

理赔次数过多保费大幅上涨，甚至可能上黑名单被拒保

车险改革倒逼车主好好开车

车·调查

■ 本报记者 王培琳

2015年6月1日起，商业车险费率管理制度改革试点工作正式启动，目前全国十二个省区市已经完成第一批和第二批试点工作。海南省作为第三批推广地区，今年6月24日正式进行系统切换，6月25日正式启用新的商业车险行业统一示范条款。

据海南省保监局统计，6月25日新产品上线至10月底，全省约有76%的续保客户享受了低于去年的整单折扣。商业车险保单平均折扣率70.36%，较改革前下降了1.17个百分点。商业车险单均保费3443元，同比下降1.49%。此外，车险改革对海南车险市场有何影响呢？



车险新规

- 出险1次次年取消车险折扣
- 出险2次保费系数上浮25%
- 3次上浮50%
- 4次上浮75%
- 5次及以上保费可能翻倍

“如果出险，我明年的保费会上浮吗？上浮多少？”我省商业车险新规施行后，车主最关心保费的变化。根据新规，出险次数和车险保费系数直接挂钩。据介绍，以往，一年中出险次数不超过2次的话，对次年保费影响不是很大，而费改新规加大了对出险次数的管控。

“如果车主理赔次数过多，甚至有可能上黑名单，被拒保。”平安车险理赔员小符告诉记者。

车险改革或改变车主理赔和行车习惯

据人保财险海南分公司相关负责人介绍，为促进费率公平，拓宽保障范围，车险改革后保费还有两个较大变化：明确了商业车险保额按投保时车辆的实际价值承保，另外费率体系还考虑了不同车型的“零整比”因素，即具体车型的配件价格之和与整车销售价格的比值。

海口市民杨先生的长城皮卡，2015年10月购买商业车险全险共计5400多元，一年内出险3次，今年10

月杨先生再次购买全险时便达到了6700元。

省保监局相关负责人表示，改革之后，商业车险更受消费者认可，商业车险投保率达到了77.39%，同比增加了4.69个百分点，同时车险改革也提高了公众安全驾驶的意识，受新规影响，不少车主索赔习惯开始发生改变。

“轻微的小刮蹭就不出险了，否则明年保费就不划算。”海口市民刘先生说。据海南省保监局数据统计，今年

6月我省开始进行商业车险改革至十月底，我省商业车险报案率同比下降了9.85个百分点。

但出险理赔次数不是影响保费的唯一因素，还要考虑其他因素系数。据人保财险海南分公司相关负责人介绍，改革后的商业车险费率水平与驾驶习惯及其行车风险更加匹配。大多数的车主能够因其良好的驾驶习惯和低风险率而享受更多的折扣，相应的高风险的车险客户的保费则会有所上浮。

车险市场竞争更理性 服务越来越重要

车险改革后，各家公司在保费价格上也有了更大自主权，消费者会比较各家保险公司车险的价格，市场竞争无形中加剧，保险的销售费用增加，这是车险改革以来，不少保险公司的直观感受，但与此同时，车险市场的竞争也更加理性，更多保险公司开始更加看重服务。

省保监局相关负责人表示，商业车险改革之后，海南车险市场格局比较平稳，并没有发生大的变化，人保、平安、太平洋、大地等保险公司依旧占据海南车险市场前列，全省商业车险保单保费、保单件数同比增速没有出

现异常波动。与此同时，车险市场竞争更加理性，财险公司自主调节系数使用“双85”底线折扣的保单占比为64.22%，公司自主定价的差异化开始呈现。

平时较为关注车险市场的海口市民王先生也表示，因费用上升，部分中小保险公司可能面临调整结构的形势，不再像以前那样不计成本抢夺市场。

据平安车险理赔员小陈介绍，改革方案更强化保险公司对保险条款的尽责说明义务，要求保险公司承保时必须主动向消费者说明责任免除事项，解释易产生歧义的内容，并且新的

行业示范条款将代位求偿全面纳入保险合同，理赔方式更加多样化，进一步精简了理赔资料，理赔也更加便捷。

“现在的消费者不仅看价格，还会看服务。”平安车险销售人员张女士认为，购买支付方便，理赔速度快，赔款到账快等越来越为消费者所看重，因此保险公司都在不断提高服务水平，让车主享受到更加满意的服务。

同时，人保财险海南分公司相关负责人认为，在推动商业车险改革的大背景下，各家保险公司也应多从自身找突破口，改善经营管理，努力形成自有的经营特色和比较竞争优势。

保费引发连锁反应 修车价有望走低

据悉，改革后的商业车险保费等于基准保费与费率调整系数的乘积，费率调整系数由无赔款优待系数、交通违法行为系数、自主核保系数、自主渠道系数4个系数的乘积构成。

在各项系数中，无赔款优待系数对费率的影响最大。连续3年以上无赔付的消费者无赔款优待系数最低为0.6，如果上一年赔付超过5次，无赔款优待系数就是2。车主出险更谨慎，导致很多私人修车店铺也抓住机会，

用价格优势来与4S店“争客源”。

今年10月底，海口市民彭先生在龙昆北路发生一起剐蹭事故，彭先生负全责，由于修车金额不大，并且今年彭先生已经出险理赔过1次，为了防止明年保费上浮，彭先生决定不再进行保险理赔，便带着对方车主一起来到海甸岛一家快修店进行修车，最后两辆车的剐蹭地方全部修好总计花了500元。

“图省事，之前也老在快修店修

车，总体感觉修车价格是越来越便宜了。”彭先生说。

并且，近年来汽车快修店发展迅速，从事车辆维修工作多年的某汽修店主符先生表示，车险改革后，很多车主在发生小事故时，权衡保费与修车费之后，可能更多选择去方便实惠的私人快修店，这将与4S店形成激烈竞争，此种情形有望推动车辆维修价格的走低，其店铺也正努力把修车价格调到最低。

千元就能拿下“奔驰宝马新能源车”

老年代步车集体 傍大牌

因无牌无证、道路横行而备受诟病的老年代步车引来众多“大牌”车企关注，部分销售店外一排排奔驰、宝马、路虎造型的代步车颇为惹人眼球。不过，有销售人员告诉记者，这些外形酷似名牌车的老年代步车是厂家故意傍大牌生产，“名牌”销量更好。同时，记者调查发现，另有部分老年代步车以谐音的方式傍大牌，酷派、大阳等品牌在老年代步车领域也大受欢迎，傍大牌居然成为老年代步车企业实现利润的捷径。



「五环」奥迪老年代步车。

“奔驰宝马”代步车泛滥

千元入手“奔驰宝马新能源汽车”不再是梦。记者发现，老年代步车傍大牌的方式分为两类：一类为外观设计上对大牌进行模仿，按照奔驰、宝马、路虎等知名品牌照猫画虎；另一类则直接在名称上谐音模仿。

记者发现，河北休闲电动汽车有限公司生产的一款名为东方锐达的四轮电动轿车，在外观上看与奔驰smart相差无几，从车型到图标几乎相同，同样被仿造的大牌还有“奔驰”“宝马”“玛莎拉蒂”等。

在北京朝阳区一家电动车专卖店中，销售人员告诉记者，店中有一款销量非常好的代步车，名称叫“大洋”，需要预定从仓库取货。记者询问是否与摩托车生产商“大阳”品牌同一出处

时，该销售人员表示，并非是一个厂家。另一款名叫“酷派”的老年代步车，与手机品牌酷派同名，但店员表示，两者并无任何关系。

博眼球牟取暴利

老年代步车是低速四轮电动车的一种代称，因当下几乎处于监管真空状态且频频引发交通事故而备受争议。同时，因车辆不需要牌照，驾驶员不需要驾照，颇受消费者欢迎。部分车企因此以山寨、傍大牌的形式从中牟取暴利。

上述售卖“奔驰”等老年代步车的销售人员称，同等价位的老年代步车，贴大牌的产品销量更好。另有不愿具名的知情人士透露，与纯电动汽车相比，老年代步车的研发费用仅有几万元，门槛极低，小作坊也能生产。

一位不愿具名的老年代步车品牌负责人告诉记者，行业内部分企业模仿国际大牌车企制造老年代步车销售，迎合了消费者的消费心理。“傍大牌”的老年代步车与正牌名车售价天差地别，部分消费者没钱买名牌车可以试试开名牌车的缩小版。”

记者昨日接连致电上述傍大牌的代步车企业，不过，截至记者发稿电话仍未能接通。

尚处监管空白

老年代步车行业傍大牌乱象，反映了老年代步车的行业规范和生产规范亟待出台。北京集慧智佳知识产权管理咨询有限公司咨询师王静认为，在名称上进行模仿的企业是在打法律的擦边球。山寨企业刚起步，需要借助别人品牌的知名度带动销

量。但这种外观上模仿，在法律上存在巨大风险。不过，当下该行业尚处监管空白，大型车企也并没有在该领域大规模打假。

王静指出，对于企业来说，“傍大牌”仅仅是一时之计，企业前期发展进行抄袭是可以理解的，但在具备一定规模后，企业应当有自己的核心技术才能获得竞争力。一味地进行模仿，不仅会对企业自身的发展产生不利影响，更有可能触犯法律。

据悉，我国《商标法》第五十七条中有明确规定，未经商标注册人的许可，在同一种商品上使用与其注册商标近似的商标，或者在类似商品上使用与其注册商标相同或者近似的商标，容易导致混淆的；销售侵犯注册商标专用权的商品的均属于侵犯注册商标专用权。不过，为了追逐利益依然有企业铤而走险。（北商）

车·表情



乐视汽车又有新动作：2.79亿元拿下浙江造车基地

据德清县公共资源交易中心官网《德士资告(2016)挂字第40号成交公示》，乐视生态汽车(浙江)有限公司以2.79亿元成交德清经济开发区北部砂村区块创业大道北侧“2013-006-1”地块。据此前公开的消息，乐视将于该地块建设其在国内第一个汽车产业基地。

据了解，2016年8月10日，乐视在浙江省人民大会堂举行启动仪式，宣布在莫干山高新区北部园区建设超级汽车工厂和智能汽车生态小镇，第一阶段规划用地4300亩，计划年产40万整车，总投资200亿元。（中汽网）

车·资讯

中国汽车行业蓝皮书发布：今年销量预计增14%

普华永道近日发布了其首份《中国汽车行业蓝皮书》，预计今年中国汽车市场全年销售量将增长14%。到2022年，中国新能源汽车年产量将达到185万辆左右。

在全球汽车行业高速发展的过程中，中国是最重要的推动者。2015年下半年，受到减税政策刺激，本已陷入疲态的中国汽车市场在四季度强势反弹，年度销售量收官增长达8.2%。该项政策在2016年得以延续，令整体汽车市场持续升温，普华永道预计国内汽车市场全年销售量增长约14%。

“随着刺激政策退出，中国汽车市场将在明年逐步回归温和增长，并且产业逐渐成熟，这也许是中国汽车行业‘新常态’的标志之一。”普华永道中国汽车行业主管合伙人廖仲敏认为。

自动驾驶被视为是汽车行业的未来。普华永道预计，到2020年，汽车产业才会开始真正地向自动驾驶转移；到2025年，在出售的新车中，20%的车辆具有自动驾驶功能。自动驾驶的技术会越来越成熟稳定，到2030年自动驾驶车辆的市场占有率将达到15%至20%。（据北京日报）

今年我国新能源汽车产量有望占全球总量的40%

“根据今年的发展形势估算，2016年中国新能源汽车产量有望占到全球总量的40%。”中国汽车工业协会副秘书长许艳华表示，1到10月的国内汽车产量中，新能源产品占比已经超过了1.6%。

许艳华是在10日北京举行的“十三五”新能源汽车发展趋势高层论坛上说这番话的。在本次论坛上，来自新能源汽车行业的百余名嘉宾，围绕未来几年中国新能源汽车在技术、政策、市场等方面的发展趋势进行了深入探讨。

中国汽车工业协会数据显示，2016年11月，我国新能源汽车生产8.40万辆，同比增长16.21%。2016年1-11月，累计生产新能源汽车40.28万辆，同比增长44.27%。

许艳华说，新能源汽车产销数字的节节攀升，背后是整个产业的全面进步：关键技术不断突破，产业链条逐渐清晰，初步形成了较完善的产业生态，社会公众接受度与购买欲大幅提高。

与会专家也指出，“十三五”期间，新能源汽车产业有望迎来更多的“升温”与“加速”，但也面临着如何让产业生态更加完善，由政府主导转变成市场主导，如何突破更多核心技术，如何打造新能源汽车自主品牌等新难题。（欣华）

广告联系 林明岳 15109805678