

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1576/20-21 號文件

檔號：CB4/PS/2/20

### 交通事務委員會及財經事務委員會

### 交通運輸業保險事宜聯合小組委員會報告

#### 目的

本文件旨在匯報交通運輸業保險事宜聯合小組委員會("聯合小組委員會")的商議工作。

#### 聯合小組委員會

2. 在 2020 年 11 月 20 日的交通事務委員會會議上，委員同意委任小組委員會，研究及跟進運輸業在購買保險時所遇到的問題。基於小組委員會所討論事項的性質，交通事務委員會在其 2021 年 1 月 5 日的會議上決定，應邀請財經事務委員會加入小組委員會，共同研究所涉及的問題並提出解決方案。為此，秘書處在 2021 年 1 月 8 日以傳閱文件方式諮詢財經事務委員會委員，各委員對上述建議表示支持。內務委員會在 2021 年 1 月 29 日的會議上通過在交通事務委員會及財經事務委員會轄下成立聯合小組委員會研究交通運輸業保險事宜的建議。聯合小組委員會的職權範圍及委員名單分別載於**附錄 I 及 II**。

3. 聯合小組委員會由易志明議員擔任主席。根據其職權範圍，聯合小組委員會決定把商議工作聚焦於研究可行措施，解決的士業界在購買保險保障方面所遇到的問題。聯合小組委員會在 2021 年 2 月至 9 月期間共舉行了 5 次會議，其中 4 次與政府當局會面，保險業監管局("保監局")和香港保險業聯會("保聯")的代表亦參與了該等會議。聯合小組委員會曾邀請有興趣人士或團體就相關事宜發表意見。曾向聯合小組委員會提交意見的團體名單載於**附錄 III**。

4. 為方便委員進行討論，聯合小組委員會曾要求立法會秘書處資料研究組研究推動的士業界加設車輛安全裝置的措施。

## 聯合小組委員會的商議工作

### 保費高昂成因

5. 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)，車主須向獲授權保險公司購買保險，以承保其或其授權司機因使用汽車而對第三者造成人身傷亡的賠償責任。聯合小組委員會注意到，的士車主/車行近年對保費飆升、保險公司就不同項目(例如高齡司機、高車齡等)徵收附加費以及扣減無索償折扣的安排表示關注。聯合小組委員會察悉並關注到，根據保監局及運輸署提供的數據，的士第三者保險的平均保費由 2016 年的 20,435 港元上升至 2020 年的 26,189 港元，升幅達 28%，而同期涉及的士的交通意外數字則相對穩定。

6. 政府當局表示，保險的主要功能是透過風險管理及緩解，減低保單持有人在不可預見情況下須承受的損失，從而協助促進各類社會經濟活動。就汽車保險而言，保險公司會參考意外發生率、過往賠償金額等數據進行核保和釐定保費。一般來說，擁有良好理賠紀錄的保單持有人在購買汽車保險時會有較高的無索償折扣。保險業界認為，車主將的士租予有良好駕駛紀錄的司機，有助保險公司從源頭區分風險。然而，由於現時的士車主/車行一般並無向保險公司提供個別的士司機的駕駛經驗、駕駛違規紀錄等資料，保險公司只可依據車輛或車隊的過往索賠紀錄來區分車輛風險。

7. 部分委員認為，香港只有少數保險公司承保的士保險，或會導致市場缺乏競爭，此情況並不理想。政府當局表示，保險公司是否提供的士保險服務，純屬商業決定。根據保監局的資料，在 2005 年至 2020 年的 16 年間，的士保險業務有 11 年錄得虧損，這點成為保險公司在決定是否參與這類業務時的考慮因素之一。就此，保聯亦解釋，的士保險業務長期錄得承保虧損，而這方面的虧損在 2019 年更急速擴大，促使有關保險公司較大幅度地上調保費，藉以彌補所蒙受的損失。保險公司不會以盈利的產品來補貼出現虧損的產品，而是會力求為每一種保險產品採用合適的保費率，以確保每種產品都能達到收支平衡。

8. 聯合小組委員會同意，的士保險業務持續錄得虧損，主要原因是索償成本增加，而索償成本增加可能是由於部分

司機的不良駕駛行為及保險詐騙和包攬訴訟個案所致。這些問題應從風險管理的角度從根本解決。為處理保費高昂的問題，聯合小組委員會曾研究多項措施，以改善的士司機的駕駛安全，以及打擊保險詐騙和包攬訴訟。運輸署、香港警務處("警方")、保監局、保聯、的士業界和相關持份者等有關各方曾舉行會議，就解決問題的可行方案交換意見。

## 改善的士司機駕駛安全的措施

### *實施的士司機責任制*

9. 部分委員認為，由於部分的士司機的不良駕駛行為，令的士車主/車行須承受第三者保險保費飆升所帶來的沉重負擔，這樣並不理想。此情況令的士業界經營困難，導致的士車租壓力上升，因而影響所有的士司機，包括那些駕駛行為良好的司機。有建議認為應要求的士司機自行購買第三者風險保險，讓他們為自己的駕駛行為負責。而的士車主/車行可向已購買第三者保險的的士司機提供車租減免。

10. 政府當局表示，的士業界對要求的士司機自行購買第三者風險保險的建議，仍然意見紛紜。雖然有業界人士支持建議，認為建議可令司機為自己的駕駛行為負責，但亦有業界人士反對建議，認為建議只針對的士司機有所不公，亦會減低新人投身的士行業的意欲，更可能令以兼職形式租車的年長司機離開行業，令的士業界人手短缺的問題更趨嚴重。考慮到有關建議會對的士行業帶來重大影響和改變，且涉及相當複雜的問題，包括對業界人手的影響、保費的水平，以及對處理保險索償的程序、時間和費用的影響等，而現時其他司法管轄區的法例一般要求商用載客車輛的車主(而非司機)購買第三者風險保險，政府當局在小心考慮和謹慎平衡各持份者的意見後，認為現時並不適宜推行的士司機責任制。

11. 政府當局又表示，的士車主/車行一般在租出的士時會向的士司機收取一筆按金，做法與租車公司相似。若發生交通意外而涉及司機過失，有關按金會被沒收。若沒有發生意外，該筆按金會在租用期完結後退還給租車司機。政府當局相信有關安排能為的士司機提供一定誘因，促使他們注意駕駛安全，以期減少意外發生。

### *鼓勵的士業界聘請駕駛紀錄良好的司機*

12. 聯合小組委員會認為，鼓勵的士車主/車行聘請駕駛紀錄良好的司機，或可從源頭減少交通意外及索償金額，從而或有助減低保費。委員促請政府當局協助的士業界建立交通意外和索償資料庫，讓的士車主/車行能識別有不良駕駛紀錄的司機，藉此鼓勵的士司機培養良好駕駛習慣和減少交通意外。

13. 政府當局表示歡迎的士業界自發建立交通意外和索償資料庫，該資料庫將有助的士車主/車行在投保時向保險公司提供個別司機曾涉及的交通意外或索償紀錄，使保險公司能更準確地評估風險，並釐定合適的保費金額。據保監局表示，現時已有一些保險公司以"司機記名"的方式進行核保，為可以提供指定的士司機資料(包括司機交通罪行紀錄等)的保單持有人提供保費折扣。由於有關資料庫會涉及收集和儲存個別的士司機的個人資料，政府當局建議業界在建立資料庫時，必須謹慎處理收集、儲存、查閱及向第三者轉移個人資料的事宜，以確保有關資料庫的使用符合《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)及其他法例的規定。

14. 儘管建立資料庫一事或須再作考慮，部分委員認為，短期而言，如的士車主/車行在投保時能提供由警方就相關司機發出的過往定罪事項證明書，將有助保險公司評估風險和釐定合適的保費金額。聯合小組委員會察悉，在業界與運輸署近期舉行的會議上，的士業界初步同意要求租車的士司機向的士車主/車行提供過往定罪事項證明書，讓他們了解租車司機過往的違規駕駛定罪紀錄，以免把車輛租給有不良駕駛紀錄的的士司機。運輸署會與業界及相關政府部門保持溝通，探討合適措施(例如簡化申請程序)便利的士業界申請過往定罪事項證明書。

### *鼓勵的士業界應用科技減少交通意外*

15. 聯合小組委員會認為，防撞裝置和行車記錄儀可以有效減少交通意外並提倡良好駕駛態度。保險公司亦可為已安裝認可安全裝置的的士提供保險折扣優惠。為鼓勵的士業界應用科技減少交通意外，委員促請政府當局協助的士業界物色能有效減少交通意外並在發生交通意外後有助釐清相關責任問題的合適裝置。為方便取得駕駛紀錄和防止保險詐騙，委員還要求政府當局推動的士業界和保險業界使用雲端平台儲存交通意外的錄影片段。

16. 政府當局表示對能有效改善道路和駕駛安全的創新科技持開放態度，亦歡迎車輛製造商為各類型車輛引入先進駕駛輔助系統。現時，的士業界正積極參與測試不同防止碰撞警報、保持行車線警報及監察司機狀態/駕駛行為的裝置。運輸署會繼續與的士業界緊密跟進測試進度及成效，以物色適合在的士安裝的安全裝置。如車主有意安裝有關系統，運輸署會根據法例檢驗及核准車輛，確保道路安全。

17. 保監局表示，保險業界認為鼓勵車主在車輛上安裝行車記錄器等措施，可有助從源頭降低的士交通意外發生的機率，從而減少理賠。再者，安裝行車記錄器並在意外發生後提供相關事件的錄影副本，有助釐清交通意外中的責任。現時，保險公司已推出不同措施，推動的士行業安裝行車記錄器，並在申請索賠時一併提交意外錄影副本。例如有保險公司與服務提供者合作，贊助的士車主安裝行車記錄器的費用。此外，如果的士業界可以在申請索賠時提供相關事故的錄影副本，部分保險公司會對保單持有人提供扣減保險索償自付額的優惠。

18. 聯合小組委員會歡迎政府當局設立 10 億元智慧交通基金，資助本地機構或企業進行與車輛相關的創新科技研究和應用，其涵蓋的範圍還包括改善駕駛安全的項目。除了資助進行有關駕駛安全的研究外，部分委員建議政府當局應仿效一些海外地方的做法，提供補貼以鼓勵的士行業更廣泛地採用安全裝置，藉此減少交通意外，長遠而言應強制所有的士安裝安全裝置。

#### *採用車隊管理以加強車輛和司機管理*

19. 部分委員建議制訂合適的政策和措施，鼓勵的士業界採用車隊管理，以加強車輛和司機管理。政府當局回應時表示，當局一向認同透過專業車隊管理，集中管理的士服務質素的大方向。現時，有部分的士營辦商正以車隊形式經營的士服務，提供不同渠道讓乘客就的士服務反映意見或作出投訴，以便監察司機的表現。此外，部分的士營辦商已加強司機職前培訓，並會對屢次涉及駕駛不當行為或服務態度欠佳的現職司機作出訓示或提供訓練。運輸署會繼續鼓勵更多的士業界人士採用車隊管理，並利用創新科技提升管理的營運效率和質素，從而提升的士服務質素。與此同時，運輸署亦會繼續聯同的士服務質素委員會舉辦的士服務嘉許計劃，表揚優秀的的士司機和的士服務管理團隊。

20. 關於加強司機駕駛安全意識的措施，政府當局表示會繼續透過不同措施加強這方面的工作，當中包括：加強執法行動；

發放宣傳短片及小冊子提醒駕駛者應保持專注、避免駕駛時使用智能電話或裝置及切勿超速等；以及舉辦有關安全駕駛的座談會和講座等。政府當局亦已由 2020 年 10 月起規定所有的士正式駕駛執照的申請人，除須通過相關駕駛考試外，亦須修習及完成的士職前課程，才可獲發正式駕駛執照。

21. 部分委員對的士司機(特別是年長司機)的健康狀況表示關注。政府當局表示，運輸署每年會為商用車輛司機(包括的士司機)舉辦"至 fit 安全駕駛大行動"，為參與的司機提供免費健康測試。為鼓勵公共交通業界接種 2019 冠狀病毒病疫苗，運輸署最近亦特別為的士及公共小巴司機提供一次身體檢查服務。根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)，所有駕駛執照持有人，包括的士司機，均有責任確保自己的體格適宜駕駛，才可駕駛車輛。為確保的士司機的健康狀況宜於駕駛，以減少交通意外，主席建議政府當局與其提供自願身體檢查，不如引入措施，規定達到某個年齡的的士司機須接受免費健康測試，藉此保障道路使用者的安全。

#### *吸引司機加入的士行業*

22. 聯合小組委員會察悉，為紓緩現時的士業內司機短缺的問題，並促進行業的持續發展，運輸署已由 2020 年 2 月 14 日起優化的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格標準，以期在確保的士筆試的嚴謹程度和穩健考核制度的大前提下，吸引更多新血加入的士業界。政府當局亦已於 2020 年 10 月 1 日起放寬申請商用車輛(包括的士)駕駛執照的規限，由原先要求申請人必須持有最少 3 年有效私家車或輕型貨車的駕駛執照，改為最少一年。

23. 對於有建議認為政府當局應加快審批的士業界提交的加價申請，以增加的士司機收入和吸引年青人入行，政府當局表示，運輸署一直密切留意的士業界的營運環境，並就這方面與業界保持溝通。鑒於 2019 年的公眾活動及 2019 冠狀病毒病疫情對社會經濟的影響，政府當局正重新審視相關加價申請並收集最新數據。政府當局會在完成有關評估後，在切實可行的情況下盡快將加價建議提交行政會議及立法會審議。

## 打擊保險詐騙及包攬訴訟的措施

### *警方採取的行動*

24. 在打擊保險詐騙的措施方面，聯合小組委員會察悉，警方一直就保險騙案進行專業調查，包括在商業罪案調查科轄下成立保險騙案專責小組("專責小組")，監察有組織騙案的新興趨勢，進行針對性的調查及分析。警方與其他政府部門、保監局、保聯及其他持份者保持緊密聯繫，同時透過加強情報搜集，進行情報主導行動。在宣傳教育方面，警方透過網上平台和傳統媒體等不同媒體平台，向市民發放各種常見騙案最新手法的資訊及防騙訊息。警方亦設立反詐騙協調中心熱線"防騙易 18222"，為市民提供 24 小時適時協助。

25. 委員及保聯大體上感謝商業罪案調查科就涉及交通意外的保險騙案所進行的工作。為加快調查過程，保聯建議警方應加快提供保險業界所要求的有關道路交通意外的資料，以及加強與保險業界溝通。警方表示，在處理保險公司索取交通意外詳情的要求時，警方會按照既定機制，應保險公司要求，在適當情況下適時提供有關資料。由於警方須在核實涉及有關意外雙方的保險資料的真確性後，方可根據現行法例將所要求索取的資料轉交予第三方，因此警方需時處理有關要求。警方備悉保險業界的意見，並會在切實可行的情況下盡量提供協助，以幫助有需要的市民。警方建議，保險公司如欲加快取得所要求的資料，在意外發生後可盡快提出申請，並與相關案件調查人員保持溝通，以便獲取進一步資料。

26. 警方亦表示，專責小組定期與保監局舉行會議，並與保聯進行特別會議。除了保監局和保聯外，專責小組亦就保險相關案件及事宜與保險業界不同持份者保持緊密溝通。為讓保險業界對於防止、調查及舉報保險騙案有更深入的了解，專責小組於 2021 年 6 月與保聯舉行會議，分享最新資訊，並於 2021 年 7 月與保聯合辦一個就懷疑保險騙案進行調查及搜證工作的經驗分享會。警方會繼續就保險騙案與保險業界不同持份者保持緊密聯繫，並定期舉辦分享會，與業界交流經驗。

27. 對於保聯建議由具備這方面專業知識和經驗的專責小組或商業罪案調查科而非地區警署就懷疑保險騙案進行調查，警方表示，警方在接獲保險相關騙案的舉報後，會把舉報轉介至涉案警區的調查單位展開調查。至於具高度組織性、複雜性，或涉及大額款項的案件，警方會將之轉介至商業罪案調查科跟進處理。此外，專責小組會為不同警區的偵緝人員提供處理保險騙案的

相關訓練及舉辦經驗分享會。警方已為偵緝人員設立一條內部查詢熱線，確保案件得以徹底調查。

28. 聯合小組委員會亦察悉，保險公司通常調派理賠人員辨識需要進行詳細審查的可疑個案，以及考慮是否尋求警方協助。為提升成效和效率，保聯於 2018 年建立預防保險詐騙偵測系統，透過人工智能及數據分析查找出懷疑索償詐騙個案。因應聯合小組委員會提出進一步發展該數據庫的建議，保監局於 2021 年 7 月聯同保聯舉辦會議，向獲授權經營汽車保險業務的公司簡介聯合小組委員會的討論情況，同時鼓勵這些公司參與預防保險詐騙偵測系統。計及近期同意加入該系統的 3 家汽車保險公司，參與公司所佔的汽車保險市場份額已接近八成。保監局會繼續支援保聯的宣傳推廣工作，以提升參與率和數據流量，以及改善預防保險詐騙偵測系統的運作成效。

### *檢討交通意外傷亡援助計劃*

29. 交通意外傷亡援助計劃根據《交通意外傷亡者(援助基金)條例》(第 229 章)成立，並由社會福利署("社署")負責執行。交通意外傷亡援助計劃的目的是向道路交通意外受害人士，或這些人士的受養人(如受害人因傷死亡)迅速提供經濟援助，而無須通過經濟審查及考慮有關交通意外是因誰人的過失而造成。援助金按意外受害人的傷亡情況支付，財物損失則不包括在援助範圍內。

30. 聯合小組委員會關注懷疑詐騙交通意外傷亡援助計劃的情況。委員從的士業界及保險業界察悉，有索償代理派代表在社署的交通意外傷亡援助組附近，招攬交通意外傷亡援助計劃的申請人提出保險索償及申請法律援助以提出訴訟申索賠償，並引導申請人誇大意外傷勢，意圖索取較高的保險賠償金額而從中獲利。為防止詐騙援助金的行為，委員促請社署加強核對交通意外傷亡援助計劃申請人所提交的資料，以及探討如何避免索償代理進行兜售推銷活動。部分委員認為，政府當局應檢討現時申請交通意外傷亡援助計劃的資格準則，以防止濫用。

31. 政府當局表示，第 229 章或交通意外傷亡援助計劃的申請資格準則並無規定申請人須就有關交通意外提出保險索償或法律訴訟。根據第 229 章，申請人如就同一宗交通意外循其他途徑獲得損害賠償或補償，須在指定期限內通知社署，並須退還從交通意外傷亡援助計劃獲得的援助金，或所獲得的損害賠償或補償，兩者以金額較少者為準。若申請人故意違反有關通知社署的承諾，即屬犯罪，一經定罪，可被判處罰款及監禁。為進一步防



止濫用及詐騙援助金的情況，社署已在交通意外傷亡援助計劃的申請表格及網頁上明確闡明詐騙援助金的法律後果，並會在申請人的聲明表格，以及社署發給自僱職業司機申請人轉交車行代理和車主為該申請人證明其租車情況的證明書上，加上相關警告字句以加強阻嚇作用。此外，交通意外傷亡援助組職員已加緊全面審查所有申請人的入息證明及資料，包括要求自僱職業司機提交所有相關車行代理和車主的證明文件。

32. 聯合小組委員會亦獲告知，為遏止索償代理進行兜售推銷活動，社署已於交通意外傷亡援助組辦事處裝設閉路電視系統和張貼禁止兜售推銷活動的告示。社署會繼續加強宣傳親自前往交通意外傷亡援助組以外的申請途徑，包括透過電郵、網上表格、傳真或郵寄方式提交申請，藉此減少申請人在辦事處外聚集。社署亦會繼續監察交通意外傷亡援助計劃的推行情況，並與警方、醫院管理局及衛生署保持緊密合作，打擊欺詐個案。

33. 聯合小組委員會察悉，保聯認為社署與保險業界互通資料可有助阻遏及防止詐騙援助金的行為。就此，社署表示，交通意外傷亡援助計劃申請人如表示有意提出保險索償，社署會向相關保險公司發出通知書。社署會優化現時與保險公司溝通的信函模板，並會加入申請人的姓名、地址及電話。社署會與保聯進一步商討如何優化與保險公司溝通的信函模板。

#### *受助人根據《法律援助條例》揀選律師的權利*

34. 部分委員關注到，受助人根據《法律援助條例》(第 91 章)有權自行揀選律師的做法，或會助長包攬訴訟的活動。他們促請政府當局檢討受助人可就交通意外的民事索償案件揀選律師的做法。委員提出的建議包括：將法律援助個案輪流分派予《法律援助律師名冊》("《名冊》")內的律師，而非容許受助人自行提名律師辦理案件；以及降低《名冊》內每名律師可獲委派的個案數目上限。

35. 政府當局表示，第 91 章訂明，法律援助署("法援署")可透過署內專業律師為受助人行事，亦可指派由法援署署長或受助人在《名冊》內挑選的私人執業律師代為行事。當受助人按照第 91 章自行提名律師時，法援署基於受助人的利益，一般會重視有關提名。但若法援署認為受助人所提名的律師並非適當人選，法援署亦可拒絕有關提名。對於要求受助人在自行提名律師時提供充分理由，以及由法援署在資源許可下直接處理個案的建議，法援署會適時予以考慮。

36. 政府當局表示，基於保障受助人利益和善用公帑的原則，法援署會考慮一系列相關因素，才決定委派法援個案予《名冊》上的哪一位律師。法援署會按既定的指引及準則，同時考慮所委派的律師在相關工作範疇內至少需要具備的經驗、過往處理案件方面的表現紀錄、接辦的法律援助案件數目有否超出限額，以及案件的性質及案情的複雜程度等一系列相關因素，然後從《名冊》中挑選適當人選。由於法援署需因應案件的性質及案情而考慮委派勝任的律師代表受助人行事，因此不會把法律援助工作輪流分配給《名冊》內的律師。

37. 政府當局亦表示，由於法援律師委派制度是以個人為基礎，因此法援署就每名律師能接辦的個案數目設立上限，而非以律師事務所為單位。有關上限最近在 2018 年曾作調整。法援署會小心考慮同一律師事務所的律師所接辦的個案數目，例如能否就處理案件獲得所需的支援，有需要時亦會考慮停止委派個案予同一律師事務所的其他律師。法援署會在適當時候諮詢法律援助服務局，檢討《名冊》律師可獲委派的個案上限。

38. 政府當局進一步表示，法援署十分重視並密切監察外委律師的表現。法援署已向《名冊》內的所有律師和大律師發出指引，列明有關法律援助的法定條文，以及法援署在處理法律援助個案方面所要求的準則。法援署會根據有關的法定條文和指引，對外委律師的工作表現作出評估，並就工作表現欠佳的外委律師採取行動，包括發出勸誡信、列入工作表現/行為操守欠佳紀錄冊內、將有關律師從《名冊》中剔除、或/及把個案重新委派給其他律師。

39. 就保聯建議法援署應考慮將傷勢輕微或責任並無爭議的個案直接轉交保險公司跟進處理，政府當局指出，在批出法律援助證書前，法援署並不是申請人的律師，故此不可就賠償金額向申請人提供法律意見。因此，就傷勢輕微或責任並無爭議的個案，申請人需自行決定與保險公司商討的方法。此外，若法律援助證書遭取消或撤回，傷者便不再是法律援助受助人，法援署不能再代傷者行事。

#### 其他事宜

40. 聯合小組委員會亦藉此機會討論有關如何減輕交通運輸業界在購買保險方面的經濟負擔的事宜，詳情綜述於下文。

## 暫停汽車保險徵費

41. 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)第 4 條，任何人在道路上使用汽車，致使或允許任何其他人在道路上使用汽車，必須備有一份有效保單，覆蓋就該等人士所導致或引起任何人死亡或身體受傷而招致的法律責任。香港汽車保險局("汽車保險局")是一間由保險業界成立的公司，其成員包括所有獲授權在香港從事汽車保險業務的公司。該局負責管理第一基金及無償付能力賠償基金，分別在有關車主沒有投保或不知所終，又或保險公司無力償債時，向交通意外受害人提供賠償。上述兩項基金的資金均來自汽車保單保費中收取的徵費。自 2012 年 7 月起，第一基金及無償付能力賠償基金的徵費率一直分別維持在汽車保單毛保費的 1% 及 2%。

42. 委員察悉，截至 2019 年 12 月 31 日，第一基金及無償付能力賠償基金的資產淨值分別為 4 億港元和 28 億 2,000 萬港元。考慮到該兩個基金現時的資產淨值，他們促請保監局與汽車保險局探討暫緩汽車保險徵費或下調徵費率的可行性。汽車保險局在考慮精算顧問的意見及諮詢政府當局和保監局後，宣布由 2021 年 10 月 1 日起停收一年汽車保險徵費(此前徵費為汽車保單毛保費的 3%，2021 年的徵費總額約為 1 億 4,300 萬港元)，以減輕公眾在 2019 冠狀病毒病疫情下的財務負擔。此措施可直接減低汽車保費成本，惠及各個運輸業界，包括的士業界。

## 運輸業跨境保險

43. 有委員建議優化運輸業跨境保險安排，提供以日數計算和具彈性的保險產品。就此，政府當局表示，粵港跨境巴士、出租汽車及貨車營辦商須按香港及內地的法規為有關車輛分別購買兩地法定的汽車保險，有關車輛才可獲發相關牌證在道路上行駛及提供服務。保監局與保險業界一直保持密切聯繫，務求令使用港珠澳大橋的車主可便捷地購買汽車保險，以及開發短期產品。據保監局了解，目前市面上已有個別保險公司提供有效期由 7 日至一年不等的跨境車輛保險，以供消費者選擇。

## 建議

44. 聯合小組委員會觀察到，的士保費近年飆升。導致此情況的原因有多方面，但一般而言，的士意外率相對偏高，以及保險詐騙及包攬訴訟這類不良行為，被認為是主要原因。為解決這問題，政府當局應考慮委員及持份者提出的意見及關注，並應繼

續加強工作，以提高的士司機的駕駛安全、打擊保險詐騙和包攬訴訟，以及建立與不同持份者溝通的恆常機制。

45. 聯合小組委員會亦建議政府當局應：

#### 改善的士司機駕駛安全及減少交通意外的措施

##### *運輸及房屋局和運輸署*

- (a) 長遠而言考慮修訂法例，對的士業界實施司機責任制，讓的士司機為自己的駕駛行為負責；
- (b) 制訂措施便利的士業界申請過往定罪事項證明書，藉以鼓勵的士業界聘請駕駛紀錄良好的司機；
- (c) 協助的士業界物色合適的安全裝置及使用雲端平台儲存錄影片段，藉以鼓勵業界應用科技減少交通意外；
- (d) 考慮資助的士業界加裝合適的安全裝置，長遠而言強制所有的士安裝這類裝置；
- (e) 制訂政策及措施鼓勵的士業界採用車隊管理，以加強的士和司機的管理；
- (f) 引入措施規定達到某個年齡的的士司機須接受免費健康測試，以確保他們適宜駕駛，從而提高駕駛安全；
- (g) 加快審批的士業界提交的加價申請，以增加的士司機的收入，吸引年青人入行；

#### 打擊保險詐騙及包攬訴訟的措施

##### *警方*

- (h) 加強警方與保險業界的溝通，定期安排經驗分享會，以加快調查過程；
- (i) 加快提供保險業界所要求有關道路交通意外的資料；

## 法援署

- (j) 檢討法律援助制度，特別是受助人可提名律師的現行做法及案件分配機制，以防止濫用；

## 社署

- (k) 加強核實交通意外傷亡援助計劃申請人所提交的資料；
- (l) 檢討應否收緊現時申請交通意外傷亡援助計劃的資格準則，以防止濫用；
- (m) 與保險業界保持密切聯繫，並應業界要求提供有關交通意外傷亡援助計劃申請個案的資料；及
- (n) 監察索償代理可能在交通意外傷亡援助組辦事處附近進行兜售推銷活動。

46. 與此同時，保監局應繼續推動保險業界與的士業界進行商討，以風險管理為本的方式，根據的士司機的駕駛安全水平、交通意外率及所引致的索償，為的士保險進行核保和釐定保費，使的士保險業務得以持續發展。

## 徵詢意見

47. 謹請委員察悉聯合小組委員會的工作。

立法會秘書處

議會事務部 4

2021年9月30日

交通事務委員會及財經事務委員會  
交通運輸業保險事宜聯合小組委員會

**職權範圍**

研究及跟進運輸業在購買保險時遇到的問題，並提出適當的解決建議。

交通事務委員會及財經事務委員會  
交通運輸業保險事宜聯合小組委員會

委員名單

主席	易志明議員, SBS, JP
委員	陳健波議員, GBS, JP 葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP 姚思榮議員, SBS 盧偉國議員, GBS, MH, JP
	(合共：5 名委員)
秘書	陳向紅女士
法律顧問	崔浩然先生

交通事務委員會及財經事務委員會

交通運輸業保險事宜聯合小組委員會

曾向聯合小組委員會提交書面意見的團體名單

1. 香港保險業聯會
2. 香港的士業議會
3. 香港的士商會有限公司
4. 自由黨
5. 的士車行車主協會有限公司
6. 港九勞工社團聯會交通運輸業委員會