

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1385/10-11(01)號文件

檔 號：CB1/PL/TP+FA

## 交通事務委員會及財經事務委員會

2011年2月28日舉行的聯席會議

### 有關運輸業在取得保險保障方面面對的困難的背景資料簡介

#### 目的

本文件提供有關"運輸業在取得保險保障方面面對的困難"的背景資料，並綜述財經事務委員會委員在2003年討論此議題及議員近年在立法會會議上提出有關事宜時，所表達的主要關注事項和意見。

#### 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。去年傳媒曾報道，運輸業(特別是的士及公共小型巴士行業)在取得保險保障方面遇上重重困難。他們主要關注的事項包括保費飆升及保險公司拒絕承保／續保。保險業一方面指出，此現象是由於有關交通意外提出的保險索償，不論在數字或金額方面都大幅增加，另一方面又表示現時存在有組織欺騙汽車保險賠償的欺詐行為。傳媒亦曾報道，一些索償代理從事教唆交通意外傷者誇大傷勢以索取更高賠償的活動。

3. 根據保險業監理處(下稱"保監處")在網頁提供包括第三保保單及綜合保單(即全保)的保費收入的數據<sup>1</sup>，2007年至

---

<sup>1</sup> 保監處並無分開收集第三保保單收費的資料。

2010年在扣除無索償折扣以及其他折扣後，的士、公共小型巴士和貨車及拖拉機的平均保費如下：

年份	的士		公共小型巴士		貨車及拖拉機	
	每輛汽車的平均保費(港元)	按年增減(百分比)	每輛汽車的平均保費(港元)	按年增減(百分比)	每輛汽車的平均保費(港元)	按年增減(百分比)
2007	7,797	不適用	21,208	不適用	5,339	不適用
2008	9,259	+19	20,846	-2	5,547	+4
2009	12,378	+34	30,766	+48	5,336	-4
2010 <sup>2</sup>	17,289	+40	38,702	+26	5,536	+4

### 財經事務委員會在2003年的討論

4. 由於當時保險業的經營環境困難，而一些行業(包括運輸業)在取得保險保障方面亦遇上重重困難，財經事務委員會在2003年1月16日、2003年3月15日和22日及2003年6月19日舉行了4次會議，與政府當局、平等機會委員會及有關業界團體會晤，討論有關事宜。大部分團體代表就與兩類主要強制性保險有關的問題發表意見，該兩種保險是僱員補償保險及汽車第三保。該等團體關注的主要事項包括：保費飆升、一些承保人拒絕為某些行業承保、保險業在釐定風險水平及保費方面欠缺具透明度的機制，以及法院判付的賠償額有上升趨勢。保險業指出，保費上升的主要原因，是保險業數年前出現龐大虧損。業界認為，促進工業及道路安全可減少發生意外及承保人所支付的補償金額。

5. 因應團體代表所表達的意見，財經事務委員會委員關注保費率大幅增加是否與有關風險的趨勢相符。他們指出，雖然保險市場屬自由市場，但各行業的營運者有法律責任，就汽車的第三者責任及僱員補償投購強制性保險。委員促請政府當局採取緊急措施，例如改善保險業運作的透明度，以及推行工業及道路安全措施，以解決有關問題。

### 立法會質詢

6. 劉健儀議員在2009年5月20日立法會會議席上，就"保險公司提供的營業車輛保險"提出書面質詢。她提及近年營業車輛

<sup>2</sup> 2010年的數字為1月至9月份所得數字。

的保險收費大幅增加，並詢問現時有多少間保險公司經營營業車輛的保險業務，以及當局有何監管措施確保營業車輛的保險收費訂於合理的水平。劉議員的質詢及政府當局的答覆載於**附錄I**。

7. 劉健儀議員在2010年1月27日立法會會議席上就"規管索償代理的活動"提出書面質詢。她關注到索償代理教唆交通意外傷者誇大傷勢的活動變得猖獗，導致保險公司賠償費用上升及大幅調高保費。她詢問此現象的成因；當局打擊索償代理活動的最新進展，以及政府當局現時對需否立法規管索償代理的立場。劉議員的質詢及政府當局的答覆載於**附錄II**。

8. 張學明議員在2010年6月2日立法會會議席上，就"為的士提供的第三者風險保險"提出口頭質詢。他詢問近年的士第三保的保費；的士與私家車第三保保費的比較及的士第三保保費與的士交通意外率的關係，以及政府當局會否研究在所有的士安裝"黑盒"的可行性。張學明議員的質詢及政府當局的答覆載於**附錄III**。對於政府當局會否考慮強制的士安裝"黑盒"的提問，政府當局在回應時表示，雖然安裝"黑盒"可能會令司機的駕駛行為有所改變，而且這項技術現時已經存在，但似乎仍未有其他地方從規管上強制要求所有的士安裝"黑盒"。不過，政府當局會密切留意有關情況，亦非常願意在技術方面向的士業提供協助。

## 最新發展

9. 財經事務委員會及交通事務委員會將在2011年2月28日舉行聯席會議，與團體代表和政府當局會晤，討論有關"運輸業在取得保險保障方面面對的困難"的事宜。

## 相關文件

10. 相關文件載於以下連結：

2010年6月2日立法會會議過程正式紀錄(第39至44頁)：

<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm0602-translate-c.pdf>

2010年1月27日立法會會議過程正式紀錄(第54至56頁)：

<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm0127-translate-c.pdf>

2009年5月20日立法會會議過程正式紀錄(第60至64頁)：

<http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/counmtg/hansard/cm0520-translate-c.pdf>

2003年6月19日人力事務委員會與財經事務委員會聯席會議紀要(第2至10段)：

<http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/fa/minutes/famp0619.pdf>

在2003年3月15及22日特別會議席上就有關僱員補償保險的事宜提出的意見摘要及提交財經事務委員會的意見書摘要：

<http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/fa/papers/famp0619cb1-1904-1c.pdf>

2003年3月22日財經事務委員會會議的紀要：

<http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/fa/minutes/fa030322.pdf>

2003年3月15日財經事務委員會會議的紀要：

<http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/fa/minutes/fa030315.pdf>

2003年1月16日財經事務委員會會議的紀要(第9至12段)：

<http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/fa/minutes/fa030116.pdf>

保險業監理處載列保險業務統計數字的網頁：

<http://www.oci.gov.hk/chi/stat/index06.html>

立法會秘書處

議會事務部1

2011年2月24日

劉健儀議員在2009年5月20日立法會會議席上  
就"保險公司提供的營業車輛保險"提出的書面質詢及  
財經事務及庫務局局長的書面答覆

**問題：**

有運輸業人士向本人表示，現時只有數間保險公司經營營業車輛的汽車保險業務。在缺乏足夠競爭下，有關的保險收費一直偏高，因此大部分的士和小巴車主選擇向保險費用較便宜的一間小型保險公司投保，而法庭近日向該間保險公司頒布臨時清盤令。就此，政府可否告知本會：

(一) 是否知悉，現時哪幾間保險公司有經營營業車輛的保險業務，它們一般收取的保險收費水平，以及最高及最低的保險收費分別是多少；

(二) 是否知悉在過去3年，有關的保險收費的上升幅度為何；有否了解營業車輛的保險收費近年大幅上升的原因；

(三) 鑒於本人獲悉部分保險公司正計劃大幅調高營業車輛的保險收費，當局有何措施監管營業車輛的保險收費訂於合理的水平；會否採取措施鼓勵更多保險公司經營該等業務，以期增加市場競爭從而使保險收費維持在合理的水平，甚至降低；及

(四) 有否了解市民對保險公司的信心有否因上述保險公司被清盤而動搖；若然，政府有何措施加強監管保險公司(例如訂明法定的財務要求)，以避免同類事件再次發生？

**答覆：**

主席：

(一) 在2008年，本港共有47間保險公司(公司名稱列於附件一)為各類營業車輛(包括的士、公共小巴、貨車和拖拉機)提供保險服務。

根據保險公司向保險業監理處("保監處")提供於2008年的實收保費(註)總額和承保車輛數目的臨時數據，就的士、公共

小巴，以及貨車和拖拉機這3種不同類別的營業車輛所計算出來的平均保費分別為9,252元、20,846元和5,547元。

由於保監處沒有備存每一間保險公司向個別營業車輛收取的保費資料，因此沒有最高和最低保險收費的數據。

(二) 按照保險公司於過去3年就各類營業車輛向保監處提供的營業數據，而計算出來的平均保費載於附件二。

數據顯示，各類營業車輛於2006年和2007年的平均實收保費均有所下調。而按2008年的臨時數字，的士的平均實收保費上升約19%，相信與近年保險公司必須就交通意外事件作出的賠償金額不斷上升，而導致營業車輛保險市場於過去3年持續虧損有關。

(三) 2006年和2007年各類營業車輛的保費均有所下調(見回答(二))。正如其他商業服務，保險公司會按照商業原則，根據個別投保營業車輛的承保風險、理賠因素等考慮來釐定保費水平。保監處會密切留意市場情況，促進保險業的健康發展。

(四) 保監處一直對所有保險公司實施審慎監管。《保險公司條例》已訂明，一般保險業務的保險公司必須在香港維持與其香港保險業務的負債相符的資產。保監處會密切監察保險公司的財政狀況，定期收集及分析主要經營數據，亦會進行實地審查、壓力測試等，並會在必要時運用《保險公司條例》所授予的法定權力，採取適當的干預行動，例如限制有關保險公司可承保的金額、或要求保險公司以保險業監督的名義存放特定金額的法定存款等，以保障保單持有人的利益。

在星輝保險有限公司因涉嫌偽造銀行存款收據而被接管一事中，保監處已採取有效措施保障投保人及保險索償人的利益。保監處會繼續履行其法定監管職能，促進保險業的整體穩定和保障保單持有人。

(註：實收保費已扣除無索償折扣等折讓。)

完

2008年度經營營業車輛保險業務的保險公司名單

- 1 太平洋保險有限公司
- 2 中銀集團保險有限公司
- 3 香港民安保險有限公司
- 4 安盛保險有限公司
- 5 星輝保險有限公司 (在臨時清盤中)
- 6 **Lloyd's Underwriters**
- 7 皇家太陽聯合保險有限公司
- 8 昆士蘭聯保保險有限公司
- 9 永隆保險有限公司
- 10 美安保險公司
- 11 亞洲保險有限公司
- 12 **MSIG Insurance (Hong Kong) Limited**
- 13 **New India Assurance Company Limited**
- 14 **Zurich Insurance Company**
- 15 **Tugu Insurance Company Limited**
- 16 中國人民保險(香港)有限公司
- 17 泰加保險有限公司
- 18 大新保險有限公司
- 19 安聯保險(香港)有限公司
- 20 恒生財險(香港)有限公司
- 21 富勤保險(香港)有限公司
- 22 安泰保險有限公司
- 23 三聯保險有限公司
- 24 東京海上火災保險(香港)有限公司
- 25 滙豐保險(亞洲)有限公司
- 26 三井住友海上火災保險(香港)有限公司
- 27 合羣保險有限公司
- 28 **AXA China Region Insurance Company (Bermuda) Limited**
- 29 信孚保險有限公司
- 30 **Sompo Japan Insurance Inc.**
- 31 中國交銀保險有限公司
- 32 日本興亞保險(亞洲)有限公司
- 33 **Prudential Assurance Company Limited**
- 34 藍十字(亞太)保險有限公司
- 35 新鴻基地產保險有限公司
- 36 中國太平洋保險(香港)有限公司

- 37 **GAN Assurances IARD Compagnie Francaise D'Assurances Et De Reassurances Incendie, Accidents Et Risques Divers**
- 38 其士保險有限公司
- 39 中國海外保險有限公司
- 40 創興保險有限公司
- 41 加洲保險有限公司
- 42 永亨蘇黎世保險有限公司
- 43 **Assicurazioni Generali Società per Azioni**
- 44 民安保險(中國)有限公司
- 45 **Federal Insurance Company**
- 46 閩信保險有限公司
- 47 安達保險有限公司

附錄I  
附件二

(港幣)

車輛類別	2006		2007		2008 (臨時數字)	
	實收保費 註	變動(%)	實收保費 註	變動(%)	實收保費 註	變動(%)
的士	8,606	-19.2%	7,797	-9.4%	9,252	18.7%
公共小巴	21,772	-9.7%	21,241	-2.4%	20,846	-1.9%
貨車和 拖拉機	5,574	-8.6%	5,495	-1.4%	5,547	0.9%

註 實收保費已扣除無索償折扣等折讓

劉健儀議員在2010年1月27日立法會會議席上  
就“規管索償代理的活動”提出的書面質詢及  
律政司司長的書面答覆

問題：

有運輸業人士向本人反映，近年索償代理的活動越見猖獗，他們教唆交通意外傷者誇大傷勢以索取更高賠償，造成欺騙保險的歪風，保險公司亦因賠償費用上升而大幅調高保費（例如的士的保費在短時間內增加五成）。更有保險公司擬不再承保營業車輛的保險。此外，交通意外傷者亦可能須向索償代理支付高昂的服務費。就此，政府可否告知本會：

(一) 有否研究索償代理的活動近年越見猖獗的原因，當中是否包括很多交通意外傷者未能符合法律援助輔助計劃（“輔助計劃”）的申請資格，因而向索償代理尋求協助；若是，當局會否考慮檢討及放寬該計劃的申請資格；

(二) 當局打擊索償代理活動的最新進展，以及未來兩年的具體計劃為何；當局就需否立法規管索償代理而進行的檢討的最新進展為何；及

(三) 有否評估過去3年就打擊索償代理的活動而提出的檢控數目是否偏低；若是偏低，原因為何，是否因該等活動較難舉證，以及當局如何解決有關困難？

答覆：

主席：

(一) 索償代理活動的成因很多。根據2008年《法律及相關服務的供求情況顧問研究報告》的結果，住戶使用索償代理的其中一個原因是他們無力負擔訴諸其他方法的費用，或不想花金錢或時間用其他方法去解決問題。因此，負擔能力只是公眾聘請索償代理的眾多原因之一。另一個原因是，公眾人士對索償代理的性質缺乏認識。

民政事務局和法律援助署現正就評定法律援助申請人財務資格的準則而進行每五年一次的檢討制訂建議。政府當局

會在2010年年中前諮詢法律援助服務局和立法會司法及法律事務委員會。

(二) 政府當局現正透過加強公眾教育，以及藉調查及檢控加強執法工作，來處理索償代理所引起的問題。

在香港特別行政區 訴 張藹冰及盧蔚恩(區院刑事案件2008年第610號)案中，一名索償代理和一名事務律師被裁定包攬訴訟及助訟罪名成立，分別判處監禁15個月及16個月。該名被定罪的事務律師提出上訴，現正等候排期。

在2009年6月25日的裁決中，主審法官已清楚說明構成包攬訴訟及助訟的普通法罪行的元素。在處理這些罪行時，法院須研究每宗案件的案情，以決定被告人是否已干犯有關罪行。法院須顧及對立的公共政策考慮因素，例如對法院制度的完整性及對尋求司法公正的途徑構成的風險。

因此，嘗試就包攬訴訟及助訟作出硬性的法定定義或許並無需要，也並不可取。政府當局會繼續監察相關普通法罪行的發展，並相應地檢討是否有需要進行立法。

(三) 除了在區院刑事案件2008年第610號成功作出檢控外，警方現正就五宗懷疑案件進行調查。凡涉及詐騙(包括詐騙保險)並證實有根據，則干犯詐騙的人亦可被控以與詐騙有關的罪行。

警方接獲的舉報數字偏低，原因之一是市民未必知道助訟及包攬訴訟罪行的性質，以及索償代理的行為是違法的。因此，有些受害人可能仍誤以為索償代理可以幫助他們，因而往往不願意配合警方的調查。

律政司已透過各媒體加強宣傳，提高市民對索償代理的行為、助訟及包攬訴訟罪的認識，並提醒市民索償代理的行為可能違法，兼且有可能損害他們的利益，因此須提高警覺。自從2009年6月律政司在區院刑事案件2008年第610號成功提出檢控之後，我們已增加有關信息的廣播次數，在電視和電台播放的次數分別增加了64%和11%。

香港律師會自2009年6月15日起設立了一條電話求助熱線，協助人身傷害賠償的申索人直接向律師尋求適當的法律協助，而避免僱用索償代理的服務。超過100名律師已參加這項計劃，為申索人提供最多一小時的免費法律諮詢服務。

完

張學明議員在2010年6月2日立法會會議席上  
就“為的士提供的第三者風險保險”提出的書面質詢及  
財經事務及庫務局局長的書面答覆

**問題：**

本人接獲的士業人士的申訴，指現時的士第三者風險保險(下稱“第三保”)費用高昂，由以往的8,000元普遍上升至18,000元水平，對的士業的營運成本造成壓力。此外，有的士從業員最近引入一套的士專用俗稱“黑盒”的記錄行車資料的儀器，並相信的士在安裝黑盒後，可大大提高司機對安全駕駛的警覺性，從而有助減少意外發生，保障道路使用者的安全。就此，政府可否告知本會：

(一) 現時經營的士第三保業務的保險公司的數目；是否知悉該等保險公司一般收取的的士第三保保費，以及與私家車第三保保費如何比較；過去3年，的士及私家車的第三保保費的增幅分別為何；

(二) 過去3年，當局有沒有研究的士第三保保費的增加是否與的士交通意外頻生有關；如果有關，期間的士交通意外及的士第三保保費因而增加的情況；及

(三) 當局會否進一步研究在所有的士安裝“黑盒”的可行性；如果會，實施時間表為何；如果不會，當局考慮的因素是甚麼？

**答覆：**

主席：

(一) 現時本港共有9家保險公司為的士提供保險服務。

根據經營汽車業務的保險公司向保險業監理處(“保監處”)提交包括第三者風險保單及綜合保單(即全保)的保費收入的數據(註)，2007年至2009年私家車的平均保費在扣除無索償折扣以及其他折扣後，分別為3,566元、3,661元及3,417元。而的士則分別是7,797元、9,259元及12,378元。按此計算，過去三年，

私家車的平均保費維持在約3,500元的水平，而的士的平均保費則在2008年及2009年分別增加約19%及34%。

(二) 保險業是一門以風險評估而定價的行業，保險公司根據承保之風險，主要是意外發生率及賠償金額來釐定保費水平。

根據運輸署提供的數字，現時本港約有18 000輛的士，在2007年至2009年間涉及意外的數目分別為4 004架次、3 926架次及3 801架次，是各車輛類別中，最高意外率之一。而於同期涉及死亡及嚴重受傷交通意外的的士數目分別高達543架次、474架次及469架次。

的士保險業務在2007年至2009年間所承付的賠償淨額分別為1.04億元、1.35億元及1.08億元，而承保虧損則分別為3,100萬元、5,100萬元及2,600萬元。但上述的賠償額及承保虧損尚未包括星輝保險有限公司於2009年被頒令臨時清盤後，香港汽車保險局接手處理該公司累積的賠償個案，估計當中的賠償額超過6億元。

(三) 車輛的行車記錄儀(“黑盒”)記錄車輛的行車速度、距離及時間等參數，主要供運輸營辦商作車隊及服務管理之用，所記錄的參數亦可輔助交通意外調查。

在交通意外調查方面，因為“黑盒”可在意外後提供環境資料(如意外前車速、車輛燈號等)，所以可協助警方了解意外詳情。

香港的士主要以司機租車及車主自駕的個體戶方式運作，的士業界普遍無須組織管理車隊。此外，的士主要為乘客提供點到點的個人化服務，沒有固定班次、路線或運作時段等要求。因此，安裝“黑盒”對協助業界提升的士的組織管理及服務水平這兩方面的作用都不大。

綜合上述考慮，政府現時沒有計劃強制要求所有的士安裝“黑盒”，但歡迎業界自發探討及引入可以改進駕駛態度及改善道路安全的設備。

註：保監處並無分開收集第三者風險保單收費的資料。

完