现盈利。根据特斯拉财报透露出的相关数据显示，特斯拉在美国的保险业务从最开始开展一直到 2022 年底，保费收入累计 3 亿美元。2023 年前 9 个月，特斯拉财产与伤亡险承保保费为 4800 万美元，其中承保净亏损为 1300 万美元，综合成本率为 146%。特斯拉普通保险前 9 个月的保费为 1800 万美元，其中承保净亏损为 300 万美元，综合成本率为 121%。两者合计亏损超过 1600 万美元。

多家车企设立 保险经纪公司

相对于存量汽车，新能源车的市场份额约为 1/20，现有的 3 亿台存量燃油车退出市场还有很长时间。对数量庞大的燃油车存量汽车市场，险企经营比较成熟，综合费用率可控制在 100% 以内。新能源车险在行业内出现整体亏损时，保险主体可能根据传统的精细化管理要求，收紧承保管控，降低承保数量，降低新能源车险业务发展积极性，以规避亏损风险。

一位财险公司的业内人士说，从目前的情况看，险企确实存在对抢占新能源车险市场缺乏充足动力的情况。

对此，车车科技创始人兼 CEO 张磊参加业内论坛时指出，新能源汽车的迅猛发展使得车险成为消费者购买电动车后的最大消费之一，每年的成本在 5000 至 10000 元之间，远高于加电和保养成本。因此，车企对保险的战略部署越来越重视。蔚来汽车、宝马、理想汽车等多家车企都设立了保险经纪公司，比亚迪收购了一家保险公司。保险公司本身对于新能源车险业务也纷纷加大科技投入，人保、平安、太平洋等巨头公司都设立了独立的科技板块，对新能源车险进行专项研究。

监管出手要求优化 新能源车险定价机制

今年 1 月 18 日，国家金融监管总局财产保险监管司面向各监管局财产保险监管处、各有关财产险公司下发了《关于切实做好新能源车险承保工作的通知》。从 5 个方面对财产险公司、各监管局财险处提出要求。强调各家财险公司应提高政治站位，明确交强险不得拒保，商业险应愿保尽保，同时要求各险企全面排查整改，取消不合理承保限制。《通知》还要求大型财险公司要发挥行业头雁作用。

今年两会期间，国家金融监督管理总局局长李云泽在“部长通道”集中采访活动中回答媒体记者提问时表示，正在研究降低乘用车贷款首付比，同时进一步优化新能源车险的定价机制。

监管部门多次针对新能源车险价格高企等问题发文，涉及整顿行业费率、要求不得“一刀切”拒保等。3 月 18 日，国家金融监督管理总局辽宁监管局表示，对新能源车险承保政策和考核指标开展全面排查，调整对新能源车险设置的不合理考核目标。不得拒绝或者拖延承保交强险，不得在签订交强险合同时要求投保人签订商业保险合同或提出其他附加条件，确保“交强险不得拒保，商业险愿保尽保”。

破解新能源车险的贵与难，还需要险企、车企及监管层等多方形成合力，推动相关数据共享，才能让新能源车险定价更合理。

据北京青年报
周继龙 / 图

保险单



鹊桥二号中继星成功实施近月制动

顺利进入环月轨道飞行

据新华社 记者从国家航天局获悉，3 月 25 日 0 时 46 分，鹊桥二号中继星经过约 112 小时奔月飞行，在距月面约 440 公里处开始实施近月制动，约 19 分钟后，顺利进入环月轨道飞行。

后续，鹊桥二号中继星将通过调整环月轨道高度和倾

角，进入 24 小时周期的环月大椭圆使命轨道，按计划开展与嫦娥四号和嫦娥六号的对通测试。

据介绍，近月制动是月球卫星飞行过程中最关键的一次轨道控制。卫星必须在靠近月球时实施“刹车”制动，将

其相对速度低于月球逃逸速度，从而被月球引力捕获，实现绕月飞行。由长征八号遥三运载火箭同步搭载的天都一号、天都二号通导技术试验星，也于同日 1 时 43 分，完成近月制动，进入其环月轨道，后续按计划实施双星分离。