

新能源汽车保费贵难题如何破解

当前,在新能源汽车普及率较高的市场,保费不断上涨,续保难成为困扰很多新能源车车主的问题。什么原因推动新能源车保费上涨?这一问题又该如何破解?记者就此展开采访。

保费贵,两头“喊冤”

4月7日,随着小米SU7正式面市,基础版6638.29元、尊享版7035.95元的保费,让“新能源汽车保费贵”再度成为热门话题。对此,小米表示,新能源车和燃油车商业险条款不同,不能简单通过车价进行比较。新能源汽车国家监测与管理平台数据显示,2022年新能源车险单均保费为4139元,比传统燃油车单均保费高出81%。记者在一些汽车论坛发现,有车主反映,新能源车保费每年都在上涨,甚至因在续保时被评定为“高风险用户”而遭拒保。

4月18日,记者致电东风日产北京一家4S店,一位业务经理告诉记者,新能源汽车保费比传统油车贵是一个普遍现象。他说:“通常来说,油车上全车险一年可能是5000元左右,但是新能源汽车就得8000元。而且开几年再去续保时,个别车型被拒保的情况确实发生过。”

车险公司也叫苦连连,声称自己并没有赚到钱。太保产险总经理曾义在去年的业绩发布会上透露,新能源车出险率高出燃油车出险率近一倍,加上2023年汽车出行较2022年大幅提升,新能源车险成本率超过了100%,对新能源车的承保成本构成一定压力。中央财经大学副教授刘春生曾透露,目前新能源车险的赔付率平均接近85%,整个行业面临较大的承保亏损压力。从近期险企发布的年报来看,新能源汽车保险业务对于多数保险公司而言盈利困难。

两头“喊冤”,新能源汽车在消费端遭遇的难题引起相关部门注意。3月11日,国家金融监督管理总局局长李云泽表示,将进一步优化新能源车险的定价机制,助力汽车走进千家万户。3月16日,商务部副部长盛秋平在中国电动汽车百人会论坛上也表示,下一步将研究降低新能源汽车保险费率,推动提高新能源汽车社会化维修服务能力,着力解决群众购车后顾之忧。

保费贵在什么地方?

比亚迪鑫敏恒北京一家4S店销售经理路先生告诉记者,新能源汽车保费上涨现象是存在的,但是有时也会出现上下波动。他说,比亚迪同一车型的保费“之前是5000多元,但现在有时会下探到5000元以下”。他分析说,新能源汽车配件贵、维修复杂、故障率相对高,车险公司出于盈利考虑,就会上调保费。而当某款车型出险率过高,远高于行业平均水平时,车险公司就会拒保。

一家保险公司车险业务负责人刘峰告诉记者,保费贵、续保难问题是出现在特定车型上的现象,尤其新车型刚刚面市时保费会阶段性偏贵,主要是因为新车工艺没有完全成熟,配件生产没有规模化,维修成本较高。

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔告诉记者,保险公司费率大体上是根据上一年的赔付率来计算的。张翔说,与油车相比,新能源汽车普遍具备智能化和自动驾驶功能,系统比较复杂,容易出现故障,而且一旦出事造成的损失更大;另外,新能源汽车提速更快,不少驾驶员不适应单踏板模式,开车更容易发生交通事故。张翔认为,保险公司在新能源汽车赔付率较高的情况下,迫于经营压力而选择上调保费。

刘峰对记者分析说,2023年,私家车出行较之前大增,新能源汽车以及传统油车的赔付率都在上升。与传统油车不同,新能源汽车因为包含“三电”(电池、电机、电控)系统,基本上属于电子产品,维修起来比较复杂,维修成本高。而造成维修复杂的原因,一是新能源汽车的维修体系包括硬件以及人力配备等都亟待提升;二是新能源汽车尤其是刚刚面市的新车型,其配件价格普遍比较高,其中以锂电池最为典型。维修或者更换配件成本高,直接推动了新能源汽车保费的上涨。

刘峰认为,“传统油车是机械产品,而新能源汽车基本上可以被称作电子产品,维修有很多不一样的地方。而且从整体结构来讲,面向新能源汽车的维修体系建设远远慢



于新能源汽车的普及速度,两者的落差也反映在新能源汽车保费贵甚至续保难上。”

一家新能源车企的工作人员赵胜告诉记者,新能源汽车是大力推广的新兴产业,整个产业链都在迎接新能源时代的到来。在产业快速发展过程中,行业整体面临的经营压力非常大,尤其是近两年一些企业因为经营要求,“开始兜不住了,取消了在保费方面的补贴,这也导致了消费者端保费上涨”。

产业成熟后,保费将趋于平稳

那么,应该如何破解这个可能影响新能源汽车发展的难题呢?

刘峰认为,应降低新能源汽车的风险量,让客户少出险、少维修,或者降低维修成本,这是保费降低的关键。他表示,面向新能源汽车的维修体系的建立与健全应该提速。现在的维修体系是建立在传统油车的基础上的,维修工艺以及维修工人的技能不一定能

一些年轻人缴存个人养老金积极性为何不高?

目前,个人养老金制度运行平稳,先行工作取得积极成效,已有超5000万人开立个人养老金账户,但也存在“开户热缴存冷”、对年轻人吸引力低、税收激励有限等现象。

“个人养老金相当于长期储蓄,可以抵扣个税,挺划算的!”最近,54岁的北京市民陈亮达刚办完综合所得年度汇算,他用个人养老金账户缴存的1.2万元抵扣了个税,“谁都有老的时候,养老得未雨绸缪。”

作为我国养老保险体系“第三支柱”的重要制度设计,个人养老金制度于2022年11月在北京、天津、上海等36个城市(地区)先行启动实施。今年1月,人社部表示,个人养老金制度运行平稳,将推进全面实施这一制度。

但个人养老金制度在施行中也存在“开户热缴存冷”、对年轻人吸引力低、税收激励有限等现象。如何吸引更多年轻人参与?在制度设计上还有哪些环节需要完善?记者就此进行了采访调查。

超5000万人开通个人养老金账户

“缴存1.2万元个人养老金后,一年少缴了2000多元的个税!”4月10日,30岁的韦铮收到了个税年度汇算后的退税款,他决定今年继续向个人养老金账户“充值”。

个人养老金是政府政策支持、个人自愿参加、市场化运营,实现养老保险补充功能的制度。来自人社部的数据显示,截至2023年年底,已有超5000万人开立个人养老金账户。

根据个人养老金实施办法及相关个人所得税政策,个人养老金实行个人账户制度,缴费由个人承担,年缴费上限为1.2万元。资金账户里的资金,参加人可自主选择购买符合规定的储蓄存款、理财产品、商业养老保险等产品。

同时,对个人养老金实施递延纳税优惠。在缴费环节,按照1.2万元/年的限额标准,在综合所得或经营所得中据实扣除;在投资环节,投资收益暂不征收个人所得税;在领取环节,个人领取的个人养老金,不并入综合所得,单独按照3%的税率计算缴纳个人所得税。

个人养老金政策最吸引韦铮的地方是个税优惠。“我们公司没有参加企业年金,除了基本养老金和商业保险外,个人养老金是

我的一项重要养老储备。”在韦铮看来,个人养老金缴存额度有限,应该提高缴存上限,允许大家根据自身情况选择。

“个人养老金制度已经实施一年多,尽管开户总数不少,但实缴实投情况远不及预期,‘参而不缴’‘参而少缴’‘缴而不投’等问题突出。”武汉大学社会保障研究中心副主任薛惠元告诉记者。

中国社会保障学会副会长兼养老金分会会长金维刚介绍,统计数据表明,个人养老金开户后实际缴存资金的人数不足1/3,人均缴存资金仅2000多元,与每人每年1.2万元的缴存上限有较大差距,实际缴存资金总额仅为200多亿元。

“抵扣额有限,且必须退休后才能领”

35岁的石凯瑞曾考虑过缴存个人养老金,但细算一番后放弃了,“个税抵扣额有限,且必须退休后才能领。我现在‘上有老下有小’,一旦要用钱,个人养老金还取不出来。同样的钱,用来投资理财、还房贷更划算。”

33岁的王丹也不打算缴存个人养老金。在银行工作了12年的她,除了基本养老金外,还有职业年金和商业保险。在她看来,个人养老金收益高于定期理财,还能抵扣个税,但缴存上限较低,“有点不划算”。

中国保险资产管理业协会发布的《中国养老财富储备调查报告(2023)》显示,约40%的受访者仅听说过个人养老金制度,但不了解,12%的受访者通过该调查第一次了解该制度。

“对公众而言,个人养老金属于新兴产品,其认知度和接受度普遍有限。”薛惠元说。

“从观念上看,年轻人的日常生活开销、赡养老人及抚养子女等即时财务需求往往优先于养老规划。”薛惠元认为,这或将导致年轻人未能充分认识积累养老金的重要性,开始规划、储备养老金的时间偏晚。

按规定,参加人达到领取基本养老金年龄、完全丧失劳动能力、出国(境)定居,或具有其他符合国家规定的情形,才能领取个人养老金。“如果我现在开始存,20多年后才能领取。”石凯瑞觉得领钱的日子有点遥远。

通用。新能源汽车的大规模推广对此提出了新的要求,需要新的行业标准出台。刘峰还透露说,“我们跟很多车企进行过探讨,大家都想把车型的零配件不断优化完善,把制造成本降低下来;另外,我们也建议车企不断完善和优化产品的设计,以规避更多事故或者故障发生,这样也有助于车险费用的下降。”

中国汽车工业协会发布的最新数据显示,今年一季度新能源汽车的市场占有率已经超过30%。刘峰说,新能源汽车未来的普及率还会进一步提升,在这个过程中,整个产业链的发展也会与时俱进,不断趋于成熟,保费随之也会进入一个相对平稳的状态,而不再是一个热点话题。

张翔认为,解决新能源汽车目前面临的困局需要一定时间,他认为整个产业目前还是一个新兴产业,与发展了一百多年的传统油车相比历史太短,需要整个产业链各个环节齐头并进,发现问题、解决问题。主管部门也在推进产业政策的进一步完善与成熟,这也为系统解决新能源汽车保费问题提供了有力支撑。

有业内人士表示,燃油车保险也经历了漫长的时间才走向成熟,随着多方力量介入,新能源汽车保险市场会逐步完善。

路先生在销售汽车过程中关注到,消费者保险意识都比较强,如果没有超标太多,对于保费一般都比较容易接受,并不会影响他们在购车时对新能源汽车的选择。他认为,个别车型保费贵的问题并不会影响行业整体的普及,随着整个产业日趋成熟,保费问题也将得到解决。

本报综合消息

《中国养老财富储备调查报告(2023)》显示,对于收入在10万元至20万元的受访者,个人养老金政策吸引力相对较高,但对于其他收入区间的受访者而言,吸引力开始降低。

对此,薛惠元认为,低收入人群原本不用缴纳个税,结果参加个人养老金后,领取时还要按3%的税率缴纳个税,因此不存在参与激励。

建议建立应急支出机制

“对年轻人来说,提取个人养老金需要的时间太长了。政策如若允许缴存期间能提取部分个人养老金用于赡养老人等需求,将对年轻人的吸引力更大。”石凯瑞认为。

基于人性化考虑和制度推广需要,薛惠元建议建立个人养老金的应急支出机制,“出现失业、教育、重病或意外事故等特殊情况下,可允许参保人提前支取资金,但要明确提前支取的额度、时间、原因等事项,制定额外支付税率、缴费补贴退还、税收优惠退还等措施。”

近年来,灵活就业人员数量不断增加。“这部分年轻劳动者收入不稳定、流动性强,养老保险参保质量不高,漏保、脱保、断保等现象突出,养老储蓄不足。”薛惠元认为,个人养老金制度应向低收入者、个体劳动者及灵活就业人员适度倾斜。

薛惠元建议,针对不同参保情况开放不同额度的上限标准,鼓励低收入群体积极参与。比如,可根据收入情况、职业属性、工作年限等设置不同上限标准,通过差异化制度设计,让每个年轻人都有机会缴存个人养老金。

国家社会保险公共服务平台数据显示,截至2024年4月,可供选择的个人养老金产品共746只,其中理财类产品23只,储蓄类产品465只,保险产品71只,基金类产品187只。

“产品太多了,很多人都不知道怎么选,而且投资是有风险的。”石凯瑞说。

“现在有一些银行在推广个人养老金过程中‘为开户而开户’。”薛惠元建议,应通过业务咨询、养老规划等方式,帮助个人根据自身需求和风险偏好,选择合适的个人养老金产品,降低购买难度,减少信息不对称。

本报综合消息