

三部门:符合条件的个人消费贷款可享贴息

记者12日从财政部了解到,财政部、中国人民银行、金融监管总局日前印发《个人消费贷款财政贴息政策实施方案》,明确对符合条件的个人消费贷款给予财政贴息。

实施方案称,2025年9月1日至2026年8月31日期间,居民个人使用贷款经办机构发放的个人消费贷款(不含信用卡业务)中实际用于消费,且贷款经办机构可通过贷款发放账户等识别借款人相关消费交易信息的部分,可按规定享受贴息政策。

贴息范围包括单笔5万元以下消费,以及单笔5万元及以上的家用汽车、养老生育、教育培训、文化旅游、家居家装、电子产品、健康医疗等重点领域消费。对于单笔5万元以上的消费,以5万元消费额度为上限进行贴息。政策到期后,可视实施效果研究延长政策期限、扩大支持范围。

贴息标准方面,实施方案明确,年贴息比例为1个百分点,且最高不超过贷款合同利率的50%,中央财政、省级财政分别承担贴息

资金的90%、10%。贷款合同利率需要符合相应利率自律约定。政策执行期内,每名借款人在一家贷款经办机构可享受的全部个人消费贷款累计贴息上限为3000元(对应符合条件的累计消费金额30万元),其中在一家贷款经办机构可享受单笔5万元以下的个人消费贷款累计贴息上限为1000元(对应符合条件的累计消费金额10万元)。

贷款经办机构为6家国有大型商业银行、12家全国性股份制商

业银行、5家其他个人消费贷款发放机构。鼓励地方财政部门结合实际情况对其他经营个人消费贷款业务的金融机构给予财政贴息支持,扩大政策覆盖面。

实施方案强调,压实贷款经办机构信贷管理和贴息资金测算审核申请主体责任,确保真正支持借款人消费。压实地方财政部门和金融管理部门组织实施责任,做好贴息资金审核拨付清算工作。强化监督约束,确保贴息资金专款专用。(新华社)

驾驶辅助系统致死事故特斯拉被美国法院判赔2.4亿美元 “智驾险”是否真能“兜底”?

“用智能辅助驾驶出了事故,谁来负责?”这个问题近期因特斯拉的“败诉”再度引发热议:8月初,美国法院以2.4亿美元的罚单判定特斯拉需为2019年一起涉及驾驶辅助系统的致死事故承担部分责任。

一纸罚单,让特斯拉和马斯克再陷争议,也再次给国内的智能辅助驾驶敲响警钟。随着国内智能辅助驾驶技术飞速发展,安全性问题今年屡被主管部门“点名”。值得注意的是,今年前7个月,已有比亚迪、鸿蒙智行、小鹏等7家企业主动推出相关“智驾险”或权益,为智能辅助驾驶“托底”。不过,在实际操作中,却有车主理赔失败,显示出智驾责任判定与保障问题的复杂性。

逾数十家车企推出 智能辅助驾驶兜底服务

“智能泊车出事故,我赔。”今年7月,比亚迪官宣的一项承诺引发业内关注。比亚迪承诺,对所有“天神之眼”车辆的中国用户在智能泊车场景下的安全及损失全面兜底。经销商也告诉记者:“不用走保险,直接联系售后就行,全额赔付,而且不会影响到第二年的保费。”智能泊车,正是近年来国内车企热推的智能辅助驾驶技术的其中一个重要内容。

据不完全统计,截至目前,约有11家车企先后推出了诸如“智驾险”“智驾保”“智驾无忧服务”等,额度从100万元到600万元不等的辅助驾驶兜底方案。为开展此类服务,有的车企直接与保险公司开展合作,但仍有个别车企并未公开合作保险公司信息,保障形式更类似延保服务。

在收费方面,如广汽、华为(鸿蒙智行)等以首年免费的形式赠送给车主;小鹏汽车则是采取239元/年的收费制。

以上形形色色的智驾险、智驾保障或服务,目的都是为智驾系统

提供风险保障,免除消费者在使用智驾服务时的后顾之忧。

焦点1:车企做裁判 责任认定存在“模糊地带”

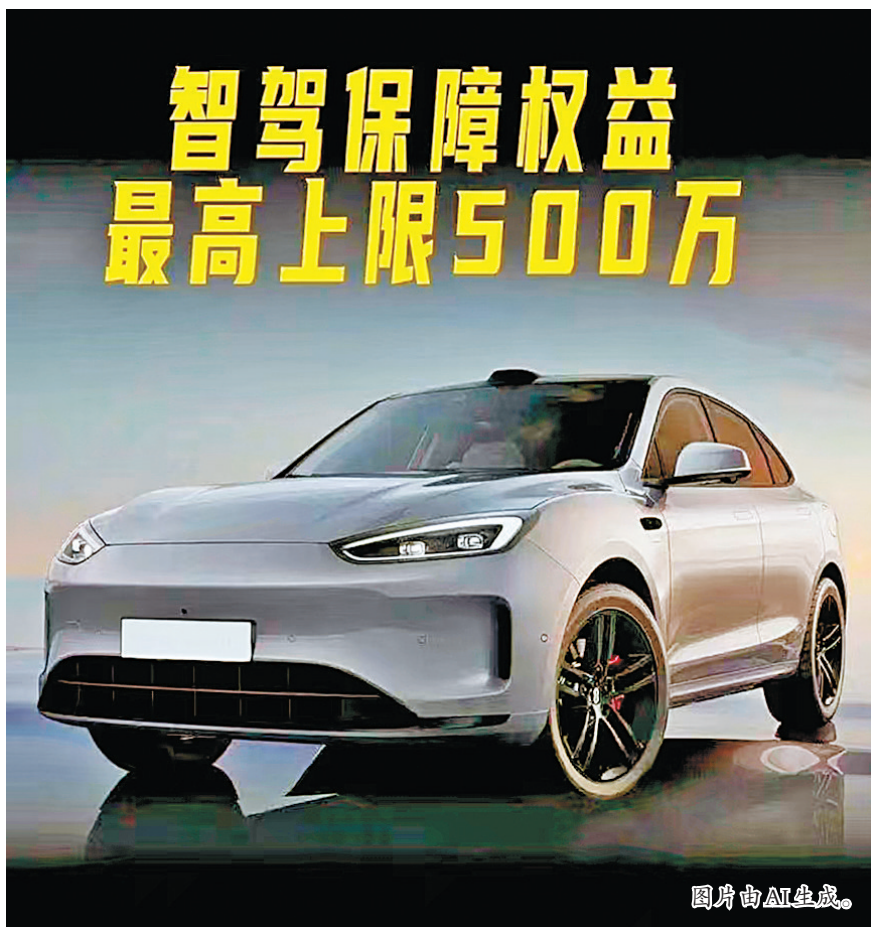
“智驾险”类的权益看起来很棒,但在实际执行中,消费者还是遇到了困难。“车企说我不符合理赔条件。因为我动了方向盘,导致辅助驾驶系统退出,默认驾驶员来接管,出事就跟智驾没关系了。”今年4月,某新能源车主因智能辅助驾驶系统黑屏、碰撞预警失效等故障,对车企发起智驾赔付,却遭遇了拒赔,他的经历也在网上发酵。艰难的协商经历,让该车主对智驾功能和智驾险产生了严重的不信任感。

业内人士指出,该车主的遭遇折射出对智驾事故责任认定的核心矛盾:车企既是规则制定者,又是裁判者。中国质检协会汽车专委会副理事长、中车检董事长王旭东告诉记者:“当前智驾系统的日志数据由车企掌控,车主难以获取原始数据。甚至在第三方鉴定机构尝试调取某车企的智驾日志时,也会被以‘商业秘密’为由拒绝。”

他表示,在过往相关检测机构受委托承担第三方检测时,会遇到主机厂、4S店设置障碍,不提供数据的不配合行为。这些必然会对车辆事故的权责判定带来不客观的鉴定结果。此外,现行《道路交通安全法》也尚未明确智能驾驶系统的法律地位。

焦点2:所谓“智驾险” 其实是增值服务权益

“由于当前智能驾驶事故的样本量不足、传统精算模型能力有限等因素,保险公司暂时并未开发出面向个人的独立智驾险种。”有保险业内人士告诉记者,根据《中华人民共和国保险法》第六条,保险业务仅限持牌保险公司经营。从目前市场的智驾险产品来看,大部



图片由AI生成。

分车企推出的“智驾险”,并不属于备案的保险业务,其性质实为“服务承诺”或“责任兜底协议”,“更像是一种增值的服务权益。”

公开资料显示,大多车企“智驾险”的权益服务,以车主购买交强险和商业险为前提,甚至是要求投高额的“全险”,“智驾险”只是作为补充保障服务。业内指出,这种定性的差异或导致赔付效力大打折扣,尤其车企的单方承诺可能因格式条款无效、免责声明模糊等问题失效。

业内观察:“智驾险” 需构建多方共治体系

把方向盘交给智能辅助驾驶,而将风险交给保险公司——这隐晦勾勒出“智驾险”的未来走向。

随着自动驾驶技术朝着L3、L4乃至L5级别迈进,传统车险所提供的风险保障愈发捉襟见肘,人们愈发需要“智驾险”,而不仅仅是“订阅读费+延保服务”的组合。

从特斯拉的天价赔偿到国内车主的理赔案例,因智能辅助驾驶引发的每一起事故都在倒逼制度完善。

业内人士指出,智能驾驶事故赔付的困局,本质上是技术革新与制度滞后的碰撞。要打破当前的僵局,需要构建政府监管、企业自律、第三方监督的多方共治体系。尤其是监管层面需加快立法进程,明确智驾系统的责任划分标准,建立数据共享机制,要求车企向监管部门和第三方机构开放脱敏后的事故日志。

(据广州日报)