

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)15/11-12(03)號文件

檔 號：CB2/PS/4/10

交通事務委員會及財經事務委員會

運輸業保險事宜聯合小組委員會

立法會秘書處擬備的背景資料簡介

目的

本文件載列有關運輸業在取得保險保障方面所遇到的困難的背景資料，並綜述交通事務委員會及財經事務委員會(下稱"兩個事務委員會")過往就有關事宜作出的討論。

背景

2. 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，或允許任何其他人在道路上使用汽車，必須購備有效的汽車第三者風險保險(下稱"第三保")，否則屬違法，一經定罪，可被處罰款1萬元及監禁12個月。

3. 兩個事務委員會在2011年2月28日舉行聯席會議，與團體代表及政府當局討論與運輸業在取得保險保障方面所面對的困難有關的事宜。當日共有27個來自運輸業及保險業的團體代表出席了該次會議。在討論期間，委員及團體代表指出，有多項因素導致運輸業在取得保險保障方面遇到困難，當中可能涉及政策、法律、運作及執法各方面的事宜。兩個事務委員會的委員及團體代表提出的意見及關注事項摘要載於**附錄I**。為全面並集中跟進有關事宜，兩個事務委員會的委員在2011年3月18日舉行的另一次聯席會議上，同意在兩個事務委員會轄下成立聯合小組委員會，研究有關的事宜。

政府當局對團體代表的意見作出的回應

4. 在2011年2月28日聯席會議上，運輸署察悉有團體代表提出容許在香港或內地驗車而無須在兩地各自進行的建議。保險業監理處(下稱"保監處")表示，保監處知悉運輸業在取得保險保障方面面對的困難，例如保費不斷上升及部分保險公司拒絕承保，並會向有關當局轉達有關事宜。

5. 保監處亦曾解釋，其角色是監察保險公司的財政狀況及監督保險公司，確保有關公司遵從《保險公司條例》(第41章)訂明的規定。保監處無權干預個別保險公司的業務運作或收取的保費。不過，保監處不會容忍保險業的不良行為，而運輸業可向保監處反映他們對這方面的關注，以便採取適當的跟進行動。

6. 至於的士及公共小巴業在取得保險保障方面面對的困難，保監處表示情況正在改善，保監處會在有需要時提供協助。保監處從的士及公共小巴業接獲涉及難以取得保險保障的投訴的數目維持在低水平，所有這類個案亦已經解決。雖然保監處不會干預保險公司的業務運作，但會確保這些公司遵守《承保商專業守則》。

7. 至於酒後駕駛／毒駕及藥駕以及和解協議的問題，保監處表示有關問題屬於香港保險業聯會的職權範圍。關於跨境運輸業的關注，保監處指出，把在香港及內地購買的保單合併為一份保單未必可行，因為香港及內地的保險法例並不相同，而且香港保險公司與內地保險公司之間沒有保單互認的安排。

相關文件

8. 立法會網頁所載的相關文件一覽表載於**附錄II**。

立法會秘書處
議會事務部2
2011年10月11日

委員及團體代表在2011年2月28日
交通事務委員會及財經事務委員會
聯席會議上提出的意見和關注事項摘要

1. 運輸業表達的意見

(a) 保費不斷上升

的士及公共小型巴士(下稱"公共小巴")的第三者風險保險(下稱"第三保")保費及預付按金(即運輸業俗稱的墊底費)不斷上升，導致不少車主在投保及續保時出現困難。運輸業認為保費上升的主要原因是市場只有三數間保險公司從事汽車保險業務而出現壟斷，以及集團式詐騙索償和包攬訴訟等非法行為導致巨額賠償所致。業界認為有關詐騙賠償上升與索償代理活動猖獗有關。

(b) 車主沒犯錯亦要承擔責任

業界指出如發生交通意外，就算其後證實車主沒有犯錯，保險公司也會扣除車主的無索償折扣優惠(No Claim Discount)，並提高車主的保費，此安排對車主並不公平。

(c) 保險公司拒絕賠償

有些的士及公共小巴司機在交通意外發生後，可能會與意外第三方簽署和解協議。部分個案的第三方在過了保險索償期後向涉事的士或公共小巴的車主提出索償，保險公司往往拒絕賠償，亦不承認和解協議。

(d) 保險公司的運作問題

業界認為保險公司雖然提高保費，但提供的服務卻不全面。例如部分交通意外是司機酒後駕駛／毒駕或藥駕所致，車主不能控制司機的有關行為，但保險公司卻不會就這些意外作出賠償。業界代表亦指出保險公司的一些運作問題，包括(i)對一些情況(如車輛於八號風球下在道路上行走是否受到保障)缺乏清晰指引；及(ii)發出的車輛保單只有英文版本，令英文水平不高的車主很難知悉保單的條文內容。

(e) 跨境運輸

跨境運輸的營運商指出每年須分別在香港及內地進行年檢，並須分別在兩地購買相關的保險才獲批准營運。如車輛在內地發生交通意外，傷者及其家屬絕大多數會選擇立刻回港治療，而傷者在治愈後，往往通過香港的法律程序提出索償。由於索償在香港提出，內地保險公司不會處理及作出賠償。另一方面，香港的保險公司亦鑒於意外在內地發生而拒絕賠償。結果肇事車輛的經營商變相得不到保險的保障。因此業界建議政府協助業界購買一份全面保障在兩地發生意外的保險。

(f) 對政府的期望

業界認為保險業監理處(下稱"保監處")沒有實權，只能向有關部門反映問題而不能實際處理運輸業界所提出有關保險保障的問題。業界亦期望政府有關的政策局／部門，協力加強打擊詐騙賠償和包攬訴訟等非法活動。

(g) 現有制度的漏洞

業界認為"交通意外傷亡援助計劃"存有漏洞，一般輕微碰撞交通意外下的遇事司機及乘客容易報稱受傷申請援助金，並且不用負上任何責任。

2. 保險業表達的意見

(a) 保險公司之間競爭激烈

保險業明白運輸業面對的困難，但指出市場上目前有不少於12間承保的士及／或公共小巴保險業務的保險公司，而且汽車保險競爭激烈，的士和公共小巴的保險業務實際上持續出現虧損，以致只有較少保險公司從事有關業務。

(b) 誇大索償金額

保險業認為保險公司出現虧蝕的主要原因，是由於社會多了詐騙賠償和包攬訴訟的非法活動。市民向法律援助署申請法律援助容易獲得批准，間接助長了這股歪風。保險業亦認為發生小意外的市民容易從醫生取得病假

紙。保險業認為解決問題的方法是打擊詐騙賠償和包攬訴訟等非法活動及打擊跨大傷患的個案。

(c) 無索償折扣優惠

保險業指出在扣除無索償折扣優惠事宜上，7家主要的的士及公共小巴承保商在2010年採納了《恢復的士及公共小巴的"無索償紀錄折扣優惠"市場共識》，該文件清楚列明在甚麼情況下，承保商會為承保的的士及公共小巴恢復折扣優惠。

3. 委員表達的意見

(a) 運輸業在保險事宜上遇到的困難

委員察悉，運輸業在取得保險保障方面遇到困難的原因是(i)市場從事有關業務的保險公司數量不足，可能導致業界在交通意外數目下降的情況下，仍要面對保費不斷提高的情況；及(ii)誇大傷患詐騙賠償和包攬訴訟可能令保險公司須作出巨額賠償，繼而要提高保費。

(b) 政府介入的士／公共小巴的保險市場

有委員認為法例要求運輸業購買第三保，但現時似乎沒有政府政策局／部門能幫助運輸業處理在取得保險保障方面遇到的問題，這對運輸業並不公平。

部分委員認為某些事宜(如和解協議不被承認，及保險業對懸掛八號風球等情況下的保障缺乏清晰指引)不能單由香港保險業聯會處理，加上有關問題涉及多個政府政策局／部門，所以建議政府介入，在政策局層面處理有關問題，並考慮給予相關部門(如保監處及運輸署)更多權力。

(c) 現行制度的問題

部分委員關注香港現行制度鼓勵索償，可能導致保險公司出現虧蝕。保險業界亦因法例不清晰而未能制訂清楚的指引。

(d) 政府當局採取的執法行動

部分委員認為，運輸業在取得保險保障方面遇到困難是一個結構性問題，處理的方法是懲罰"主謀"，而香港警務處對此責無旁貸。有委員亦認為政府應檢討個別部門是否執法不力，並檢視有關法例是否需要作出修訂。

(e) 公職人員出席會議

委員認為有關事宜(包括跨境運輸)涉及政策層面，相關政策局日後應派官員出席會議。此外，由於保險詐騙是導致運輸業現時面對問題的主要原因之一，香港警務處、律政司及香港醫院管理局均應派出代表出席有關的會議。

(f) 向運輸業提供保險產品

部分委員建議政府研究向的士及公共小巴車主提供相關的保險產品。

運輸業保險事宜的相關文件

會議	會議日期	文件
財經事務委員會	16.1.2003 (第I項)	會議議程 會議紀要 CB(1)707/02-03(02)
	15.3.2003 (第I項)	會議議程 會議紀要 CB(1)1112/02-03(01)
	22.3.2003 (第I項)	會議議程 會議紀要 CB(1)1112/02-03(01)
財經事務委員會及 人力事務委員會	19.6.2003 (第II項)	會議議程 會議紀要 CB(1)1742/02-03(01) CB(1)1904/02-03(01)
交通事務委員會及 財經事務委員會	28.2.2011 (第II項)	會議議程 會議紀要 CB(1)1377/10-11(01) CB(1)1377/10-11(02) CB(1)1385/10-11(01)
	18.3.2011 (第II項)	會議議程 會議紀要 CB(1)1614/10-11(01)
立法會	20.5.2009	[第14項質詢] 由劉健儀議員提問 保險公司提供的營業車 輛保險

會議	會議日期	文件
立法會	27.1.2010	[第14項質詢] 由劉健儀議員提問 規管索償代理的活動
	2.6.2010	[第5項質詢] 由張學明議員提問 為的士提供的第三者風 險保險

立法會秘書處
 議會事務部2
 2011年10月11日