

## 口頭質詢

內地醞釀兩年的出租汽車改革及網約車新政方案於今年十一月起實施。網約車終於獲得合法地位，滿足條件的私家車可按一定程序轉為網約車，從事專車運營，也鼓勵私人小客車合乘。

在本澳，遊客大部份來自中國內地，而內地雖然至十一月份《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》正式實施，網約車才算是完全合法經營。但多年來，網約車如「滴滴出行」和 Uber，在內地主要城市早就大行其道，內地政府只是因勢利導進行立法而規範其合法經營而已。網約車早就成了內地居民出行的其中一個交通選擇。而內地或其他外地的遊客到澳門，竟發現澳門除了找的士難外，更連網約車亦被禁止經營，如此旅遊城市，實屬笑柄，更遑論甚麼智慧城市建設。為此，本人向行政當局提出口頭質詢：

- 一、內地已公佈法規，網約車正式合法經營。而作為一個旅遊城市，自由度又較高的地區，澳門對網約車的態度和處理手法竟然比內地更僵化。特區政府一直以 Uber 的經營方式不是澳門原來受規管的的士營運模式，因而對 Uber 堅持重罰，同時堅持與 Uber 不會面、不對話、不溝通，即使 Uber 明確表示願意納入監管，願意與當局對話尋求解決之道亦遭拒絕。當慣於使用網約車的內地或其他外地遊客到澳門，竟發現澳門除了找的士難外，更連網約車亦被禁止經營，相信除了感到交通不便外，亦可能嚴重破壞本澳旅遊城市的形象，拒絕網約車合法化，是否與建設世界旅遊休閒城市的目標背道而馳？
- 二、澳門一直有搭的士難的問題，而對增發的士牌，當局亦憂慮會令道路的負荷加重。而 Uber 的出現，既以網約方式提供類似的士的服務，同時也無需增發的士牌而能解決市民召的士難的問題，本是兩全其美。這種新服務正體現現代網絡時代的科技發展的成果。而當局對 Uber 拒絕的唯一理由就是 Uber 並非澳門現時既有的的士營運模式，所以不能容納。這是以官為本，以本本為本，而非以民為本。面對的士服務多年來百孔千瘡，市民怨聲載道，卻一直無法有根本性的改善，為何不能利用新科技叫車模式，填補的士服務供應不足，解決居民搭的士難的老問題呢？
- 三、內地相關法規對網約車的司機（網約車司機須具 3 年以上駕駛經驗，且無危駕、酒駕、吸毒和暴力犯罪等紀錄，考核合格後可獲地方相關部門發出網約車司機證）、車輛（網約車除要求 7 座或以下並安裝衛星定位系統等裝置，也訂明車輛在行駛滿 60 萬公里或使用達 8 年後也不能再提供服務）、呼車平台（須在每一服務地向相關部門登記營運，並有責任保障司機和乘客雙方權益）及收費標準（車資雖可由市場自行調節，但眾平台不得以低於成本價提供服務，避免行業惡性競爭）都有明確規管，務求最大限度保障網約車的使用者、提供者及促成服務的平台，顯見此法是經過深思熟慮平衡各方利益下的產物。特區政府即使僵化和後知後覺，對內地此一立法從中有否獲得啟發，進而效法，讓網約車與傳統的士融合發展，助傳統的士行業轉型升級，為市民提供更好服務？

立法議員 區錦新

二零一六年八月八日

