

2021年9月6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

就解決交通運輸業界在購買保險時遇到的問題
的跟進工作進展

目的

本文件向委員匯報就解決交通運輸業界在購買保險時遇到的問題的跟進工作進展。

跟進工作進展及未來路向

2. 交通運輸業保險事宜聯合小組委員會（小組委員會）曾於今年4月7日、5月4日及6月4日舉行會議，分別討論有關運輸業界購買汽車保險的情況、保險詐騙及包攬訴訟的問題，以及減少的士及公共小巴交通意外的措施。在會議進行期間，小組委員、香港保險業聯會（保聯）和的士業界均有就如何解決業界在購買的士保險時遇到的問題提出不少意見和建議。繼政府早前就有關意見和建議作出的回應後，現於下文載述最新的跟進工作進展及未來路向。

(a) 暫停汽車保險徵費

3. 考慮到第一基金和無償付能力賠償基金現時的資產淨值，早前有委員認為可探討暫緩汽車保險徵費或下調徵費率的可行性。就此，保險業監管局（保監局）已與香港汽車保險局聯繫並反映委員的意見。在考慮精算顧問的意見及徵詢政府和保監局後，香港汽車保險局已宣布由今年10月1日起停收一年汽車保險徵費（此前徵費為汽車保單毛保費的3%），以減輕公眾在2019冠狀病毒病疫情下的財務負擔。

有關措施可直接減低汽車保費成本，惠及各個運輸業界，包括的士及公共小巴業界。

(b) 打擊保險騙案及包攬訴訟

4. 警方一直就保險騙案作專業調查，包括由商業罪案調查科成立保險騙案專責小組（專責小組），監察有組織騙案的新興趨勢，進行針對性的調查及分析。警方亦會繼續留意包攬訴訟的罪案形勢，對相關刑事罪行作出跟進調查。

5. 為促進與業界交流，專責小組於今年 6 月與保聯舉行會議，分享最新資訊。此外，專責小組於 7 月與保聯合辦一個就懷疑保險騙案進行調查及搜證工作的經驗分享會，讓保險業界對於防止、調查及舉報相關案件有更深入的了解。警方會繼續就保險相關案件及事宜與保險業界不同持分者保持緊密聯繫，並定期舉辦分享會，與業界交流經驗。

6. 另外，保監局與保聯於今年 7 月合作舉辦會議，向獲授權經營汽車保險業務的公司簡介小組委員會的討論情況，同時推動這些公司參與由保聯建立的「預防保險詐騙偵測系統」。該系統透過人工智能及數據分析查找出懷疑索償詐騙個案。計及近期新同意加入該系統的三家汽車保險公司，參與公司所佔的汽車保險市場份額已接近八成。保監局與保聯會繼續合作加強宣傳推廣，以提升參與率和數據流量，改善系統運作成效。

(c) 檢討「交通意外傷亡援助計劃」

7. 為進一步防止濫用及欺詐交通意外傷亡援助，社會福利署（社署）已在「交通意外傷亡援助計劃」（援助計劃）的申請表格及網頁上明確指出詐騙援助的法律後果，並會在申請人的聲明表格，以及社署發給自僱職業司機申請人轉交車行代理和車主為該申請人證明其租車情況的證明書上，加上相關警告字句以收阻嚇作用。另外，交通意外傷亡援助組職員已加緊全面審查所有申請人的入息證明及資料，包括要求自僱職業司機提交所有相關車行代理和車主證明文件。社署亦會與保險業界進一步商討如何優化與保險公司溝通的函件。

8. 此外，社署已於交通意外傷亡援助組辦事處裝設閉路電視和張貼告示禁止兜售推銷活動。社署會繼續加強宣傳親自前往交通意外傷亡援助組以外的申請途徑，包括透過電郵、網上表格、傳真或郵寄方式提交申請，藉此減少申請人於辦事處外聚集。社署亦會繼續監察援助計劃的推行情況並與警務處、醫院管理局及衛生署緊密合作，打擊欺詐個案。任何人士如掌握有人試圖騙取援助金的資料，可向社署或警方舉報。

(d) 鼓勵業界應用科技減少交通意外

9. 政府一向對能有效改善道路及駕駛安全的創新科技持開放態度，亦歡迎車輛製造商為各類型車輛引入先進駕駛輔助系統。據運輸署了解，的士業界正積極參與測試不同防止碰撞、保持行車線警報及監察司機駕駛狀態/行為的裝置。運輸署會繼續與的士業界緊密跟進測試進度及成效，以物色適合在的士安裝的安全裝置。如車主有意安裝有關系統，運輸署會根據法例檢驗及核准車輛，確保道路安全。

10. 此外，政府已推出十億元的「智慧交通基金」，提供資助予本地企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，範疇包括改善駕駛安全的項目。基金已於今年3月31日起接受申請。如的士業界相關企業或其他機構有意研發及應用創新科技以期改善的士駕駛安全，可考慮申請「智慧交通基金」的資助。

11. 據保監局了解，保險業界認為鼓勵車主在車輛上安裝行車記錄器等措施，可以從源頭降低的士交通意外發生的機率，從而減少理賠。再者，安裝行車記錄器並在意外發生後提供相關事件的錄影副本，有助釐清交通意外中的責任。現時，保險公司已推出不同措施，推動的士行業安裝行車記錄器，並在申請索賠時一併提交意外錄影副本。例如有保險公司與服務提供者合作，贊助的士車主安裝行車記錄器的費用。此外，如果的士業界可以在申請索賠時提供相關事故的錄影副本，部分保險公司會對保單持有人提供扣減保險索償自付額的優惠。

(e) 鼓勵業界加強的士司機及車隊管理

12. 一般來說，擁有良好理賠記錄的保單持有人在購買汽車保險時會有較高的無索償折扣。據保監局理解，保險業界認為車主將的士租予有良好駕駛記錄的司機，有助保險公司從源頭區分風險。然而，由於現時的士車主一般並無向保險公司提供個別的士司機的駕駛經驗、駕駛違規記錄等資料，故保險公司只可依據車輛或車隊的過往索賠記錄來區分車輛風險。因此，我們鼓勵的士業界向保險公司提供有關車隊和司機的資料，透過「司機記名」的機制進行承保。這將有助保險公司獲得有效資訊以用於區分風險。據保監局理解，現時已有一些保險公司以「司機記名」的方式進行核保，為可以提供指定的士司機資料（包括司機交通罪行記錄等）的投保人提供保費折扣。

13. 據運輸署了解，的士業界初步同意要求租車的士司機向的士營辦商提供「過往定罪事項證明書」，讓他們了解租車司機過往違規駕駛的定罪記錄，避免租車給予有不良駕駛紀錄的的士司機，從而減低發生交通意外的風險。的士業界會繼續商討細節安排。運輸署會與業界及相關政府部門保持溝通，探討合適措施便利的士業界申請「過往定罪事項證明書」，例如研究簡化申請程序的可行性。的士業界期望保險公司在處理的士營辦商投保申請時，可參考業界所提交租車的士司機的「過往定罪事項證明書」，從而釐定合適的保費金額。

14. 政府一向認同透過專業車隊管理，集中管理的士服務質素的大方向。我們了解現時已有部分的士營辦商以車隊形式經營的士服務，提供不同渠道讓乘客就的士服務反映意見或作出投訴，以便監察司機的表現。此外，部分的士營辦商已加強司機職前培訓，並會對屢次涉及駕駛不當行為或服務態度欠佳的現職司機作出訓示或提供訓練。運輸署會繼續鼓勵更多的士業界採用車隊管理，利用創新科技提升管理的營運效率和質素，從而提升的士服務質素。運輸署亦會繼續聯同「的士服務質素委員會」舉辦的士服務嘉許計劃，表揚優秀的的士服務管理團隊。2021年度嘉許計劃經已展開，提名期由本年7月15日至9月30日。

(f) 鼓勵業界建立交通意外和索償資料庫

15. 運輸署歡迎及鼓勵的士業界自發建立的士交通意外和索償資料庫。透過業界提供及整理的士司機資料、過往交通意外及索償記錄，的士營辦商可以從資料庫中識別有不良駕駛記錄的司機，從而減低發生交通意外的風險。的士營辦商在投保時亦可向保險公司提供個別司機曾涉及交通意外或索償的記錄，使保險公司能更準確地評估風險及釐定合適的保費金額。由於資料庫可能會記存個別的士司機的個人資料，業界在收集、儲存、翻查及向第三者轉移個人資料時應謹慎處理，以確保使用資料須符合《個人資料（私隱）條例》（第 486 章）的規定。

(g) 改善的士司機駕駛安全

16. 政府十分重視的士司機的駕駛安全，並會繼續透過不同措施加強司機的駕駛安全意識，包括：加強執法行動，當中包括重點打擊不專注駕駛及危險駕駛，以提升各駕駛者（包括的士司機）的駕駛安全；發放宣傳短片及小冊子提醒駕駛者應保持專注，避免駕駛時使用智能電話或裝置，以及切勿超速等；舉辦有關安全駕駛的座談會和講座，提醒的士司機遵守交通法例及注意道路安全。政府亦已由 2020 年 10 月起規定所有的士正式駕駛執照的申請人，除須通過相關駕駛考試外，亦須修習及完成的士職前課程，並獲取課程證書，才可獲發正式駕駛執照。

17. 就的士司機身體健康狀況方面，根據《道路交通（駕駛執照）規例》（第 374B 章）（《規例》），所有駕駛執照持有人，包括的士司機，均有責任確保自己的體格適宜駕駛，才可駕駛車輛。此外，有別於一般十年期的駕駛執照，六十歲以上但未滿七十歲人士的駕駛執照的有效期一般為三年或至該人年滿七十歲前一日（以較長者為準）。《規例》亦規定年滿七十歲的人士在申請駕駛任何種類汽車的正式駕駛執照時，須附有醫生證明書證明該人的健康狀況宜於駕駛及控制該種類車輛。

18. 另外，運輸署每年會為商用車輛司機（包括的士司機）舉辦「至 fit 安全駕駛大行動」，為參與的司機提供免費的健

康測試。為鼓勵公共交通業界接種 2019 冠狀病毒病疫苗，運輸署今年亦特別為的士及公共小巴司機提供一次身體檢查服務。業界參與非常踴躍，至今已有 3 600 名的士及公共小巴司機完成身體檢查，當中約六成已預約疫苗接種服務/接種疫苗。運輸署亦一直敦促的士營辦商顧及司機作息平衡，避免疲勞駕駛，並已於 2019 年 9 月為的士司機制定司機工作時間指引，供業界參考。

(h) 吸引司機加入的士行業

19. 為紓緩現時的士業司機短缺的問題，並促進行業的持續發展，運輸署已由 2020 年 2 月 14 日起優化的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格標準，以期在確保的士筆試的嚴謹程度和穩健考核制度的大前提下，吸引更多有意投身的士服務的新人入行。另外，政府亦已於 2020 年 10 月 1 日起放寬申請商用車輛（包括的士）駕駛執照的規限，由原先要求申請人必須持有最少三年有效私家車或輕型貨車的駕駛執照，改為最少一年。

20. 的士票價調整方面，政府一直留意的士行業的經營環境，並與的士業界保持緊密溝通。鑑於 2019 年的社會事件及 2019 冠狀病毒病疫情對社會經濟的影響，政府現正重新審視的士業界提出的加價申請及收集最新數據。當中我們須仔細考慮的士營運的財務可行性、的士營運成本、的士與其他公共交通工具的收費之間的合理差距、整體供求情況、服務質素，以及市民對收費加幅的接受程度等。政府會在完成相關評估後，盡快將建議提交行政會議及立法會審議。

(i) 實施的士司機責任制

21. 自上一次小組委員會會議後，運輸署近月再次就實施的士司機責任制的建議聆聽的士業界的意見。然而，正如早前不同的士團體向小組委員會提交的意見書所反映，的士業界對有關建議仍然意見紛紜。雖然有團體支持建議，認為建議可令司機為自己的駕駛行為負責，但亦有團體反對建議，認為建議只針對的士司機有所不公，亦會大大減低新人投身

的士行業的意欲，更可能令以兼職形式租車的年老司機離開行業，令的士業界人手短缺的問題更趨嚴重。

22. 考慮到有關建議會對的士行業帶來重大影響和改變，涉及相當複雜的問題，包括對業界人手（包括兼職和替更司機）的影響、保費的水平，以及對處理保險索償的程序、時間和費用的影響等，而現時其他地區的法例一般均要求商用載客車輛的車主（而非司機）購買第三者風險保險，政府在小心考慮和謹慎平衡各持份者的意見後，認為現時並不適宜推行的士司機責任制。

23. 總的來說，我們認為應採用多管齊下的策略，包括鼓勵的士業界加強司機和車隊管理、建立交通意外和索償資料庫等，使的士營辦商可更有效地識別有不良駕駛記錄的司機，亦可鼓勵的士司機注意駕駛安全，保持良好駕駛記錄，從源頭上減少交通意外的發生。我們會繼續透過「的士服務質素委員會」與的士業界攜手合作，改善的士服務質素和安全。我們亦會留意其他地區就購買汽車保險相關要求的最新發展，以作參考。

徵詢意見

24. 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
香港警務處
社會福利署
保險業監管局
2021年8月