



(翻譯本)

澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

書面質詢

廉政公署公佈關於「道路集體客運公共服務批給」投訴的調查及分析報告所作的結論，雖然教人遺憾，但市民已不感到驚訝。報告指出，行政當局與巴士公司訂立的合同所凸顯的問題，“是廉署在履行行政監察職能時所發現的違反法律及損害公益最嚴重的一個個案”。

公共交通多年來一直是特區的一個難題，而自 2011 年採用新的經營模式開始問題便越趨嚴重且曾引起重大爭議，其中一間營運公司更把政府告上法院，要求收取合同規定的費用。出現種種問題後，負責維護巴士服務的合法性和持續性的交通事務局局長汪雲指出，巴士服務的問題純粹是由其營運者所引起的，交通事務局一直都嚴格履行法律和合同規定。

現在我們所看見的，卻完全與事實不符。透過看來屬違法的合同、局長給予稅務豁免的越權行爲、調整收費的亂作爲以及損害特區的免責條款等，交通事務局一下子就能讓整個行政當局失去公信力，並顯然嚴重違反數十項法律規定，而這一切的藉口，正是一個損害公共利益與公帑的“模式”。

除上述可恥的情況外，我們還看到前承批公司即現時服務提供者的資產原應撥歸特區所有，但仍繼續爲這些公司所使用。表面看來，這就等同特區在沒有任何解釋下決定把這些資產贈送或借給上述公司，而廉署更質疑交通事務局刻意逃避這個問題。這些資產是屬於特區的！爲何在沒有法律依據、對特區沒有任何特殊回報下被有關公司

IE-2013-11-19-Coutinho (c) kkf



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

使用？

然而，比起上述更為嚴重的，是所有巴士服務合同的合法性、效力及存續的問題，廉署甚至將之簡單形容為違法合同並作出不可維持有關狀況的結論，同時建議多個解決問題的方向，而這都必然造成額外開支和工作，並使行政當局極為困窘，好像連依法辦事都不懂。

事實上，巴士公司已簽訂了合同。倘屬違法，應如何處理？是否要另訂合同？如何訂定？行政當局需為這個玩兒付出多少代價？提供服務的形式備受質疑，全都因為交通事務局在運輸工務司司長的同意下決定放棄似乎屬強制的批給制度，“重新發明輪子”，採取看來屬明顯違法和損害公共利益的提供服務方式。那怕我們如何思索也無法理解這個決定的因由。誰建議司長和局長採取這個途徑？為甚麼放棄批給？誰因這些改變而得到甚麼好處？在這當中特區肯定只是輸家，沒有半點得益。現在禍害已造成，而尚有的另一個問題是：誰要為這次醜聞承擔責任？

這個極為羞恥的事情恐怕已成為行政當局引以為鑒的反面教材，而其始作俑者交通事務局局長和運輸工務司司長，儘管已先後引起種種問題，卻奇跡地繼續擔任職務，這只會繼續為特區及其居民製造新的醜聞和狀況，不變的只是它們的主角和特區需承擔更多開支和降低公信力的結局。繼續逍遙法外的這些實體還要讓特區蒙羞到甚麼地步？現在就有必要懲一儆百，以儆效尤；有必要帶出行政當局部門不能拿公帑和居民的權利做實驗的信息；有必要消除這些不幸地已成為常態且幾乎都涉及相同演繹者的情況。

IE-2013-11-19-Coutinho (c) kkf



(翻譯本)

澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

基於此，本人提出如下質詢，並要求政府以清楚、準確、連貫及完整的方式適時給予回覆：

一、對採用提供服務模式的決定，特區政府曾取得內部或外邀顧問的甚麼研究和建議？這些研究和建議由誰作出？該合同模式現被廉署指屬違法，那麼當時是憑甚麼依據得出該模式是切實可行的結論？

二、在沒有啓動批給合同的財產歸屬條款下，澳門新福利公共汽車有限公司及澳門公共汽車有限公司目前仍在使用的應於原有批給到期時撥歸行政當局的車輛（及其他設備），是否屬實？倘若屬實，其原因和名義是甚麼？

三、特區政府會否接納廉署報告的結論？如果接受，會採納報告中的哪個方向以糾正這次嚴重的違法情況？解除合同並對營運者作出賠償？與營運者重新磋商把現有合同轉為真正的批給合同？抑或重新協商以訂立新的合同？估計特區庫房須為這些方案承擔多少費用？

澳門特別行政區立法會議員

高天賜

2013年11月19日