

2024年全国消协组织受理投诉情况分析提到,车辆统筹保险投诉量激增。

近年我国新能源车、网约车数量增长迅猛,这些车辆往往因出险率高而保费高昂或被保险公司拒保,部分车主被迫转向统筹服务。统筹公司仅需工商注册即可成立,无需保险业务资质,注册资本甚至低至100万元,远低于保险公司2亿元的法定门槛,并且其业务不受金融监管部门监管,没有机构对其资金流向、偿付能力等予以约束。一些统筹公司即便陷入纠纷,仍可改头换面继续招摇撞骗。

机动车辆安全统筹乱象,凸显政策执行与市场规范的矛盾,亟待填补监管空白、破解供需挑战。



重庆北碚,新能源汽车维修教学现场(新华社发)

李鬼车险 几时休

明明是行业互助性质的“机动车辆安全统筹”服务,却摇身一变成“车辆统筹保险”——不法分子打着保险旗号低价售卖统筹服务,导致消费者购买后遭遇退款难、理赔难,屡屡引发纠纷。

相关部门多次发布风险提示,但由于缺乏有力监管,“李鬼车险”横行乱象不休,严重侵害群众利益。

购“险”便宜赔付难

机动车辆安全统筹是指交通运输企业对营运车辆按标准收取相应统筹费用,并为其提供安全统筹服务的一种保障模式,最初仅适用于运输企业内部车辆。

2012年发布的《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》倡导该模式,鼓励运输企业采用交通安全统筹等形式,加强行业互助,提高抗风险能力。

近年,一些不法分子发起成立以“××互助”“××联盟”“××统筹”等为名的有限责任公司,面向社会车辆提供机动车辆安全统筹服务,脱离了该业务的行政性、公益性、局部性等初衷,引发大量纠纷。中国消费者协会发布的2024年全国消协组织受理投诉情况分析提到,车辆统筹保险投诉量激增,成为投诉新热点。

记者调查了解到,当前机动车辆安全统筹呈现三方面乱象:

一是虚假宣传,冒充保险行销。一些统筹公司“撞脸”知名保险企业,浑水摸鱼。如“人保汽车服务河北有限公司”“撞脸”中国人保,现更名为“河北板芙汽车服务有限公司”;“平安联动汽车服务(山西)有限公司”“撞脸”中国平安,现更名为“平易安汽车服务(诸城)有限公司”。业务员在推销时也冒充知名保险公司,将统筹服务包装成商业保险。记者将多位消费者提供的统筹服务电子单与一些知名保险公司的商业保险单对比发现,两种单据在品牌标志、内容、颜色、结构、条款形式等方面极为相似,唯一区别在于统筹服务电子单将“保险”字眼改为“服务”。

二是低价兜售,退款、理赔难。统筹服务价格通常比商业车险低30%至50%,部分消费者因贪图便宜落入陷



新华社发

阱。中消协披露的消费者投诉案例提到,消费者被误导购买统筹服务后要求退款,遭遇商家拖延或拒绝;即使合同未生效,退款时仍被收取高额手续费。发生交通事故后,消费者理赔难。江苏省苏州市吴中区驾驶员李某2023年以“优惠”价格购买所谓“机动车交通事故责任强制保险单”,实为统筹服务。当年11月,李某在交通事故中被判全责,但理赔时,统筹车险工作人员推三阻四、最后失联。李某被吴中区人民法院判决全额赔付事故损失。

三是维权艰难,打赢官司拿不到钱。本刊记者采访发现,统筹合同大多被法院判定为普通民事合同,消费者需通过诉讼维权。但统筹公司多为“皮包公司”,没有或少有实缴资本,消费者即便赢了官司也很难拿到钱。江苏省淮安市淮阴区人民检察院一起案件显示,半挂车驾驶员赵某向某汽车服务公司购买了统筹服务,其发生交通事故致人死亡后,法院判决汽车服务公司赔偿79万余元,但该公司人去楼空,没有可执行财产,于是由赵某承担赔偿责任,背上沉重的债务负担。记者在“天眼查”平台以“安全统筹服务”为关键词搜索发现,全国共有相关企业2600多家,大多注册资本低于100万元,其中不少被打上“经营异常”“司法案件”“失信被执行人”“限制高消费”等标签。

保费高投保难催生需求 缺细则则缺监管导致乱象

2022年以来,中国保险行业协会及地方金融保险监管机构多次发布机动车辆安全统筹服务风险提示,但此类乱象依然不断,主要有以下原因。

高风险车辆保费高、投保难催生需求旺。近年,我国新能源车、网约车数量激增,这些车辆往往因出险率高而保费高昂或被保险公司拒保,部分车主被迫转向统筹服务。一名车险业务员告诉记者,对于大货车,特别是大吨位、营运性质的大货车,要么索性拒保,要么看核保情况限制承保。江苏省徐州市网约车司机刘涛说:“购买统筹服务的大多是营运车辆。私家车商业险约3000元,网约车要6000元左右,统筹服务有理赔风险,但保费只要3000左右。”

政策细则缺失,准入门槛形同虚设。相关文件鼓励运输企业通过行业互助提升抗风险能力,但缺乏实施细则,部分企业钻空子,以交通安全统筹之名行保险之实。同时,统筹公司仅需工商注册即可成立,无需保险业务资质,注册资本甚至低至100万元,远低于保险公司2亿元的法定门槛,并且其业务不受金融监管部门监管,没有机构对其资金流向、偿付能力等予以约束。一些统筹公司即

便陷入纠纷,仍可改头换面继续招摇撞骗。以平易安汽车服务(诸城)有限公司为例,2023年9月成立,注册资本仅10万元,不到两年时间里,涉及司法案件22起,其中绝大部分为机动车交通事故责任纠纷。

风险提示多,有效监管少。近年,从保险行业协会、消费者协会到地方金融监管机构,频频发布机动车辆安全统筹风险提示,但缺乏有效监管,消费者维权遭遇“踢皮球”。受访金融监管部门表示,他们只能监管合规持牌保险企业,统筹公司不在其监管职责内。市场监管部门则认为,统筹公司实质涉嫌违法违规从事金融业务,应由专业金融监管机构监管。

堵漏洞 强监管 优供给

机动车辆安全统筹乱象,凸显政策执行与市场规范的矛盾,亟待填补监管空白、破解供需挑战,守住交通安全与群众利益底线。

完善法律法规,明确监管权责。业内人士建议,有关部门宜针对机动车辆安全统筹服务的旺盛需求,出台专项文件,明确统筹业务性质、经营主体资质、资金管理要求等,将其纳入金融监管框架,明确监管部门。

开展专项整治,建立多部门协同治理机制。法律界人士认为,可开展金融监管、市场监管、交通运输、公安、司法部门联合的专项整治行动,严查虚假宣传和冒名经营行为,清理不良企业,严惩恶意拖欠赔付金的企业和个人。北京盈科(上海)律师事务所律师栾晓宇建议,结合专项行动,司法部门可发布一批典型案例,作为司法审判指导性案例。

优化车险供给,缓解供需矛盾。受访人士认为,保险机构可借助科技手段优化高风险车辆定价模型,探索差异化产品,促进车险领域健康发展。中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠表示,保险公司可开展货车专管专营机制研究,扩大企业货车承保能力,建立“事前防范+事中介入+事后补偿”系统,推进货车风险减量管理项目落地。

(据新华社《瞭望》新闻周刊记者 刘巍巍)