

高速公路上的大货车 新华社发

车险再现“移花接木” 货车何成“重灾区”？

1 车险业务 再现“移花接木”

近期,财险市场一种通过为车载产品投保责任险,继而承担机动车第三者责任的“创新”再次引起关注。

记者注意到,这种做法主要通过第三方科技公司在车上安装已投保的设备,并与车主签订设备服务协议实现保障车辆的目的。而财险机构则与第三方科技公司签订保险合同,承保上述设备的产品责任险,保障范围涉及第三者人员伤亡、财产损毁、载体驾乘意外责任、载体损失责任等。

何为产品责任险?据人保财险官网相关页面介绍,产品责任险是承保产品因存在缺陷,造成使用、消费该产品的人或第三者的人身伤害、疾病、死亡或财产损失,依法应由被保险人承担的经济赔偿责任的险种。

从行业过往案例来看,这类“移花接木”做法并非首例,更像是“瞒天过海”的新路径。金融监管部门早已对非车险承保机动车第三者责任这种“移花接木”的行为有明文规定禁止。

此前,由于责任险业务只需要报备而无需报批,因此出现部分保险机构“钻空子”以责任险的形式承保其他险种风险的经营行为。为此,原银保监会于2020年末首度下发《责任保险业务监管办法》,针对责任保险边界不断扩大的情况,进一步规范责任保险承保范围。同时,明确不得以机动车辆保险以外的责任险或附加险承保机动车第三者责任。

对于这类违规操作,金融监管部门一直予以重点打击。例如,在鑫安车险公布的去年三季度偿付能力报告摘要中,该机构披露了报告期内的相关处罚及违规情况。

摘要显示,报告期内,鑫安车险青岛分公司因以责任险附加险承保机动车第三者责任的行为,收到《国家金融监督管理总局青岛监管局监管强制措施决定书》,被责令停止使用《鑫安汽车保险股份有限公司货物运输保险附加专项赔偿保险条款》。

记者查询上述保险条款获悉,该条款是鑫安车险公路货物运输险(含2020版),国内水路、陆路货物运输保险的附加险条款。保险责任包括保障保险期间内,被保险人或其允许的合法驾驶人在货物的运输过程中,因过失造成第三者人员伤亡或财产直接损毁,依照中华人民共和国法律(不含港澳台地区法律)应由被保险人承担的经济赔偿,保险人按照本附加险合同的约定负责赔偿。

除了被金融监管部门责令停止使用相关条款外,鑫安车险青岛分公司亦因车险业务不规范受到监管处罚。今年7月,青岛金融监管局公开行政处罚信息,鑫安车险青岛分公司因虚列业务及管理费,跨省、自治区、直辖市经营保险业务,车险业务内部管理不规范,被处以警告并罚款人民币二十八万元的行政处罚。

2 非车险承保 或面临理赔风险

从保险条款来看,非车险与机动车险的保障范围大相径庭。在业内人士看来,通过责任险的方式承保车辆风险,一旦发生交通事故,驾驶员可能面临合同争议、无法理赔等风险。

某大型财险机构车险资深人士介绍,上述路径情况下,车主只是与科技公司签订双方“服务合同”,投保人和受益人仍是科技公司。这种做法既不合规,理赔产生纠纷也很难维权。

“从法律关系而言,这只能代表设备有了保险保障,但并不意味着搭载该设备的车辆在交通道路发生的责任事故,都属于承保产品的赔付范围。”某车险机构业务负责人向记者强调,特别是车主没有购买商业车险的情况下,(非车险)的理赔难度会比较大,保险公司拒赔的概率也会比较高。

值得注意的是,当发生事故触发产品责任险条款时,其查证、鉴定、理赔、追偿等环节的机制、逻辑均与车险不同。

“保险公司需要认定承保设备是否未达到应有功能,过程中还可能涉及第三方检测机构,这意味着索赔过程不会像车险那样有相对迅速的认定和处理流程。”某车险机构业务负责人提醒,如果车主因设备已投保而放弃投保商业车险,是极其不可取的方式,而且会面临较长的索赔时间。“从保障车主利益角度而言,第一时间应购买商业车险,这是最能规避交通意外风险的险种。”

不过,上述业内人士均向记者表示,除了第三方机构故意用产品责任险承保车辆风险的行为,若相关产品的确具有主动预防碰撞、提醒疲劳驾驶等类似功能,科技企业出于风险管理、增强消费者使用信心等目的投保产品责任险,属于常规投保行为。保险机构亦可以通过承保科技产品的方式,为科技企业提供风险分散和保障的机制。



大货车行驶在国道上 新华社发

随着新能源汽车的诞生与普及,车险行业亦经历着深刻的变革,适配高赔付率、高出险率新能源汽车的承保需求。在此过程中,市场上亦出现一些以非车险扩展车险三责险保额、以车辆统筹之名行“保险”之实等行业乱象,严重侵害消费者合法权益。对于这类“移花接木”行为,金融监管机构一直将其列为重点打击对象。近期,财险市场又出现了一种通过为车载产品投保责任险,继而承担机动车第三者责任的做法。值得注意的是,被承保车辆主要是市场上很难被车险产品承保的新能源电动货车,这与过往十分类似。

3 货车车险 为何成“高发对象”

值得注意的是,业内非车险承保车辆第三者责任的承保对象以货车为主。而上述产品责任险承保车险的操作中,被承保的车辆也主要是市场上很难被车险产品承保的新能源电动货车。

为何货车会成为违规承保的“重灾区”?在业内人士看来,货车车险高赔付、高保费与车主希望以低成本实现高保额的需求,存在明显的供求错位。

“由于赔付率高,大量保险公司承保新能源货车处于亏损状态,保险机构不愿意承保三责险高赔付额甚至不愿意承保,也使得货车车险有高费用特性。”某大型财险机构车险资深人士表示,一些货车主基于成本或增加保额的考量,会选择通过上述科技公司操作获得保障,甚至通过“车险统筹”等违规渠道,为车辆提供或者增加所谓的“保额”。

记者注意到,从65家已披露三季度偿付能力报告摘要且运营车险业务的财险机构来看,超过6成机构综合成本率超过100%。同时,在大量综合成本率超过100%的财险机构中,车险业务承保亏损比要高于其他险种。

以鑫安财险为例,2023年车险原保费收入5.22亿元,承保利润为-1.95亿元;货运保险原保费收入2.38亿元,承保利润为-1340.17万元;责任保险1.04亿元,承保利润为1450.42万元。

一方面,中小财险机构车险业务承保亏损压力依旧;另一方面,各家机构增收压力不减反增,让部分保险机构业务操作也因此“变形”。

一位行业资深人士表示,通过货运险、责任险等方式实现“超赔险”效果的做法在业内并不罕见。“特别是近两年以来,车险业务销售乏力,叠加新车销售增速放缓,各家机构想方设法增加保费收入,个别机构也因此越过合规边界。”

在上述人士看来,推动业务增收与大额赔付发生率可控是部分保险公司铤而走险的核心原因。据了解,业内大量车险案件是赔付金额主要集中在100万元以下,而超出100万元以上的赔付案件是相对可控的。通过责任险、货运险等方式承保三责险限额以上的保额,所收取的保费要比同保额的三者险更便宜,这也迎合了货车主以低成本增加保额的需求。

4 消费者车险 教育正当时

相较于家用汽车,商用货车作为一种生产工具,其营运风险差异度与运行波动大、车辆可操控性低、车辆养护条件不高,为财险机构精准把控风险带来极大难度。

记者留意到,目前,业内主要通过大数据、车联网等科技赋能手段以实现风险减量的目的。例如,通过平台定位监控、驾驶行为评分、胎压胎温监控、疲劳驾驶监控、防碰撞监控等功能设备降低车辆营运的风险水平。

2022年,广东保险业已组织各家保险机构采购智能视频监控报警装置,为全部已投保的重型货车免费安装并承担设备运维和流量费用,开创全国先河。“从对比数据来看,搭载主动安全监控设备的重型货车事故发生率有所下降。”广东某保险机构车险负责人说。

不过,他也坦言,有一定运营规模的车队往往有充足条件安装类似设备,但同时亦要关注到市场上大量的个体货车主对投入成本相对敏感的现实情况。此外,对于个体货车主的金融消费者教育亦应当重视起来。

“我曾遇到网约车司机因为不了解保险知识,而误买了‘车险统筹服务’的情况。”他告诉记者,由于销售“保险统筹”的服务公司名称与某保险公司十分雷同,该网约车司机一度以为自己购买的是正规车险。

事实上,“车险统筹服务”又称交通安全统筹服务,是交通运输行业内部的一种互助行为,并非真正意义上的保险产品。但近年来,部分运输企业超出行业互助范围,借机动车安全统筹服务之名行“保险”之实,虚假宣传、夸大赔付,严重侵害消费者合法权益。这类企业既无保险业务经营许可证,更不具有经营保险业务的权限,不属于保险法规定的保险机构。

“‘车险统筹服务’比非车险承保车险的做法更具有隐蔽性。”另一保险机构车险负责人表示,一旦发生重大赔案,将十分考验“车险统筹”内的资金池流动性,车主可能面临合同效力争议、赔付困难等问题。而保险真正发挥作用的恰恰是出现重大赔案的时候,也是消费者真正需要的时候。

2024年10月,深圳金融监管局表示,将系统摸排辖区内机动车安全统筹服务市场的整体状况、存在问题和风险,强化市场监测和风险研判;指导行业向消费者发布风险提示,督促辖区内保险机构综合运用“线上+线下”渠道向消费者全面介绍机动车安全统筹服务与商业保险的区别,引导消费者理性购买;会同市场监督管理、公安经侦等多个部门联动打击违法犯罪,净化市场生态;丰富车险产品服务供给,持续推进车险综合改革,更好发挥保险行业的经济减震器和社会稳定器作用。

据21世纪经济报道、南方财经等