

書面質詢

梁孫旭議員

推動網約的士修法工作

隨著社會及科技發展，不少地方使用網約功能叫車已成常態，亦是推動智慧城市與智慧出行的其中一項重要體現。政府近年亦透過不同政策釋出積極訊號，包括特別的士提供網約服務，以及最新的500個普通的士（俗稱“黑的”）准照完成判給後，承批人陸續公佈黑的會對接合法合規的叫車平台，此舉無疑提升的士營運效率、擴大服務覆蓋面及改善乘客體驗。

截至今年首季，本澳有逾1,750輛營運的士，當中300輛特別的士本設有網約功能；而據報載，至今年6月有逾350輛“黑的”進駐網約的士平台，相關方式可擴大的士司機客源及覆蓋面，普遍獲業界歡迎，相信有越來越多的士加入平台。然而，目前本澳在網約的士服務平台的准入、營運及權責方面，尚存法律空白，政府需要研究及推進相關修法進程，透過引入規範化管理及制訂明確指引，加強對網約的士平台的監管，以保障乘客及司機的權益，亦更好地推動平台投入資源優化技術、改善服務，最終惠及全澳居民及旅客。

綜觀鄰近香港特區政府近期已就規管網約車平台提出具體的立法建議框架，其核心是透過發牌制度，確保平台、車輛和司機三方都合規營運，於本澳而言具參考價值。當中在服務平台方面，所有提供網約車服務的平台（包括一般平台及聚合平台）須符合一定的入場門檻，包括營運經驗、財力證明和資本投入，必須領有網約車平台牌照，並有責任審查及確保加盟車輛和司機同樣持有合法牌證，平台亦要設立處理投訴機制和司機服務評分系統。

為此，本人提出以下質詢：

一、網約的士具有其功能性與行業趨勢，《2025施政報告》提及會探討增設網約的士服務的可行性，司長亦在立法會上提到政府已着手研

究引入網約的士平台。然而目前有關的士的監管只限於的士承批公司及司機，對於服務平台則未有相應的規範。對此，請問會否考慮就網約的士服務平台設立法律框架及發牌制度？以及如何釐清承批公司及網約的士服務平台的核心責任歸屬，從而為本澳網約的士行業的長遠健康發展，奠定法治基礎？

二、為鼓勵行業往向專業化、規範化發展，在建立監管制度的同時，政府將會為現存及有意投入市場的平台營運者，提供怎樣的政策指引、技術標準建議或過渡期安排，以協助業界配合特區政府提升的士服務質素、邁向智慧出行的施政目標？