

新能源车险“新变局”： 年保费冲击2000亿元

12月份的北京，一场大雪过后气温降至0℃以下，但在华联顺义金街购物中心，多个新能源汽车销售展位却一片火热，试乘者络绎不绝。

今年以来，我国新能源汽车保有量持续提升，前11个月新能源汽车销量达1478万辆，同比增长31.2%。同时，新能源车险保费规模也快速增长。国家金融监督管理总局财产保险监管司（再保险监管司）司长尹江鳌近日表示，预计今年新能源车险保费（含交强险）将达到2000亿元，同比增长超30%。

新能源车险保费包括商业车险和交强险，记者获悉，2023年、2024年和2025年前11个月的新能源商业车险签单保费同比增速均超30%。

保费规模稳步增长的背后，新能源车险正迎来“新变局”。今年以来，监管部门、保险公司加速推动新能源车险的经营模式改革，积极以新思路化解“老问题”。

此外，智能驾驶等变量还将持续对新能源车险的增长曲线产生影响，未来仍需产业链各方协同探索行稳致远之道。

新市场定位逐步形成

从2021年底首张专属保单落地，到2025年冲刺2000亿元保费规模，新能源车险用4年时间完成了从“补充赛道”到“核心增量”的跨越，新市场定位逐步形成。

回溯新能源车险发展历程，2021年12月27日是关键节点。当日，中国保险行业协会发布的《新能源汽车商业保险专属条款（试行）》正式上线，上海保险交易所同步推出新能源车险交易平台，多家险企也在这一天签发首张新能源车险保单。

自此，新能源车险市场同步受益于产业红利。记者从业内人士处了解到，2022年新能源商业车险签单保费约为484.4亿元，2023年、2024年和2025年前11个月分别为769.77亿元、1177.3亿元、1391亿元，分别同比增长58.9%、52.9%、34.52%。

据尹江鳌介绍，今年前三季度，新能源汽车商业险投保率达91%，比燃油车高6个百分点。

新能源车险投保率的快速增长有多重原因：新能源汽车销量快速增长，监管优化相关车险政策、险企不断强化新能源车险承保能力、车险本身具有很强的刚需特征等。

以刚需特征为例，在北京市朝阳区某商场的新能源汽车体验中心，正在试乘新能源汽车的程女士告诉记者：“新能源汽车的维修成本和油车完全不一样，肯定要投保商业车险。”受访者中，与程女士类似心态的消费者占多数。

从趋势来看，市场增长势能依旧强劲。麦肯锡预测，到2030年，新能源车险保费规模将突破4800亿元，最高有望达到5000亿元，在整体车险市场中的占比将提升至42%—50%。

新定价规则浮出水面

新能源车险高速增长的同时，“保费高、出险率高、赔付率高”（以下简称“三高”）也成为行业困扰。面对困局，行业各方持续探索新路径。

中国精算师协会执行副会长兼秘书长张晓蕾称，车险费率回溯分析结果显示，2024年，新能源车险的车均风险成本约为燃油车的2.2倍，但保费仅是燃油车险的1.7倍，定价与风险的错配导致险企经营面临巨大压力。



基于此，监管部门与行业的协同改革成效开始显现。2025年1月份，国家金融监督管理总局等四部门联合发布的《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，对新能源商业车险自主定价系数浮动范围进行合理优化。

《指导意见》下发后，新定价规则浮出水面。记者从某险企车险负责人处了解到，当前，监管部门已明确逐步将新能源车险自主定价系数范围与燃油车看齐，最终将自主定价系数从此前的【0.65, 1.35】扩大到【0.5, 1.5】，赋予险企更大自主定价权。

获得更大自主定价权意味着，险企在设定保费时拥有更灵活的调整空间，允许险企根据车辆的实际风险水平差异化定价，这有助于险企更精准地匹配风险、改善承保效益，也能让优质车主享受到更优惠的保费。

政策落地后，市场定价出现差异化调整：例如某品牌新能源汽车首年保费从8000元上涨至9000元。而车主王先生对记者表示，他的新能源车险首年保费为7500元，因为连续3年零出险所以明年续保时，保费价格会降至4600元左右。整体来看，“高风险高定价、低风险享优惠”的定价特征进一步深化。

承保结构优化也助力行业减亏。律商联讯风险信息中国区董事总经理戴海燕表示，家用新能源车在新能源车险保费中的占比从2020年的42%升至2024年的67%。目前新能源家用车的整体赔付率要低于营业客车和货车，这使得整体出险率和赔付率自然下降。

新变量苗头已现

尽管“三高”问题正在逐步化解，但新技术的诞生、迭代，也让新能源车险的定价、承保出现新变量，并将持续影响其保费增长曲线。

当前，新变量苗头已经出现。12月15日，工业和信息化部正式公布我国首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可，这意味着我国自动驾驶迈出了从测试阶段到规模化商用的关键一步，未来必将对车险产品、定价和运营产生深远影响。

戴海燕称，高级驾驶辅助系统与新能源汽车的融合正推动车险行业进入“风险重构”时代。

从车主层面来看，接受采访的多位新能源车主对记者表示，高速巡航、自动泊车等智能辅助

驾驶功能很实用，但在出行体验提升的同时，也担忧该功能引发的相关事故要如何理赔。面对这一新情况，车企和险企正在寻求解决之道。

瑞士再保险近期发布的《中国车险市场现状报告》显示，自2024年末起，智能驾驶责任险开启快速增长模式。该保险产品主要保障由智能辅助驾驶系统缺陷导致的损失，整车厂通常将该保险产品与其服务捆绑销售。

科波拉汽车咨询服务（青岛）有限公司创始人、首席执行官王浩表示，当前新能源汽车驾驶处于人机并用的时代，且现行法律尚未明确智能辅助驾驶事故中的“人机责任”划分标准，因此，目前的车险事故责任判定，基本是参照传统车辆的方法，主要考虑“人”的因素。今后，随着技术进步、市场发展、相关法律法规完善，责任的划分有望更加清晰，险企有望推出更加适配的保险产品。

多方协同发力

面对新挑战与传统困局，受访人士表示，尽管部分头部险企新能源车险已实现承保盈利，但要实现全行业的承保盈利，仍需各方持续努力。

车企科技创始人兼CEO张磊称，当前行业仍面临维修与赔付成本偏高、营运场景风险管控难度大、风险定价与数据积累不完善、中小险企业经营能力薄弱等四大挑战，这需要监管、险企、车企、产业链各方协同发力。

实际上，监管部门已在积极行动。尹江鳌透露，下一步将引导保险业与汽车业签署合作备忘录，通过低速碰撞试验测算损失状况与维修成本，结合车辆技术、安全性能数据划分车型等级，实现车险费率与车型等级直接挂钩。这有望让保费更精准反映车辆本身的风险水平。

险企与车企共建维修生态是破局的主要方向。张磊建议，险企应充分利用智能网联汽车的数据优势，建立精细化风险画像与动态定价模型，与车企共建维修生态，通过统一定损标准等方式降低赔付成本。同时依托车联网技术开展风险减量服务，推动保险从被动赔付向主动防损转型。

新能源车险的快速发展成就了车险规模快速扩张，也成就了车险行业的迭代升级。在受访人士看来，未来，新能源车险还需要朝着风险匹配、成本可控、服务优质的方向继续深化改革，为绿色交通发展保驾护航，并实现自身的高质量发展。

来源：证券日报