近七成消费者车险保障程度不足

年年上车险,就能充分覆盖风险吗?近日,中国保险信息技术管理有限责任公司(以下简称"中国保信")发布的2018年全国交通事故责任保险保障程度分析报告显示,2018年近七成消费者交通事故责任险保障程度不足,而不足原因在于机动车商业第三者责任保险(以下简称"三责险")覆盖率不高以及当地省份死亡赔付费用较高等。

交通事故保障不足者近七成

报告显示,2018年,仅有32.2%的三责险保单实现了风险的充分覆盖,由此也意味着近七成消费者交通事故责任险保障程度不足。分地区来看,仅山东、安徽、四川、重庆、湖南、江西、福建等8个地区占比超过50%。且仍有6个省市不足10%,分别是北京、天津、上海、广东、深圳、青岛,而上述6省市之所以风险覆盖率低,主要原因在于死亡赔付费用标准在100万-200万元之间,要覆盖风险将需要更大的保额支撑。

从整体上看,东部经济发达地区的保障缺口大于中西部经济欠发达地区,这主要由于各地区间三责险平均保额差异相对较小,而经济发达地区死亡赔付费用标准远远超出经济欠发达地区所导致。

同时,报告还显示,全国各地区死亡赔付费用标准差异较大:有12个省市赔付费用标准超过100万元,例如上海、北京、宁波、深圳、浙江、厦门等;20个省市处80万-100万元区间;4个省市低于80万元。其中,最高赔付标准(上海,约171万元)约为最低赔付标准(黑龙江,约76万元)的2.3倍,差额约95万元。此外,北京地区的死亡赔偿费用为168.3万元,约为三责险单均保额2.5倍(69.2万元)。

已买三责险可能依然赔不起

从我国实际情况看,车主须按照国家规定投保机动车交通事故责任强制保险(以下简称"交强险"),以解决基本的道路交通事故责任风险。而交强险的保额包括死亡伤残上限11万元、医疗费用上限1万元以及财产损失上限2000元。此外,对于事故责任中交强险赔偿不足的部分,可由车主自愿购买三责险来补充赔偿。三责险的保额在5万-100万元以及100万元以上,由投保人自主选择。而调查结果显示,2018年,全国三责险平均保额和单人死亡赔付费用平均水平分别是77.7万元、99.1万元,已较上年分别提高17.2%、7.7%,但两者仍相差20余万元。

可见,由于一些地区死亡赔付费用标准较高,当地车主即使购买了交强险以及三责险,如果出现交通事故致第三者死亡,车主依旧有可能赔不起。因此,该报告指出经济水平较高地区死亡赔偿标准较高,三责险保障缺口较大,建议消费者适当提高三责险保额,至少购买50万元以上限额的三责险,北京、上海、广东、江苏、天津、宁波、深圳、浙江、厦门、青岛等地消费者可考虑购买150万元及以上限额的三责险。

交强险三责险产品待更新

而从另一方面看,由于经济水平的提高,交强险的保障作用正在日益减弱,中央财经大学保险学院教授郝演苏认为,我国交强险于2006年出台,由于经济社会的发展,我国居民人均可支配收入已翻了好几倍,因此目前仍为2000元的交强险财产保障对于大多数车主毫无意义,并且如果发生普通的剐蹭和追尾等交通事故,很多人都会采取"私了"方式,以防止下一年续保时被保险公司提高保费。另外,一旦发生撞人等意外事故,上限12万元的死亡伤残和医疗费用在目前的经济环境下实在是杯水车薪。

此外,我国保险公司对于三责险的业务采取不区分人身伤亡和财产损失价值,采取统一费率进行承保。郝演苏认为,由于将"物+人"合并在同一个保额内,在财产价值走低、人身价值走高的大环境下,第三者责任保险出现财产损失保障过于充裕甚至浪费,而导致人身伤亡保障严重不足。同时,保险公司将第三者责任保险的生命价值与财产价值捆绑定价销售,不仅是缺乏对于生命的基本尊重,还利用理性车主希望获得较高的第三者人身伤亡保障的善意,为大概率、小事故的财产损失支付较高的保险费,获取不当的保费收益。

(来源:新华网)

召回信息

4月召回汽车51.8万辆

根据国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心4月份发布的召回公告,整理出"2019年4月国内乘用车召回榜单"。4月,国内乘用车市场共发布8起公告,涉及7个品牌的51.8万余辆汽车被召回,同比下降23.48%,环比增长63.89%,已连续第3个月维持较低水平。

值得注意的是,仅"沉寂"一个月的高田问题气囊"卷土重来",分别有宝马和斯巴鲁两品牌发布因装配高田问题气囊而召回的公告,并共计召回汽车36.5万余辆,占召回总量的70.46%。同时,截至本月,2019年因装配高田问题气囊而被召回的汽车数量已攀升至67.2万余辆。此外,截至4月,已连续3个月未出现自主品牌召回。

整体来看,国内乘用车召回数量已经连续第3个月维持较低水平。其中,宝马本月共发布两起召回公告,累计召回汽车48.1万余辆,召回数量最大,占总量的92.92%之多;林肯则召回近2.4万辆大陆系列汽车,数量次之;其余品牌召回数量则都不足万辆。

分车系来看,4月,主要源于宝马的大规模召回,宝马和MINI两品牌共计召回汽车48.3万余辆,占召回总量多达93.29%;之后,美系一品牌召回汽车近2.4万辆,占总量的4.63%;此外,日系、瑞典系、意系各召回汽车5035辆、4744辆和981辆,占比均不足1%。

具体来看,4月8日,斯巴鲁宣布因车辆副驾驶席前安全气囊装配了高田公司生产的未带干燥剂的硝酸铵气体发生器,而将召回共计5035辆汽车。上个月,斯巴鲁曾因车辆刹车灯开关接触方式不合理而召回近13.3万辆汽车,并成为当月数量最大的一起召回。

4月16日,宝马又宣布因"高田问题气囊"而召回36万辆汽车,且车型覆盖广泛,其中包括近27.3万辆国产华晨宝马及ZINORO 1E、ZINORO 60H汽车;以及8.7万余辆进口宝马,几乎涵盖了宝马品牌合资、进口的全系车型。

再聚焦至召回产品类型,4月汽车召回仍多集中于高档品牌、乃至超级跑车品牌,而自主品牌和主流合资品牌则仍未"现身"。其中,宝马、林肯、沃尔沃、奔驰4个主流高档汽车品牌共召回汽车512029辆,占召回总量的98.84%;而以纯进口方式销售的斯巴鲁和阿尔法罗米欧则共召回5492辆,占比1.06%;此外,超级跑车品牌法拉利也在本月宣布召回汽车524辆。

(来源:人民汽车网)

车市动态

三部门正式启动
二手车出口工作

商务部网站6日消息,商务部、公安部、海关总署三部门近日共同召开二手车出口专题会议,正式启动二手车出口工作。商务部表示,二手车出口工作的启动是中国汽车产业出口史上具有里程碑意义的重大事件。据了解,目前首批开展二手车出口业务的地区为北京、天津、上海、浙江(台州)、山东(济宁)、广东、四川(成都)、陕西(西安)、青岛、厦门等10个省市。

汽车产业是国民经济的战略性、支柱性产业,相关政策一直受到社会各界高度关注。根据中国汽车流通协会统计,2018年我国二手车交易量达1382万辆,不到新车销量(2808万辆)的一半,如按发达国家二手车交易量是新车销量2倍,二手车出口是交易量10%以上测算,我国二手车出口发展潜力很大。

拥有二手车平台的车好多负责人对《经济参考报》记者表示,开放二手车出口,不仅能扩大外贸规模,更能进一步盘活国内汽车产业格局,刺激新车消费与二手车流通,进而带动产业的进一步升级。

(来源:《经济参考报》)

新能源汽车
二手车市遇冷

不少车友表示,宁愿购买燃油汽车,也不太想购买新能源汽车。因为有一个重要的原因是,新能源汽车3年保值率仅为20%,在二手车市遇冷。

谈及新能源汽车的保值率问题,一位二手车市场工作人员表示,现在在二手车市场上很少有新能源汽车,因为汽车的保值率太低,所以车主也懒得卖。作为购车者,也都不愿意选购二手新能源汽车,新能源汽车在二手车市场的处境甚为尴尬。

目前来看,二手新能源汽车保值率只有原价的20%。该二手车市场工作人员表示,二手新能源车之所以跌幅这么大,原因是目前制约新能源二手车流通的最大因素是检测技术和行业标准尚未形成,新能源车的价值无法得到公允的衡量,因为新能源汽车无法被估价,所以保值率也就自然很低。新能源汽车出现的时间不长,所以很多相关的配套设施和体系也都不完善,从而导致二手新能源汽车卖不上价的情况。

只有尽快确立新能源汽车相关配套设施、管控体系及政策,才能充分保障新能源汽车车主的利益。

(来源:时报资料室)