



7月25日,暴雨中在京港澳高速被淹的170余辆车,被统一拖至丰台区大瓦窑附近的通达停车场内,等待领取(资料图片)。

京港澳高速受损车出台赔偿方案

部分车主已拿到赔偿金 高档新车车主称得不偿失

□赔偿方案

每位车主获2000元出行补偿

据了解,经首发集团、北京保监局以及交通部门等多方共同协商,最终制订出一份首发集团和受损车主签署的协议。

协议中提到,在“7·21”特大自然灾害中,暴雨导致京港澳高速公路南岗洼路段两侧护堤决口,洪水在短时间内涌入高速公路造成乙方车辆被淹受损。鉴于乙方车辆进入甲方管理的高速公路,甲、乙双方形成通行服务合同关系,甲方作为收费公路经营管理者,依法按照公平原则,同意与乙方共同承担灾害造成的损失。

赔偿方案对有商业车险与无商业车险的车辆采取不同的赔付方式。对于投保商业车险的车主,由保险公司在车险责任范围内进行赔付,在此基础上,首发集团支付给车主全年的商业车险保费,以及2000元的出行补偿。对于未给车辆投商业车险的车主,除补偿全年的商业保险费和2000元外,首发集团会委托保险公司按照商业车险定损,之后再承担赔偿金额。

协议中还提出,首发集团愿意分担乙方车辆自身损失以外的其他损失,比如说,车内的财产损失。

□车主反应

>>普通车辆 4次协商“差不多就算了”

8月14日,吉利车主史先生第五次来到首发集团,签署协议后,首发集团给予他4000多元的赔偿费,包括2000多元的全年商业车险和2000元的出行补偿。史先生介绍,他的吉利车购买不到两个月,购车时他为爱车上了商业车险,保险公司定损后,为其赔付7万多元。“所有赔

偿拿到手后,我还亏几千块钱。”史先生说,由于车辆是按照裸车定损,车辆购置税、车饰等部分不在赔偿范围内,所以这部分是亏的。

据史先生讲述,车辆被淹后,他在京港澳高速待了3天,之后4次到首发集团协商。“这件事情上已经花了太多时间,差不多就算了”。

>>高档新车 赔偿离实际损失仍有差距

据了解,受损的百余辆车中包括奥迪、路虎等高档车,且使用年限均在两年内。不少车主表示,对于使用年限长,且价格不高的车辆来说,赔偿方案基本能接受。但使用年限短的高档车主却表示,车辆购置税、车饰以及其他额外花费很高,但得不到赔偿。

宝马车主尹女士不愿接受赔偿方案。她介绍,她的爱车刚买一个半月,购车花费102万元,车辆购置税10万元,由于车型紧俏,她还多给4S店五六万,加上车内装修4万多元,她实际损

失达120万元之多。扣除折旧费,保险公司定损只有90万元,首发集团补给商业车险接近3万元。

按照现有方案,尹女士只能获得93万元左右的赔偿,离实际损失仍有差距。“再购新车时我还要支出车辆购置税,上一趟高速,里外我要多花三四十万元”。

尹女士说,她只希望对方把车价补齐,但目前双方还未协商一致。

□律师说法

运营方存过错 应按照实际损失赔偿

据北京义贤律师事务所律师朱茂林介绍,车辆进入高速后,双方建立合同关系。高速运营方除允许车辆行驶之外,还应该保障行车安全。车辆在行驶中受损,运营方属于侵权方,理应给予赔偿。在高速运营方无过错的情况下,采用车险定损的方式赔偿是合理的,如果高速运营方在其中存在明显过错,则应该按照车主的实际损失进行赔偿。按照车险定损,车辆购置税以及车饰不包括在赔偿范围内;若按照实际损失赔偿,如果车主提供发票,侵权方应该赔偿。但是,购买车辆时花的“紧俏费”,则都不在赔偿范围内。

朱律师表示,运营方应对高速路运营制订应急预案,并且及时执行。如果存在应急预案不到位,比如说在发现前方积水后,收费站工作人员依旧放行,导致车辆拥堵被淹。或者车辆遇险后,迟迟未得到救援。这都属于侵权方的明显过错,如果车主不满意协议内容,在收集相关证据后,可向法院提起诉讼。

□新闻链接

配件短缺致维修缓慢

暴雨已经过去20多天,不少车主发现,涉水受损的车辆仍未维修完。为此,北京市交通委相关负责人日前表示,各级运输管理部门深入维修企业进行检查时发现,目前涉水受损车辆修理的主要障碍是配件短缺,许多维修企业正从全国范围内调集采购配件支援北京的涉水车辆维修。

暴雨后,北京受损车辆数量巨大。据北京保险行业协会统计,截至7月24日24时,全市机动车保险接报案已达31698起,估计损失金额约2.6亿元。相关负责人表示,涉水汽车与普通汽车维修不同,它的维修周期长,工艺复杂,有的甚至一两个月才能发现问题。

由于北京涉水车辆较多,在维修中出现配件短缺的问题,特别是汽车电器件,有45%的车辆是电器件损坏,很多车型主机厂出现供不应求的状况。所以,很多车辆短时间无法修复。目前,相关部门已经组织在全国进行采购,号召外省企业对北京进行支援。同时,交通部门要求汽车维修企业及时与车主进行沟通解释,取得车主的理解。(据《京华时报》)