

特斯拉送4S店维修 上路测试时被撞报废

保险公司以“营业性场所维修”为由拒赔

紫牛头条
在这里遇见不同

最佳深度媒体 | 未经授权,不得转载



泰州的朱先生怎么也没想到,只是把车送到特斯拉服务中心取块小铁屑,短短一个小时却收到车辆路试期间发生事故被撞报废的消息。“距离事发已经一个月时间了,保险公司说在经营场所维修保养期间发生的车损不赔;特斯拉则说按二手车卖给他们,可给的价格和我的预期有差距,现在是进退维谷。”近日,在接受扬子晚报/紫牛新闻记者采访时,朱先生表示很不解,和特斯拉方面正在协商暂且不谈,保险公司拒赔明显是过度解读“免责条款”,因为事故发生在公共道路,并不属于营业性场所。 扬子晚报/紫牛新闻记者 郭一鹏

机动车种类	客车	使用性质	家庭自用汽车	核定载质量0.000千克	核定载客5人
保险充电桩情况	序号	型号	编码	地址	
承保险种	费率浮动(+/-)	保险金额/责任限额(元)	绝对免赔率	保险费(元)	
新能源汽车损失保险	/	182027.00		3855.17	

保单中的保险金额

**送至特斯拉服务中心,
一小时后得知“被撞报废”**

“我是2022年买的特斯拉Model Y,前不久发现车轮传感器总是报警,7月13日下午把车开到泰州国际城特斯拉服务中心检查,维修人员说可能里面有块小铁屑,取出来就好了。”朱先生说,他把车放在服务中心,约好当天下午四五点来取车。

过了差不多一个小时,朱先生突然接到特斯拉官方客服的电话,告知送修的车发生了重大事故。“我当时就蒙了,这车不是放在服务中心取铁屑吗?”朱先生说,他起初以为是检修期间出现了什么错误代码,误报至特斯拉官方客服中心。又过了10多分钟,朱先生接到了当地服务中心的电话,说送修的车开出去路试的时候发生事故,撞报废了。

朱先生随后赶了过去,看到自己的爱车已“面目全非”。“左前侧撞得很厉害,轮胎都掉掉了,左后侧连带后备箱也受到了严重撞击,车内安全气囊全部爆开了。”朱先生说,事发后,保险公司也介入了,但却告知他,车辆处于营业性场所维修期间发生交通事故,根据相关规定,保

险公司有权不予赔偿。

无奈之下,朱先生又找到泰州国际城特斯拉服务中心。工作人员表示,不行就按低价二手车卖给他们。“他们给出的价格是15万元,这个我不能接受,我又不是要赔付一辆新车,只是要求按照保单上的全损价格进行赔偿,18万多元,再加上误工费、打车等费用,一起差不多19万元。”朱先生说,到现在已一个月了,隔三差五就沟通,但没有任何结果。

**路试中遭遇恶劣天气
导致车损出现**

“当时朱先生反映车轮传感器出现了问题,因为涉及到车轮,我们比较重视,维修完之后安排了一个路试,看看有没有解决。”在接受紫牛新闻记者采访时,特斯拉官方一名工作人员表示,路试过程中突然出现了恶劣天气,因为这些不可测的因素,导致车损出现。

该工作人员称,事发后一直和朱先生保持沟通,也协助其处理与保险公司相关的事宜。对于朱先生所称特斯拉只愿意出15万元收购车辆一说,该工作人员并没有就这一数额给出明

确的答复,只是称想尽快解决问题,所以给出了一个高于法规的标准,并就此做出了一个方案,可双方并未对此达成一致。

该工作人员也表态,不管最终是保险公司那边,还是特斯拉这边,会给朱先生一个满意的解决方案。

保险公司以“营业性场所维修”为由拒赔

朱先生向紫牛新闻记者提供了一个专门负责此事的保险公司理赔员的联系方式。电话拨通后,对方表示确实有这么一回事,因为是在4S店维修期间发生的事,所以保险公司无法理赔。

“条款里面有相关规定,这个属于保险公司免责范围。”这名理赔员表示,朱先生应该直接找特斯拉,如果和对方达不成协议,可以向法院起诉。

保险条款里有这项规定吗?紫牛新闻记者搜索发现,免责条款里第三项“被保险新能源汽车有下列情形之一者”的第3条写着,“竞赛、测试期间,在营业性场所维修、保养、改装期间。”

朱先生告诉紫牛新闻记者,

目前自己在做两方面工作,一方面是找特斯拉,毕竟车损是他们试车造成的;另一方面,找保险公司讨要说法。“我仔细研究了相关条款,保险公司是过度解读了‘免责条款’,公共道路并不属于营业性场所。”朱先生说,如果是封闭或者特殊道路可以理解,但发生事故的地方是大家都能走的公共道路。朱先生说,保险公司只要把拒赔的相关证明发来,自己就可以据此向银保监会投诉,或者通过法院起诉。

那么,朱先生的观点是否有依据呢?记者注意到,湖南宁乡市人民法院曾发布过一起案例,讲述的就是车辆送去维修,在维修经营场所外的公共通道道路试车时发生了交通事故。

案例显示,2024年7月,车主易某因驾驶车辆时有“顿挫感”,将车送至某汽车修理服务部(个体工商户)修理。某汽车修理服务部的经营者胡某在经易某同意后,驾驶该车辆行驶至修理部外面的公共通道道路上试车。试车过程中,遇李某横穿马路,人车相遇发生碰撞,导致李某死亡、车辆受损的交通事故。事发后,李某的四名家属起诉至宁乡市人民法院,请求某汽车修

理服务部、胡某、易某、某财产保险公司承担各项损失共计24万余元。被告某财产保险公司主张案涉车辆是在测试、维修期间发生的交通事故,在商业第三者责任险限额内有权不予赔偿。

宁乡法院经审理认为,该案中,胡某驾车在某汽车修理服务部外的公共道路上发生交通事故,即事故发生时涉案车辆处于营业场所之外的道路上而非营业性场所中,也并非处于封闭式的测试环境中,且经交警部门认定,事故非因车辆机动性能问题造成,故因本次事故造成的损害应属于商业三责险赔偿范围。某财产保险公司上诉至长沙中院,长沙中院驳回上诉,维持原判。

宁乡法院还进一步进行了解释,“营业性场所”应当是指以营利为目的,向社会提供专业车辆服务的场所及其合理延伸业务活动区域,包括车间、维修场所的维修工位、停车场,其核心特征在于固定性和专用性,而公共道路是向社会公众开放、供不特定多数人通行的场所,其特点是公共性和流动性,营业场所外的公共道路不属于营业场所,不应将“营业场所”扩大解释为汽车修理部外的公共通道道路。



车辆受损严重 受访者供图

越南航空慕尼黑惊魂:4000米跑道几乎用尽,尾部擦地起飞

紫牛热点



8月15日,越南航空一架波音787-9客机执行从德国慕尼黑飞往越南河内的VN34航班时,在起飞过程中出现异常延迟抬轮,用尽4000米跑道并发生尾部擦地,随后紧急返航。飞机

在空中盘旋大约两个小时,排放燃油后降落,机上乘客与机组全部安全,无人受伤。机场跑道灯光受损,飞机起落架与机尾结构出现明显损伤。

事件发生于当地时间15日下午,该航班原定13:35从慕尼黑黑机场起飞,实际于约13:45开始滑跑。据现场视频与航空追踪数据显示,飞机加速过程中抬轮时机极晚,几乎使用全部4000米跑道长度才离地。主起落架离地瞬间掀起明显的尘土。飞机冲出跑道末端,并撞击跑道末端灯光

设备。航空安全专业媒体《航空先驱》初步描述为“延迟抬轮、尾部擦地与跑道超限”,随后确认轮胎受损。

飞机升空后,没有继续前往河内。机组报告轮胎压力异常,并请求返航。飞机爬升至2700—3000米高度,在慕尼黑附近进入等待航线,进行燃油排放以降低着陆重量。

返航前,飞机在跑道上空进行了两次低空通场检查。地面观察人员报告机尾与水平安定面附近可能存在损伤。

当地时间15:57左右,飞机在26R跑道安全着陆。着陆过程中多条主起落架轮胎爆破或严重受损。飞机脱离跑道后在滑行道A6停下并无法继续滑行。机场消防与救援车辆迅速到位。跑道一度受影响,机场北跑道曾临时关闭。

越南航空当晚发布声明称,VN34航班因技术原因在起飞后返回慕尼黑始发机场。航班由波音787-9执行,机组按规程操作并安全着陆,全体乘客与机组人员均安全。航空公司正与相关当

局协调检查飞机。

据悉,涉事飞机为2016年交付的波音787-9。航空爱好者分享的现场视频显示,飞机在跑道末端附近才抬轮,尘土飞扬,尾部明显接触地面;着陆后可见主起落架轮胎严重破损,机尾复合结构有刮擦与穿刺痕迹。目前飞机还停在慕尼黑机场停机坪接受详细检查。乘客已获安置与后续行程安排。跑道灯光与飞机结构损伤程度有待进一步评估,飞机预计需较长时间维修。

宋世锋