

香港保險業聯會致  
立法會交通運輸業保險事宜聯合小組委員會  
2021年6月4日會議文件

保險是管理風險的專業，將風險轉化成為商業成本（即保費），保戶為了減低成本，需要做好風險管理，在源頭減少風險和意外。另一方面，保險公司會根據投保事項的風險水平等因素，來決定承保與否、承保範圍、保費費率、附加條款等。然而，由接受投保以至處理賠償的過程中，往往會因為種種外來因素，導致保險供應鏈中各持分者面對不同程度的影響，的士保險就是其中一個例子。當中影響的士保費的主要因素包括：司機駕駛紀錄、意外發生率、意外嚴重程度、過往索償紀錄、車輛／車隊管理及維修保養等。而風險本身的質素（即意外發生的頻率或嚴重性），往往可從相關的保費成本上看出因果關係。

以的士行業為例，根據運輸署的統計數字，的士涉及的意外宗數及傷亡率近年均不斷上升：

- 2017–2019年間，涉及的士的交通意外數字有增無減（分別為：4,359、4,436及4,810宗），而同期領牌之的士總數卻不升反跌，分別為：18,144、18,144及18,131；2019年的意外率約為27%，換言之，每四架的士，就有一架涉及交通意外。
- 的士涉及的意外架次過去五年累計上升11%<sup>1</sup>；2019年的士司機傷亡率為43.64%<sup>2</sup>，僅次於電單車。

從上述數字可見，承保的士業務的風險持續上升，而在風險成本轉化的過程，保險業監管局的統計數字，亦正好印證這狀況：

- 的士涉及的索償金額近年屢屢上升，的士保險過去五年的已承付申索淨額（即已賠償及預計須作出的賠償金額）累計上升62%，2019年達4.12億元。
- 的士保險業務在過往15年期間有10年錄得承保虧損，累計達3.23億元，2019年為1.19億元。

反觀公共小巴，自《2012年道路交通（修訂）條例》<sup>3</sup>生效後，對公共小巴訂立最高每小時80公里的車速限制，並強制所有公共小巴安裝認可的車速限制器。有關措施能有效阻遏公共小巴司機的超速駕駛行為，進一步改善公共小巴的營運安全。根據運輸署統計

<sup>1</sup> [https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content\\_4994/fig3.1c.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4994/fig3.1c.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content\\_4994/fig1.8c.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4994/fig1.8c.pdf)

<sup>3</sup> 《2012年道路交通（修訂）條例》（條例）於2012年4月13日生效，為引入一系列提高公共小巴營運安全和服務質素的措施，提供所需的法例條文。條例對公共小巴訂立最高每小時80公里的車速限制，並強制所有公共小巴安裝認可的車速限制器。自2010年6月起，運輸署已推出行政措施，藉新增發牌條件規定公共小巴必須安裝車速限制器，所有公共小巴亦已在2011年年底前裝妥車速限制器。條例通過立法規定車速限制器為所有公共小巴的標準裝備，把使用裝備未能正常運作的車速限制器的公共小巴或干預車速限制器列為罪行。

數字，公共小巴涉及的意外宗數及傷亡率均較的士為少：

- 2017–2019年間，涉及公共小巴的交通意外數字逐年遞減（分別為：1,010、958及922宗），而同期領牌之公共小巴總數分別為：4,343、4,327及4,328，2019年的意外率約為21%。
- 公共小巴涉及的意外架次過去五年累計下降17%<sup>4</sup>；2019年公共小巴司機傷亡率為14.53%<sup>5</sup>。

正因為公共小巴業界的駕駛表現有所改善，即使公共小巴載客量較的士多，乘客座位亦於2017年由16座增加至19座，保險公司需要承擔的風險因而較大，但自2017年以來，公共小巴的保費水平仍然保持平穩，並沒有明顯增加。

多年以來，不同持分者，尤其是的士業界多次要求減低保費的加幅，但要解決這個長期問題，應由源頭做起，的士營運商、的士司機及其他持分者的配合，共同努力，方能徹底解決積弊。風險管理並非個別保戶的成本問題，而是整個行業風控的問題，亦是整個社會需要付出的共同成本，而且涉及沉重的人命傷亡。

香港保險業聯會的會員公司，累積了無數處理意外事故的經驗，我們嘗試從風險管理的角度，探討 (i) 各持分者應如何善用預防措施，從源頭減低意外風險；(ii) 在意外事故發生後，如何更有效率協助死傷者得到適切的援助。

## 1. 減低實質風險

持分者	潛在／實質問題	可行解決方案
的士司機／ 運輸署／ 運輸及房屋局	➤ 的士司機高齡化問題嚴重，有機會增加因健康問題而發生意外的風險	短期措施： ➤ 鼓勵司機時刻留意身體健康狀況。 ➤ 教育司機／公眾駕駛安全訊息，可參考至Fit安全駕駛大行動 <sup>6</sup> 。 中期措施： ➤ 考慮要求司機定期檢查身體，例如：於續牌前，及/或透過商用車司機免費健康測試活動 <sup>7</sup> 。
車主／ 車行／ 的士管理人／	個別車主／車行／的士管理人對於旗下管理車輛的狀況，司機	<b>車隊管理</b> 短期措施： ➤ 鼓勵車主／車行／的士管理人加強對車

<sup>4</sup> [https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content\\_4994/fig3.1c.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4994/fig3.1c.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content\\_4994/fig1.8c.pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4994/fig1.8c.pdf)

<sup>6</sup> 至Fit安全駕駛大行動 [https://www.td.gov.hk/mini\\_site/2020sdhc/chi/index.html](https://www.td.gov.hk/mini_site/2020sdhc/chi/index.html)

<sup>7</sup> 商用車司機免費健康測試活動 [https://www.td.gov.hk/mini\\_site/2020sdhc/chi/actips.html](https://www.td.gov.hk/mini_site/2020sdhc/chi/actips.html)

<p>運輸署</p>	<p>質素未能充分掌握風險管理的重要性</p>	<p>輛的保養和管理。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 教育現時行業內車隊管理的策略及經驗分享</li> <li>➤ 鼓勵業界提升自身車隊管理的質素</li> </ul> <p>中期措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 為業界組織考慮借助更新科技，引入更先進的管理車隊模式／制度。</li> </ul> <p>長期措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 運輸署考慮為業界訂定管理的士／車隊的最低要求／標準。</li> </ul>
<p>車主／車行／的士管理人／運輸署</p>	<p>的士司機管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 欠缺有系統的的士司機管理制度，對於實際駕駛租用車輛的司機資料、其駕駛紀錄等資料不詳。</li> <li>➤ 保險公司並無相關司機資料進行有效核保，故未能針對性作出核保決定。</li> </ul>	<p><u>的士司機管理</u></p> <p>短期措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 的士司機向警方中央交通違例檢控組申請「過往定罪事項證明書」，讓車主／車行／的士管理人租車予司機時作為基本考慮因素，並可拒絕向駕駛紀錄不良的司機出租的士。</li> </ul> <p>中期措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 車主／車行／的士管理人建立租車司機登記名冊，詳載租用的士司機的姓名、聯絡地址、電話、實際租車日期及時間、過往五年司機的定罪事項紀錄。</li> </ul> <p>長期措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 在運輸署協調及推動下，由的士業界建立「租用的士司機中央資料庫」，詳列所有的士司機的詳細資料，如：司機年齡、駕駛經驗、過往與交通意外有關的民事訴訟紀錄包括索償及賠償金額等，讓車主／車行／的士管理人租車予司機時作參考。</li> </ul> <p>上述各項均可讓保險公司將來核保時有據可依，並按照個別司機／的士狀況的風險水平，適切地定價。否則，在資料闕如的情況下，保險公司實在無計可施，只可以基於現有的數據、保險公司的風險承擔能力、個別賠償經驗來定價／收取附加費／釐定無索償折扣。</p>
<p>警方／執法機構</p>	<p>司機駕駛時的不安全／違法行為</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 執法機構加強巡查及檢控，減少路上不安全的駕駛表現，提醒司機專注路面的情</li> </ul>

		況。
運輸及房屋局／ 運輸署／ 道路安全議會／ 車主／ 車行／ 的士管理人／ 的士司機／ 保險業界	司機駕駛態度／表現 欠佳	短期措施： <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 運輸署／道路安全議會加強宣傳教育，提高的士司機的安全駕駛意識。</li> <li>➤ 車主／車行／的士管理人為的士司機提供安全駕駛的培訓。</li> <li>➤ 運輸及房屋局／運輸署參考對公共小巴管制的成功例子，強制的士安裝認可的智能駕駛監察／紀錄儀，阻遏的士司機不安全駕駛的行為，進一步改善的士的營運安全。</li> <li>➤ 運輸及房屋局／運輸署善用科技，如：智能駕駛系統監察駕駛表現及安全水平<sup>8</sup>。透過營運商出租的士時提供租車優惠、保險公司調低保險索償自付額等等方法，獎勵司機安全駕駛；此舉亦間接令駕駛紀錄不良的司機承擔較重的經營成本。長遠而言，可借助科技推動的士司機養成良好的駕駛習慣及注意道路安全，減少意外發生。</li> </ul>

## 2. 減少意外後整體的社會成本

持分者	潛在／實質問題	可行解決方案
車主／車行／ 的士管理人／ 保險公司	意外發生後無從斷定 責任誰屬，阻礙保險 公司有效地理賠。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 於的士上安裝行車紀錄儀／攝錄機，並於索償時向保險公司提供意外發生現場的錄影副本<sup>9</sup>，此舉亦能間接鼓勵的士司機小心駕駛。</li> </ul>
警方／ 法援署／ 社會福利署／ 醫院管理局／	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 意外發生後，保險公司未能及早取得相關資料，以致未能及早介入處</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 具體問題及建議已在 2021 年 5 月 4 日的會議上及文件內詳述。</li> <li>➤ 在上次會議後，保聯從會員公司收集到更多有關索償代理日常運作的模式，現簡單</li> </ul>

<sup>8</sup> 早前香港保險業聯會聯同香港的士業議會攜手向道路安全議會作出建議，議會認同需要推出有效措施改善的士業的駕駛及安全表現，並特此成立工作小組研究可行方案。工作小組成員之一香港汽車會遂介紹智能駕駛挑戰賽，運用科技監察及獎勵駕駛表現良好的司機。在香港的士業議會的協助下，香港汽車會正測試使用科技儀器監測／改善司機駕駛表現的成效。在這個基礎上，建議運輸及房屋局作為政策局，負責推動以科技改善及監察駕駛表現的項目。

<sup>9</sup> 倘的士業界在遞交索償申請時，同時提供意外發生現場的錄影副本，部分保險公司將安排減少墊底費，務求減輕的士業界的經營壓力。

<p>車主／車行／ 的士管理人</p>	<p>理申索</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 索償代理／某些律師濫用賠償機制情況普遍，欠監察力度</li> <li>➤ 沒有具體法例／條文針對保險詐騙，難以收阻嚇騙徒之效，亦令檢控成功率偏低。</li> <li>➤ 包攬訴訟之違法行為日趨普遍。</li> </ul>	<p>綜合如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 除了集中於醫院、法援署及交通意外傷亡援助計劃申請地方範圍兜截傷者，索償代理或會串通維修車房、的士管理人，務求更快接觸到索償人；</li> <li>◆ 有索償代理直接以賣斷形式將個案賣斷給律師行，以賺取一筆過佣金；</li> <li>◆ 會把傷者的病假拖長，藉以提高索償金額，亦會先行墊支醫療費用；</li> <li>◆ 對於索償成功率較高的個案，會建議傷者放棄申請法援及交通意外傷亡援助計劃，以避過保險公司跟進，騙取及誇大更高的保險賠償金額。</li> </ul>
-------------------------	--	--

保險業界與社會的願望是一致的，以“路上零意外”為目標。是次會議旨在探討如何減低汽車尤其是的士、小巴及大型車隊的意外率，保險業界根據多年來處理汽車保險的經驗，嘗試作出上述建議，並期望能透過立法會成立的交通運輸業保險事宜聯合小組委員會，與各持分者深入探討可行方案及緩急先後，在互諒互助的基礎上，找出徹底改善現況的有效方案。

香港保險業聯會  
2021年6月3日