

“三电”全部纳入保障范围,火灾事故可翻倍赔偿——

新能源汽车专属保险快步走来

新能源汽车无论是车身结构、动力系统,还是使用场景、维修保养等都跟燃油汽车有较大区别,其风险特征和事故原因也呈现一定特殊性。然而,由于没有专属条款,新能源汽车承保只能使用传统车险条款和费率,导致电池故障、充电自燃等特有风险未能纳入保险保障范围。中南财经政法大学保险研究所所长刘冬姣表示,近年,新能源汽车销量一直保持着上升势头,及时推出“示范条款”体现了保险行业对新能源汽车风险管理的重视。这能够解除新能源汽车在使用中有别于传统汽车风险的后顾之忧,利好新能源汽车的销售。



(网络图)

明确保障范围与折旧率

在“示范条款”的释义中,第一条即对新能源汽车的定义进行了明确。新能源汽车不仅包括纯电动汽车,还包括插电式混合动力(含增程式)汽车以及燃料电池汽车。此前,消费者担忧的纯电动汽车与插电式混合动力汽车区别对待、燃料电池汽车未纳入保险保障范围等情况并未出现。

“示范条款”对新能源车的折旧率进行了重新规定。新能源汽车的折旧按月计

算,不足一个月的部分不计折旧。最高折旧金额不超过投保时被保险新能源汽车新车购置价的80%。

比如,9座以下客车家庭自用和非营业纯电动新能源汽车的折旧按照车价分为四个价格区间,分别为0-10万元、10万元-20万元、20万元-30万元、30万元以上,对应的折旧系数分别为每个月0.82%、0.77%、0.72%、0.68%。9座以下客车家庭自用和非营业插电式混合动力与燃料电

池新能源汽车折旧系数则不按车价区分,统一为每个月0.63%,较现行条款的0.6%有所提升。

清华大学五道口金融学院中国保险与养老金研究中心总监朱俊生在接受记者采访时表示,新能源汽车险专属条款在深入研究新能源汽车风险特征的基础上,提出行业示范条款,扩大了保险范围,有助于满足新能源汽车的独特需求,促进规范承保理赔实务。

附加险保障特点突出

在附加险方面,“示范条款”较传统车险进行了大幅简化,但突出了新能源汽车的保障特点,具体包括附加外部电网故障损失险、附加自用充电桩损失保险、附加自用充电桩责任保险、附加智能辅助驾驶软件损失补偿险、附加火灾事故限额翻倍险和附加新能源汽车增值服务特约条款。

从附加险条款的设置来看,“示范条款”虽然是针对新能源汽车,但是在车险责任范畴划定方面,已经扩大至与机动车相关的各类使用场景当中。这有利于最大限度保护消费者的利益,也有利于车险保费整体基数的扩大。例如,附加智能辅助驾驶软件损失补偿险,则在一定程度上解决了传统车险很难对软件升级产生的损失进行合理定价的问题。附加火灾事故限额翻倍险,如果再叠加附加法定节假日限额翻倍险的条款,甚至能够实现责任保障再翻倍。

朱俊生认为,新能源车险专属条款附加险进一步拓展了相关的财产险和责任险,如高压电池火灾、爆炸引起的财产损失,电池过度充电或电源连接问题引发火灾导致财产损失等,弥补了一些保障空白。同时,他还建议进一步加强新能源车碰撞试验,深化车辆耐撞性、可维修性及维修经济性研究,完善汽车安全指数研究,夯实定价和产品开发基础。加强科技运用,探索机动车里程保险(UBI)等创新产品。

按照我国《新能源汽车产业发展规划(2021—2035

年)》,到2025年,新能源汽车新车销售量应达到汽车新车销售总量的20%左右。政策支持力度极强,增长空间广阔。买车容易养车难,虽然新能源汽车购买时能够享受补贴,充电成本也大大低于燃油成本。但是由于没有专属保险条款,保险支出和维修支出已经成为不少新能源车主日常用车的“大头”。业内人士预计,随着专属条款的到来,新能源汽车专属保险产品面市也指日可待,这将进一步刺激新能源汽车的购买力,进而推动汽车产业升级的快速迭代。

刘冬姣表示,“示范条款”符合去年以来的车险综合改革大方向,条款细分性更强,消费者获得的有针对性保障也更多。由于新能源汽车的面世时间不长,对其风险的认识还有待进一步深入,这也形成一种倒逼机制,要求保险公司能够加快应用保险科技,更全面地了解掌握新能源汽车的多种技术路线和生产使用各环节的风险特点,强化新能源汽车保险的风险管理,实现新能源汽车保险的可持续发展,为消费者提供持续优质的车险服务。

车险综合改革以来,车险产品保费收入下降已经是不争的事实。无论是大公司还是小公司都在为车险市场寻找新的增长点。“新能源汽车险专属条款的到来,无疑对提升整个车险业务是有帮助的,特别是随着车险服务更加完善,消费者购买新能源汽车也会少了很多后顾之忧。”朱俊生说。

(据《经济日报》)

保障责任大范围扩容

与传统燃油汽车“发动机+变速箱”的基础配置不同,新能源汽车最核心的技术就是“三电”,也就是电驱、电池和电控。“示范条款”明确提出,新能源汽车车损险保障责任包括“电机及驱动系统、电池及储能系统、其他控制系统”。这意味着“三电”全部纳入保障范围。“传统车险条款费率与新能源汽车风险不匹配,费率不能充分体现车身结构、零部件构成、电池续航里程等风险因素的影响,未纳入动力电池、电机、电控系统相关的定价因子,事实上,‘三电’与汽车安全行驶密切相关,占整车价值比重较高。”朱俊生告诉记者。

虽然在“示范条款”中“三电”成为必保项目,但是“示范条款”同时明确“自然

磨损、电池衰减、朽蚀、腐蚀、故障、本身质量缺陷,保险人不负责赔偿”。刘冬姣认为,保险产品在设计中一般对财产价值的自然损耗都不提供保障。新能源汽车的电池在使用过程中出现的衰减,消费者可以通过“三包”政策和生产厂家提供的服务来解决这些问题。多位业内人士也表示,电池衰减如同其他设备的折旧一样不可避免,保险条款中做出不赔偿的规定在情理之中。

记者在采访中了解到,消费者对新能源汽车安全性问题的关注度一直较高,部分新能源汽车自燃事件更引发社会广泛关注。新能源汽车发生自燃可以分为三类情况:充电过程发生自燃,行驶过程发生自燃和静态

过程发生自燃。无论哪一类自燃,都会严重威胁驾乘人员的生命安全,同时也会给新能源汽车本身以及周边财产造成损失。

根据“示范条款”,“在使用被保险新能源汽车过程中,因自然灾害、意外事故(含起火燃烧)造成被保险新能源汽车下列设备的直接损失,且不属于免除保险人责任的范围,保险人依照本保险合同的约定负责赔偿”。换句话说,新能源汽车无论是在哪种情况下发生自燃,保险公司都必须承担保障责任。“从目前情况来看,与燃油车相比,新能源汽车的风险相对会高一点。‘示范条款’中的规定扩展了风险保障范围,解决了消费者的后顾之忧。”刘冬姣说。