



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários

離島區社區服務諮詢委員會

議程前發言

何仲傳

2024年5月7日

促請政府創設條件開放“網約車” 回應社會訴求

一、不敷應用+垢病多年

據統計資料，在剛過去的內地“五一”假期，五天內為澳門迎來六十萬旅客¹。而旅遊局局長在今年初亦表示爭取今年（2024）澳門旅客量達到 3300 萬²，即已接近疫情前的水平。反觀我們的的士數量，由疫情前高峰 1900 部，降至現在的 1600 部左右（1300 部黑的，300 部電召的士）³，數量大幅低於疫情前。如果減去今年（2024）將到期的 180 部的士，數量更少。

按澳門人口 68 萬、旅客 3300 萬計，每部的士對應服務居民人數、旅客人數為 425 人和 20625 人。這比例特別是對旅客比例是明顯低於香港、新加坡等旅遊城市。即使在去年開標但投入使用時間未明的 500 個的士牌陸續投入運作，也肯定未能滿足社會需要。

然而與此相對應的，就是居民、旅客對本澳的士服務的投訴、批評就已經迅速重回到疫情前水平。根據治安警統計數據顯示，今年首 3 個月打擊的士違例包括拒載、濫收車資及其他違例共 206 宗，與去年同期共 75 宗，同比升 174.67%。⁴

二、居民、旅客期盼網約車

多年前澳門已有不少意見要求開放“網約車”（定義：的士以外的網約車平台）以回應社會訴求，同時促進業界的發展和質素。尤其近年來鄰近地區的網約車平台日益成熟和完善，澳門不少居民外遊時也體驗過這些服務的便利，而不少旅客的所在城市也有這些服務，也很自然期望澳門能有類似的叫車平台。要求開放“網約車”的呼聲可以說是非常殷切的。

三、特首：認同網約車概念

行政長官賀一誠去年回應議員有關網約車問題時稱，認同坊間提出的網約車概念，但網約車為自由職業，被本澳法律“箍死咗”，若設立措施亦要修改許多法律制度，認為好難做到且複雜。

¹ “五一”假澳迎六十萬客 (modaily.cn)

² <http://www.chengpou.com.mo/dailynews/231504.html>

³ https://www.dsat.gov.mo/dsat/news_detail.aspx?a_id=C393CAE9E2042D24495B0CAEB8EA556A

⁴ 澳門日報 (modaily.cn)

四、創設條件回應訴求

毋庸諱言，不認同因難卻步。如果法律規範不符合社會現時的客觀情況而作適當調整是很合理的。有本澳法律界人士建議政府可在現行的土法外創設“特別制度”，提供網約車服務。對此本人是認同的。事實上，我們國家為例，就有專門的《網約車法》以規範叫車平台、司機、車輛、營運模式、服務流程等等，這也免除了社會對網約車涉及的公共安全、保險、稅收等各方面的顧慮。可作澳門借鑑。

五、交通便利是可持續發展的基本要素

澳門復常後旅客量急速上升，大家不難在口岸、酒店、景點、街道看到”長龍”等候的士的同時，居民”打的”難、的士服務質素良莠不齊的反響也越來越大。當我們矢言要打造”世界級旅遊休閒城市”、”演藝之都”、”體育之城的同時”，要知道完善的交通配套是必不可少的要件。然而，交通問題卻一直是澳門最為人垢病的”硬傷”。