

金台视线

大货车为何遭遇续保难

本报记者 向子丰

货车司机是近年来备受社会关注的就业形态劳动者，货车运输是物流行业的重要组成部分。由于车辆长期从事经营活动，除了机动车交通事故责任强制保险（交强险）以外，大货车往往还要购买车损险、第三者责任险、车上人员责任险等商业保险，提升货车出险后的赔付能力。

然而近期有多名读者向记者反映，大货车续买商业保险遭遇拒保，增加了大货车上路行驶的风险，甚至影响了部分货车司机的生计。对此，记者采访了货车个体经营者、专家学者以及保险业内人士等。

大货车无法顺利续保，影响企业经营、司机生计

今年4月，本报收到河北三河市读者王女士的来信。她是一名个体运输经营者，经营货车车龄近30年，有30辆大货车。4月1日，货车保险到期，不料，车队有15辆车因被评为E类，被保险公司拒绝续保。“没有保险，15辆大货车不敢投入运营，聘请的司机师傅已经近一个月没有上班。”王女士希望本报关注此问题。

据她说，E类在保险评分系统中，被视为最低评级，意味着该被保险车辆的风险较高。王女士对此很不解，“我的货车经公安部门年检合格，符合上路条件，去年也没出过什么事。有人告诉我，能续保的车辆都是里程跑得少的。说句实在话，做大货车生意，投这么多钱，当然想多跑点，尽快把成本赚回来。”

“如果没有保险支持，我们的业务很难做下去。别的保险公司我也咨询过，但他们要么因为区域限制不肯接收，要么因为我的车评分低不愿承保。”王女士说。

还有一些大货车虽然未被拒保，但保费标准大幅提高。安徽阜阳市读者金先生经营一家运输公司，公司有200辆大货车。金先生也告诉记者，两年来，公司里有近20%的车上不了保险，都是因为被评为E类车。“还有一部分车能上保险，但保费大幅上涨。以往每辆车保费都在一两万元左右，现在有的已经涨到了4万元。”

河南郑州市的于先生是一名拥有18年驾龄的货车司机。“我始终保持良好的驾驶记录，信用很好，每年按时缴纳保费。但今年续保时却被告知，我本人虽符合续保条件，但我所在公司去年整体出险率较高，被列入黑名单，无法为我办理续保。”于先生告诉记者，他又先后找了多家保险公司，均未能购买保险。

“大货车司机月收入通常在1.8万至3万元之间，扣除月供和各项服务费、保险费后，盈余不多。没有保险理赔支撑，货车只能停运。我妻子没有固定工作，两个孩子还在上学，全家老小生活困难。”于先生说，公司里还有几名司机和他面临同样的困境，“跑运输不容易啊”。

刘先生在某运输公司中负责办理车辆上牌、年审、保险等事宜。他在人民网“领导留言板”反映，其公司车辆购买保险遇到了很多问题。“保险公司衡量因素很多，包括车辆出险情况、夜间行驶、违章、超速情

况、高速公路行驶的平均速度等。车辆评分低，运输公司整体赔付率高，都会导致拒保或者抬高承保条件。”刘先生所在公司曾有多辆车无法顺利购买保险，导致一段时间内无法上路行驶。“车辆一旦发生交通事故，没有保险支撑，驾驶员难以承担。”刘先生说。

有的司机迫于生计，在货车没能顺利续保的情况下，选择购买一些企业推出的机动车“安全统筹单”，形式上类似商业保险，本质属于互助性风险共担协议。“一般小刮蹭，统筹单还可以赔偿；遇到大事故，就没有赔偿能力了。”金先生说，“而且统筹单没有获得国家金融监管部门审批，没有金融监管备案，一旦出现问题，很难解决。”

保险公司认为风险应与价格匹配，价格谈不拢导致续保失败

收到王女士的来信后，记者致电王女士投保的保险公司某支公司。针对E类车，一名业务员回复说，“这个是我们系统自带的评级系统，通过车载卫星导航记录车辆的行驶状况，包括行驶里程、车速、疲劳驾驶状况等，根据这些指标作出评价。”

当被问及E类车是否就不能上保险，该业务员称，“这个我们也没有办法。商业保险是双向选择，我们有权拒保。”

记者又以大货车投保人身份，询问了两家保险公司。一家保险公司的业务员让记者先把大货车开到门店来，“用我们的评分系统给你试试。”记者询问，大货车上保险难吗？该业务员表示，“是难上，所以我说只能给你试试。商业保险是双向选择。”

另一家保险公司的业务员则告诉记者，能不能续保需根据具体车型的综合情况来确定。如果某车型上年度出险频次较高，续保时可能面临保费上浮或第三者责任险保额提升，而如果客户不愿接受，就可能导致续保失败。

中国人民大学法学院教授邢海宝介绍，对于商业保险来说，保险公司在一定程度上有自主经营权和风险选择权。比如，保险公司在进行风险评估时，会将行驶里程作为一个重要的考量因素。因为行驶里程长往往意味着货车的机械故障、零件磨损和疲劳驾驶的概率提升，保险风险也会随之增加，此时保险公司会提高保费甚至拒绝承保，通常是基于风险控制和商业利益的考虑，毕竟保险公司也要生存发展。

一位业内资深高级管理人员则表示，对于大货车“不存在拒保的情况，只有谈不拢的价格。有些货车司机因为难以接受较高的保费，而认为保险公司变相拒保”。该高管人员说，“金融监管部门对我们的要求是交强险‘应保尽保’、商业保险‘愿保尽保’，我们也一直在执行。”

至于保费的标准，他介绍，保费率的计算十分复杂，需综合考虑车辆的违法情况、行驶区域、超载情况、车辆状况，以及车队的管理经营情况等因素。比如一个车队里部分车出险较多，车队的安全管理水平下降，那么整个车队的保费都可能升高。一些车辆在高风险区域行驶较多，保费也

会随之升高。“当然，保费上涨也都是在规定标准范围之内。”

针对大货车经营者反映的情况，该高管人员也坦言，不排除一些保险公司会采用ABCDE的评分系统对大货车进行评级，也就是市场上常说的“E类车”；也不排除有些保险公司会因此拒绝承保，但“按照金融监管部门的要求，任何公司都不允许拒保”。

另一位保险业内人士则介绍，部分保险公司使用了第三方风险评级数据系统，所以可能出现“E类车”的说法，但这一系统应当只用于内部测算保费，不能用来判断是否承保。他坦言，大货车保险是亏损较为严重的业务，许多保险公司都是在用其他车险的保费补贴大货车保险。

通过政策引导、承保方式优化，降低保险成本

据悉，2024年，全国营业类货车承保1125万辆。根据交通运输部发布的数据，截至2024年末，全国拥有公路运营载货汽车1155.7万辆，相较于承保量，有超过30万辆的差距。有保险业内人士认为，这些车占比不到3%，“交强险都无法做到100%”，承保率已经较高。

然而，营业类货车因为风险较高，购买保险的积极性非一般车辆可比。王女士通过媒体反映，几经波折，未续保的15辆大货车最终于6月中旬续保；于先生也通过当地政务服务平台申诉后，办理了续保。还有一些货车主在续保不顺利后，明知道“安全统筹单”不如保险可靠，但仍选择购买，也说明大货车保险问题需引起足够重视。

近日，交通运输部、公安部、市场监管总局、金融监管总局、中华全国总工会等5部门办公厅发布《关于规范交通安全统筹有关事项的通知》，规定交通安全统筹是以交通运输企业为发起主体，面向企业自有车辆开展的非经营性行业互助行为。针对假借交通安全统筹名义的非法经营行为，通知要求各金融监管部门要指导督促保险企业加强服务对接，及时承接相关道路运输



大货车在夜间行驶。

新华社记者 才扬摄

反馈

贵州贵安新区——

抬升缆线 消除隐患

7月28日，本报“读者来信”版刊登来信《田间缆线太低隐患大》，反映贵州贵安新区湖潮乡中八村3根缆线太低影响居民出行的问题。贵安新区高度重视，督促相关部门立即整改落实，组织人力抬升下垂的缆线，消除安全隐患（见下图）。

据介绍，贵安新区湖潮乡中八村村干部与供电、电信等部门对接，确认是电信缆线。电信技术人员检查后发现，固定在电杆上的缆线出现松动，导致缆线下垂，最低一根距地面约1.5米。于是，组织电信维修人员将缆线抬升并固定，防止松动下垂。调整后，最低一根缆线距地面最高处达6米、最低处超过3.5米，村民耕作和人员往来不再受限。

贵州贵安新区 耀家昌



身边事

浙江杭州市钱塘区——

消防栓前规划停车位 不应该

最近，我路过浙江杭州市钱塘区1号大街，发现路边有3个消防栓前都规划了收费停车位。此类问题我在钱塘区就发现了7处，有些车辆直接停在了消防栓前（见下图）。根据道路交通安全法实施条例的规定，消防栓前以及距离上述地点30米以内的路段，除使用上述设施的以外，不得停车。此处不应该规划停车位，一旦发生火灾，消防栓前的车辆，会影响消防车迅速接入消防栓，延误救火时机，还有可能造成经济损失和人员伤亡。

消防问题不容忽视，希望引起有关部门关注，尽快整改到位。

浙江杭州市 李先生



建议

小区设施维修 期待设立第三方评估

最近，我所在小区的一部电梯出现故障停止运行，迟迟没有维修，给业主出行带来极大不便。原因是电梯公司报出的2.8万元的维修费，小区物管会认为报价过高。经多次谈判，电梯公司坚持不降，而物管会和业主通过其他渠道咨询，认为减掉5000元较为合理。由于维修费用谈不拢，电梯一直不能恢复正常，全楼只能共用另一部电梯，带来很多不便。

电梯维修有一定专业性，无论是物管会还是小区业主，一般不具备相关知识，因此不清楚电梯公司是利用小区非修不可的压力虚报价格，还是本小区电梯确需较高维修费用。建议有关部门就电梯维修等小区基础设施维修，建立第三方评估系统，使维修价格保持在一个合理、公平的区间，这样既能维护广大业主的权益，又可以兼顾电梯公司的利益，避免因信息不对称造成不必要的僵局。

山东临沂市 孙建清

安全合理利用架空层

过去，许多小区的架空层常被业主用于停放电动自行车，存在严重安全隐患：电动自行车充电不当极易引发火灾，而密集停放更会阻塞逃生通道，直接威胁居民生命财产安全。针对此问题，许多地方政府已开展集中整治，严禁在架空层违规停车。然而，不少小区在实际管理中，仅通过安装隔离装置进行物理封闭，导致架空层完全闲置，浪费了宝贵的公共空间资源，加剧社区内部的空间压力。

建议重视架空层的规划与利用，既保障安全，也为小区居民生活添彩。可充分征求业主意见，推动适应性改造：如增设乒乓球桌、台球桌等健身设施，还可以打造小区公共会客厅，或者营造微型绿化景观，安全、合理、有序利用，优化社区环境品质，提升居民满意度。

江苏常州市 王楠

百姓关注

明确规则，让爱心座位不虚设

孙立极 刘潇鸿

“尽管设置了爱心座位，却形同虚设，只能靠乘客个人自觉去保障。”广东广州市的宋先生近日在人民网“领导留言板”留言，地铁21号线早高峰从镇龙站到苏元站十分拥挤，他多次看到已经显怀的孕妇被挤在门口，深感无奈。

对于公共交通工具上的爱心座位是否能发挥作用，70岁的孟奶奶与宋先生有同感，她家住北京朝阳区，每周会乘地铁14号线去看孙子。她告诉记者，不管是上下班高峰期，她几乎没坐上过爱心座位。尽管能理解年轻人上班不容易，但自己年纪大了，站久了确实腿酸。

根据交通运输部2017年发布的《城市公共汽车和电车客运管理规定》，公共交通运营企业应当按照要求“在规定位置设置特需乘客专用座位”，以及“为老、幼、病、残、孕乘客提供必要的帮助”。这就是人们所说的爱心座位，有的城市称爱心座椅或爱心专座，通常设置于公共交通工具便于上下车的位置。

近年来围绕爱心座位的争议时有发生。一方面，即使车厢内有多余空座，很多普通乘客仍会优先坐在靠近门口的爱心座

位，而特需乘客大都不好意思开口要求其让座。另一方面，即使特需乘客要求让座，也未必都能如愿。一些坐在爱心座位上的普通乘客认为自己没有让座的义务。在社交媒体上，可以看到持这种观点的网友留言，“让座是情分，不让是本分”。

记者搜索发现，多地发布的公共交通管理相关法规或者乘客守则等规范性文件，尽管都提出应设置爱心座位，但多是倡导性、鼓励性规定，并未明确要求普通乘客必须礼让特需乘客。相应地，很多城市的地铁公司等运营方对爱心座位该不该让的争议没有明确的态度。

记者近日致电某城市轨道交通路网乘客服务热线，接线员说，行动不便等需要帮助的乘客可以通过“爱心预约”服务，由地铁工作人员协助进出站、上下车，但对于能否乘坐爱心座位，地铁工作人员只能帮助积极协调，能否协调到主要根据其他乘客的意愿，“看乘客给不给让，这个没办法”。

上海市读者倪波今年5月底曾就地铁爱心专座设置向政府部门提建议，他告诉记者，上海申通地铁集团有限公司给他的回复是：“上海地铁爱心专座的设置是依据《上海

市轨道交通乘客守则》要求，属于倡导性服务设施，旨在为老弱病残孕等特殊群体提供优先便利。现行法规未赋予任何乘客强制要求他人让座的权力，我们始终遵循‘自愿礼让’原则……上海地铁将持续通过语音播报、标识提醒等方式传播文明有序的乘车文化。”

值得一提的是，《上海市轨道交通乘客守则》规定：“老、幼、病、残、孕及怀抱婴幼儿者优先上、下车，其他乘客应当主动让座”，但并未与“乘客应当持有效乘车凭证乘车”“应当自觉遵守票务规定”等其他“应当”条款一样，有相应的责任条款。

南京大学法学院副教授李晴指出，在法律语言中，“应当”和“必须”往往是一个意思，都有一定的强制意义，“但如果缺少匹配的保障措施，‘软应当’条款只能停留在倡导层面。”当然，李晴认为，用法律把所有道德层面的问题都硬性规定不一定现实，也不见得有效。在现实操作中，具体实施存在困难。比如，如何判定坐在爱心座位上的乘客不属于特需乘客？谁来执法、取证？如果没有能明显识别的特需乘客，在客流量大的高峰时段，爱心座位空着会不会浪费……这些

问题难以判断。

山东临沂市读者张立美则提出，对于爱心座位，老幼病残孕等特需乘客应享有优先乘坐权。尤其是有些城市称之为爱心专座，“专座”就具有一定的排他性，这是公共交通工具设置爱心座位的本意和初衷。按照这一逻辑，在没有特需乘客时，普通乘客可以暂时使用爱心座位；一旦有特需乘客上车，普通乘客必须主动让出座位。这是普通乘客应尽的本分，无关情分。因为如果爱心座位可让、可不让，与一般座位没有区别，爱心体现在哪里？

李晴则建议，可以“轻约束+可实践”双管齐下。一方面持续强化公民教育和文明引导，礼让爱心座位成为共识和习惯；另一方面，如果因不让座导致老幼病残孕乘客权益受损，可以考虑在民事责任层面追责。“让个案形成社会引导，比简单立法更具操作性。”

还有读者提出，对于公共交通工具上的爱心座位是否必须礼让特需乘客，相关管理规则要有明确要求，地铁公司等运营方应有鲜明态度。公共交通工具运营单位可用明确的态度“强引导”。北京大兴区读者刘女士建议，“如果不能立刻全面提升乘客素质，可以安排工作人员进行引导，协助特需群体乘坐。”

四川成都市吴先生则在人民网“领导留言板”留言：“成都地铁爱心专座标识十分不明显，乘客基本上无法得知自己坐在爱心专座上。”希望优化爱心专座标识，用更明显的标识激发道德感，提醒乘客做出让座的文明举动，提升城市温度。