



新能源车险“高保低赔” 是“霸王条款”还是行业特殊

让车主按照补贴前的高价格投保,但理赔时却按照实际支付的低价格理赔……保险公司的“霸王条款”让不少新能源车主“吃了亏”。专家认为,这是典型的“高保低赔”,损害了消费者权益。新能源车险亟待规范,既要考虑新能源汽车的特殊性,更要保证公平公正交易。

“保费高,理赔低” 不明真相的车主多

北京的贾先生今年6月购买了一辆新能源汽车,补贴后价格约为16万元。其在某保险公司投保的保单显示,机动车损失险的保额为补贴前的22.2万元,加上第三者责任险,首年保费达5400多元。“我不太懂保险,投保时保险公司没有提醒过我,是按补贴前的车价计算保费的。”贾先生说。

像贾先生这样“不明真相”的车主很多。记者在北京、上海等地随机采访了几十位新能源汽车车主,其中大多数都是在翻看保单时才发现按照高价投保。

天津市津南区人民法院发布的一起案件显示:消费者李某享受10万元国家购车补贴,以6万元实际支付价格购买了售价为16万元的某品牌纯电动轿车。购买商业保险时,李某是按照16万元的金额投保,保险期内,李某驾驶该车辆发生单方交通事故,车辆全损。事后,保险公司仅同意赔付李某当时购车实际支出的6万元。

除了高价投保、理赔“降级”,新能源汽车的保费过高且续保环节也不规范。

不少新能源汽车车主认为,保费

设定就是让车主吃亏。一位特斯拉电动汽车车主告诉记者,首年保费高达9000多元,相比燃油车高了不少。北京新能源汽车车主刘先生说,燃油车第二年的保额较上一年约有10%的折损,而新能源汽车在第二年续保时无折损,保额仍与新车购置价相同。

中国保险信息技术管理有限责任公司分析资料显示,新能源汽车单均保费高出非新能源汽车21%。从单均保费看,购置价在10万元至30万元之间的家用新能源汽车单均保费高于传统汽车。

公安部交管局7月发布的最新数据显示,截至今年6月,全国新能源汽车保有量344万辆,占汽车总量的1.37%。中国汽车工业协会近日发布的数据显示,今年1月至7月,新能源汽车产销70.1万辆和69.9万辆,同比分别增长39.1%和40.9%。

无统一规范 “霸王条款”损害消费者权益

专家认为,“高保低赔”赚取保费,是保险公司惯用手段,这样的“霸王条款”对消费者不公平。

北京汇佳律师事务所主任邱宝昌认为,新能源车险高价投保、理赔“降级”,是典型的“高保低赔”,违反《中华人民共和国保险法》第五十五条规定:“投保人和保险人约定保险标的的保险价值并在合同中载明的,保险标的发生损失时,以约定的保险价值为赔偿计算标准。投保人和保险人未约定保险标的的保险价值的,保险标的发生损失时,以保险事故发生时保险标的的实际价值为赔偿计算标准。”

邱宝昌举例说,一辆实际价格为20万元的新能源汽车,补贴8万元后,消费者支付价格为12万元。“消费者有权选择按照20万元投保或按照12万元投保,对此保险公司应将选择权交给消费者。”他说,发生事故车辆全损后,投保多少,就该赔多少。

北京工商大学保险研究中心主任王绪瑾说,保险公司承保时把补贴算进去,理赔时把补贴扣除掉,损害了消费者权益,保险公司应如实告知投保人相关情况。

记者调查发现,在保费计算上,目前国内针对新能源汽车也没有统一规范,不同保

险公司、不同地区都有差异。从上海多家保险公司的运营情况看,该地区新能源车险是按照车企上传到平台的官方指导价来确定保额的,也就是补贴前的车价。

“各地补贴有差异,最终消费者实际支付的车款会有差异。所以,我们统一按照官方市场指导价计算保费,就是补贴前的价格。”上海一家大型保险公司内部人士告诉记者。

新能源汽车专属保险需明确承保价格、赔偿界限

中国保险信息技术管理有限责任公司相关报告显示,从保费规模看,2013年至2017年,保险业承保的新能源汽车数量年均增长78.6%,2017年保费规模为101.6亿元,增速为50.4%。

保险业内人士坦言,新能源汽车的车身结构、零部件构成、电池续航里程等与传统汽车差别较大,保险风控难度远大于传统车辆。新能源汽车应该有专属保险。

业内人士建议,新能源车险专属保险不仅需明确规定按照补贴前还是补贴后的价格承保,还需明确赔偿界限,在车损险中对新能源车电池自燃、短路、碰撞损失等风险及其赔偿标准进行判定。此外,还需调整新能源车险和传统车险条款“不适用”的内容。例如,机动车辆保险的除外责任中有“高温烘烤”“进水后导致的发动机损坏”等,但新能源汽车很少出现这些问题。

“关键是对政府补贴部分,投保人是否具有保险利益值得探讨。”王绪瑾认为,对于政府补贴部分,车主没有付钱,应该没有保险利益。如果将这部分投保,则会带来道德风险。

邱宝昌说,保险人要将保险价值、保险标的、如何理赔等充分告知消费者,尊重消费者的选择权、公平交易权。

(据新华社)