

**【書面質詢】新巴士合同須依法公平 否則特區政府不應就範**

根據第 50/88/M 號法令第八條規定，本澳出租重型車輛的客運，僅得由某些實體經營，其中包括「公共運輸之被特許人」；而第 64/84/M 號法令其中也規定，特許提供對全澳有利的公共服務，包括公共運輸服務，屬於總督（今行政長官）的權限。這確立了本澳巴士服務須以公共服務批給的方式獲特許經營。

同時，按第 3/90/M 號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》第二條表明的邏輯：如同電力和自來水供應，巴士服務的批給，應該先由特區政府向巴士公司提供一切有助滿足公共需要的適當工具，假設是車廠所需土地、財政援助、司機培訓等，再以專營方式作出移轉，最後由巴士公司自行負擔經營風險。

基於此，政府於 2011 年與當時三間巴士公司簽署合同後，廉政公署不久便接到公眾檢舉，並於 2013 年發表調查報告<sup>1</sup>，重申上述法律規定，更狠批合同性質實屬提供服務合同，即所謂購買服務，導致眾多條款違法且不能保障公共利益。

雖然政府於 2014 至 2016 年陸續與三間巴士公司重簽合同，但財政援助仍以巴士公司實際提供的服務計算，同樣被社會批評只是「換湯不換藥」，以「專營批給」之名，行「購買服務」為實，政府支出無底洞依然存在，其中，以發出空轉車（即俗稱「鬼巴」）換取公帑的情況，至今仍有發生。

目前兩間巴士公司（原先其中兩間合併為一間）的合同原於 2018 年 7 月 31 日屆滿，政府當時卻以「合同條文繁多複雜」、「須與巴士公司磋商、分析及修改」等為由，按原合同短期續約 15 個月，有關期限將於 2019 年 10 月 31 日屆滿。

不過，距離短期合同期滿只有大約三個星期，對於新合同的磋商內容，政府依然三緘其口，公眾高度關注新合同能否完全滿足法律定性，以及最大程度保障公共利益，特別是公帑合理使用和改善服務質素。

但近日，有傳政府與巴士公司繼續在合同的法律性質等問題上存在分歧，若

<sup>1</sup> [http://www.ccac.org.mo/cn/news/rpt20131114\\_cn.pdf](http://www.ccac.org.mo/cn/news/rpt20131114_cn.pdf)

政府迫於就範簽署「不公平條約」，將可能要支出更龐大且無限制的財政援助，甚至繼續抵觸現行法律。再者，公眾質疑巴士公司現時利用專營權，承接「私人生意」如接載博企員工，且無需向政府給付分毫收入，這些情況將會繼續發生。

若新合同磋商最終失敗，為了維持正常提供巴士服務，政府將無可避免需要再作短期續約，直至換屆後雙方達成共識。但箇中難題始終需要拆解，否則難以保證巴士服務的質素和穩定性，廣大乘客將是最終的受害者。

為此，本人現行使《基本法》和《議事規則》之監察的權力，向特區政府跟進提出書面質詢如下。敬請根據《對政府工作的質詢程序》第十五條，在行政長官收到書面質詢之日起 30 日內作出書面答覆。

- 一、按照上述一系列法律規定，本澳巴士服務僅得以公共服務批給的方式獲特許經營，但 2013 年廉署調查報告狠批當年合同實屬購買服務，直指是違法行為後，雖然政府陸續與巴士公司重簽合同，但仍被批評是「新瓶舊酒」，特別是財政援助的計算模式，繼續令公帑支出陷入「無底洞」。請問政府是否承認現行合同實際上仍然傾向屬於購買服務形式，而無法回應法律規定及廉署調查結論？
- 二、基於傾向購買服務的合同性質，過去多年來，巴士公司被認為在幾乎無需負起公共服務承批人應負風險的情況下，不但「穩賺」，亦無重大誘因持續不斷提升競爭力，甚至當巴士服務出問題，巴士公司無需率先接受公眾問責。請問政府能否承諾，若現正磋商的新合同內容，仍然無法滿足公共服務批給的定義及對公共利益的實質保障，必定不會就範，轉而考慮「無辦法中的辦法」，即按現有合同規定再作短期續約，以利來屆政府及早促成雙方共識？
- 三、一直有公眾批評巴士公司現時利用其專營權承接「私人生意」，失卻承批公共服務的初衷，也牽動了車輛折舊、司機人手及薪資等因素。再者，與巴士公司的廣告收益一樣，承接「私人生意」的收入均無需支付政府分毫。對此，請問政府在日後訂立合同時能否正視有關問題，讓巴士公司能夠全心全意地履行公共服務承批人的責任和義務？



澳門特別行政區 立法會議員

蘇嘉豪

---

蘇嘉豪

2019年10月8日