

2021年4月7日
討論文件

立法會
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
運輸業界購買汽車保險

目的

本文件載述運輸業界購買汽車保險的情況，並就業界及委員所關注的事宜提供資料。

背景

2. 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。運輸署一直與運輸業界、保險業監管局（保監局）及相關政府部門就運輸業界購買汽車保險的事宜保持緊密溝通。近年，的士及公共小巴業界不時就保險費用高昂、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。此外，跨境運輸業界亦關注有關跨境車輛保險的安排，希望保險公司可提供以日數計算的保險產品。

業界關注的事項

(a) 保險費用

3. 保險的主要功能是透過風險管理及緩解，減低投保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。就汽車業務而言，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訂立保費。根據保監局的資料，在2016至2020年期間，的士、綠色專線小巴（專線小

巴) 和紅色小巴每年的綜合保險平均保費、第三者保險平均保費和年度變化幅度載列如下：

的士					
年份	2016	2017	2018	2019	2020
綜合保險平均保費 (港元)	25,911	25,859	25,537	28,050	33,902
與去年同期比較	-2.5%	-0.2%	-1.2%	9.8%	20.9%
第三者保險平均保費 (港元)	20,435	20,381	20,670	22,210	26,189
與去年同期比較	-1.0%	-0.3%	1.4%	7.5%	17.9%

專線小巴					
年份	2016	2017	2018	2019	2020
綜合保險平均保費 (港元)	53,311	53,577	47,937	49,637	46,266
與去年同期比較	4.3%	0.5%	-10.5%	3.6%	-6.8%
第三者保險平均保費 (港元)	33,301	32,737	32,325	31,385	31,142
與去年同期比較	-7.5%	-1.7%	-1.3%	-2.9%	-0.8%

紅色小巴					
年份	2016	2017	2018	2019	2020
綜合保險平均保費 (港元)	55,212	54,275	58,381	60,944	55,913
與去年同期比較	-8.5%	-1.7%	7.6%	4.4%	-8.3%
第三者保險平均保費 (港元)	42,319	42,133	39,931	40,288	40,227
與去年同期比較	-6.1%	-0.4%	-5.2%	0.9%	-0.2%

4. 意外發生率是保險公司在訂立保費時考慮的其中一個因素。根據運輸署的資料，在 2016 至 2020 年期間，涉及的士及公共小巴的交通意外宗數載列如下：

表一：涉及的士的交通意外宗數

年份	涉及的士的交通意外宗數 ¹			
	致命	嚴重	輕微	總數
2016	20	483	3 425	3 928
2017	15	430	3 392	3 837
2018	19	368	3 529	3 916
2019	14	419	3 765	4 198
2020	21	331	3 056	3 408

¹ 定義：

交通意外：發生在道路上，涉及一輛或以上車輛，並已向警方備案，而該意外亦同時涉及傷亡。

致命意外：在意外中有一位或多位人士於發生意外後三十日內死亡。

嚴重意外：在意外中有一位或多位受傷人士因意外而留醫超過十二小時。

輕微意外：在意外中只涉及一位或多位受傷人士，他們如需要留醫，均不超過十二小時。

表二：涉及專線小巴的交通意外宗數

年份	涉及專線小巴的交通意外宗數			
	致命	嚴重	輕微	總數
2016	10	94	631	735
2017	7	98	613	718
2018	9	60	557	626
2019	8	80	514	602
2020	4	77	383	464

表三：涉及紅色小巴的交通意外宗數

年份	涉及紅色小巴的交通意外宗數			
	致命	嚴重	輕微	總數
2016	7	50	263	320
2017	8	29	228	265
2018	2	40	262	304
2019	5	30	253	288
2020	3	22	169	194

(b) 扣減無索償折扣的安排

5. 為鼓勵良好的駕駛態度，保險公司一般會在續保時提供無索償折扣。如投保人曾作出索償，無索償折扣會因應遞減。的士業界對保險公司扣減無索償折扣的安排表示關注，指車隊中其中一部的士索償或會導致整個車隊被扣減無索償折扣。據了解，由於現時的士車主並無向保險公司提供包括個別司機涉及交通意外或索償等資料，保險公司一般只能以車隊作整體承保，因此慣常採用的無索償折扣或未能充分發揮區分個別司機風險屬性的作用。

(c) 承保商數目

6. 保險公司是否提供的士或公共小巴保險服務純屬商業決定。根據保監局的資料，現時市場上分別有八家和七家保險公司承保的士和公共小巴保險。在 2005 至 2020 年的十六年期間，的士保險業務在其中的十一年錄得承保虧蝕，成為保險公司參與這類業務與否的考慮因素之一。至於公共小巴保險業務方面，同期則有四年錄得虧蝕，亦顯示改善的趨勢。

(d) 暫緩或下調僱員補償援助基金徵費

7. 僱員在受僱工作期間因工遭遇意外而受傷的情況下，如法院裁定僱主須支付僱員補償及損害賠償，但僱主無力償還該款項，亦沒有投購僱員補償保險以承擔其法律責任，導致受傷僱員或已故僱員的家屬無法從僱主或任何承保人處取得應得的僱員補償及損害賠償款項時，他們可根據《僱員補償援助條例》(第 365 章)就未獲支付的款額向僱員補償援助基金(援助基金)申請援助。

8. 援助基金保障香港所有行業的僱員的僱員補償權益，作為他們最後的安全網。其經費來自各行各業的僱主為其僱員投購僱員補償保險時，按《僱員補償保險徵款條例》(第 411 章)(《徵款條例》)的規定所繳交的徵款。換言之，沒有聘用僱員的公用車輛車主不須投購僱員補償保險，故亦無須按《徵款條例》繳交徵款。

9. 截至 2019 年 3 月底，援助基金有 11 億元累積盈餘。對於有建議指是否可暫緩徵款或下調徵款率，政府認為現行的徵款安排適當和有必要。暫緩徵款或下調徵款率會對援助基金的財政狀況有深遠的影響，並非合適及可行的做法，特別是考慮到，現時波動的經濟環境已可能對徵款收入有負面的影響。因此，維持現時徵款率的水平對確保援助基金的可持續性至為重要，以確保援助基金可繼續發揮其為保障全港僱員權益的安全網之作用。

(e) 暫緩或下調第一基金和無償付能力賠償基金徵費

10. 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)第 4 條規定，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」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來源，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%。

11. 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，2015 至 2019 年的徵費總額載列於下表。如有需要，保監局樂意接觸「香港汽車保險局」，探討暫緩徵費或下調徵費率的可行性，並會在過程中考慮基金的可持續性和確保基金可繼續發揮其安全網作用等因素。

2015 - 2019 年徵費總額 (千港元)					
年份	2015	2016	2017	2018	2019
第一基金計劃	40,177	40,369	41,841	42,233	45,141
無償付能力賠償基金計劃	80,475	80,739	81,355	84,452	90,281

(f) 跨境車輛保險

12. 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，包括香港的「汽車保險（第三者風險）」，以及內地的「機動車交通事故責任強制保險」（簡稱「交強險」），有關車輛才可獲發相關牌証在路上行駛及提供服務。此外，港澳跨境巴士和出租汽車營辦商亦須購買澳門的法定汽車保險「汽車民事責任強制保險」，才可營運相關服務。

13. 保監局及保險業界一直保持緊密溝通，務求令使用港珠澳大橋的車主可便捷地購買汽車保險及開發短期產品。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七日至一年不等的跨境車輛保險，以供消費者選擇。

委員建議的解決方案

(a) 建立交通意外和索償資料庫

14. 政府知悉業界有意自發建立的士交通意外和索償資料庫，以便讓的士車行或車主識別有不良駕駛紀錄的司機，

從而減低發生交通意外的風險。保監局認為建立有關資料庫將有助的士車主在投保時向保險公司提供個別司機曾涉及交通意外或索償的記錄，從而使保險公司能更準確地評估風險。由於有關資料庫預計會記存個別的士司機的個人資料，例如的士司機證、的士司機涉及交通罪行被檢控的事項及定罪的資料（包括在違例駕駛記分制度下的記錄），業界在收集、儲存、翻查及向第三者轉移個人資料時必須謹慎處理，以確保有關資料庫的使用符合《個人資料（私隱）條例》（第 486 章）及其他法例規定。

(b) 由的士司機購買第三者保險

15. 根據《汽車保險（第三者風險）條例》（第 272 章）第 4 條規定，任何人在道路上使用汽車，或致使或允許任何其他人在道路上使用汽車，必須就該人或該其他人（視屬何情況而定）對車輛的使用備有一份有效的和符合該條例規定的第三者風險保險單或保證單。此外，《道路交通（車輛登記及領牌）規例》（第 374E 章）第 21 條亦規定，登記車主為其車輛申領車輛牌照（包括續領車輛牌照）時，須向運輸署遞交登記車主名下有關該車輛的保險單，而該保險單在車輛牌照生效日仍屬有效。因此，的士登記車主有責任確保的士在道路上使用時，有關車輛的保險單仍然有效。

16. 有建議要求由的士司機（而非車主）購買第三者保險。現時的士司機未必固定租用同一車輛，而行內亦有不少司機以兼職或替更形式提供服務，如要求每一個的士司機均須自行購買一份第三者保險，可能會影響的士行業營運的靈活性，亦可能會減低新人投身的士行業的意欲，加劇現時的士業界人手短缺的問題，不利於的士行業的持續發展。再者，相關條例涉及對全港車輛的規定，要求司機（而非車主）購買第三者保險會對整個運輸行業（例如：公共小巴、居民巴士、旅遊巴士等）帶來重大影響和改變。政府暫無意改變現行的法定安排。

(c) 對已安裝防止或監察交通意外設備之的士和公共小巴提供優惠保費

17. 運輸署對有效改善道路及駕駛安全的創新科技均持開放態度，亦歡迎車輛製造商為各類型車輛引入先進駕駛輔

助系統。運輸署已批准不少車輛裝設駕駛輔助功能系統，例如防止碰撞警報、保持行車線警報、行車視野盲點警示、電子控制穩定和自動緊急煞車系統等，以提升駕駛及道路安全。據運輸署了解，現時不少的士及公共小巴已安裝行車紀錄器（俗稱車 Cam）以記錄行車情況，有助在發生交通意外後釐清相關責任問題。

18. 根據保監局了解，保險業界認為鼓勵車主聘請駕駛紀錄良好的司機和安裝行車紀錄器等措施，可從源頭減低發生交通意外的機會及賠償金額，從而有助減低保費。

徵詢意見

19. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
財經事務及庫務局
運輸署
勞工處
保險業監管局
2021年3月