

8月26日，北京大兴区商务局主办的“大兴购车节&秋季消费券”发放活动启动，市民在参观摩托车展。新京报记者李木易/摄

交强险，在2006年开始成为我国首个法律规定强制实行的保险制度。然而，在个别地方却有部分保险公司拒绝承保，要么让投保人加钱，要么拖着不保，把法定责任当作生财之道。

据报道，日前，国务院第九次大督查第九督查组在暗访调查中就发现，河南一些保险公司要么强制车主额外购买商业保险，要么以每月办理有限额、无法现场验车、投保信息系统坏了、业务人员不在等理由，拒绝或拖延承保，就算多交钱，投保也没那么顺利。

交强险的全称是“机动车交通事故责任强制保险”，在保障道路交通事故受害人得到及时的经济赔付和医疗救治、化解事故经济纠纷引发的社会矛盾等方面发挥了不可替代的作用。正因其重要性，交强险与一般的商业保险有着很大区别，在强制性之外，还有着广泛性和公益性。

现实中，却有一些保险公司对交强险区别对待，并附加各种投保条件。如此“挑肥拣瘦，抓大放小”，明显与国家设立交强险的初衷相违背，也在客观上扭曲了交强险本该具有的强制性、广泛性和公益性。其背后的症结，关键还在于一个“利”字。

有两种格外“露骨”的现象颇具代表性。比如，这次督查组暗访调查发现，有的保险公司要求消费者在购买交强险时必须同时购买数百元不等的意外险，这说到底就是为了最大限度确保“盈利”。

另外，一些保险公司，对保费较低、出险率高的摩托车交强险尤其“不待见”。并且，这几乎成为保险行业的一种潜规则，而非个例。如在2020年，江苏就有两家保险公司因拒绝给摩托车上交强险而被监管部门罚款6万元。

应该说，保险公司有盈利考量，这无可厚非。但连交强险这种“由国家统一规定，实行全国统一收费标准”的公益性险种，也坚持“利字当头”，既是“吃相难看”，也偏离了保险公司理当承担的社会责任，更违背了法律要求。

国务院颁布的《  
机动车交通事故责任强制保险条例  
》明确规定，保险公司不得拒绝或者拖延承保交强险，也不得强制投保人订立商业保险合同以及提出附加其他条件的要求。

车险综合改革后，大幅提升了交强险责任限额。新京报制图/许晓

事实上，对于交强险可能偏离公益性的苗头，国家在宏观层面已作出过针对性的纠偏。如2020年9月，车险综合改革指导意见正式实施，交强险有责总责任限额从12.2万元提高到20万元。

彼时，有关部门负责人也明确表态，改革实施后对消费者可以做到“三个基本”：价格基本上只降不升，保障基本上只增不减，服务基本上只优不差。

这一改革带来的社会效果，在数据上体现得非常直观：仅2020年第四季度就为消费者减少交强险保费支出21亿元，增加保额6万亿元；同期，保险公司的交强险新保单出现承保亏损，2021年前10月的承保亏损超过20亿元。而2020年，交强险承保盈利高达128亿元。

从此前的高盈利到现在的亏损，保险公司的直接“获得感”的确受到影响。但从社会角度，正如专家所指出的，这意味着交强险保障的充足性大幅提升，投保人的购买成本进一步降低，可谓交强险保障功能得到强化的实际体现。

而且，要注意的是，这里面所计算出来的亏损额度，并没有包括保险公司利用交强险带来的投资收益。所以总体上，车险综合改革并不是为了让保险公司“割肉”，而是要更好体现交强险“不盈不亏”的公益性原则。

但从现状来看，的确有必要防范一些保险公司在改革后对交强险的承保积极性下降，从而刁难投保人，甚至出现“投保无门”的乱象。

对此，还需要两个方面的“对症下药”。一是要强化金融监管的落实力度。这次督查组就发现，尽管近年来收到了众多针对摩托车交强险难办的投诉，河南银保监部门竟从未作出一起专门针对该情况的行政处罚。这样的监管空转，显然放大了一些保险公司的侥幸心理。

二是应该倒逼保险公司“苦练内功”。保险公司需要从提高经营水平和风险管理能力着手发力，而不是习惯性“躺赢”。

总之，作为“半公共产品”的交强险，其属性就要求保险公司不能“冷脸”相对，更不能当成搭售商业险的生财工具。这同样也离不开监管部门履职尽责和有力监管。

撰稿 / 重舟（媒体人）

编辑 / 徐秋颖

校对 / 陈荻雁