

二零一一年二月二十八日
資料文件

立法會
交通事務委員會及財經事務委員會
二零一一年二月二十八日聯席會議

的士及公共小巴的保險

引言

本文件載述香港汽車保險市場目前的經營環境，以及保險業監理處（“保監處”）對劉健儀議員及陳健波議員就的士及公共小巴保險所提出的事宜所採取的相關行動。

背景

2. 二零零九年及二零一零年，的士及公共小巴營辦商申訴，指保險詐騙情況猖獗所導致的巨額索償，是造成保險業出現承保虧損的主因。營辦商指出，由第三者蓄意引致有人受傷這類編造的事故，以及嚴重失實陳述或誇大傷勢的情況，間有發生。他們認為，由無辜的的士／公共小巴營辦商承擔後果，並不公平。

3. 保險業務是按風險評估而定價的行業。保險公司根據承保之風險，主要是意外率及索償金額來釐定保費率。因此，保費率反映保險公司所需承擔的風險，而承保業績則主要受索償宗數及金額影響。

4. 香港的保險市場十分開放，保險公司只要能夠符合《保險公司條例》（香港法例第41章）所訂的審慎監管要求，即可加入的士／公共小巴保險市場，並無任何障礙。目前，有62家保險公司經營香港的汽車保險業務，其中最少12家為約18 000輛的士及4 000輛公共小巴提供保險服務。保險公司的保費水平應透過自由市場調節而決定。事實上，保險公司條例第26(3A)條下，保監處應不能干預保險公司的商業決定。

5. 由於的士及公共小巴保險市場競爭激烈，加上巨額索償支出，保險業自二零零五年及二零零六年起，分別在這兩類

保險業務持續出現承保虧損。的士及公共小巴的保費率之所以上升(主要在二零零九年及二零一零年)，是由於保險業錄得龐大承保虧損，因而有需要把保費率調整至較合理和可持續的水平。有關意外率及承保業績的統計數字，分別撮列於附件 1 及附件 2。

6. 二零零九年年初，一家的士承保商因出現資不抵債的情況而被清盤，顯示保費不可能長期處於不足以支付賠償的低水平，否則最終將可導致保險公司資不抵債。有見及此，經營相同業務的其他保險公司認為有需要收緊承保要求及提高保費率。

7. 保監處深明的士／公共小巴營辦商對索償個案及保費率不斷上升的關注。任何車主／司機如在購買強制汽車保險方面有困難，可聯絡保監處。

已實施的措施及未來路向

8. 在二零零九年及二零一零年，保監處聯同劉健儀議員及陳健波議員，與保險業界和的士／公共小巴營辦商舉行了多次會議，研究各個可行方法，以處理營辦商對商用車輛保險問題的關注。已實施的措施包括：

(a) 香港保險業聯會（“保聯”）發出“恢復的士及公共小巴的無索償紀錄折扣優惠市場共識”，以改善和劃一市場在處理無索償紀錄折扣優惠方面的做法。在此之前，各保險公司恢復折扣優惠的做法並不一致，即使的士／公共小巴營辦商並無犯錯，有時也難以恢復其折扣優惠。上述文件釐清在什麼情況下可恢復折扣優惠。一般而言，的士／公共小巴承保商即使接獲索償申請，只要承保商能成功追討賠償款項，或受保人最終決定放棄保單所訂的索償權利，並為此簽署聲明書，即可恢復折扣優惠；

(b) 保聯發出名為“發生交通意外後，應如何處理？”的單張，為涉及交通意外的駕駛人士提供一般指引；

- (c) 保聯與的士／公共小巴營辦商共同探討長遠減低意外率的有效方法，包括通過的士自願安裝“黑盒”¹和公共小巴強制安裝“車速限制器”²，鼓勵良好的駕駛行為；以及
- (d) 保聯曾徵詢法律意見，釐清醉駕／藥駕司機可能導致的士／公共小巴車主須負上的潛在法律責任。簡單來說，假如的士／公共小巴車主只把車輛租予司機，以供司機進行其本身的業務，則車主一般毋須為司機的醉駕或藥駕行為負上法律責任，因而毋須承擔由此引致的任何第三者索償。

9. 儘管已實施上述措施，我們從的士／公共小巴營辦商獲悉，賠償金額龐大與保險詐騙情況嚴重亦有關係。因此，長遠來說，汽車保險保費率的下調，實有賴成功打擊保險詐騙活動。

財經事務及庫務局
保險業監理處
二零一一年二月

¹ 黑盒是記錄車輛作業數據(例如行車速度、行車時間、行駛距離、加速及減速等)的電子裝置，可用作監察司機的表現和調查意外事故。

² 車速限制器是一種裝置，主要功能是通過控制車輛動力裝置或引擎的供油／氣系統或車輛及引擎管理系統，限制車輛最高行駛速度於設定速度。

涉及意外的私家車、的士及公共小巴數字

| 機動車輛種類 | | 年份 | | |
|--------|----------------|---------|---------|---------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 |
| 私家車 | 涉及意外車數 | 6,450 | 5,927 | 6,085 |
| | 領牌車輛數量(年中) | 363,689 | 379,399 | 385,675 |
| | 全年車輛行駛公里(百萬公里) | 4,442 | 4,453 | 4,537 |
| | 涉及意外率：每千領牌車輛計 | 17.7 | 15.6 | 15.8 |
| | 每百萬車輛行駛公里計 | 1.45 | 1.33 | 1.34 |
| | | | | |
| 的士 | 涉及意外車數 | 4,004 | 3,926 | 3,801 |
| | 領牌車輛數量(年中) | 18,045 | 18,084 | 18,126 |
| | 全年車輛行駛公里(百萬公里) | 2,102 | 2,135 | 2,130 |
| | 涉及意外率：每千領牌車輛計 | 221.9 | 217.1 | 209.7 |
| | 每百萬車輛行駛公里計 | 1.91 | 1.84 | 1.78 |
| | | | | |
| 公共小巴 | 涉及意外車數 | 1,173 | 1,080 | 1,110 |
| | 領牌車輛數量(年中) | 4,349 | 4,346 | 4,349 |
| | 全年車輛行駛公里(百萬公里) | 387 | 380 | 377 |
| | 涉及意外率：每千領牌車輛計 | 269.7 | 248.5 | 255.2 |
| | 每百萬車輛行駛公里計 | 3.03 | 2.84 | 2.94 |
| | | | | |

來源：運輸署道路交通意外統計數字(表 3.1)

(http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4387/09fig3.1c.pdf)

的士及公共小巴保險業務承保業績

| 年份 (千港元) | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------|----------|---------|----------|----------|-------------------------|
| <u>的士</u> | | | | | |
| 毛保費 | 190,396 | 147,485 | 129,018 | 153,886 | 209,303 |
| 已償付申索毛額 | 143,360 | 119,030 | 120,576 | 147,321 | 129,811 ^{註 1} |
| 承保利潤／(虧損) | (21,136) | (4,025) | (30,677) | (50,882) | (25,940) ^{註 1} |
| <u>公共小巴</u> | | | | | |
| 毛保費 | 116,621 | 96,993 | 94,819 | 90,557 | 135,001 |
| 已償付申索毛額 | 68,605 | 68,269 | 80,774 | 95,787 | 97,694 |
| 承保利潤／(虧損) | 1,448 | (9,379) | (21,142) | (12,924) | (3,824) |

註 1：星輝保險於二零零九年五月初被頒令臨時清盤。向該保險公司提出的大部分保險申索，關乎汽車第三者人身傷亡及汽車第三者財物損毀，這些申索已由香港汽車保險局管理的無償債能力基金接手處理。在此情況下，該保險公司的索償數據自二零零九年第二季起並不包含於有關統計數字內。