

# 车主保费高 险企承保亏

## ——新能源车险两难局面如何破解

□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解?“新华视点”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就接近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《关于切实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



■车主险企两为难。新华社发 徐骏 作

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的直接因素。

“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,中保研开展的可维修性研究显示,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, 1.5],新能源车险为[0.65, 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。

(新华社北京12月24日电)

## 市场监管总局在全国统一销毁“特供酒”

新华社北京12月24日电(记者 赵文君)市场监管总局24日组织开展“特供酒”清源打链专项行动罚没物资全国统一销毁活动,全国共销毁“特供酒”13.2万瓶,包材9.2万件(套),销毁采取绿色环保、无害化方式进行。

一瓶售价高达上千元的“战友纪念酒”,竟用散装白酒灌装而成;带“军”字号的“特供酒”竟是酒精、香精加色素勾兑而成,成本仅3元……近年来,一些不法生产者制售所谓“特供”“专供”“内供”党政机关和军队的酒品,欺骗和误导消费者,破坏市场公平竞争秩序,严重损害党政机关和军队形象。

据介绍,从今年3月起,市场监管总局开展为期一年的“特供酒”清源打链专项行动。专项行动对酒类生产销售环节,以包材库房、成品库房、销售场所等为重点,开展“拉网式”排查;对餐饮服务环节,以酒水单、仓库、结算单等为重点,开展深入排查;以网络交易平台、拍卖平台、广告发布媒介等为重点,对网络商品交易及互联网广告信息开展全面监测排查。

截至目前,专项行动线下检查发现涉嫌违法线索1715条,网络交易监测发现涉嫌违法线索795条,广告监测发现涉嫌违法线索477条,督促平台删除违规商品信息1796条,督促平台删除违法广告、宣传信息855条,关停店铺84家,关闭账号175个。

针对非法制售“特供酒”,市场监管总局印发关于严禁制售“特供酒”的公告,切实提升白酒生产、销售、印刷、包装及电商等行业从业人员守法意识。同时,会同有关部门进行跨部门联合打击,形成整治合力。

## 新四类环保设施将向公众开放

新华社北京12月24日电(记者 高敬)生态环境部近日发布石化、电力、钢铁、建材四类行业的环保设施向公众开放工作指南,鼓励四类行业用线下参观或云参观的形式向公众开放。

这是记者从生态环境部24日举行的新闻发布会上获悉的。

生态环境部新闻发言人裴晓菲介绍,2017年以来,生态环境部联合有关部门共同推动生态环境监测、城市污水处理、城市生活垃圾处理、危险废物和废弃电器电子产品处理等四类环保设施,即“老四类环保设施”向公众开放,取得了良好效果。截至目前,已有2101家企业成为环保设施开放单位,共接待参访公众2.2亿人次。在现有工作基础上,此次生态环境部将开放单位拓展到了石化、电力、钢铁、建材等行业。

这四类行业是经济社会发展的重要基础产业和支柱产业,同时这四类行业本身能源消耗大、污染排放多,也是生态环境治理的重点对象。裴晓菲表示,生态环境部发布新四类环保设施向公众开放工作指南,将有利于进一步保障公众的生态环境知情权、参与权和监督权,激发公众保护生态环境的积极性和主动性,推进相关行业健康有序发展。

## 岁末酒驾醉驾风险突出 公安部将持续严查

新华社北京12月24日电(记者 任沁沁)记者24日从公安部获悉,今年11月以来,全国已发生1200余起酒驾醉驾导致的交通事故,造成110余人死亡,一次死亡3人以上较大事故12起。公安交管部门将持续严查酒驾醉驾违法犯罪行为。

岁末年初,年会聚会增多,酒驾醉驾肇事风险更加突出。公安部交管局提示广大驾驶人,为了生命安全、家庭幸福,请牢记“喝酒不开车、开车不喝酒”,拒绝酒驾,平安回家,切莫心存侥幸。