

## 書面質詢

電召的士投入服務已達一年，一百部的士亦逐步落實。使用者對其所提供的士服務亦相對較為滿意，但其中最不滿者仍是召車困難。據稱，電召的士在去年第四季度的月均接載客人次為十五萬人，其中九成是本地人，這個數據顯示電召的士在一定程度上紓緩了本地人搭的士難的問題。只是正如相關公司所透露，該公司所提供之電召服務的召車成功率雖然由初期營運的28%增至現時的35%，但不成功召車比例仍高，意味着三人次召車只有一次成功。如此低成功率實在不能接受。

對澳門居民來說，一般情況下並不選擇乘搭的士，因為明知召車困難。當逼不得已而必需召的士時，成功率只有35%，豈能不令人氣結。

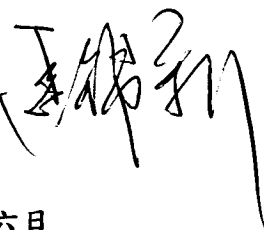
而其中亦包括預約服務，一般來說，電召的士本來就該提供預約服務。比如預知明天某個時間需要使用的士服務，今天先行預約，這可以避免屆時召不到車而費時失事。無奈，不少曾試圖預約的市民，往往所得到的回覆時未能預早安排，建議使用者到時再致電看能否提供服務。這實際上等同拒絕預約服務，電的應有的預約功能便完全喪失。究其因還是的士數量不足的問題。

重整的士行業，嚴厲打擊害群之馬，讓的士服務重復正軌，是政府不可推卸的責任。但的士規章的修訂，拖延超過十年，仍然只聞樓梯響，未見人下樓。如此磨磨蹭蹭，實令人歎為觀止。

為此，本人向當局提出如下質詢：

- 一、良好的公共交通服務方能遏止市民對私人車輛使用的需求，其中的士服務的改善亦是決不可少。可是，現時一般的士難於乘搭，而電召的士的成功應召也僅得35%，完全無法滿足市民對的士服務的需求，當局對此有何對策？
- 二、本澳法律經常被抱怨遠遠滯後，其中的士規章的修訂更拖延十多年仍未有成，導致僅能沿用已是二十多年年前制訂的的士規章，對蓄意違法者根本難收阻嚇作用。到底的士規章的修訂何時方可提交至立法會進行審議？
- 三、有關的士規章的修訂，其中除須加重罰則以收其阻嚇性外，亦有要求加入扣分制，阻止肆無忌憚的違法行為，更有要求在車內安裝錄影錄像的黑盒系統，讓出現投訴時可易於搜證，既保護守法司機，也有效打擊揀客拒載等違法行為。到底，當局在草擬有關法案時，有否將社會這些意見體現於法案之內？

立法議員 區錦新



二零一八年四月六日