

# 新能源汽车普及加速 市场呼唤专属保险

记者 徐文燕



## 核心提示

4月23日，财政部、工信部、科技部、发改委联合发布《关于调整完善新能源汽车补贴政策的通知》明确，将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底。

在利好政策刺激下，选择新能源汽车的消费者将会越来越多了，市场对于相关保险的需求也将快速增长。然而，目前，新能源汽车没有专属的保险，只能按照传统燃油汽车的保险条款来投保。

但新能源汽车毕竟不同于传统燃油汽车，尤其是车身结构、零部件构成、电池续航里程等差别较大，导致投保问题不少。

## 传统车险条款不匹配

由于目前新能源汽车市场体量较小，一直没有特定的新能源汽车保险，车主在投保时只能按照燃油车的保险条款进行投保。

但是，传统车险的部分条款与新能源汽车并不匹配。比如，新能源汽车的核心零部件包括电机、电池、电控三电系统，现有的保险条款并未涉及这“三大件”。

机动车辆保险的除外责任中有“高温烘烤”“机械电路故障”等，但新能源车不会出现上述问题；现有车险对于充电设施损失、充电时突发事故致第三者受伤等情况也没有相应的条款，保障并不全面。

同时，部分险种也并不适合新能源汽车。例如，附加险中的涉水险实际上是“发动机特别损失险种”，而新能源汽车只有电机和电池，没有发动机，此险种的保障功能不能发挥作用。

在自燃险方面，新能源汽车对于电池的自燃问题做了安全保护措施，不像燃油汽车那样易起火。同时，新能源汽车在质保期内如果出现自燃，应由厂家按照各自三包规定负责处理。所以，此险种也无需购买。

## 赔付率高于燃油汽车

在记者采访过程中，宁波多家保险公司的车险理赔负责人均表示，涉及到具体的零部件，执行的原则是“该赔的正常赔”。比如，虽然车险条款中没有涉及新能源汽车电池等方面保障，但如果新能源汽车零部件受损，保险公司的做法是，能修的修，不能修的就换。

一个较为突出的问题是，相较于传统燃油车，新能源车的赔付率更高。

某保险公司车险理赔负责人解释说，新能源汽车的技术壁垒导致其维修资源被汽车生产商、4S店垄断，其维修的专业性很高，没有第三方机构可以询价，维修工时及零部件价格由维修方决定。

“新能源汽车与燃油汽车不同，其电池等核心零部件损坏之后，更换频率更高，而更换一次电池，可能就是一辆汽车一半以上的价格。”该人士称，考虑到新能源车电池可能会引起自燃等风险，拆卸必须由4S店来完成，但在拆卸过程中，也不排除会导致原来损失扩大的可能性。

此外，当前很多登记为家用车身份的新能源车，其中有不少被用作网约车，由于使用频率较高，这些新能源车容易出险。有调查数据显示，新能源汽车出险比例高达11.7%。

太平洋保险公布的一组数据显示，在承保的2万起新能源车出险事故中，涉及动力电池损失的有236起（占比1.2%），其核心动力损毁率是传统燃油车发动机损失事故的3倍。

## 市场呼唤专属保险

事实上，关于出台新能源汽车专属保险的呼声由来已久。

中国保险行业协会此前表示，将推出第一版示范性的新能源汽车保险产品，对新能源纯电动汽车区别于传统燃油车的整体结构、动力系统、零部件及维修技术等部分，根据其风险特点制定有针对性的保险责任条款。尤其是对风险系数较高、成本较大的动力电池部分，其投保主体究竟是汽车主机厂、使用者还是电池供应商，还需要进一步研究确定。

一位业内人士指出，新能源汽车的电池就如同我们手机的电池一样，每多使用一次，电池量就衰退一次，随着时间推移，电池越来越不耐用，现实中大部分新能源汽车的电池只能使用5年左右时间。

不过，在业内人士看来，随着新能源技术的发展，电池的耐用性和续航能力增强后，新能源汽车专属保险的价格将会更加合理。

除了赔付率，新能源汽车保险在设计中还需要考虑很多因素。

据了解，由于政府出台价格补贴，导致保险行业在新能源汽车保额确定方面没有明确标准，车辆全损时的赔偿标准也没有明确说明，无形中增加了被保险人的道德风险。

由于新能源汽车缺乏大量的历史风险数据，以及新能源技术发展仍不成熟，导致新能源汽车专属保险迟迟没有出台，而新能源技术发展也将会对新能源汽车保险产生影响。