



《新能源汽车商业保险专属条款 (试行)》和基准纯风险保费表发布 点评：夯实新能源车险承保基础 关注自主定价系数变化



本期投资提示：

事件：2021 年 12 月 14 日，中国保险行业协会关于发布《新能源汽车商业保险专属条款(试行)》，包括：《新能源汽车商业保险示范条款(试行)》和《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新能源汽车商业保险基准纯风险保费表。

基准保费基本持平，关注自主定价系数变化。从保费计算公式来看， $\text{基准保费} = \text{基准纯风险保费} / (1 - \text{附加费用率})$ ，新能源车险附加费用率从传统燃油车的 25% 下降到 15%，本次基准保费相对现行综改小幅下滑三者险和车损险整体下降 0.8%，相比上轮测算结果均有提升（上轮测试降幅 6.2%），整体涨费保单占比由上轮测试的 18.3% 上升为 20.7%，接近 80% 保单基准保费下降。

倒算来看，基准纯风险保费提升 12.4%。 $\text{车险总保费} = \text{基准保费} * \text{无赔款优待系数} * \text{交通违法系数} * \text{自主定价系数}$ ，我们认为自主定价系数 (0.65-1.35) 才是定价差异的关键。

监管确定新能源车险费率在公众和行业之间寻求平衡。一方面监管希望通过新能源车险专属条款和重新测算费率匹配风险，提升保险公司承保意愿（此前新能源车动力电池起火、爆燃引发的重大事故构成新的风险因素，实务中出险率和案均赔款均较高，保险公司承保积极性不强）；另一方面，汽车行业加速转型新能源汽车尤其是纯电动汽车生产的趋势势不可挡，作为连接新能源汽车与消费者的“最后一公里”，新能源车险涨价空间较

低，监管在提升保障范围（电池及储能系统、电机及驱动系统、其他控制系统纳入保障责任内）的同时，降低附加费用率平衡基准保费。

展望未来，我们认为新能源车险的承保利润的改善（或者向传统燃油车承保结果逐步靠拢）需要结合新能源车的不断普及和零配件技术的不断成熟来动态分析。值得注意的是，保险公司直接与主机厂总对总签订协议，加速去中介化进程，头部公司的竞争力明显占有。

相比与 2021 年 8 月的征求意见稿，终稿主要变化梳理。1.主险（新能源汽车损失保险、新能源汽车第三者责任保险、新能源汽车车上人员责任保险）责任免除中删除的“营业性场所”场景，并删除“施救”场景。2.对附加险进行了扩容的调整，新增了 9 条附加险，删除了 2 条附加险，对 1 条附加险进行修改。具体来看，删除“附加智能辅助驾驶软件损失补偿险”，我们预计系智能驾驶技术相对不成熟；删除“附加火灾事故限额翻倍险”，我们预计系新能源汽车事故中电池自燃事故占比相对较大且赔付金额高，体现了协会通过调整附加条款设置，满足车主的合理保障需求，减少出险率相对较低但案均赔款相对较高的责任以降低潜在赔付压力，在车主保障利益和保险公司合理盈利空间之间寻求平衡。新增的附加险体现了与传统燃油车附加险趋同的。具体来看，“附加新增加设备损失险”“附加车身划痕损失险”“附加修理期间费用补偿险”“附加车上货物责任险”“附加精神损害抚慰金责任险”“附加法定节假日限额翻倍险”“附加医保外医疗费用责任险”与传统燃油车险附加险条款保持一致。专属条

款对“附加新能源汽车增值服务特约条款”

进行修改,在车辆安全检测的服务范围中删除了“蓄电池检测”一项,我们认为与蓄电池技术更新迭代快折旧率高,暂时没有确定统一的行业检测标准有关。

投资分析意见:我们认为随着《新能源汽车商业保险专属条款(试行)》和商业保险基准纯风险保费表颁布,行业承保基础不断完善。我们坚定认为当前财险行业基本面显著优于寿险行业,积极把握 2022 年财险板块投资机会。车险综改实施满一年,保费与盈利拐点已至,行业马太效应进一步强化。展望未来,老三家在定价、品牌、客户、数据、成本和服务的优势有望加速显现。建议关注中国人保,港股关注中国财险。

风险提示:新能源汽车更新快速迭代,相关风险因素超出保险公司预期

关键词: 新能源 新能源汽车 涨价

预览已结束,完整报告链接和二维码如下:

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_31345

