

書面質詢

黃潔貞議員

冀藉新的士競投改善服務質素

隨著旅遊業持續復甦，居民與旅客“搭的難”問題再現。根據統計局數據，今年1至10月入境旅客累計錄得2,268.5萬人次，按年增加3.6倍；加上內地旅客的出遊模式更多轉變為自由行，令公交出行的需求大增。然而，的士作為公共交通重要的一環，現時（2023年9月30日數據）整體的士數量僅有1,524輛（包含普通的士1,266輛及特別的士300輛），較疫情初期（2020第一季為1,797輛）減少273輛。在供不應求的情況下，節假日不僅是旅客“搭的難”，舊區居民的情況則更為嚴重。

有見及此，近期政府已開展10個8年期的士准照的公開競投，並規定承批人必須為本澳註冊公司，每一獲判給公司最多可申請五十部的士，共500部普通的士；另外今年7月當局亦表示短期內會適當增加特別的士數量，以補充的士數量。當中普通的士的競投共收到40份標書，有21份標書被接納。值得注意的是，獲接納的21家公司提出的競投金額（介乎250萬澳門元至380萬澳門元不等），較以往一個牌照申請一部普通的士的競投方式，每部的士所分攤的牌照價格有較大幅度的下降。當局亦表示今後均以公司形式開投，改變過去個人競投、價高者得的方式，以加強的士管理和服務，避免准照因價高者得，日後衍生一系列經營和服務問題。

回顧政府早年重新以公開競投方式批給特別的士，以及修訂《的士規章》時都期望公司制，並以月薪制方式招聘司機，可改善服務質素並緩解居民“搭的難”的問題。可惜經過多年的實踐，即使公司制得到落實，但由於未能有效使用月薪制方式招聘司機，大部分司機仍以承租方式駕駛的士，由於經營上要考慮高昂的車租，以及油費等固定成本；加上現階段亦無有效評鑑的士服務的機制，實難以督促司機主動進入舊區載客，以及專注於提升服務質素，更可能會繼續衍生各種經營和服務問題。

對此，本人提出以下質詢：

1. 請問新一批10個8年期的士准照公開競投的承批合同中，有何更明確監管承批人及監督的士司機在管理和服務上的方式及條款？
2. 近日，交通局局长在立法會回應議員提問時表示，“未來新的士牌照或可自行透過組合手機應用程式的召喚平台，包括加入黑的，但的士不能因此增加服務費”。請問有否措施促進新一批的士建立或使用網約平台？
3. 政府曾在回應本人的質詢時提到因疫情原因，過去委托學術機構進行的的士服務水平調查已經暫停；同時在《澳門陸路整體交通規劃（2021-2030）》中提到會研究建立的的士服務評鑑體系，正在展開前期籌備工作。請問現時有關進展為何？是否能在新一批普通的及特別的士投入使用時完成前給予評鑑意見，促進兩類的士良性競爭以改善服務？