



自由黨就

《運輸業界在購買保險時遇到的問題》表達意見

前言

根據法例，在道路上行走的車輛必須備有第三者保險，但運輸業界多年以來一直受保險費不斷飆升的問題困擾，當中的士保費的飆升最為嚴重。過去兩年，保險公司就先後增加三次的士保費，自 2019 年起，的士保費在 2019 年第一季及第三季分別增加 30% 及 60%，在 2020 年的第三及第四再增加 10% 以上；期間還藉車輛涉及的意外率、車齡高及年長司機等不同名目加收額外 15% 至 25% 的附加費，甚至扣減投保人的無索償折扣和大幅增加墊底費。有業界表示，現時保費開支佔的士的經營成本高達六成；更有的士因車齡高而被保險公司拒保，車輛被迫淪為「死車」，毋法在道路上行駛。

保險公司表示，的士保費飆升，除因近年涉及的士之意外率增加，導致索償宗數及金額提升外，詐騙保險及包攬訴訟等違法活動猖獗，亦令賠償金額大大提升。面對大額賠償，保險公司連年虧蝕，只能大幅增加保費。

的士是公共交通工具，一旦車主無法承擔高昂的保費，沒有第三者保險的車輛只能被迫停駛；再者，保費飆升亦增加業界調高收費的壓力，最終受影響的是廣大市民，因此，政府必須予以正視，採取多管齊下的方法，以解決的士保費持續飆升的問題。

就解決保費飆升的問題，自由黨建議：

1. 加強的士管理，防止交通意外發生

本港的士經營高度分散，欠缺對車輛及司機駕駛態度的管理。為提升的士管理，政府應鼓勵的士業界組織車隊，透過企業化的車隊管理，車輛及司機均需達一定的標準要求。除加強車輛的維修保養及監控外，還可透過賞罰制度及培訓以改善司機的駕駛態度，減少車輛的意外發生。與此同時，透過企業的管理，設定職業晉升階梯，以吸引較年青的司機入行，有助紓緩司機青黃不接的問題。

為減少交通意外的發生及不必要的索償，的士業界應善用科技，如考慮資助的士安裝「防碰撞警報系統」及行車紀錄器（車CAM）。除政府給予資助外，由於安裝「防碰撞警報系統」可減少交通意外的發生，而行車紀錄器則有助保險公司在短時間內釐清意外的責任，減少不必要的訴訟，保險公司應透過提供優惠的保險費，以作鼓勵。

2. 建立的士交通意外和索償資料庫

現時的士保費增加是「黑狗偷食，白狗當災」，劣質或一小撮不法司機造成的意外申索，卻由整個業界承擔。為減低交通意外率，從源頭著手堵截至為重要，若車行/車主及保險公司能透過司機交通意外和索償資料庫，查閱司機過往駕駛紀錄，車行/車主得以識別優劣司機，可避免把車輛出租予經常發生意外的司機；而保險公司可按司機過往的駕駛紀錄釐定保險費，由良好記錄司機駕駛的車輛其保費會相對較為優惠，這與一刀切增加整個車隊的保費或扣減無索償折扣更為公平。

3. 檢討「交通意外傷亡援助計劃」及打擊包攬訴訟

政府成立「交通意外傷亡援助計劃」的目的是不論交通意外因何人之過失而引致，盡早向傷亡者或其家屬提供經濟援助，原意雖好，但由於申請門檻寬鬆，申請人只須因交通意外導致受傷及提供「三天病假紙」便可申領，而援助金額更可高於司機的收入，導致近年援助計劃有被濫用之嫌，一旦發生交通意外，司機隨即報稱受傷，繼而申請援助計劃而不開工。為取得更多的援助，有不法司機不斷往不同的診所及醫院申領「工傷病假紙」，由原先給予數天及後達至數拾天病假，司機寧願取援助金而不開工，造成歪風，浪費公帑，司機短缺的問題日益加劇；最令人頭痛的是，援助計劃的申請人更成為包攬訴訟的目標，申索更高的賠償額。

透過包攬訴訟，律師可從賠償金額獲得豐厚的報酬，因此在申索時，律師往往會引導涉事司機誇大意外的傷勢以索取較高的賠償，而這些律師的代理人經常在申請「交通意外傷亡援助計劃」的社會福利署辦事處附近流連，並以「不成功、不收費」向申請人招攬進行申索，導致索償個案及金額增加。因此，政府有必要檢視「交通意外傷亡援助計劃」的門檻及大力打擊包攬訴訟。

就「交通意外傷亡援助計劃」，政府應考慮提高其門檻，檢討其資助金額，積極跟進懷疑申請個案，委派指定醫生評估申請人的傷勢與病假是否對稱，甚至增加申請渠道，透過分流申請，以減少從事包攬訴訟的律師代理人有機可乘，在社會福利署辦事處附近聚集向申請人作招攬。

很多申索人均是透過法律援助進行訴訟，但凡民事個案其受助人可自行揀選律師，既增加兩者之間的利益風險，還促使包攬訴訟。政府應由現行受助人可指定律師改為由法援署指派適合律師，以杜絕包攬訴訟。

4. 實施司機責任制

現時車輛的第三者保險是由車主購買，固交通意外索償均是追討車主，導致在道路上駕駛車輛的司機欠缺責任。事實上，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，條例指明是“任何人在道路上使用汽車”，理應由真正駕駛的司機購買第三者風險保險。現時英國及其他國家之的士司機均需自行購買第三者保險。

但運輸及房屋局根據《道路交通（車輛登記及領牌）規例》（第 374E 章）第 21 條規定，即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，斬釘截鐵地拒絕落實由司機購買第三者保險，並不是一個負責任的政府應有的表現。

條例並沒有註明保險的涵蓋範圍，現時出租汽車無論車主及駕駛人士均須購買保險，倘若車主在續領車輛牌照時既能夠出示車輛的第三者風險保險單及相關的保險，政府應支持實施司機責任制，由司機（而非車主）購買一份第三者保險；何況，由司機購買第三者保險，在海外國家已有先例。交通意外率的高低是取決於司機的駕駛態度，司機須對其行為負上一定的責任後，自然會小心駕駛，減少交通意外的發生。車主對於已購買第三者保險的司機應在租金上提供合適的折扣。

5. 增加承保的保險公司

本港有多達 80 間保險公司，但市場上只有 8 間保險公司承包的士保險，當中僅四間保險公司為主導，其中一間保險公司已佔市場六成的份額。這些保險公司的保費相若，每當一間保險公司調高保費，必起牽頭作用，其餘的保險公司會隨之而跟隨，可見的士業界在保險市場上是欠缺選擇。政府應考慮放寬相關門檻，讓更多保險公司能夠承保的士保險，促使的士業界能夠以較低價錢購買相關保險。

總結

面對保險索償數目及金額的增加，保險公司連年虧蝕，唯有不斷增加的士保險費，但的士的收費調整卻嚴重滯後，未能把增加的保險成本轉嫁乘客，令業界的經營愈見困難。在現時艱難的經營環境下，保費持續增加，業界確實難以承擔，因此，希望政府成立一個專責小組，跟進上述建議，以祈盡快落實，遏止保費持續飆升，令保險業及的士業界能夠健康地發展。