

新能源汽车“成长的烦恼”系列报道③

车主嫌贵 险企喊亏
新能源车险“两难”
如何破解？

与新能源车相关的话题经常成为舆论热点，新能源车险就是其中之一。一边是车主抱怨保费高，一边险企却称“承保亏”，为何会陷入车主和企业两头都“叫苦”的困局？又该如何破局？

南国都市报记者 汪慧

市场调查：
新能源车主
对保险服务“不太满意”

海口的赵先生终于买下了心仪许久的新能源车，可让他没想到的是，车险费用却超出预期。“原本买新能源汽车是为了省些油钱，可现在车险花了6000多元。”赵先生平时在屯昌工作，日常上班骑电动车，开车主要是周末往返海口和屯昌两地的通勤，大几千元的车险费用让他直呼“不划算”。

赵先生本想在社交平台上晒出车险费用“求安慰”，却发现不少车主也遇到了新能源汽车投保难题。“今年保险公司一报价，整个人都蒙了，这新能源车还真是养不起呀！”“新能源车第三年，车险竟然买不了，都拒绝报价，商业险哪怕能买，也要一万多。”……在社交平台，不少车主吐槽自己的投保经历。

记者走访了海口多位新能源汽车车主，从新能源车险整体市场来看，保费高现象确实存在。

孙女士家中有一辆燃油车和一辆新能源车：“我家油车保费才2200元左右，新能源车5000多元，差别太大了！”孙女士告诉记者，家中这辆新能源车第一年保费并不高，大约2000多元，但是台风期间出了一次险，今年直接涨到了5000多元。她认为，开新能源车省下来的油费又花在保费上了，“我感觉，如果不需要长途开车，只是上下班代步的车主，其实没有必要把油车换成电车。”

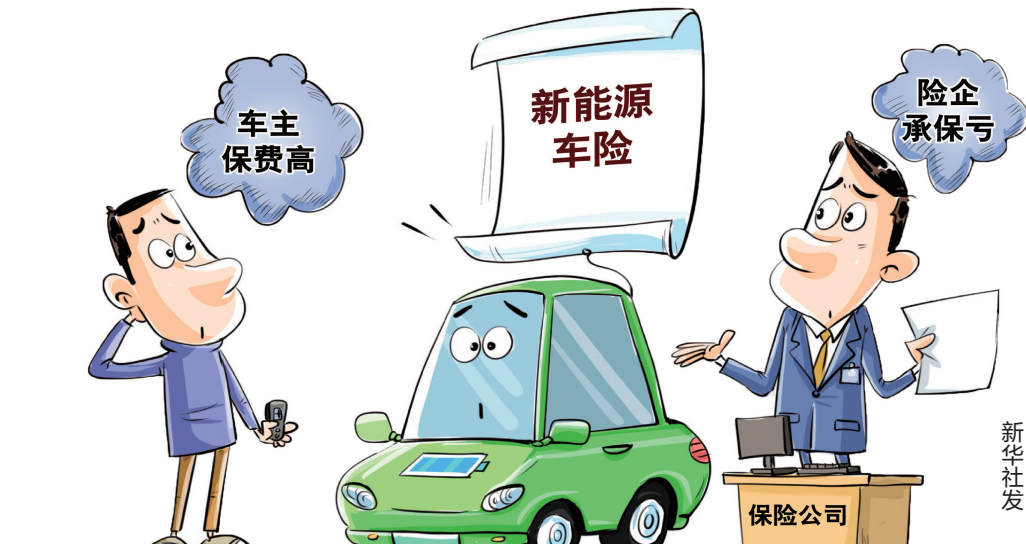
不过，也有车主表示，今年顺利投保且保费下降了。海口车主徐先生说：“去年买的新能源车，第一年保费6000多元，第二年4000多元，我觉得保费不算贵。”

走访中，记者了解到，营运车由于驾驶里程远超私家车，风险水平较高，在商业险方面的矛盾更为突出。海口一网约车司机和记者交流时表示，他一年出了不到三次险，下一年的保险费用涨了好几千元，有的同行还遇到拒保的情况。“如果不出险，保费基本上能稳定，但如果出险，费用可能就要翻番。”

还有新能源汽车用户抱怨，“新能源车的车险为何不把家用车和营运车区别开？营运车出险率高，就应该买营运保险，可以贵点，家用车出险率低，应该便宜点。”该车主说，有的保险公司针对新能源汽车条件较高，比如车龄高、公里数高的不保，底盘刚蹭事故还不能理赔。

新能源车保费的问题，有数据佐证。中国银保信发布的《新能源汽车保险市场分析报告》显示，新能源汽车的平均保费比燃油车高出大约21%。国家金融监督管理总局此前数据显示，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%。2024年也有公开数据显示，新能源车险保费持续高企。以比亚迪保险为例，其年度车均保费约为4500元，明显高于47家险企（不含比亚迪保险）的车均保费平均值2065.44元。

新能源汽车用户抱怨连连的同时，保险企业也“有苦难言”。权威数据显示，新能源汽车保险业务其实一直处于亏损状态——2024年，我国保险行业承保新能源汽车3105万辆，保费收入1409亿元，承保亏损57亿元，呈现连续亏损。



新华社发

矛盾何在？
多重因素导致
“车主喊贵、险企喊亏”

自2020年起，海南连续多年出台促进新能源汽车消费综合补贴措施，2024年海南推广新能源汽车12.2万辆，同比增长17.7%，新增车辆中新能源汽车占比58.2%；新能源汽车市场渗透率全国第一，保有量占比全国第二。海南对新能源车推广的高度重视，让当地保险业的新能源车险服务备受关注。

记者从平安产险海南分公司、人保财险海南分公司等多家险企了解到，近年来，海南各险企承保新能源车数量明显增长，新能源车险的承保规模和保费收入也持续增加。

平安产险海南分公司相关业务负责人介绍，在投保途径方面，新能源车投保方式与燃油车辆一样，是很便捷的。对于市场反馈的新能源车保费较高问题，险企是否认同？

“保费方面，其实新能源汽车商业保险的基准纯风险保费和燃油汽车一样，由中国精算师协会统一制定、颁布并定期更新。”平安产险海南分公司相关业务负责人介绍，家用新能源客车的出险频度比燃油客车高大约20%，出险次数多导致保险折扣高（无赔款优待系数高），商业险保费就高。

从保险公司走访情况看，关于新能源车险，车主喊贵，保险公司也有难处。行业人士称，之所以对新能源汽车的投保审核更加严格，主要原因可以总结为出险率高、赔付率高、维修价格贵。

记者与人保财险海南分公司交流了解到，人保财险结合行业情况总结出新能源车险赔付率偏高的几个原因。首先是营运车辆占比高。根据中国人保以往经验数据看，新能源汽车中营运/非营运车辆的出险率约为燃油营运/非营运车辆的两倍，而新能源营运车数量占比约是燃油营运车的五倍，这直接提高新能源车险的整体赔付压力。

其次，新能源车年轻客户占比较高。中国人保数据显示，新能源车35岁以下的车主占比超过50%，燃油车仅为30%。35岁以下年龄段客户出险率大幅高于整体出险率均值。

“最值得探讨的是，新能源车险的赔付率和综合成本率高于燃油车。”海南多位保险业人士向记者分析称，比如在维修方面，新能源汽车的智能化、一体化程度较高，智能设备和配件局部损坏通常需要成套维修更换。零配件价格方面，主流品牌连续四年涨价。

如何破局：
一揽子政策举措
促进新能源车险高质量发展

针对新能源车险“车主喊贵，险企喊亏”的现象，监督管理部门通过制定政策、寻求解决方案，保障车主合理权益，推动新能源车险朝着健康有序的方向发展。

今年1月24日，金融监管总局等4部门联合发布《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》（以下简称《指导意见》），提出了一揽子政策举措。政策有不少亮点，比如要求保险公司贴合市场需求，研究推出“基础+变动”组合的保险产品和“车电分离”模式的汽车商业车险产品等。“车电分离”模式的产品是指允许车和电的组成部分分别投保，这样一来，可以降低投保成本，同时也能为车主提供更大的灵活性和选择空间。

有了针对性的“破局”政策，实现“愿保尽保”，还有多远？

海南保险业人士普遍认为，新能源车险成本偏高的问题，仅靠保险行业自身力量还不够，需要车企从生产工艺和售后服务等维度与险企共同解决。

“保险公司应不断优化风险评估模型，提高定价准确性，并通过技术创新和服务优化来降低成本。”海南一家险企相关负责人认为，保险公司要与新能源汽车制造商、电池供应商等产业链上下游企业协作，共同降低维修成本和理赔风险。

中国商业经济学会副会长、自由贸易港（区）专委会会长宋向清建议，保险行业要构建动态风险定价体系，优化定价机制，进一步扩大新能源车险自主定价系数浮动范围，根据车辆的实际风险状况、车主的驾驶行为和历史记录等，实施更精准的差异化定价。同时，开发多样化的新能源车险产品，如“基础+变动”组合保险产品，可根据车主的用车情况，如网约车的接单次数、里程数等，灵活调整保费，让风险与保费更加紧密地挂钩。

记者了解到，保险企业已经在加快探索。平安财险海南分公司表示，他们在提升新能源车险保障能力和水平方面将采取一些举措。人保财险海南分公司表示，将通过构建新能源车企、保险科技公司及核心零部件企业之间的多维合作网络，来推动新能源车险业务模式创新。

受访专家还提到，监管部门也要加强政策引导与支持，鼓励保险公司积极开发新能源车险产品，给予一定的税收优惠、财政补贴等支持。