

金融深一度

# 部分“车辆安全统筹单”冒充保单营销 出险后当事方遭遇理赔难

■本报记者 苏向泉 冷翠华

当警惕“存款变保单”渐渐深入人心，新型涉保销售误导行为又出现了。

《证券日报》记者近日调查发现，部分统筹公司将违规的触手伸向了消费者，以“低价”名义或者冒用保险公司的名义向车主推销统筹业务。因此，不少车主在不知情的情况下，所购保单变成了“车辆安全统筹单”。

车辆安全统筹单，是一种由车主或车主挂靠的运输（服务）公司缴纳费用，车主与汽车服务公司等统筹公司签订的互助补偿合同。据记者调查，“保单变统筹单”的现象频频出现，不少车主因此陷入退保、理赔纠纷，合法权益受到损害。业界人士建议，未来，一方面要强化对统筹公司等经营主体的监管；另一方面要优化车险市场供给，从源头上切断风险业务的生存之基。

## 出险理赔却发现 “保单”销售方人去楼空

近日，徐文（化名）告诉记者，她父亲是一名货车司机，由于货车需要挂靠运输公司才能办理营运证，因此她父亲每年要向挂靠公司支付挂靠费和保险费。数月前，她父亲驾驶货车与一辆三轮车发生碰撞，致使对方乘坐人死亡，经交警判定，事故同责，双方事故赔偿由保险公司负责，但她父亲在申请理赔时发现，自己仅投保了交强险，原本以为已投保的商业车险竟然是“车辆安全统筹单”。

徐文表示，事后发现，挂靠公司每年只给她父亲在保险公司投保交强险，却没有投保商业车险，而是购买了“车辆安全统筹单”，她父亲文化程度低，对此难以区分。目前，因统筹公司未赔付，死者家属在拿到18万元交强险赔偿后，无法拿到其他理赔款，已将她父亲、挂靠公司、统筹公司一同起诉。由于统筹产品不是保险，不适用《保险法》，法院判决她父亲赔偿死者家属50多万元，挂靠公司承担连带责任；她父亲和统筹公司之间的纠纷属民事纠纷，她父亲可以另行起诉并进行追偿。

徐文说，向其父亲销售统筹产品的公司名为中辉统筹（安徽）汽车服务有限公司（以下简称“中辉统筹”），目前该公司已经人去楼空，无法联系到相关负责人。随后，记者也多次拨打中辉统筹的官方电话，一直处于无人接听状态。此外，天眼查APP显示，中辉统筹目前涉及的司法案件达37起，且案件身份全为被告，其中，38.7%的案件案由为机动车交通事故责任纠纷。

与上述案例不同的是，不少货车车主反映，有统筹公司的业务人员自称是保险公司人员，主动向车主推销实为统筹产品的所谓“保险产品”。

车主郑女士告诉记者，最近，一位自称“保险公司业务人员”的业务员给她推销了一款车险，投保后才发现，所谓的“保险”其实是统筹产品。于是她申请退保，但被告知要收取20%的手续费，还要另外收取20%的违约金，最后经投诉才全额退款。

据记者梳理，类似上述的投保、理赔纠纷案例近年来频频出现，总体而言，可概括为三大类：一是，部分货车车主的保险产品由挂靠的运输公司统一办理，在不明确的情况下购买了统筹产品。二是，部分统筹公司业务员以保险公司的名义承揽、推销业务，且统筹公司的名字与正规保险公司的名字很相似，极易引发车主误解。三是，也有一些车主觉得统筹产品比保险产品更便宜，主动购买统筹产品。

## 统筹产品发展时间较短 潜藏多重风险

由于发展时间较短，缺乏有效的监



针对“保单变统筹单”的现象，业界人士建议，一方面要强化对统筹公司等经营主体的监管；另一方面要优化车险市场供给，从源头上切断风险业务的生存之基

王琳/制图

管规则等诸多原因，目前统筹业务存在诸多潜在风险。

2012年，初衷在于“鼓励运输企业采用交通安全统筹等形式，加强行业互助，提高企业抗风险能力”的机动车交通安全安全统筹开始进入大众视野。

从运作原理看，安全统筹运营模式与保险的大数法则原理相似，统筹公司向各被统筹人收取统筹费从而形成统筹资金，为参与统筹的机动车车主提供保障，其因价格较低、条款灵活而受到部分车主或运输公司的青睐。但是，随着业务规模的扩大以及退保难、理赔难等现象的出现，也让该业务的风险逐渐被市场所关注。

一家总部位于北京的车险科技公司副总裁许平（化名）告诉记者，目前，车辆统筹业务存在三大风险：一是统筹公司不是保险公司，缺乏专业监管，若公司出现资金断裂，可能给消费者带来损失，蕴含较大风险。二是车辆统筹公司以“统筹”“互助”名义与车主签订的安全统筹单不是保险合同，不受《保险法》保护，消费者购买安全统筹后发生交通事故，一般按照合同约定赔偿，一旦出现纠纷，只能通过诉讼解决，从目前的司法判例来看，法院在援引法律裁判时，不能适用《保险法》的规定解决相关赔偿纠纷，消费者合法权益无法得到充分保障。三是车辆统筹公司不具有保险公司的专业服务及理赔能力，可能导致车辆统筹产品缴费容易赔付难。

实际上，保险行业针对车辆安全统筹持续发布过风险提示。早在2022年8月29日，中国保险行业协会曾发布《关于机动车辆安全统筹的风险提示》，其中明确机动车辆安全统筹不是保险，经营此类业务的机构不具有保险业务经营许可，统筹公司的业务范围也并不属于《保险法》中保险公司的经营范围，不具备保险业务的经营资质，同时也不受保险业监督管理机构的监督管理。统筹公司的行为受《公司法》约束，部分统筹公司属于运输行业协会的社会组织，缺乏统一、有效的监管。今年3月12日，青岛市保险行业协会也发布“关于购买机动车辆安全统筹单的风险提示”，强调机动车辆安全统筹产品不是保险，建议消费者正确选择合适的风险防范手段和保险产品。此外，多家财险公司也发布过提示，建议消费者投保之前弄清相关公司的性质，谨防在假保险公司买到假保险产品。但他们也表示，除了发布提示和建议，并无其他办法制止统筹公司开展类似保险的业务。

值得一提的是，价格较低一直是统筹公司宣传的重要卖点，但记者调查发

现，部分统筹产品的价格并不比保险产品低。比如，徐文告诉记者，她父亲用来购买统筹产品和交强险的合计费用每年近4万元，而事后询价发现，如果购买商业保险和交强险，每年的保费也就1万多元。

## 业界建议 加强对相关主体监管

在业界人士看来，面对上述风险，需监管部门加强对统筹业务相关经营主体的监管；销售机构和个人必须明确并充分告知消费者统筹业务和产品的属性、赔付规则等重要信息，绝对不能进行误导性销售，甚至是欺骗消费者；同时，车主也应主动增强辨别力，避免上当受骗。

许平表示，应从两方面强化对统筹业务的监管：一方面，应加强资质审核，严格审查统筹公司的经营资质、财务状况、信用记录，对于存在不良记录或经营不善的公司，应限制其进入市场或加大监管力度；另一方面，应该完善相关法律法规，为消费者提供有力的法律武器。

“在消费者权益保护方面，监管部门可以通过开展宣传教育活动，引导车主选择正规渠道购买保险。车主在投保时，既要核实公司背景与资质，投保人可以通过权威渠道核实这些统筹公司的真实背景和业务资质。”许平进一步表示。

BestLawyers联合创始人李世同也对记者表示，根据运营模式，车辆安全统筹公司并非持牌保险互助机构，只是非金融公司法人，但其实际运营模式与保险公司十分相似。在没有监管部门对其收取的统筹金进行监管的情况下，其赔偿能力也得不到保障。因此，建议车险消费者到正规保险公司投保，只有这样其权益才能得到保障。同时，建议相关部门加大对违规开展所谓保险产品的行为受《公司法》约束，部分统筹公司属于运输行业协会的社会组织，缺乏统一、有效的监管。今年3月12日，青岛市保险行业协会也发布“关于购买机动车辆安全统筹单的风险提示”，强调机动车辆安全统筹产品不是保险，建议消费者正确选择合适的风险防范手段和保险产品。此外，多家财险公司也发布过提示，建议消费者投保之前弄清相关公司的性质，谨防在假保险公司买到假保险产品。但他们也表示，除了发布提示和建议，并无其他办法制止统筹公司开展类似保险的业务。

## 车险市场供给 有优化空间

在强化监管的同时，一些保险从业者也表示，应该进一步优化车险市场供给，从源头上避免一些高风险统筹业务的出现。

记者在采访中了解到，一些货车车主之所以选择统筹业务，是因为商用车、营运货车的营运风险较大，保险公司拒保导致部分车险投保需求“流向”统筹公司。监管部门也对这一现象早

有了解，并在此前下发了相关监管文件，比如，2021年12月份，原银保监会下发《关于切实做好营运车辆保险承保工作的通知》，要求各财险公司积极主动为营运车辆提供保险服务，坚决杜绝以任何形式拒保或拖延承保交强险行为。

其实，监管部门近年来也在通过推动车险改革以满足市场需求。许平表示，车险“二次综改”将保险公司商业车险自主定价系数浮动范围从0.65至1.35扩大为0.5至1.5，鼓励行业通过差异化自主定价系数方式让利消费者，同时提高高风险业务（如营运车辆等）的定价上限，以解决此前部分地区地区的营运车等高风险车辆投保难的行业性问题。

除监管部门之外，车主也应保持良好的驾驶习惯以避免被拒保。一家财险公司车险负责人白理（化名）对记者表示，保费价格是与风险匹配的，谨慎驾驶、风险低的客户没有投保难和保费高的问题。根据国家金融监督管理总局要求，对于营运货车，保险公司不得拒保交强险，商业险应保尽保。但车主也要从降低自身驾驶风险做起，不能一方面多事故、高赔付，另一方面又要求保险公司低价承担风险。

除上述举措之外，发展商用车相互保险也被多位业界人士提及。对外经济贸易大学保险学院副院长孙洁表示，发展商用车相互保险是破解营运车投保难题的唯一有效方法。我国从2015年发布《相互保险组织监管试行办法》以来，相互保险由农业保险拓展至人寿保险、信用保险领域，很好满足了消费者对风险管理方式的多元化选择，也积累了相互保险管理经验。商用车相互保险在信息化发展的基础上，可有效克服商业保险销售管理费用高、承保分散、风险减量不足等弊端，同时，防范非法统筹造成社会危害，为深化车险改革探索出新路子。

李世同也建议，由中国交通运输协会向国家金融监督管理总局申请互助保险牌照，成立互保组织，专门服务货车司机等高风险车主群体。

不过，白理表示，由于货车数量庞大，运营十分分散，每个主体的保费规模都很小，但风险相对较高。因此，即使成立专门的相互保险组织，也对其管理能力和风险控制能力有很高的要求，否则仍难降低货车的保费水平。

“经营相互保险业务必须要有牌照，监管部门会对机构的资质、经营计划、风险管理能力等进行严格审查，以确保其具备合规经营的能力，从申请牌照到正式落地，尚有很长的路要走。”许平也表示。

# 监管明确证券公司高质量发展方向：建设一流投行“时间表”初定 行业并购重组预期增强

■本报记者 周尚任 见习记者 于宏

作为资本市场中重要的中介机构，证券公司在保障市场稳定、维护投资者权益、推动市场健康发展等方面承担着重要职责。3月15日，证监会集中发布四项政策文件，强调“压实证券公司交易管理职责，提升不同类型投资者交易公平性”“进一步压实投行‘看门人’责任，提高价值发现能力”。

平安证券相关负责人向《证券日报》记者表示：“公司通过逻辑严谨、体系完善的内控管理，以体系化机制保障业务规范运行。建立内控管理三道防线，在第一道防线中，业务开发、承揽、承做团队、业务管理部门严谨执业；在第二道防线，质量控制部门负责对业务风险实施全流程进行过程管理和质量控制；在第三道防线，合规风控等内控稽核部门有效落实事前预防、事中监测和事后检查，实现公司层面对业务风险的整体管控。”

## 强功能、优生态 首提“校正行业机构定位”

3月15日，证监会发布《关于加强证券公司和公募基金监管加快推进建设一流投资银行和投资机构的意见（试行）》（以下简称《意见》），聚焦校正行业机构定位、促进功能发挥、提升专业服务能力和监管效能，提出了7个方面25项政策措施。《意见》强调，要督促行业机构端正经营理念、校正定位偏差，把功能性放在首要位置，更加注重客户长期回报，切实履行信义义务。

本次，监管部门首次提出“校正行业机构定位”。对此，国新证券相关负责人向《证券日报》记者表示：“《意见》首次提出校正行业机构定位的要求，将证券基金机构的功能作用发挥置于首位，相对淡化盈利目标在机构评价中的重要性。监管部门不仅在发展理念方面对机构进行引导，而且还进一步延伸到股东对机构经营考核层面，抓住了当前影响机构发展定位的核心因素。”

“监管部门表态引导证券公司等机构校正行业机构定位、促进行业功能发挥，是围绕促进资本市场繁荣发展、增强投资者回报理念所采取的举措之一。”中国人民大学财政金融学院金融学教授郑志刚在接受《证券日报》记者采访时表示，证券公司等机构是我国资本市场乃至金融体系中的重要中介力量，“校正行业机构定位”，就要认识到自身作为服务性中介的定位，更要扮演好资本市场“看门人”的重要角色，通过提高专业服务能力，助力构建更完善的市场经济生态机制。

在促进功能发挥方面，《意见》强调要督促行业机构规范自身交易行为，注重把握长期大方向，强化逆周期布局，强化投资行为稳定性，更好发挥维护市场稳定健康运行的主力军作用。

东方财富董事长其实在接受《证券日报》记者采访时表示，作为资本市场的重要参与者，证券公司可从投融资两端协同发力，助力增强资本市场内在稳定性。从投资端来看，证券公司可进一步贯彻落实以投资者为本的服务理念，建设完善让投资者“愿意来、留得住”的产品与服务体系。

“总体看，相对于过往‘重融资、轻投资’的导向，《意见》更加突出了行业机构在促进市场投资功能发挥方面的作用。预计未来我国资本市场对于投资者的吸引力将会进一步增强。”国新证券相关负责人补充道。

## 严格防范“病从口入” 做好全流程风险把控

3月15日，证监会证券基金机构监管司司长申兵在新闻发布会上答记者问时表示，作为监管部门，证监会督促投行在内的中介机构履职尽责，真正发挥好“看门人”作用，这既是广大投资者的深切期待，也是从源头上提高上市公司质量、促进市场高质量发展的必然要求。同日，证监会发布实施《首发企业现场检查规定》。证监会表示，通过严格的现场检查，层层传导监管压力，对“带病闯关”形成有力震慑。

“提升上市公司质量，就要

求证券公司投行做好资本市场‘看门人’，严格防范‘病从口入’。”华泰联合证券相关负责人告诉《证券日报》记者。可以看到，证券公司投行的执业质量最终会体现在保荐上市公司的质量上，在促进功能性发挥、提高价值发现能力方面，各家证券公司也分别打造着力点。

在加强执业质量和提高合规风控方面，民生证券投行相关负责人向《证券日报》记者表示：“公司将进一步加大质控现场检查及内核审核力度，确保项目组严格落实整改质控及内核的要求方能申报；强调项目风险导向，对于风险较高的项目，按照监管部门现场检查或现场督导的要求进行现场核查，强化现场核查人员配备，加大核查人员数量、延长现场核查时间。”

“为了提高公司保荐项目的执业质量，公司要求质控人员在项目立项后就跟踪项目。”国金证券投行相关负责人对《证券日报》记者表示，项目介入时间越早，对项目把控力度越全面；我们要求质控部和立项评估小组对项目立项不能走形式，要对项目进行初步的质量判断，指出关注问题。

“校正行业机构定位”的提出，是监管部门在行业高质量发展之路上的重要举措。《意见》明确，力争通过5年左右时间，基本形成“教科书式”的监管模式和行业标准，推动形成10家左右优质头部机构引领行业高质量发展的态势。到2035年，形成2至3家具备国际竞争力与市场引领力的投资银行和投资机构。到本世纪中叶，形成综合实力和国际影响力全球领先的现代化证券基金行业，为中国式现代化和金融强国建设提供有力支撑。

## 明确高质量发展“路线图” 行业竞争格局或将生变

对于证券行业未来的高质量发展之路究竟该如何走？监管部门也同步给出了“时间表”。

《意见》明确，力争通过5年左右时间，基本形成“教科书式”的监管模式和行业标准，推动形成10家左右优质头部机构引领行业高质量发展的态势。到2035年，形成2至3家具备国际竞争力与市场引领力的投资银行和投资机构。到本世纪中叶，形成综合实力和国际影响力全球领先的现代化证券基金行业，为中国式现代化和金融强国建设提供有力支撑。

这意味着，未来证券行业将更加注重对优质机构的培育和支持，强化逆周期布局，强化投资行为稳定性，更好发挥维护市场稳定健康运行的主力军作用。

东方财富董事长其实在接受《证券日报》记者采访时表示，作为资本市场的重要参与者，证券公司可从投融资两端协同发力，助力增强资本市场内在稳定性。从投资端来看，证券公司可进一步贯彻落实以投资者为本的服务理念，建设完善让投资者“愿意来、留得住”的产品与服务体系。

“总体看，相对于过往‘重融资、轻投资’的导向，《意见》更加突出了行业机构在促进市场投资功能发挥方面的作用。预计未来我国资本市场对于投资者的吸引力将会进一步增强。”国新证券相关负责人补充道。

“提升上市公司质量，就要

# 财付通获准增加注册资本至153亿元

■本报记者 李冰

日前，央行官网更新非银行支付机构重大事项变更许可信息显示，央行同意财付通支付科技有限公司（以下简称“财付通”）增加注册资本至153亿元。这意味着，若此次增资成功完成，财付通将成为注册资本最高的非银行支付机构。

3月17日，财付通方面对《证券日报》记者回应称：“此次是基于自身经营发展需要而开展的增资。”

财付通于2011年5月份获得第三方支付牌照，成为第一批获得央行支付牌照的机构，其支付业务许可证的业务类

型为全国范围的互联网支付、移动电话支付、银行卡收单。微信支付、QQ钱包所需的支付牌照和银行通道的技术支持均由财付通提供。也就是说，财付通为微信支付、QQ钱包的运营主体。

财付通方面告诉记者：“增资后，公司将进一步加大在科技创新、提升支付服务质量等方面的投入，促进业务稳健发展。”

同时，多位受访者认为，财付通增资应该与2024年5月1日即将实施的《非银行支付机构监督管理条例》（以下简称《条例》）有关。

博通咨询金融资深研究员王蓬博分析称：“《条例》涉及的支付机构注册资

本相关规定是财付通在这个时间点增资的主因。随着《条例》的落地实施，未来业务规模越大的支付机构，需要的注册资本金投入就越多。”

《条例》规定，设立非银行支付机构的注册资本最低限额为人民币1亿元，且应当为实缴货币资本。央行根据非银行支付机构的业务类型、经营地域范围和业务规模等因素，可以提高前款规定的注册资本最低限额。同时，非银行支付机构的股东应当以自有资金出资，不得以委托资金、债务资金等非自有资金出资。

王蓬博补充表示，财付通是腾讯旗下支付机构，以腾讯综合支付交易体量

来看，其注册资本金应该是全行业里最高的。其增资目的还是为满足与业务规模相应的资本金比例要求。

记者注意到，自去年以来，多家支付机构启动增资事宜。对于支付机构纷纷增资的原因，王蓬博表示，一方面为自身业务发展需要；另一方面，机构端为满足《条例》规定而做出调整。

王蓬博表示：“此前国务院办公厅发布《关于进一步优化支付服务提升支付便利性的意见》，给予支付行业空前的政策支持。叠加《条例》即将落地实施，预计未来会有更多机构‘跟进’增资，为业务扩张及优化支付服务做准备。”