

事故频发投保率却不高 骑车人易陷赔偿困境 电动自行车保险为何“遇冷”

“电动自行车还能买保险?”经常骑电动自行车的市民高先生有些诧异,“我就知道机动车要上交强险、商业险,还真没想过给电动自行车上保险。”

如今,电动自行车交通事故不断攀升。据统计,今年北京的西城法院受理的以电动自行车为主的非机动车交通事故纠纷比去年同期上升超过60%。因电动自行车的保险投保率偏低,事故责任方又是个人,容易出现“因事故致贫”或受害人“求偿无门”的局面。为何投保率不高?投保又该注意什么?记者进行了采访。



案例

致人伤残被判赔偿15万余元

前不久,小王被西城法院判决赔偿15万余元。对于外地来京打工的他来说,要拿出这么多钱“压力山大”。

这一切源于去年8月的一次交通事故。当时,小王骑电动自行车经过一处路段时,与旁边的一辆电动自行车前轮发生接触,致使骑车人宋先生当即失去控制摔倒在地。事发后,宋先生被医院诊断为肱骨远端骨折,第二天便接受了手术治疗,但出院后很长一段时间生活都不能自理,经鉴定为十级伤残。

今年2月,宋先生提起诉讼,索赔伤残赔偿金、护理费、精神损害抚慰金等各项损失近24万元。

由于交通队认定小王负事故主要责任,西城法院经审理后,判决他承担70%赔偿责任,共计15万余元,仅残疾赔偿金一项就接近13万元。

车主

三大原因不愿花钱投保

市民对电动自行车保险了解多少?又有多少人愿意花钱投保?

其实,电动自行车保险已经推出多年,但与机动车必须投保交强险不同,目前法律法规对电动自行车投保并无强制性要求,很多人对此还不甚了解。

记者采访发现,“不知道、没必要、赔不了”,是车主不愿投保的主要原因。

记者对比了市场上3款电动自行车保险产品,发现产品保障范围和保额存在较大差异,但都能通过电动自行车第三者责任保险附加车上人员责任保险或驾驶人的意外伤害保险,给予骑车人及事故第三者最基础的保障。最便宜的保险产品一年保费不足百元,可以得到针对驾驶人和第三者最高10万余元的保障。

不同的产品还会增加电动自行车盗抢、火灾爆炸甚至骑行人猝死等险种,通过不同的保险组合提供更全面的保障。当然,保额和项目的提升,也意味着保费的增加。3款产品中,保额超百万元、保障项目最多的产品,一年的保费需要380余元。

记者走访发现,目前,多数电动自行车销售门店并不会主动向消费者介绍电动自行车保险。“我们提供电动自行车保

“现在路上的电动自行车越来越多,开得越来越快,出现交通事故的概率大增,而且电动自行车本身自重大,骑车人在事故中受伤甚至造成伤残的风险也增大了。”西城法院民一庭法官林涛告诉记者。

据统计,西城法院今年1月至11月受理的非机动车交通事故纠纷案件数量比去年同期增长60.98%,绝大多数都是电动自行车事故。由于事故责任人多为个人,又普遍没有上保险,偿付能力有限,特别是对他人造成人身伤害时,高额的赔偿金往往远超个人承受能力,导致出现“因事故致贫”或受害人“求偿无门”的局面。

“以北京的赔偿标准计算,构成最低的十级伤残,仅伤残赔偿金就接近19万元。而且,因交通事故就医,不能享受医保报销,如果责任人没有赔付能力,风险就很大。”林涛说。

险服务,但很少有消费者主动询问。即使消费者得知店里可以上保险,大部分人也表示不需要。”一家门店的营业员说。

“电动自行车保险价格不算贵,但我用不上。”市民张先生直言不讳地说,“我骑车主要是接送孩子,上路格外小心,撞别人的可能性不大,骑车5年来从未出过事故。”张先生说:“如果我被别人撞了,那也应该由别人赔偿我。”

“买保险不是为了出险,而是为了有最后一重保护。”王女士已经买了3年电动自行车保险。3年前,她开车时经历过一次与电动自行车的交通事故,对方摔断了鼻梁骨,好在机动车有保险,进行了赔付。事后,王女士越想越怕,赶紧买了电动自行车保险。“虽然一次险也没出过,但我觉得还是有个保险踏实。”王女士说。

记者在采访中发现,除了“不知道”“用不着”之外,担心“赔不了”也是电动自行车车主不愿投保的一个原因。保险条款中都要求投保电动自行车须符合国标,如果经过违规改装,可能失去保障。很多车主的车辆都解了限速或进行过改装,也怕投保被拒赔。

门槛

私自改装解限速都不赔

记者在3款保险产品合同中都看到了投保车辆须符合国家标准的条款。有的笼统表明“设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准”或“以《电动自行车安全技术规范》规定为准”,有的更具体地指出最高车速应不大于25公里/小时,以及含电池在内的整车质量上限等。

其中一款保险产品还将“因私自改装、加装致使整车性能不符合国家规定的标准”以黑色加粗字体明确写在保险合同的免责条款中。

记者询问保险公司解除限速和改装车辆能否理赔,公司客服人员明确告诉记者,“解除限速不保”,并具体指出只要车辆

最高设计车速超过25公里/小时就不保了。

北京市律师协会保险法专业委员会委员高金鹏告诉记者,保险合同中要求投保车辆是符合国家标准的电动自行车,如果车辆经过调速、改装,使得最高设计时速或全车质量超过了国标要求,就不符合保险合同所承保的车辆性质。如果保险公司发现投保车辆经过改装或调速,可能依据保险条款予以拒赔。

“另外,调速、改装车辆也可能增加出现交通事故的风险,保险公司有可能以投保人改变车辆性质,使车辆危险程度显著增加而导致发生事故为由拒赔。”高金鹏说。

提醒

看清免责条款 当心理赔打折

“保险确实能分担赔付风险,但投保人一定要仔细阅读条款。”高金鹏提示,消费者选择保险产品不能只看宣称的保额有多少、保障项目有哪些,还要特别关注免责条款、免赔额和免赔率等直接关系到无法获得赔付和赔偿标准、比例的条款,否则出了事故容易发生理赔纠纷。

以一款年保费160元的产品为例,包含保额10万元的第三者责任险、保额1万元的附加车上人员责任险和保额2000元的车辆盗抢险。第三者责任险每次事故的绝对免赔率为全责25%、主责20%、同责10%、次责5%。

按照该产品给出的理赔示例,投保人骑电动自行车时因未能及时刹车造成路人膝盖受伤、手机损坏,负事故全责。若伤者就医花费2000元、财产损失1000元,按照全责绝对免赔率计算,保险公司对全部3000元损失中的25%,即750元免赔,最

终理赔款为2250元。“虽然有的产品宣称保额很高,但因为设置了高免赔率或限定赔付比例,理赔的数额会因此打‘折扣’。”高金鹏说。

记者注意到,3款保险产品中有两款产品单独对意外伤残的赔付比例进行了限定,最高的二级伤残,给付比例均为保额的100%,之后逐级递减,最低的十级伤残给付比例保额为10%和1%。保险客服人员给记者算了一下,如果产品对骑行人意外身故伤残的最高保额为100万元,对第三者意外身故伤残的最高保额为45万元,一旦骑行人意外受伤达到十级伤残,按照10%的给付比例,骑行人可以获得10万元伤残赔付;全责给他人造成十级伤残,伤残赔偿金一项可赔付4.5万元。

按照今年北京地区的伤残赔偿标准计算,十级伤残的残疾赔偿金接近19万元,显然,保险赔付无法覆盖。

建议

推出更多险种 进行醒目提示

对于电动自行车这种面向普通大众的保险产品,高金鹏认为,保险公司应以更简洁清晰的方式进行解释说明。如,列出不同出险情况特别是高免赔率情形下的理赔计算公式等,让公众能理解理赔标准。

“由于电动自行车解除限速是常见现象,有的保险合同中只写明投保车辆需符合国家标准,还不够清楚明确。”高金鹏说,如果不符合作保范围,保险公司应该在保险广告和保险条款中,直接使用“对解除限速、改装不承担责任”这样明确的语言,进行醒目提示。

“如果保险条款的专业术语让投保人产生误解,投保后发生

事故又无法获赔,难免让人产生‘投保容易理赔难’的不良印象。”高金鹏表示。对于免责、免赔率、赔付标准等与被保险人的利益密切相关的格式条款,更应以加粗加黑、弹窗等方式对投保人进行明确提示,给出普通人易于理解的解释。

“保险公司可以开发更多适应不同需求的保险产品,提供差异化强、费用合理、保障有效风险管理方案。”林涛说,对于电动自行车驾驶人来说,应当自觉抵制调速、改装等行为,骑行速度慢下来,事故风险就小得多。遵守交通法规、增强自我保护意识,从源头防范事故的发生。”(北京晚报)