



第三常設委員會

第 1/VI/2019 號意見書

事由：《輕型出租汽車客運法律制度》法案

一、引言

1. 澳門特別行政區政府於二零一八年四月十一日向立法會提交了《輕型出租汽車客運法律制度》法案，立法會主席根據《立法會議事規則》的規定，透過第 470/VI/2018 號批示接納了該法案。
2. 法案在二零一八年四月十九日舉行的立法會全體會議上被引介及作一般性討論，並在出席全體會議的二十五名議員的贊成下，獲得一致性通過。
3. 立法會主席於同日透過第 521/VI/2018 號批示，將法案分發給本委員會進行細則性審議，並要求委員會於二零一八年六月十九日前完成審議工作及提交意見書。
4. 鑑於分析本法案的工作較為複雜，委員會先後提出數次申請，將立法會主席原來所定的完成細則性審議本法案的期限延至二零一九年二月二十八日，各有關申請得到立法會主席體諒及接納。



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

5. 委員會分別於二零一八年四月二十七日，五月四日、七日、十日及十六日，六月八日、十四日、二十一日及二十六日，七月十日、十一日、十三日、二十日、二十四日、二十六日及三十一日，八月二日及九日，十月二十四及二十五日，十一月五日、八日及九日，十二月五日，二零一九年一月十六日、十七日及二月十二日共召開了二十七次會議對法案進行審議。其中，政府官員列席了二零一八年七月十一日、十三日、二十日、二十四日、二十六日及三十一日，八月二日及九日，十月二十四日及二十五日，十二月五日及二零一九年一月十六日所召開的會議。
6. 委員會於二零一八年十一月八日及九日的會議當中接見了相關業界代表，聽取其對《輕型出租汽車客運法律制度》法案的意見。
7. 就相關業界提出的意見及建議，委員會作出了**仔細考慮**，並且在與提案人舉行的會議中向其反映了這些意見及建議的相當部分。
8. 另外，委員會曾於二零一八年六月二十一日及七月十日的會議，就與現正審議的《輕型出租汽車客運法律制度》法案相關的請願進行討論，鑑於兩者內容**明顯相關**，決定在細則性審議本法案時一併對該請願作出分析。
9. 委員會於二零一八年十一月五日就該份請願接見了請願人士的代表，聽取他們的意見。
10. 上述請願的分析報告載於本意見書的附件以供查閱。



11. 提案人有向委員會提供多份文件及數據，內容主要關於反映現時監管違反輕型出租汽車客運法律制度的情況。
12. 上述文件及數據載於本意見書的附件以供查閱。
13. 除了上述的委員會所召開會議外，立法會顧問團與政府代表對法案在技術層面亦舉行了多次技術會議，藉以完善本法案。
14. 政府於二零一九年二月四日向立法會提交了法案的修改文本，當中部分內容反映了由委員會所提出的意見以及立法會顧問團從法律技術分析所得出的意見。
15. 需要說明的是，本意見書對法案各條文的引述，將以法案的修改文本為基礎，在有需要時也會提及最初文本，並適當作出識別。

二、 引介

16. 法案的《理由陳述》介紹了法案的立法背景，指出：

“鑑於的士能全天候為乘客提供直達目的地的個人化運輸服務，因此成為居民及旅客常用的公共交通工具。自回歸以來，澳門特別行政區經濟和社會不斷發展，而隨着賭權開放，旅遊業蓬勃發展，令的士客運服務的需求大增，漸呈供不應求之勢。近年的士客運服務未能充分滿足乘客要求，而有部分司機作出“拒載”、“揀客”、“議價”、“濫收車資”等違法行為，情況甚為嚴重，引起社會各界極大回響，提出改善訴求。有意見認為，



的士違法行為屢遏不止與的士執照以“純粹價高者得的公開競投”方式發出以致有關成本轉嫁承租車輛的駕駛員，以及與執照持有人未盡管理責任、違法行為罰則的威懾力不足等因素有莫大關聯。

事實上，本澳現行規範的士客運服務的十月十八日第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》生效已逾十八年，該規章所訂定的管理、監察及處罰措施已不合時宜，未能有效確保的士營運秩序、預防和打擊違法現象。”

17. 在公開諮詢方面，法案《理由陳述》指出：

“為完善的士客運服務制度，澳門特別行政區政府於二零一四年八月開展了有關檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度的公開諮詢，就‘優化的士服務的經營環境’、‘加強打擊的士的違法行為’、‘完善的士服務的長遠規劃’等方面，藉不同方式聽取社會各界的意見及建議”。

根據公開諮詢所收集的意見顯示，雖然部分的士從業員對某些涉及管理、調查取證及處罰措施持反對意見，但絕大部分市民、遊客對澳門特別行政區政府銳意解決現時“搭的士難”的情況，令的士行業回歸公共服務的思路，均表認同和支持，並對引入該等措施抱極大期望。

18. 對於制訂本法案的籌備工作，法案的《理由陳述》具體指出：

“為修訂現行的士客運法律制度，交通事務局在運輸工務司司長



辦公室的指導下以公開諮詢及其後持續收集到的各界意見和建議為基礎，結合社會實況及實務工作經驗，經參考鄰近地區的相關法例，並聽取法務局與治安警察局就有關法案在法律技術與實務方面給予的意見，完成了《輕型出租汽車客運法律制度》法案，旨在解決當前的士客運業所出現的問題，讓行業得以持續發展、社會大眾享用到優良服務。”

19. 關於發出行業經營准照的新模式方面，法案《理由陳述》解釋指：

“目前，本澳從事的士客運業務的許可分為“普通的士執照”及“電召的士特別准照”兩種模式，前者不論個人或公司均可取得，而後者則只有公司方可取得。

總結實務工作的經驗和參考鄰近地區相關制度，由於公司通過其內部的管理制度，除可監督駕駛員的服務質素外，亦可對駕駛員進行技術及服務方面的培訓，故藉公司實行制度化管理，能更有效監管的士行業，因此，法案建議藉公開競投向符合資格的公司發出經營的士客運業務的准照，並由准照持有人按准照所賦予的執照數量為每一用於提供的士客運服務的車輛申請執照。准照按其不同的服務條件分為普通准照和特別准照。

值得指出的是，鑑於過去單純以“價高者得”的方式取得的士執照所衍生的問題，澳門特別行政區政府日後會在准照的公開競投中根據所訂定的綜合評審標準甄選取得人。”



20. 同時，對於法案建議通過制訂新的行政措施加強監督，《理由陳述》解釋指：

“准照、執照及駕駛員證是行政當局讓申請人從事業務的許可，該等證照的持有人既然獲得了有關權利，則理應負有確保其提供的客運服務符合法律規定的責任。行政當局作為發出證照的主管當局，亦有職責監督行業運作，一旦發現持有人因作出嚴重之違法行為或因未盡管理責任而使有關業務不符合法定要件時，行政當局亦應採取適當行政管理措施糾正。因此，法案建議如出現法案所規定的情況，則中止准照或執照一段期間，以促使有關持有人整頓其業務，優化管理和加強維護車輛；而法案亦訂定一些情況會註銷的士准照或執照，例如准照持有人未遵守准照訂定的經營條件，且未於交通事務局指定的期間補正，又或當執照中止期間，以有關的士提供客運服務等。行政當局期望藉著上述行政管理措施加強監管本澳之的士客運業務，從而確保整體的士服務質素，使的士回歸到公共交通服務領域。

此外，法案亦建議如駕駛員作出法案所訂定的嚴重行政違法行為，包括“拒載和揀客”、“議價”、“濫收車資”等行為於五年內累計達四次，則註銷駕駛員證，而有關駕駛員須在經一定期間後，方可再次參加考試，以便能重新獲發駕駛員證。”

21. 對於法案建議修改負責監察業務的權限實體，《理由陳述》進一步解釋指：



“在實務執法方面，雖然交通事務局本身擁有發出執照和監察有關行業運作的職責，但因該局是一般行政部門，且稽查人員數量有限，故對二十四小時運作之行業實行全程監察存在一定的困難。

由於治安警察局本身負有監察車輛按第 3/2007 號法律《道路交通法》的規定在道路上通行的職責，並能夠二十四小時全天候執法，故由曾接受調查、取證培訓及在道路上執勤的治安警察局人員負責監察和處罰主要在道路上通行時所實施的違法行為將更具成效。因此，法案建議將有關監察和處罰的職權交由治安警察局負責，而其餘主要涉及准照、執照、駕駛員證、車輛規格等管理事務之違法行為，則仍由交通事務局負責。”

22. 此外，本法案亦就業務管理和監察方面制訂新措施，尤其建議擴大擁有公共當局權力的監察人員範圍，以及規定在道路行走的的士必須安裝全球衛星導航系統以及錄音設備，對此，《理由陳述》特別加以闡述：

“為加強執法，治安警察局或交通事務局의監察人員，在執行職務時均具公共當局的權力，即使在非辦公時間內，有關人員只要成為法案所訂定行政違法行為的受侵害對象，便視為公共當局。

為更好地監察的士客運業務的營運狀況，法案建議每一車輛須安裝全球衛星導航系統；此外，基於違法行為大多數在只有駕駛員與乘客共處的情況下發生，在發生糾紛而駕駛員和乘客各執一詞



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

時，難以釐清事實，故法案建議每一車輛須在車廂安裝錄音設備，以便有助調查和取證，而所安裝的錄音設備須嚴格遵守有關規則，包括：

1. 上述系統或設備的安裝、維護、檢定、校準和拆除，僅可由經交通事務局為此目的而發出許可的實體負責；
2. 在車廂內外張貼告示，以便擬使用的士者知悉車輛已安裝錄音設備；
3. 在為調查行政違法行為且在有需要時，方可由交通事務局處理上述設備所收錄的資料；治安警察局為調查屬其處罰職權的行政違法行為，亦可要求交通事務局向其提供有關資料，而交通事務局及治安警察局的人員均負有職業保密義務。

考慮到在車廂進行錄音監察，除收錄到有關違法行為的聲音證據資料外，確實亦會收錄到駕駛員、乘客的私人談話，因此，法案明確規定必須嚴格遵守第 8/2005 號法律《個人資料保護法》的原則和規定，以期充分保護個人的資料及隱私。”

23. 此外，對於法案擬調升因違反規範行業法律規定的罰款金額，《理由陳述》指出：

“法案建議因應有關違法行為的嚴重程度及對乘客權益的影響程度而調升各項罰款金額，以便能藉具威懾力的罰款，加強打擊違



法行為的力度，預防違法行為的發生。”

24. 最後，《理由陳述》強調本法案擬提升處罰程序的效率，並對此闡述指：

“由於現時的士違法行為處罰程序需時較長，令處罰的阻嚇力大減。考慮到第 3/2007 號法律所定的‘行政違法行為的特別程序’具減省流程、迅速完結的特點，實務上亦行之有效，因此法案建議援引適用有關制度，增設‘即時票控’的處罰程序及‘自願繳付罰款只須繳付三分之二’的機制”。

三、一般性分析

概述

25. 本法案旨在制定《輕型出租汽車客運法律制度》。此乃規範輕型出租汽車(俗稱的士)的客運業務，以及在發出准照和經營方面的一套新的法律制度，目的是透過制定此法律對該行業進行整頓。
26. 可以預見本法案會對相關行業造成較大影響，故此，本法案須顧及的不僅是的士司機或其他相關人等(尤其指現時准照或執照持有人)現時所享有的合法利益，同時亦需要改善澳門的士服務素質，給予的士使用者，尤其是到訪澳門的旅客更大的利益保障，因為他們均對澳門的士行業所提供的服務素質抱有較高期望。
27. 現時相關的法律制度主要是通過較為滯後的單行法作規管，當中



包括九月二十一日第 62/87/M 號法令《核准批給載客租賃輕型汽車業經營特別准照，無需公開競投》、九月二十八日第 214/98/M 號訓令《核准營業汽車或的士之新收費表》，以及現時主要對該行業作出規範的十月十八日第 366/99/M 號訓令所核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》。這些法規將被本法案全部廢止。

28. 儘管本法案的內容已具有一定程度的複雜性且篇幅甚長，但仍有某些較重要的內容需留待日後制訂的補充法規作規範，例如核准的士客運服務的新收費方面。故此，委員會認為在本法律自公佈後滿九十日起開始生效之際，其相關的補充法規亦須同時生效。

公開諮詢

29. 提案人事前曾就本法案進行廣泛的公開諮詢，聽取市民對於修訂從事輕型出租汽車(的士)客運業務法律制度的意見。諮詢期由二零一四年八月九日至二零一四年九月二十三日止。
30. 為方便細則性審議本法案，提案人曾送交二零一四年推出的《諮詢文件》以及於二零一四年十二月¹發佈的相關《諮詢總結報告》以供立法會參閱。

31. 公開諮詢期間所得出的意見認為，現時的士業存在嚴重問題，可

¹ 有關法務局和交通事務局於 2014 年共同編製的《諮詢文本》以及於 2014 年 12 月發佈的相關《諮詢總結報告》，詳情可參閱以下網址：

<https://www.gov.mo/pt/consulta-de-politicas/revisao-da-legislacao-relativa-ao-transporte-de-passageiros-em-automoveis-ligeiros-de-aluguer-taxis/>



令澳門的形象受到損害之同時亦對訪澳旅客造成影響。就此，諮詢文件指：

“然而，近年社會各界對的士服務的批評不斷，主要針對部分司機‘拒載’、‘揀客’、‘繞路’、‘議價’、‘釣泥蜢’、‘濫收車資’等違規情況。雖然目前大部分的士司機自律、守法，但少部分司機的違法行為，已足以令整個的士行業蒙羞，被部分居民以‘的士亂象’來形容。

澳門的士服務存在的違法行為屢禁不止，不僅令到居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響了澳門的旅遊城市形象，這關係到澳門居民能否安居樂業，關係到如何將澳門打造成世界旅遊休閒中心及促進澳門經濟適度多元發展的問題，故特區政府和全社會對此高度重視”²。

32. 鑑於上述對於現況的評論，當局藉著公開諮詢建議對現行法律進行修訂以及實施一系列措施，包括加強監督力度、給予的士司機專業培訓、用作改善的士服務質素的獎勵制度，以及增加的士數目以期通過增量滿足的士服務需求。對此，《諮詢文本》續指：

“針對的士服務中存在的‘亂象’，首先要加強對違法行為的打擊力度，社會普遍認為應該增加調查取證的方式和手段，引入隱藏執法人員身份的方式進行調查的執法手段（即俗稱的‘放

² 《諮詢文本》前言，中文版第三頁及葡文版第三頁。



蛇’) 。

此外，應增加警察當局的執法人員參與執法工作，以及加重對違法行為的處罰，引入中止或取消的士司機從業資格（即俗稱的‘釘牌’）等措施。

造成的士服務‘亂象’的違規司機始終是少數，在加強打擊違法行為的同時，也應該為的士行業創造良好、公平的經營環境，消除不正當的經營行為，強化對合法經營者的保護，建立合理的士服務費訂價制度，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機。

無論是解決的士服務中的違規問題，還是解決居民和遊客“打的難”的問題，其核心在於如何解決的士數量嚴重不足的情況。

故此，需要因應澳門的實際狀況，科學分析澳門所需的士的數量，深入探討增加的士牌照的發放方式，以及如何減少的士牌照的投資功能，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌”³。

33. 公開諮詢結果確定了對的士業務加強監管的必要性，從而改善提供予居民和訪澳旅客的服務質素。就此，《諮詢總結報告》表示：

“從諮詢收集到的意見顯示，大部份意見贊成有必要對現時的士服務進行更嚴格的規範；我們深深感受到公眾對的士法律制度檢

³ 《諮詢文本》前言，中文版第四頁及葡文版第四頁。



討工作的期盼，特別是引入便衣執法、在的士車廂安裝監察系統、提高罰款金額及訂立釘牌制度等工作上的重視和關注。”⁴

34. 此外《諮詢總結報告》同時指出有必要增加的士數量以改善現時的士服務質素。就這方面，《諮詢總結報告》指：

“目前的士服務中所存在的問題，部分可以通過加強對違法行為的打擊力度，以及為的士行業創造良好、公平的經營環境等措施加以解決。但是，如果要盡量減少的士司機違規的誘因，真正緩解居民和遊客‘打的難’的問題，必須研究解決目前的士數量不足、的士服務供求關係失衡的問題，否則僅是強化監管措施難以起到標本兼治的作用。

在本次諮詢中，我們列出完善的士服務的長遠規劃的相關研究議題，廣泛聽取社會各界的意見。我們將以是次諮詢過程中獲得的有關的士發牌制度的意見為基礎，結合已開展的有關澳門對的士服務需求的研究的調查結果，深入考慮未來的士發牌政策，尤其是就批給電召的士或其他特別的士的數量的增加及其經營條件的限制方面制定具體政策方案，從而完善的士服務的長遠規劃，務求使未來的士服務能最大程度符合特區整體利益及滿足市民及遊客的出行需要⁵。”

⁴ 《諮詢總結報告》第一點（前言），中文版第三頁及葡文版第四頁。

⁵ 《諮詢總結報告》第三點（完善的士服務的長遠規劃），中文版第二十二頁及葡文版第四十八頁。



35. 由於公開諮詢是於二零一四年進行，距離現在已有四年多時間，因而顯得不合時宜，故此，委員會以立法會名義重新進行了一次公開收集意見，以收集公眾意見，諮詢期為二零一八年四月二十八日至五月二十七日止。
36. 諮詢進行期間，委員會對市民表達的意見及建議內容甚為關注，當中許多意見及建議均對委員會與提案人在探討是次法案所定的方案和取向方面起到促進作用，既豐富了討論內容又提供了更多資訊讓雙方商議。
37. 關於上指的公眾意見及建議內容，可參閱載於本意見書附件的公眾諮詢意見收集匯表。

的士客運業務

38. 根據法案規定，從事輕型出租汽車客運業務的相關人士需取得由交通事務局發出的准照（法案第三條第一款）。
39. 雖然法案沒有明確規定，但從表面上看，從事輕型出租汽車（俗稱“的士”）客運業務的前提包括准照持有人同時需為：（1）執照所核准的機動車輛的所有人〔參見法案第九條（二）項及第十條第一款（二）、（三）、（四）、（五）、（六）、（七）、（十）、（十一）及（十二）項〕；以及（2）聘用持有的士駕駛員證的職業司機的僱主，兩者之間的從屬關係由勞動法律，即第 7/2008 號法律《勞動關係法》所規範〔參見法案第十條第一款



(八)、(九)及(十二)項]，而並非簡單的提供服務關係。

40. 提案人對有關方面作出闡釋，其確認的確希望准照持有人為執照所核准的機動車輛的所有人和聘用持有的士駕駛員證的職業司機的僱主，並按照現行一般法律規定，採用私人勞動關係制度，尤指第 7/2008 號法律《勞動關係法》規範他們之間的關係。

41. 提案人被問及本法案是否也該訂明准照持有人和的士駕駛員的關係在法律上應當受勞動法律所規範？以及有否需要就的士駕駛員本身工作的特徵而制訂某些特別規則（如工作時間⁶、薪金、工作意外保險⁷及的士駕駛員的保密義務⁸等）？

42. 提案人認為無需就上述事宜作出規範，同時表示准照持有人與其僱用的的士駕駛員之間的關係日後將受到一般勞動法律制度規管，尤其是第 7/2008 號法律《勞動關係法》，因此，無需制訂任何勞動法律方面的特別規範。

43. 委員會特別注意到的另一事項是，的士駕駛員應有權無需在惡劣

⁶ 法案最初文本第二十三條（一）項原來規定駕駛員每日工作時間不得超過九小時，目的是為了保障道路交通安全以及的士駕駛員的休息時間，但隨後相關規定被刪去。

⁷ 刊登於 2016 年 10 月 19 日第 42 期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第九條（人員保障），規定承批人須遵守現行有關受僱人員的工作意外、職業病、衛生及安全等保障的法例。

⁸ 刊於 2016 年 10 月 19 日第 42 期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第八條第四款及第七條第一款（五）項，規定需保證參與有關業務的工作人員獲悉的資料的保密，並採取必要措施保護個人資料及私隱。



天氣並對其構成特別危險的情況下提供工作，例如當懸掛八號或更高熱帶氣旋信號時⁹，故認為相關人員應得到所需保障。

44. 對於的士駕駛員在惡劣天氣並對其構成特別危險的情況下工作，提案人亦表示擔憂相關人士的安全，然而認為不適宜在本法案對此作出明確規範。

45. 就懸掛八號或更高熱帶氣旋信號時提供的士服務需收取額外附加費方面，委員會就其可能性進行了討論，希望能解決近期常見的不按收費表收取車資的問題，以及對在強烈颱風信號或惡劣天氣等尤其危險的環境下工作的駕駛員作補償。

46. 然而，由於設定上述附加費或多或少意味的士駕駛員應在懸掛八號或更高熱帶氣旋信號時繼續工作，因此，有關方面認為不宜訂定之。

的士准照類別

47. 本法案把准照分為普通准照和特別准照（法案第四條第一款）。

48. 普通准照允許在法律沒有禁止的任何地點接載乘客〔法案第二條（四）項〕，當中包括的士上落客區及公共道路，而特別准照只允許在指定地點並在相關准照設定的條件下接載乘客〔法案第二

⁹ 第 61/2018 號行政命令核准的《熱帶氣旋信號》及《強烈季候風信號》第四點（安全提示），指出非必須外出的人士應逗留在安全的室內場所，遠離當風的門窗，跨海大橋隨時封閉。



條（五）項〕。

49. 委員會詢問提案人本法案是否應就按特別准照營運的的士的運作條件及制度作明確規範，闡明這類的士與按普通准照營運的的士之間的具體區別，因這樣將有助了解當局為何維持把的士准照作出普通和特別兩者之分。

50. 提案人表示對此已作考慮，但認為在相關准照內訂定上述事宜較為可取，因此沒有在本法案對按特別准照營運的的士的運作條件和制度作出實質規定，維持一概交由相關准照作規範。

特別准照制度

51. 有意見認為似乎本法案是針對經普通准照核准營運的的士作規範，並沒有明確排除此制度不適用（至少不全面適用）於按特別准照營運，且受制於特別經營條件的的士。

52. 至少現時按特別准照營運的的士不可隨意在的士上落客區或公共道路上接載乘客，只可通過電話或類似方式預約，這與按普通准照營運的的士的經營方式有別，後者則可以隨意在的士上落客區及法律沒有禁止的公共道路上接載乘客。

53. 由此可以得出的一個結論是，本法案若干條文，尤其是要求的士駕駛員只可在“空車”狀況下才可在公共道路上接載乘客的規定，不能完全適用於特別准照，因為按特別准照營運的的士，至



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

少現時不得在的士上落客區或公共道路上接載乘客〔參見法案第二條（四）項及（五）項〕。

54. 因此，法案所訂定的某些規則，尤其係關於的士駕駛員的若干一般義務（法案第二十二條）和禁止行為（法案第二十三條）的規則，至少現時不能直接適用於按特別准照營運的的士，因為相關條文〔法案第二十三條第一款（二）項〕旨在確保的士駕駛員須在的士處於“空車”狀態時才可接載乘客，不得拒絕接載乘客或不得拒絕提供乘客所要求的服務。申言之，假如這些規則與特別准照內所設定的條件並不相符，則不能適用於特別准照。

55. 需注意，違反這些義務者將被科處罰款，尤其根據法案第二十三條第二款的規定，觸犯法案第二十三條第一款（二）項者將被科處澳門幣三千元的罰款。

56. 基於法律穩妥性以及為了避免日後產生疑問，委員會認為，由於在駕駛員方面的若干一般義務和特別義務與特別准照營運條件不相容，提案人應明確規定這些義務不適用於按特別准照經營的士業務的駕駛員。

57. 提案人認為沒有必要，因通過正確闡釋本法案和特別准照所設定的制度已能清楚得悉這些對駕駛員行為的規範，基於其本身性質所致，不會適用於按特別准照經營的士業務的駕駛員。



的士軟件應用

58. 如前所述，根據法案最初文本，普通准照允許採用電話系統又或其他任何電子通訊方式進行的士預約（法案最初文本第四條第二款）。
59. 由此所引發的疑問是，法案是否容許日後採用與交通工具有關的電子平台（尤其通過如「Uber」或「滴滴出行」等電子應用程式），讓新經營者可以普通車輛提供出租車客運業務，作為傳統的士的另一選擇。
60. 提案人澄清無意從這方面作規範，這並非其所願意看到的，因為希望維持不把採用這些技術的新經營者合法化，繼續沿用現行傳統的士准照發出方式以專營輕型出租汽車客運業務制度。
61. 基於此，法案最後文本已將上指規定刪除，不再提及可以採用通過電子通訊系統進行預約。

禁止移轉的士准照

62. 現正審議的法案規定，經營的士客運業務，必須獲交通事務局發給准照，同時不容許移轉此准照或相關執照（法案第三條第二款）。儘管法案沒有明文規定，但基於的士駕駛員證屬個人性質的證明文件（參見法案第十七條），顯然此證件亦不得移轉予第三人。



63. 換言之，上指的行政許可文件均屬個人所有、不得移轉予他人，更不容許作為商業交易之標的，無論當事人為規避此禁止性規定而採用何種合同文書或法律途徑，本法一概不接受相關文件的移轉行為。

64. 法案不允許以任何方式移轉這些法律憑證，尤其准照及相關執照，而所禁止的包括確定移轉（出售或讓與）及臨時移轉（動產租賃或出租）。此一禁止性規定針對現時市場上可供採用的全部移轉方式：即時或將來（透過預約合同或類似文書）的移轉；無償（贈與）或有償（合同地位的讓與）的移轉，或以任何其他法定文書（不可廢止的授權書或類似文書）作出的移轉。為免存疑，最後以租賃（locação）作統稱，明文規定禁止出租，因其同時包含動產租賃（aluguer），故能較清晰表達當中含意。

65. 換言之，獲發的士准照者日後不得以任何方式將之讓與第三人。此一立法取向旨在體現的士作為公共交通工具的一種，對的士牌照（准照、執照）管理實行「去投資化」的理念，而且不可讓的士牌照在市場上進行買賣或交易，這些主張源自當局二零一四年的「公開諮詢」，繼而成為提案人擬訂本法案的堅定的立法取向。

股東出資移轉限制

66. 儘管如此，由於法案最初文本並沒有就持有准照的的士公司在市場上把股東出資（股額、股份等等）向第三方移轉設定限制或條



件（參見法案第五條）（例如沒有規定向第三方移轉股東出資須事先取得行政許可）¹⁰，類似交易可在發出的士准照後出現（而准照是公司潛在價值最高的資產），進而令禁止移轉的士准照或相關執照的立法取向難以彰顯其實際效果（參見法案第三條）。因此，的士牌照的交易可能透過移轉持有的士准照的公司的股東出資得以進行。

67. 審議本法案過程中，委員會和提案人均對此問題尤其關注，最後對於移轉持有准照的公司的股東出資設定上限為公司總資本額（原資本額或更改後的新資本額）百分之三十五。

68. 倘若不遵守此移轉上限，不論透過單一交易，抑或透過多宗交易先後移轉持有准照的公司的股東出資累計超過總資本百分之三十五，准照將被註銷〔參見法案第八條第一款（二）項〕。

69. 此外，法案排除准照持有人出現變更、分立或合併公司的情況，規定此等情況將導致准照被註銷〔法案第八條第一款（八）項〕。有關公司解散，法案沒有單獨對此一情況作獨立規範，因該情況已被准照持有人公司消滅吸納在內，繼而導致准照被註銷〔法案

¹⁰ 例如，刊於2016年10月19日澳門特區政府《公報》第42期第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第二十條：

“移轉與分營

- 一、已發出的執照可由非權利人的實體經營，但在批給期限內不得將該等執照進行交易。
- 二、承批人擬對其公司股份進行移轉、分割、增減或認購，均須經澳門特別行政區預先批准。”



Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

第八條第一款（九）項〕。

作為的士准照持有人的要件

70. 審議中的法案選擇將來只限於公司資本不少於澳門幣五百萬元
的公司才能取得的士准照（及執照¹¹）〔參閱法案第五條第一款
（二）項〕，與目前的做法不同，不容許（如目前一樣）自然人（個
人）參與的士准照的競投。於《理由陳述》內清楚反映了這一政
治取向。¹²

71. 這一取向是否最好？公司經營的服務質量是否必然比個人經營的
好？委員會有委員就此提出質疑，認為應繼續允許自然人（個人）
如目前一樣得繼續自由競投的士准照，否則將抹煞個人經營者過
去的努力，並且以法律方式提前為公眾作出服務的選擇，而不是
由作為服務對象的公眾作出選擇，因此，委員會個別議員認為該
立法政策與政府曾提出的「揸者有其車」及「去投資化」政策不
相符。

72. 提案人認為這一取向是最有裨益的，因為可透過大規模的公司的
設立從而便於監管業界，有關公司必須確保向公眾提供服務的質
量〔法案第十條第一款（十二）項〕，這樣將容許更好地監督業

¹¹ 只有准照持人才可獲得的士執照，正如載於法案的制度都一直把執照與相關的准照掛鉤（參
照法案第十一條第一款、第十三條第一款、第十四條第一款（一）項及第十五條第一款（一）項、
（二）項及（六）項）。

¹² 法案《理由陳述》第一點（調整准照及執照的取得條件）。

Handwritten signature



界的業務。

市場的公平競爭

73. 法案的取向是只容許至少擁有澳門幣五百萬元公司資本且所營事業限於的士客運業務的公司。對於這一取向會否引致本地的士市場過於集中於僅一間或少數幾間大公司（壟斷或寡頭壟斷）的問題，曾就此作出討論。
74. 委員會曾建議應增加得以確保市場良好運作和營運者之間的公平競爭的條文。
75. 提案人考慮了有關問題後，同意須就可能發生由獨一個營運者或一小撮規模龐大的的士客運業務營運者佔有主導地位的情況訂定法律限制。
76. 於法案第三條增加了新的第三款，規定每一間公司持有執照的最多數量不得超過三百個，確保沒有任何營運者可在同一時間內控制多過三百輛的士，無法在本地市場佔有主導地位。
77. 委員會曾為此提出疑問。這一規則是否也限制同一名控權股東擁有多過一間公司？是否不容許同一名股東同時控制多間持有准照的公司？（因這種情況也可導致佔有主導地位）。
78. 提案人考慮了這一問題後，認為無須在法案訂定同一名股東不得透過多間持有准照的公司佔有主導地位。



79. 為此，法案第三條第四款所指的開展公開競投的公告公佈日起一年內失效的執照不包括在內。

准照的公開競投

80. 按照法案規定，需透過公開競投發出普通准照和特別准照。基於公共利益的例外情況下，得透過公佈於《澳門特別行政區公報》（下稱《公報》）的行政長官批示豁免上述的公開競投（法案第四條第二款）。
81. 開展公開競投的公告須於開標日期至少三十日之前公佈於《公報》（法案第四條第三款）。
82. 這意味著法案的規定是，一般情況下是透過公開競投以發出的士准照，且在特定的情況下可透過行政長官的決定豁免有關的競投。
83. 法案並沒有訂定應符合哪些法定標準方可豁免公開競投，僅指出“為公共利益而特別需要時”則可以豁免（見法案第四條第二款），並沒有具體訂明相關的法律規範以便界定於哪些情況下得豁免公開競投。
84. 曾向提案人提出這個問題，並有建議增加某些具體準則以界定於哪些情況下可以在發出的士准照時豁免公開競投，但提案人認為這一建議並不可取。



85. 提案人傾向於維持法案最初文本的提述，僅指出公開競投應為公共利益而特別需要時予以豁免，準用特別重要的公共利益這個概念，以便當確切出現有關情況時可豁免進行公開競投。
86. 需留意，於 2014 年的公開諮詢中，面對贊成的士作為公共交通工具的取向，曾有疑問提出是否應修改發出經營的士客運業務准照的準則，不再（僅僅）考慮公開拍賣的最高投標價來發牌，原因是這會使到出現十分高的投標價，繼而又會對的士的經濟回報造成巨大壓力，即需要在的士准照的有效期內收回投標所支付的金額的同時，又能得到一個合理回報。
87. 就這個問題，提案人表示，在發出的士准照時，應該考慮納入除了最高競投價外的其他準則，可以在公開競投中加入某些特定條件，例如標書需要載有優質服務最低標準說明。
88. 然而，提案人並不打算在法案中明確規定公開競投所需遵守的新準則，且沒有具體列明在未來的公開競投中所需考量的內容（例如專業經驗、服務質素的保證等等），亦沒有具體指出法案生效後最高投標價在將來發出的士准照中所代表的重要性為何。

的士內錄音及錄像

89. 法案規定須在車廂內安裝全球衛星導航系統和錄音設備〔法案第十條第一款（一）項〕，這意味著會在的士內進行錄音，且不單止會收錄所有與的士駕駛員的對話，同時亦會將所有使用的士的



Handwritten initials and marks at the top right of the page.

人士的私人對話收錄下來。

90. 委員會十分關注這個問題，並考慮到將錄音設備引入到提供的士客運服務的機動車輛內時，應該注意保護的士駕駛員以及乘客的私隱，而且所有的記錄都應該視為不公開。
91. 因此，需要確保與《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）之間的銜接，以保障一般大眾的私隱，並限制查閱被收錄的資料（未來將會在的士內安裝的新全球衛星導航系統會儲存行程紀錄，對此，同樣亦需作謹慎考量）。
- 92. 法案《理由陳述》已對上述的憂慮予以關注¹³，而且法案多個條文的規定也體現了對此問題的重視（參見法案第二十八條、第三十二條及第三十三條）。
93. 因此，准照持有人的其中一個義務便是不干擾計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄像設備的運作，且不可以查閱有關設備所收錄的資料，亦不可以處理、收集或複製有關資料〔法案第十條第一款（一）項〕。
94. 委員會用了很長時間討論，將影像紀錄亦納入到法案的規定內，即不僅限於音訊紀錄，以供出現的士駕駛員和乘客之間的糾紛時可以查閱，到底這個做法會否是個更可取的方案，原因是單靠音

Handwritten marks and initials on the right side of the page, corresponding to paragraphs 90, 91, and 92.

¹³ 法案《理由陳述》第四點（加強調查取證措施）的第（二）小點（在車廂安裝全球衛星導航系統及錄音設備）

Handwritten marks and initials at the bottom right of the page.



[Handwritten signature]

訊紀錄不一定足以釐清事情的發生過程和提供所需的證據。

[Handwritten signature]

95. 委員會贊成法案改為規定於車廂內強制安裝錄音及錄像設備，而委員會個別委員及的士業界建議將該等設備安裝於車廂後座，以減少在錄像過程中拍攝到的士駕駛員和乘客。

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

96. 同時亦留意到，於比較法層面上，某些鄰近地區的法制亦容許在的士中進行錄像，而且在澳門亦允許在公共巴士內進行錄像，這對現行個人資料保護制度而言顯然沒有造成任何大問題。

[Handwritten signature]

97. 然而，亦有個別委員對強制安裝錄音和錄像設備持反對意見，認為只是治標不治本的做法，無法從根本上解決的士行業的亂象，也在一定程度上侵犯了司機和乘客的個人私隱，因為的士車廂與巴士車廂不同，的士車廂屬於半私人空間。

98. 經審慎考量上述問題後，起初提案人認為無需要規定在的士強制安裝錄像設備，因為錄音已足以達致所需之目的。然而，經過在委員會展開的討論後，提案人最終同意在的士車廂內強制安裝錄音及錄像設備的選擇。

99. 關於錄像鏡頭的安裝模式，提案人認為應安裝在車廂內的後視鏡的上方，且鏡頭面向司機及乘客。委員會的個別委員對提案人所提出的安裝位置的合適性表示憂慮，並建議應安裝在車廂後部，只拍攝司機及乘客的背面，以保障雙方的私隱。提案人指出，經參考國際經驗以及鄰近地區的相同處理方法後，認為維持正面拍

[Handwritten signature]



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

攝的方式較為適合，且在車廂內只會安裝一個鏡頭。此外，提案人表示，有關的錄像不會上傳到公共機構，只會保存在設有密碼的相關設備中，該密碼由相關局長或獲授權人士持有，因而在的士司機不能讀取該資料。在開展調查程序後，經交通事務局局長或治安警察局局長授權的調查人員必要時可在“黑盒”中抽取影像資料。此外，由錄音及錄像設備所收錄的資料在“黑盒”中保留三十天後會自動銷毀。

的士駕駛員的強制培訓

100. 於 2014 年的公開諮詢中，曾考慮透過給予獎勵¹⁴和強制參與培訓課程¹⁵（例如，針對某些違法行為的累犯），鼓勵的士駕駛員加深自身對法律制度的認識，以及向公眾提供更好質素的服務。
101. 委員會曾提出，是否適宜在專門考試前進行強制培訓課程，讓有關報讀人員經培訓取得所需的知識後，在評核考試中取得合格視為完成培訓課程。
102. 在考量了上述問題後，提案人同意這一觀點，並因此新增了一項要求，即需要完成專門培訓課程方可參加專門知識考試以駕駛的士。

¹⁴ 正如 2014 年 12 月的《諮詢總結報告》第 4 點(推行司機的鼓勵及培訓計劃)的第 4.2 小點(推行獎勵計劃)所載般。

¹⁵ 正如 2014 年 12 月的《諮詢總結報告》第 4 點(推行司機的鼓勵及培訓計劃)的第 4.1 小點(加強培訓教育)所載般。

Handwritten initials in the bottom right corner.



103. 同時亦有考慮到，當持有的士駕駛員證的司機在五年內三次犯下第二十條第一款（三）項所規定的嚴重違法行為時，有關的駕駛員是否需要參加補充培訓課程，以使到在短時間內多次犯下嚴重違法行為的駕駛員可以改過自新。
104. 透過上述的補充培訓，可以向經常違反法案所訂立的法律制度的駕駛員推廣和教導依照的士駕駛員這個職業的要求所應作出的正確行為。業界部分意見亦有提出這項建議，以免處罰僅限於罰款。
105. 雖然政府曾考慮上述問題，但最終認為無需在法案中規定經常犯下嚴重違法行為的駕駛員必須進行補充培訓。
106. 委員會希望強制培訓對於從事的士駕駛員這個職業是有幫助的以及是適當的，除了教授法案所規定的的士駕駛員權利義務外，亦可有助於提供優質的士服務予市民和使用該交通服務的旅客。
107. 同時亦希望有關的專門考試具備一個適當的要求水平，而非單純一個形式行為，並加入知識評核以便查核報考人是否具備足夠的專業素質和能力。

處罰制度

108. 法案將關於監察、處罰制度、資料的處理，以及行政程序的部分全都納入到同一章節內。



109. 委員會曾問及，法案是否應該像立法會近期的法律般，在一個關於「處罰制度」的新獨立章節內加入一系列的規定，以透過統一和連貫的做法來處理有關事宜，並針對以下內容加入新的條文：違法行為、累犯、履行未履行的義務、法人責任、繳納罰款的責任、罰款的歸屬、司法上訴等等。

110. 提案人對上述問題進行了分析，但表示有關做法並不需要，原因是認為可以對法案所規定的關於行政違法行為適用的制度進行補充：（一）透過經必要配合後準用第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第七章第六節所規定的行政違法行為的特別程序（參見法案第二十五條第六款）；以及（二）透過概括性補充準用經十月四日第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》（參見法案第三十八條）。

處罰程序

111. 法案選擇準用《道路交通安全法》（第 3/2007 號法律）所規定的特別處罰程序，並在法案中訂立了一個簡化的程序以記錄行政違法行為（法案第三十條—簡要證言表）。

112. 對於《道路交通安全法》（第 3/2007 號法律）的援引，經相應配合後會準用整個“第 3/2007 號法律第七章第六節”的規定，但僅僅準用第六節（法案第二十五條第六款）。

113. 這會使到將《道路交通安全法》（第 3/2007 號法律）所規定的特別



程序適用到法案所規定的違法行為，尤其是第一百三十五條（提起程序及控訴）、第一百三十六條（識別違法者）、第一百三十七條（自願繳付）、第一百三十八條（決定）、第一百三十九條（處罰決定作出後繳付罰款）、第一百四十條（不繳付罰款）、第一百四十一條（處罰職權），以及第一百四十二條（罰款歸屬）。

114. 然而，當出現交通罰款或其他在本法案範圍以外情況而被科處的罰款，且有關罰款仍未繳付時，上述的概括性準用是不足以令到有關的的士駕駛員證的續期不獲接納〔見法案第五條第一款（五）項、第十七條第六款以及第十八條第二款〕¹⁶。提案人認為並不需要規範這個事宜，原因是交通罰款是透過其他途徑徵收的，故法案並不需要就有關款項的繳納進行規定。

115. 準用第 3/2007 號法律《道路交通法》行政違法行為的特別程序（見法案第二十五條第六款）可以看作為一個針對罰款歸屬的解決方案，雖然這會使得需加以解釋有關內容是適用第 3/2007 號法律《道路交通法》第一百四十二條（罰款歸屬）第一款而非第二款，所得出的結論是，因違反本法案所訂定的行政違法行為而科處的罰款構成特區的收入；同一的理解可參閱經十月四日第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》的第十五條（罰款之歸屬）。

116. 同時，對於經十月四日第 52/99/M 法令核准的《行政上之違法行

¹⁶ 見 2014 年 12 月《諮詢總結報告》中的第 3 點（加重處罰力度）的第 3.3 小點（促使繳納罰款）。



為之一般制度及程序》的補充準用，亦可以為有關申訴決定的制度問題提供解決方案，即可針對處罰決定向行政法院提起司法上訴。

117. 然而，這似乎會使到沒有任何制度能夠適用於累犯、履行未履行的義務、法人的責任等情況，原因是在法案中不存在有關的規定。

118. 委員會仔細地將有關的取向進行記錄，並指出與慣常做法不同，法案不傾向於訂立有關的規範。

分散的處罰規定

119. 正在審議中的法案未有依照立法會制定法律時一貫採用的結構及系統編列，尤其是沒有將「處罰制度」獨立成章，以致沒有將行政違法統一規定。

120. 反之，將行政違法的規定散落到法案文本的許多條文上（參閱法案第六條第三款、第七條第四款、第八條第五款、第十條第二款至第八款、第十一條第二款至第四款、第十二條第三款、第十三條第三款、第十四條第六款、第十五條第五款、第十六條第二款、第十八條第三款、第十九條第五款、第二十條第三款、第二十二條第二款至第六款、第二十三條第二款至第七款，以及第二十四條第三款），使條文在編列上欠缺一致¹⁷。

¹⁷ 在編列方面有待修正的其他問題有，在條文上重複提到准照持有人須將准照、執照及有關的士識別牌交還的義務（參閱法案第六條第二款、第七條第二款、第八條第四款、第十三條第二款、



121. 提案人解釋，違法行為的規定（行政罰款針對的行為）結構分散和零散，目的是方便業界能對處罰制度有全面性的理解。這亦釐清了提案人是清楚知道這並非慣常採用的形式，亦不是出於立法技術規則¹⁸，而是因為這是一個特別能讓的士駕駛員較易查找法案每一條文所適用的罰款的選擇方案。

122. 委員會關注到提案人這一選擇方案，並表示該方案不屬於編列上慣用的，不被認為是最正確的選擇方案。

固定金額的罰款

— 123. 除了唯一的例外情況外¹⁹，正在審議中的法案選擇將罰款金額定為單一金額（總是一樣的金額），而並非訂定一個會因應違法行為的過錯和嚴重性、行為所引致的損失，又或因應行為應有的可歸責性，而在最高或最低範圍內變動的金額。

124. 委員會對這個選擇方案有所保留，因應每一具體違法行為的過錯以及可歸責的程度，這選擇方案過於機械、靈活性不足且不成比例，未能符合立法會法律慣常採用的制度。

125. 提案人考慮過這個問題，但其認為基於效率性問題，將處罰金額

第十四條第三款、第十五條第二款、第十九條第二款後段，以及第二十條第二款）。

¹⁸ 《在制定立法會規範性文件時應遵從的立法技術形式上的規則》於2016年5月30日由立法會執行委員會第16/2016號議決通過，目的是為完善規範性文件在形式上的質量，相關內容見<http://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2016-12/2790458468f335e01c.pdf>

¹⁹ 參閱法案第十條第七款。



定為單一金額較可取，從而避免須因應具體個案而決定所科處的處罰金額。

126. 關於第二十三條第六款的規定，針對招攬乘客或與乘客議價的第三人，同樣處以與的士駕駛員相同的罰款，委員會曾質疑此方案是否適合，原因是兩者的過錯和可歸責的程度可能不一樣，而這情況可能引致科處的處罰金額有所不同。

127. 提案人澄清，希望對這一類型的情況科處同一金額的罰款，故有關的一致性應予維持。

故意及過失

128. 委員會希望確認本法案所規定的違法行為，是否僅僅指向屬故意的行為，還是屬過失的行為亦予處罰，即無須在實施違法行為時存在故意。
129. 提案人解釋屬過失的情況亦予處罰，原因是法案援引了十月四日第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》（參閱法案第三十八條），另亦援引了尤其是《刑法典》第一百二十三條第二款（參閱經十月四日第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》第九條），當中規定在行政違法行為中，過失情況亦予處罰。



違法行為的構成

130. 就多項處罰規定上，委員會亦質疑相關的罰款如何科處，因可能會出現多重違法行為，例如准照持有人所有用作經營的士客運業務的車輛同時違反了同一項義務（參見法案第十條）。同一疑問亦出現在例如第十二條第三款、第十三條第三款、第十四條第六款及第十五條第五款的情況。
131. 委員會希望提案人釐清，對於每一車輛，或每一准照的每一次不履行，是否當作一次獨立的違法行為及一次新的罰款，還是整體計算而當作是准照持有人的一次違法行為。
132. 提案人解釋擬把法案中每一類型的違法行為都視為獨立的，並處罰一項專有罰款，因此對第十二條第三款及第十一條第二款及第三款進行修改，以清晰當每一車輛的設備維護是由未經許可的實體進行時，會被處罰一項罰款。其他的違法行為，尤其是第十條、第十三條第三款、第十四條第六款及第十五條第五款訂定的違法行為，亦應按此方式解釋。

司法上訴

133. 委員會收到市民的若干意見，認為法案應規定一個可對行政當局的決定，尤其就行政違法所作出的決定進行上訴的制度，以保障私人的權利，不論是有關牌照、行政罰款的科處，還是扣押車輛的情況，而法案現時只規定可就罰款的科處向行政法院提出司法



上訴的規定²⁰。

134. 提案人解釋沒有這個需要，因為根據十月四日第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》（參閱法案第三十八條規定），私人可就科處處罰的決定向行政法院提起司法上訴。
135. 因此，可對法案所規定的罰款的科處提起司法上訴，尤其是因在五年內作出四項違法行為而被註銷的士駕駛員證的情況〔法案第二十條第一款（三）項〕，則應補充適用第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》（見法案第三十八條），得就處罰決定向行政法院提起司法上訴（第 52/99/M 號法令第十六條）。
136. 為適用本法案所規定的處罰制度，應遵守十月四日第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》第十六條的規定。然而，對於其他行政決定，必須適用《行政程序法典》、第 9/1999 號法律核准的《司法組織綱要法》、《行政訴訟法典》及其他相關法律所規定的一般制度。
137. 委員會提出的問題是，對於上訴制度，特別是科處行政罰款的司法上訴，是否適宜由法案本身訂定，從而避免在適用時出現疑問，因在某些方面在補充適用《行政上之違法行為之一般制度及

²⁰參閱第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》第二十一條（上訴）。



程序》時或會出現困難。

138. 提案人考慮過這個問題，但認為沒有必要。

調解或仲裁

139. 委員會所收到的市民意見，亦有認為法案應設立有業界代表參與的調解制度或仲裁制度，以便在提供的士服務時可能出現的爭議上能有替代的解決方案。

140. 提案人考慮過這一問題，但選擇不就解決此類問題設立調解或仲裁機制。

141. 然而，需要注意的是，對於涉及的士客運服務及與乘客的消費糾紛，可適用由消費者委員會處理的消費糾紛所規定的協商、調解及仲裁機制。

隱蔽人員

142. 在二零一四年公開諮詢中，考慮允許（及規範）引入透過“隱藏身份的執法人員”對行政違法行為進行調查及取證的程序²¹。在諮詢過程中，各方對該方案均有保留，且質疑其在刑法以外的法律可行性，故沒有被採納在正在審議的法案中。提案人確認了這

²¹ 2014年8月的《諮詢文件》的第一點（加強調查取證）的第1小點（隱藏執法人員身份的調查及取證手段），以及2014年12月的《諮詢總結報告》第一點（加強打擊的士的違法行為）的第1小點（加強調查取證）。



一點，並表示現時法案所採取的方案亦是不允許使用隱蔽人員，也不存在所謂的「放蛇」或「被動式放蛇」。

143. 然而，按照《理由陳述》所指，有一項規範規定交通事務局의 監察人員及治安警察局的警員不僅在執行職務時具有公共當局的權力（參閱法案第二十六條第一款），而且“當其為本法律所規定的行政違法行為的受害人時”亦具有公共當局的權力（參閱法案第二十六條第二款）²²。

144. 委員會對於這一立法方案的可行性和適當性的做法表示保留。而委員會個別委員認為有關的條文沒有存在的必要性，因為如果該人員“是行政違法行為的受害人”，即是有關爭議的其中一方，那麼在介入具體個案時便無需作為特別公共權力者所必要的無私、公正、中立和客觀。因此，有關人員不能使用公共當局的權力來處罰直接使其受害的行為，因為當中是為維護自身而不是第三人。要注意的是，在的士駕駛員的權利當中明確規定，當其因拒絕提供服務而與乘客發生爭議時，有權要求治安警察局人員到場（法案第二十一條第三款）。

145. 提案人考慮了這個問題，認為應修改法案第二十六條第二款，明確規定當被賦予公共當局權力的監察人員成為法案所規定的行政違法行為的受害人時，不能科處有關的處罰，且不得提起處罰

²² 法案《理由陳述》第四點（加強調查取證措施）的第（一）小點（賦予監察人員具公共當局的權力）。



程序，而必須要求其他治安警察局的警員或交通事務局的監察人員依法處理事件，以確保在監督和執行本法案的過程中，公正無私及客觀原則得以遵守。

業務之禁止

146. 法案多項規定亦提到被判處“禁止從事的士客運業務”的附加刑所產生的後果〔關於的士准照持有人：法案第七條第一款至第三款、第八條第一款（五）項、第十四條第一款（一）項及第四款，以及第十五條第一款（二）項；關於的士駕駛員證持有人：法案第十九條第一款（一）項及第三款〕²³，但法案中並沒有規定這附加刑。亦有關於“禁止駕駛”的提述〔參閱法案第十七條第一款（三）項、第十九條第一款（一）項及第三款〕。

147. 委員會問及此處所指的是何種法律制度，並向提案人確認法案想表達的是否只是在法院關於禁止駕駛或禁止從事的士客運業務附加刑的決定轉為確定後，對此決定加以執行。而不是要透過本法案建立一種新的禁止從事的士客運業務的制度。

148. 如果是建立新的制度，則必須由立法會通過法律的形式而並非之

²³ 第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第十六條（專業工作證效力之中止或取消）：

“（專業工作證效力之中止或取消）

一、如的士駕駛員專業工作證之持有人被判不得駕駛或禁止從事業務，則在不得駕駛或禁止從事業務期間中止其專業工作證之效力。（...）”



後透過補充性規範為之，因為根據《關於訂定內部規範的法律制度》（第 13/2009 號法律）第七條第一款（六）項，獨立行政法規不可規定附加刑，只可對罰款金額不超過澳門幣五十萬元的行政違法行為及其罰款作出規定，而補充性行政法規不可²⁴。

149. 提案人確認，此處僅涉及法院根據《刑法典》第九十二至九十五條的規定，作出的禁止駕駛的決定。關於禁止駕駛，《道路交通法》（第 3/2007 號法律）中所涉及的條文主要為第九十條、第九十四條、第九十六條、第九十八條、第九十九條、第一百條、第一百零一條、第一百零二條、第一百零三條及第一百零四條。

交還駕駛執照

150. 另須注意的是，本法案中的“禁止駕駛”這一附加刑〔見法案第十七條第一款（三）項，第十九條第一款（一）項及第三款，以及第三十五條〕，應根據《道路交通法》（第 3/2007 號法律）的一般規定執行。就此應指出，科處此附加刑意味著須將的士駕駛員證交還交通事務局（法案第十九條第二款），而根據《道路

²⁴ “關於上一點已提到行政違法行為的問題，在此需強調的是，除本條規定的有限和特殊的情況外，行政違法行為現已明確被列入立法會法律保留事項之列。（……）認為某些行政違法行為及其相關的不超過某個金額的金錢性質的處罰（即罰款）可由獨立行政法規規範。但獨立行政法規不得規範高於有關金額的罰款，以及其他非金錢性質的制裁，例如從事職業的禁止或場所的關閉”，第一常設委員會就《關於訂定內部規範的法律制度》法案的第 3/III/2009 意見書，《關於訂定內部規範的法律制度的法律彙編》，立法會，第 57-58 頁。就此問題，詳見簡天龍、鄭偉，《行政違法行為若干問題的探討》第 967 頁，《行政雜誌》第二十五卷，總第九十八期，2012 No. 4，第 955-975 頁。



交通法》（第 3/2007 號法律），還須將駕駛執照送交治安警察局〔詳見《道路交通安全法》（第 3/2007 號法律）第一百二十一條第七款〕。

151. 委員會建議允許將兩個證件送交同一個部門，從而簡化履行相關法律義務的程序。

152. 提案人對此問題進行了考慮，但認為無須規定可將兩個證件一併送交同一部門。

補充責任

153. 本法案規定了一項補充責任制度（見法案第二十九條），即准照持有人應對其的士駕駛員作出本法律所定的行政違法行為而應繳的罰款負補充責任，但屬濫用車輛的情況除外。

154. 立法的一般作法是規定法人對其代表的違法行為負連帶責任，而用補充責任作為此種責任制度的特徵，並不常見²⁵。此處還須注

²⁵ 在稅法領域，有關補充責任制度的規定，僅可找到兩個例子：十二月十三日第 4/99/M 號法律《消費稅》第六條，以及第 6/2011 號法律《關於移轉居住用途不動產的特別印花稅》第七條。另見八月十二日第 16/96/M 號法律《車輛使用牌照稅》第十六條。

《道路交通安全法》（第 3/2007 號法律）中有一項可被視為補充性質的輕微違反責任制度，與本法案第二十九條的規定有些類似。該法律第八十五條第五款規定：“除非屬濫用車輛的情況，車輛所有人須對行政違法行為人應繳的罰款負補充責任，但不影響其對該行為人的求償權。”（底線後加）。另見第 3/2007 號法律第一百三十六條有關識別違法者的規定。



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

意，有一部分（現有）准照持有人並非法人，而是自然人²⁶。

155. 因此，委員會質疑是否應採用較成熟的法律制度，將此責任規定為連帶性的而非補充性的，適用立法會所通過的法律中常見的連帶責任制度。

156. 提案人對此問題進行了考慮，但選擇保留最初提出的解決方案，將此責任定為補充責任。

157. 委員會問及在實踐中此補充責任制度如何執行。提案人指出，首先由駕駛員對其違法行為負責，其後在有必要時，以補充責任形式，根據稅務執行程序對准照持有人執行罰款。

158. 委員會詢問該稅務執行程序在法院司法實務中是如何具體運作的？以及為適用本法案的補充責任制度而如何執行？此外，如果對駕駛員提起處罰程序，准照持有人是否也會同時接到相關通知，有機會進行辯護及行使其辯護權？

²⁶ 此種情況類似《民法典》第四百九十三條為風險民事責任而規定的委託人之責任。連帶責任的概念由《民法典》第五百條第一款作出一般規定。

就此問題，刊登於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第六條第一款及第二款規定如下：

“承批人的責任

一、承批人須對可歸責於其、其僱員或其分營者因專業上的疏忽或專業能力不足而造成的錯誤或遺漏負責。

二、因承批人、其僱員或其分營者的行為造成對第三者及設施的傷害及損失，其責任均由承批人承擔。”（底線後加）



159. 如補充責任人（准照持有人）也收到控訴通知（而不是僅通知違法嫌疑人——見法案第三十二條第四款），就是允許補充責任人有機會在行政違法程序的範圍內行使聽證權和辯護權，避免補充責任人在司法上訴期限屆滿之後，而追討（繳納）欠繳罰款的執行政程序已經開展時，過遲知悉違法的情況。
160. 提案人對此進行了考慮，但認為無須在處罰行政程序中通知補充責任人，只須於稅務執行政程序中通知補充責任人。
161. 此外，委員會亦問及如果是“層層轉租”（或多次轉租已承租的士）的情況，會如何處理？在這種情況下，轉租並未得到出租人即准照持有人承認，而根據《民法典》第一千零九條第一款的規定，“轉租僅自出租人承認或自第九百八十三條g項所指之通知時起，方對出租人或第三人產生效力”，准照持有人是否仍負有補充責任？
162. 比如，一名的士司機違法時所駕駛的車輛是從最初承租人那裡轉租來的車輛，而准照持有人並未作出《民法典》第一千零九條第一款所指的承認，在這情況下駕駛車輛者是次承租人，准照持有人是否仍須對繳納罰款負有責任？抑或應被視為濫用車輛的情況（免除責任的例外情況），因而准照持有人無須負補充責任？
163. 經考慮，提案人決定在法案第三十四條增加了新的第六款，明確規定儘管出現“層層轉租”的情況，補充責任無一例外地適用於出租或轉租，而《民法典》第一千零九條第一款訂定的制度則不



適用，不會對此補充責任構成限制。

扣押車輛

164. 法案規定交通事務局及治安警察局（法案第三十一條第一款）均可扣押車輛。

165. 當有強烈跡象顯示車輛或其設備運作異常，包括計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備未能正常運作，由交通事務局或治安警察局扣押車輛。一般情況下，此類異常會在車輛年檢或在交通事務局進行的其他特別檢驗過程期間，又或在治安警察局在公共道路進行的檢查行動中被發現。

166. 而治安警察局同時亦會在有強烈跡象顯示發生以不具有效執照的車輛提供有償客運服務的違法行為的情況下（法案第三十一條第二款），扣押車輛。

167. 委員會提醒提案人注意，就上述的扣押車輛的法案條文，並無訂定其法定期間，不清楚是否應適用《行政程序法典》所規定的六個月的一般性期間。該法典規定，當法律對作出最終決定所定之期間屆滿，或如無定出此期間，而程序開始後六個月內仍未作出最終決定，則臨時措施失效（見《行政程序法典》第八十四條）

27。

²⁷ 類似的解決方案可在第 3/2010 號法律《禁止非法提供住宿》第九條的臨時措施中找到，其中規定此類措施的有效期限最長為六個月，而經適當說明理由可予續期。



168. 經慎重考慮，提案人認同須對扣押車輛訂定九十日的最長期間，為此在本條中增加第五款、第六款及第七款。

資料的保護

169. 法案規定須在的士車廂內安裝全球衛星導航系統、錄音及錄像設備，這意味著會在的士內進行錄音及錄像，的士乘客的私人對話也會被記錄。

170. 法案《理由陳述》承認存在這種憂慮²⁸，而且法案多個條文的規定也體現了對此問題的重視（參見法案第二十八條、第三十二條及第三十三條）。

171. 因此，需要確保與《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）之間的銜接，以保障一般大眾的私隱，（的士車輛將會安裝的新全球衛星導航系統會儲存行程紀錄，故而也涉及此問題，須謹慎處理）（參見法案第三十二條第五款及第八款）。

172. 在法案最後文本中，亦改為規定需在車廂內進行錄像，即在的士內記錄影像，並將的士駕駛員及使用者記錄在案，正因如此，有需要加強對個人資料的保護。

²⁸ 法案《理由陳述》第四點（加強調查取證措施）的第（二）小點（在車廂安裝全球衛星導航系統及錄音設備）。



四. 細則性審議

除了一般性審議外，委員會亦根據《立法會議事規則》第一百一十九條的規定，對法案進行了細則性審議，目的是要對獲一般性審議通過的法案所規定的解決方案是否切合法案的原則，以及法案在法律技術層面是否完善進行審議。

第一條一標的

173. 對本條的行文沒有作任何修改。

174. 法案規定的法律制度旨在確保的士服務質素，並在顧及乘客和業界的合法權益的前提下，改善向公眾提供的的士服務。

第二條一定義

175. 對本條的行文作了修改。於法案最初文本中新增了(三)、(四)、(五)、(六)及(七)項內容。

176. 法案最初文本把定義涵括在同一條文內(第二條)，但當中並沒有就出現在本法案的多個基本概念——規範其定義，例如，准照和執照的法定概念、普通准照和特別准照²⁹的區別、的士駕駛員證的具體定義。

²⁹ 現時的電召的士(“特別的士”)僅可“透過的士服務中心為乘客提供召喚特別的士服務，當中包括即時召喚及預約服務”(載於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第十九條)。



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

177. 此外，根據法案的表述可將准照理解為允許經營的士客運業務的行政許可（第三條第一款），執照為附屬於准照的每一的士均須獲發的行政許可（技術認證）（第十一條第一款—考慮到機動車輛需要符合第十二條規定的條件，並須通過初次檢驗〔第十二條第一款（四）項〕³⁰），而的士駕駛員證（的士駕駛員的專業資格³¹）為允許駕駛的士載客的行政許可（第十六條）³²。

178. 法案的最初文本亦沒有引入其他在法案中常用的技術概念的定義（第二條），例如的士識別牌、計程錶³³、行車日誌、全球衛星導航系統³⁴、錄音及錄影設備、檢驗，甚至乘客或從業員（第一條所指者）等。

179. 經向提案人提出這些顧慮後，提案人對法案最初訂定的定義進行了修改（第二條），尤其增加了准照〔新的第二條（三）項〕、普通准照〔新的第二條（四）項〕及特別准照〔新的第二條（五）

³⁰參見第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》第五條（車輛之檢驗）。

³¹同樣，10 月 18 日第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》所指的“的士駕駛員工作證持有人”（第 366/99/M 號訓令第三條—過渡制度）“專業工作證持有人”（《輕型出租汽車（的士）客運規章》第十一條）。這表示的士駕駛員須取得新的的士駕駛員證替代專業工作證（參見法案第三十四條第八款）。

³²要注意的是，在此所使用的准照或執照的概念，不與業界的法例所採用的概念相一致，尤其不符合舊的執照的概念。例如，第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，許可是以執照作為憑證（參見《輕型出租汽車（的士）客運規章》第一條第一款）。

³³參見第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》第四條（計程錶）。

³⁴刊登於 2016 年 10 月 19 日第 42 期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》附件二第二條及第三條已對全球衛星導航系統的基本功能有所規範。

Handwritten signature at the bottom right.



項〕、執照〔新的第二條（六）項〕以及的士駕駛員證〔新的第二條（七）項〕的定義。

180. 其他的定義例如“計程錶”，則沒有在法案中訂定，主要是認為可透過補充法規為之³⁵。

第三條一的士客運業務

181. 對本條第二款的行文作了修改。對法案最初文本新增了第三款及第四款。

182. 修改第二款的目的是作出澄清，禁止臨時移轉包括所有出租、租賃或類似轉讓准照或執照的情況。

183. 增加第三款旨在限制每名的士准照持有人可營運的執照（車輛）數目，總數不得超過 300 個。

184. 增加第四款是為了明確新的第三款所規定的限制不適用於在公開招標期間有效期少於一年的執照。

³⁵ 參見第十條第一款（五）項及第二十二條第一款（三）項（關於行車日誌的式樣）、第十二條第一款（三）項（關於計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄像設備的商標及型號）、第二十二條第一款（七）項（關於收據的式樣）、第二十四條第二款（關於上落客區域的標誌）、第三十九條第二款（關於准照、執照及的士駕駛員證的式樣）。



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

第四條—准照的種類及其發出

185. 刪除了本條最初文本第二款及第三款。

186. 法案最初文本規定，普通准照亦容許一般的士（而並非以特別准照方式運作的特別的士，）可使用直接接受召喚或透過電話或其他電子通訊方式接受預約的系統（法案最初文本第四條第二款）。

187. 令人質疑的是，現時持特別准照營運的的士是透過電話預約方式，又或透過電召中心³⁶，不能在公共道路或的士站接載乘客，與普通准照營運的的士一般不會透過預約中心運作的方式不同³⁷。

188. 法案允許以普通准照營運的的士也可使用電話預約系統，令人質疑普通准照與特別准照之間的區別，更令人質疑的是，是否應該維持這種區分，是否適宜將所有的士均只有單一種准照，並終止特別准照的士制度和普通准照的士制度，將的士准照制度統一化。

³⁶ 參見刊登於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運經營的公證合同》第十六條（的士服務中心），其目的是確保電話中心運作的技術標準及質素。

³⁷ 根據9月21日第62/87/M號法令，經營輕型出租汽車客運業務特別准照的批給要求該等的士（有別於一般的士）在每一車輛內須配備電召通訊系統，並連接到一電話中心。此外，9月28日第214/98/M號訓令第二條c)項規定，“如屬持特別准照之的士提供的即時電召服務，須繳電召費澳門幣五元”。

Handwritten signature or mark at the bottom right.



189. 提案人考慮了這一問題，但認為發出特別准照是有其理據的，為了使一定數量的的士受制於與一般制度不同的專有制度，因此選擇了維持現時的兩種准照（普通准照及特別准照）模式。
190. 同時，亦刪除了普通准照制度下之的士“可使用直接接受召喚或透過電話或其他電子通訊方式接受預約的系統”的表述，因認為沒有此必要。
191. 須注意的是，本法案並不排除會有其他法例許可其他形式的客運，且並不打算對適用的法律制度進行修改，尤其是六月十六日第 52/84/M 號法令所規定的沒有駕駛員的機動車輛的法律制度（參見法案第十一條第四款）。

第五條 - 從業要件

192. 對本條標題及行文作了修改，新增了第二款。
193. 對本條標題的修改，可以明確這些要件不僅涉及“參與競投”，而在准照有效期內，持有准照的公司也須符合相關要件。
194. 在准照有效期內應一直維持公司資本不少於澳門幣五百萬元〔法案第五條第一款（二）項〕，以確保准照持有人的償債能力及保持財務能力³⁸〔見法案第五條第二款及第八條第一款（一）項〕。

³⁸ 刊登於 2016 年 10 月 19 日第 42 期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第七條第二款（四）項規定，承批人的公司資本額在任何時候均不得低於澳門幣一千萬元，且須永不低於公司資產總值的百分之二十；第（五）項則規定承批人須採取措施，使公司的債務在批



195. 法案對可採用的公司類別沒有規定任何限制（例如，現時針對特別准照僅限於股份有限公司³⁹），不排除例如可採用一人有限公司（只有一名股東⁴⁰），該取向已被提案人所確認。
196. 曾詢問准照持有人的公司是否可透過變更、合併或分立更改其公司形式，為此是否應獲行政長官預先許可，而對公司的解散是否亦可有同樣的要求？
197. 提案人考慮了這個問題，決定新增條文規定持有准照的公司進行變更、合併或分立〔法案第八條第一款（八）項〕時准照將被註銷，而公司消滅〔法案第八條第一款（九）項〕時其准照亦會被註銷，當中主要是指公司解散的情況。
198. 法案要求參與准照公開競投的公司，其住所及其商業營業場所須設於澳門特別行政區〔法案第五條第一款（一）項〕，且應在准照有效期內在澳門特別行政區設有適當的行政和經營機構及其他必要設施⁴¹〔法案第五條第二款及第八條第一款（一）項〕。

給期內不高於資產總值的百分之八十，以確保公司的償債能力。

³⁹ 刊登於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第七條第二款（一）項規定，承批人在批給期內須維持股份有限公司的形式。

⁴⁰ 關於一人有限公司，可參閱《商法典》第三百九十條至第三百九十二條。

⁴¹ 刊登於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第七條第二款（三）項規定，承批人在批給期內須在澳門特別行政區設有適當的行政和經營機構及其他必要設施。



199. 法案規定公司所營事業僅限於的士客運業務〔法案第五條第一款（三）項〕，不得開展其他商業活動。

200. 法案同時要求公司未有欠繳任何稅捐、稅項或“因違反本法律的規定”而被科的罰款〔法案第五條第一款（五）項〕，但沒有包括按其他法律規定欠繳的罰款，這些欠款並不影響參與有關的士准照的競投。

201. 為明確法案第五條規定的要件適用於整段准照的有效期，於本條新增了第二款。

第六條—准照的有效期及失效

202. 對本條行文作出了修改。

203. 法案規定普通准照及特別准照的有效期均載於有關准照，有效期屆滿時准照失效（法案第六條第一款）。這意味著~~的士准照~~的有效期並非不設期限（例如，不容許發出永久准照）。

204. 然而，法案沒有明確規定在准照有效期屆滿後是否可按新的期間續期。

205. 關於這個問題，提案人確切地給予否定的答案，鑒於法案第六條規定的准照失效制度，將不容許所發出的的士准照續期。



206. 法案亦沒有規定准照最長的有效期（例如八年⁴²），這本應於法案中載明，以設定將來在根據法律發給的士准照時不應超越的時限。

207. 對此，提案人認為無需在法案統一訂明准照的最長期限，該期限將按具體情況於有關的准照中訂明。

208. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第七條—中止准照

209. 對本條的行文作了修改。

210. 的士准照僅於一種情況下被中止：遭法院處以禁止從事的士客運業務且禁止期間不超過准照有效期的附加刑（法案第七條第一款）。

211. 曾詢問是否適宜規定其他行政性及保全性的中止情況，例如當有強烈跡象顯示發生因不符合法定要件或嚴重違反經營的士客運業務制度而導致註銷准照的情況，但提案人認為沒有必要並維持最初的立法取向。

⁴² 第 28/2018 號行政長官批示第二款、第 27/2016 號行政長官批示第二款、第 79/2015 號行政長官批示第二款、第 71/2014 號行政長官批示第二款、第 35/2012 號行政長官批示第二款均明確規定“執照由發出日起計有效期最長八年，且不得延期，而執照持有人亦不得將的士執照轉讓予他人”。根據第 304/2015 號行政長官批示第二款的規定，“上款所指的特別准照批給期限為八年，自批給合同中訂定的營運起始日起計”。



212. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第八條—註銷准照

213. 對本條的行文作了修改。在本條第一款增加了新的(八)項及(九)⁴³項，並增加了新的第二款及第三款。

214. 倘若：准照持有人不符合法案第五條第一款規定的任一強制要件〔法案第八條第一款(一)項〕；出現移轉准照持有人的公司資本超過百分之三十五的情況〔法案第八條第一款(二)項〕；出現准照持有人的公司的架構變更的情況〔法案第八條第一款(八)項〕；准照持有人的公司消滅〔法案第八條第一款(九)項〕；准照持有人提出註銷准照的申請〔法案第八條第一款(十)項〕或出現導致准照被強制註銷的違反法律制度的嚴重情況〔法案第八條第一款(三)至(七)項〕，則准照是會被註銷的。

215. 委員會認為應就限制移轉訂定例外情況，尤其當持有准照的公司的資本移轉並非自願性質或基於某些可說明理由的特別情況時，則不應限制其轉讓。因此，於該條文內增加了新的第二款，規定當資本的移轉屬遺產繼承、因離婚而進行的分產、因公司破產程序而作出的移轉，或因償還債務而向銀行作出的代物清償時，則不設任何限制，即第八條第一款(二)項的規定不適用。

⁴³ 此條文第一款(二)項的最初行文放到本條第一款新的(九)項，於本條文第一款(二)項內引入了新的規定。



216. 委員會關注到，於准照中止期間〔法案第八條第一款（六）項〕經營的士客運業務而註銷准照，可能會在准照持有人不知悉的情況下發生，提案人同意這一點，並解釋這僅在可歸責於准照持有人的情況下才會發生。
217. 委員會亦認為，應清晰僅在違反經營條件及未於合理期間作出補正時，且基於其嚴重性才應導致註銷准照〔法案第八條第一款（七）項〕，但這一點最終未獲提案人接受。
218. 委員會還指出，倘若一位經營者突然終止營運且在沒有預先通知的情況下不再向公眾提供服務，即准照持有人突然提出申請註銷准照〔法案第八條第一款（十）項〕有可能影響的士客運服務，故必須小心處理有關情況。因此，提案人在法案第八條增加了新的第三款，要求擬註銷有關准照的准照持有人，須在生效之日前一百八十日提出申請，以便有充分時間開展新的公開競投程序，更換有關經營者。
219. 值得注意的是，不可能預見所有可能導致突然註銷准照的情況，尤其是准照持有人破產的情況，然而，亦希望盡量確保經營者或有的問題不會對向公眾提供的的士服務造成影響。
220. 問及倘若一位經營者持有多於一個准照，註銷一個准照會否連帶使該經營者的其他准照都一併被註銷？
221. 提案人回應指，即使在某些情況，由於註銷原因本身的性質，會



對由某一位經營者持有的所有准照造成影響，例如准照持有人不再符合法案第五條第一款規定的任一強制要件〔法案第八條第一款（一）項〕，但提案人不希望上述的連帶註銷在其他情況會自動產生，亦不希望成為一般規則。

222. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第九條—准照持有人的權利

223. 對本條的行文作出了調整。

224. 現審議的法案對准照持有人（法案第九條及第十條）及的士駕駛員（即的士駕駛員證的持有人）（法案第二十一條、第二十二條及第二十三條）規定了一些權利及義務。但對於執照持有人則沒有類似的規定權利和義務的制度，因為執照的持有人同樣是的士准照的持有人。

225. 准照持有人的權利（法案第九條）僅為按照可適用的經營條件經營獲發准照的業務〔法案第九條（一）項〕，以及根據可適用的法律規定獲發的士執照〔法案第九條（二）項〕。

第十條—准照持有人的義務

226. 對本條的行文作了修改及調整，在本條第一款內增加了新的（六）項。



227. 為經營獲發准照的業務，准照持有人須遵守一系列的行為義務及注意義務（見法案第十條第一款），尤其包括須確保的士及其設備良好運作的義務〔法案第十條第一款（三）項〕，以及須確保僅持有的士駕駛員證的人才能使用的士〔法案第十條第一款（九）項〕。

228. 此外，應避免將的士用作與獲發准照業務無關的用途〔法案第十條第一款（八）項〕，這意味著必須對的士駕駛員的行為進行監察，且須確保服務標準、人員培訓和客戶服務，這些將會在准照的經營條件中規定〔法案第十條第一款（十二）項〕。

229. 現審議的法案並未對的士駕駛員須接受的服務標準、客戶服務及強制專業培訓（年度培訓及入職培訓⁴⁴）的要件作出規範〔參見法案第十條第一款（十二）項〕，主要目的在於為了確保服務質素⁴⁵。

230. 本法案提出的取向是，這些方面及其他重要的內容將在准照本身規定的經營條件中有所規範。

231. 法案最初文本仍然僅提及“行車日誌”，行車日誌從字面上看來

⁴⁴ 刊登於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第七條第二款（一）項要求須向特別的士駕駛員提供入職培訓及年度培訓。每次培訓時數不少於兩小時，內容包括外語、相關法例、服務質素等等。

⁴⁵ 對於向公眾提供的的士服務的標準及質素，現時已有一些基本的指標，尤其是因應每日的需求而訂出最低營運車輛數量。例如，參閱刊登於2016年10月19日第42期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第二十八條。



應該是紙本的〔法案第十條第一款（五）項〕，且須由的士司機在上下班時以人手方式填寫〔參見法案第二十二條第一款（三）項及（四）項〕。

232. 2014 年進行公開諮詢時，建議引入的士服務智能管理系統⁴⁶，包括使用的士駕駛員電子工作證及以電子方式記錄的士行駛的路線及收費（在資料保存方面，法案最初文本已規定的士行駛路線須以電子方式作記錄—見法案第三十三條第一款）。

233. 為此，委員會曾問及本法案應否繼續僅提及“行車日誌”，以及是否應規定可使用電子設備取代“行車日誌”？提案人接納了該建議，並在法案第十條第一款（五）項作出相應修改，允許使用電子設備。

234. 須留意的是，提案人選擇明確規定該等電子記錄應可供稽查人員即時查閱，正如現時的（紙本）“行車日誌”一樣。

第十一條—執照

235. 對本條的行文作了調整，完善了有關編排，最初文本的第三款改為載於本條第四款。

236. 現審議的法案規定，作的士用途的每部車輛均應具有一個執照，

⁴⁶ 根據 2014 年 12 月的《諮詢總結報告》第二點（優化的士服務的經營環境）第 1 小點（引入的士服務智能管理系統）。



該執照相當於對作的士用途的機動車輛的技術方面的行政許可，而附屬於准照的每一輛的士均須獲發一個執照（法案第十一條第一款）。每一個准照可以含有很多個的士營運執照，相關的執照都是附屬於一個准照，每一個准照最多可有 300 個執照（見法案第三條第三款）。

第十二條－執照的發出

237. 對本條的行文作了調整。

238. 現審議的本法案訂定了向車輛發出執照的一系列要件，即有關車輛須為新車、符合本法案及補充法規所定的要件、具備計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄像設備，以及已獲註冊及通過初次檢驗（法案第十二條第一款）。關於該條第一款（三）項中“商標”的表述，委員會認為在中文上採用“牌子”較為合適。

239. 計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄像設備的安裝、維護及拆除，是由獲許可的實體負責（法案第十二條第二款）。經向提案人了解，考慮到技術上的特點，可能有一個實體獲許可負責計程錶，而另一實體則負責全球衛星導航系統、錄音及錄像設備。

240. 這些獲許可實體不得處理由全球衛星導航系統、錄音及錄像設備所記錄的資料。對此，提案人解釋，有關資料會被加密，而獲許可實體不能查閱記錄到的資料，也不能將記錄到的資料複製或存檔。



第十三條一執照的有效期及失效

241. 對本條的行文作了修改。

242. 執照的有效期載於有關執照，不得超過相應准照的有效期，或在相應車輛的使用期限較短時，則不得超過該使用期限（法案第十三條第一款）。

243. 對於已獲發執照的車輛，法案並沒有規定其最長的使用期間，而在車隊的管理及更新方面，亦沒有規定例如⁴⁷車輛的最長使用期不得超過八年。

244. 法案的取向是，車輛的使用期由補充法規或於准照的條件內訂定。

245. 執照於有效期屆滿時自動失效，並無規定執照可續期（法案第十三條第二款）。

246. 提案人認為無須在法案中明確規定執照不得續期，因為法律的取向是執照都會在有效期屆滿時自動失效。

247. 關於更換車輛⁴⁸但不導致發出新執照⁴⁹的問題，提案人解釋，執照

⁴⁷ 根據第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第八條（車輛使用期限），規定自為准予註冊而接受初次檢驗之日起算，使用逾八年或十年之車輛，不得繼續用作的士。
第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第十四條還要求須就每年購置或淘汰的車輛提交一份年度車輛管理計劃。

⁴⁸ 根據第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第九條（車輛之更換），使用



不得續期，但倘若遺失相關車輛的執照，或尤其是因為發生意外須更換有關車輛，又或機件出現問題必須更換時，則會獲發一新執照。

248. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第十四條—中止執照

249. 對本條行文作了修改和調整。

250. 現審議的本法案規定了一系列涉及中止執照的不同情況，尤其是根據法案第七條的規定相關准照被中止的情況，以及當車輛不具備提供的士客運服務的條件、其設備無法正常運作，或該車輛未通過檢驗的情況（法案第十四條第一款）。

251. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第十五條—註銷執照

期限屆滿後，或用作的士之車輛在檢驗中最終被視為不及格，經利害關係人申請更換或經澳門市政廳着令更換，得准許更換該車輛。

在第 28/2018 號行政長官批示第三條、第 27/2016 號行政長官批示第三條、第 79/2015 號行政長官批示第三條、第 71/2014 號行政長官批示第三條及第 35/2012 號行政長官批示第三條中亦有類似規定：“在上款所指的有效期限內，如用作的士的車輛確定性不獲通過檢驗、因交通意外引致安全狀況惡化、呈現明顯的損耗或被確認具其他合理理由，經利害關係人申請，則許可將該車輛更換。”

⁴⁹ 須指出，法案最初文本有關中止執照的條文當中有更換新車的表述〔法案最初文本第十四條第一款（四）項〕，但為了避免出現釋法疑問，該表述已被刪除，。



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

252. 對本條行文作了修改及完善，在本條第一款增加了新的（五）項及增加了新的第二款和第三款。

253. 執照在下列情況下被註銷：應准照持有人的申請、當准照根據法案第八條的規定被註銷、當准照持有人被確定判決禁止從事的士客運業務且禁止期間超過執照的有效期的剩餘期間或准照持有人以欺詐方式獲發執照〔法案第十五條第一款（一）、（二）及（三）項〕。所有這些導致執照中止的情況均基於准照持有人的意願或行為。

254. 此外，倘若在執照根據法案第十四條的規定被中止期間繼續以有關的士提供的士客運服務，則相關執照會被註銷（法案第十五條第一款（四）項）。

255. 為了避免疑問出現，還增加了但書，如屬不可歸責於准照持有人的情況，則不構成執照的註銷〔見法案第十五條第一款（四）項〕，例如車輛被盜取或被盜用的情況。

256. 於第十五條第一款增加了新的（五）項，規定在車輛註冊取消的情況下註銷執照，明確了車輛註冊的取消將導致有關執照被註銷。

257. 於第十五條增加了新的第三款，規定在第十五條第一款（三）項至（六）項的情況下，在執照所屬的准照中作相應附註以作記錄。



258. 訂定了一個例外情況，如執照註銷是因車輛註冊的取消而導致的，在這種情況下，如果車輛在 180 日的期間內更換，則無需在准照內作出附註(參見第十五條第三款)。

259. 車輛因意外或其他原因被損壞，或因未能通過年檢而作出更換的情況，並不會導致車輛註冊被取消，似乎必須由准照持有人提出註銷執照，並為替代的機動車輛申請發出新的執照，以便其獲發新的執照及註銷損壞車輛的執照，避免超出法案第三條第三款所定的執照數目上限。

260. 曾向提案人了解，針對應准照持有人提出申請而註銷執照〔法案第十五條第一款(六)項〕的情況，是否容許准照持有人在完全自由的情況下提出？不會違反所訂定的經營條件？因為針對服務質素方面或會存有一些義務(例如最低營運的士數量)，而該義務限制了可註銷的執照數目⁵⁰。

261. 提案人考慮了這個問題，認為可透過規定准照持有人須在註銷執照擬生效之日至少 90 日前通知來解決。因此，在第十五條增加了新的第二款。

262. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第十六條—資格

⁵⁰參見刊登於 2016 年 10 月 19 日第 42 期《特區公報》第二組的《有關特別的士客運業務的公證合同》第二十八條(服務標準)，訂明每日使用車輛的最低數目。



263. 對本條的葡文文本作了多項修改。

264. 法案規定只有持有的士駕駛員證的駕駛員方可駕駛的士載客(法案第十六條第一款)。

第十七條一的士駕駛員證

265. 對本條的行文作了多項修改及調整，增加了新的第三款、第六款及第七款。

266. 取得的士駕駛員證的要件包括：持有有效汽車駕駛執照以證明具有至少兩年的駕駛經驗；通過的士駕駛知識專門考試；未曾因嚴重犯罪被判刑（但已復權者除外）；未曾在過去三年內被禁止駕駛或禁止從事的士業務，以及未曾因在五年內四次嚴重違法而在過去三年內被註銷的士駕駛員證（法案第十七條第一款）。

267. 委員會非常關注法案最初規定的妨礙取得的士駕駛員證的數項嚴重犯罪類型，因該列表一方面過於寬泛，甚至包括所有侵犯所有權的犯罪，但這些行為並非都是嚴重犯罪（比如較輕微的盜竊），或非法吸食麻醉藥品及精神藥物的情況也不是非常嚴重的犯罪。而另一方面，該列表未包括其他一些較嚴重的犯罪，比如有組織犯罪。

268. 經考慮，提案人表示理解委員會的擔憂，重新制定了影響取得的士駕駛員證的犯罪類型，恢復了現行法律體系中被認為較周全的



方法⁵¹，在侵犯所有權的犯罪中僅增加了故意搶劫罪及勒索罪。

269. 委員會注意到社會有意見要求放寬已恢復權利人士從事的士司機行業的入職要求，因為對於曾經服刑而又想在社會上獲得新生的人士，這實際是可選擇的寥寥無幾的職業之一。

270. 就此，應注意本法案的取向是突出這些較嚴重的犯罪，禁止被判刑者從事的士司機行業，但根據一般規定，僅在恢復權利之前禁止⁵²。

271. 提案人澄清，在此專業資格的有效期內，持證者須一直符合取得的士駕駛員證的要件，因而在第十七條增加了新的第三款。

272. 還增加了必須完成專門培訓課程的要求，完成課程後方可參加的士駕駛知識專門考試（法案第十七條第二款）。

273. 專門培訓課程（法案第十七條第二款）的內容、課時、科目及授課實體，以及知識考核的專門考試〔法案第十七條第一款（五）項〕的內容和制度，不在本法案作出規定，而由補充法規規定（法案第十七條第七款）。

⁵¹ 第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》第十六條（專業工作證效力之中止或取消）。

⁵² 根據 6 月 3 日第 27/96/M 號法令《訂立刑事紀錄制度及查閱刑事資訊之條件—若干廢止》第二十四條，自刑罰或保安處分消滅時起經過十年期間（如所科處之刑罰或保安處分超逾五年），或五年期間（其餘情況），則自動發生法律上之恢復權利。



10
4
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

第十八條一的士駕駛員證的有效期及失效

274. 對本條的行文作了調整，。

275. 的士駕駛員證的有效期為五年，可按相同期間續期五年（法案第十八條第一款）。

276. 未獲續期的的士駕駛員證，尤其是因續期未獲批准，於有效期屆滿時失效（法案第十八條第二款）。

277. 的士駕駛員證持有人須繳付一項年費（法案第十七條第五及第六款），相關金額隨後按公佈於《公報》的行政長官批示訂定（法案第三十九條第二款）。

278. 這意味著的士駕駛員證的持有人每年須到交通事務局繳交的士駕駛員證的年費。

279. 按照法案第十七條第六款的規定，（一）拖欠按本法案作出的罰款處罰；或（二）未繳付按本法案訂定的任何款項的情況下，均不獲允許繳付年度費用和為的士駕駛員證續期，而的士駕駛員證於有效期屆滿且未獲許可續期時失效，（參見法案第十八條第二款）。

280. 曾向提案人提問，是否只當拖欠根據本法案所科處的違法罰款時，才實際適用這一制度？當作出其他嚴重違法行為時，尤其是《道路交通法》（第 3/2007 號法律）或其他特別重要的法例規

[Signature]



定的違法行為時，欠繳相關罰款是否亦妨礙的士駕駛員證續期？

281. 提案人考慮過這個問題，認為只需確保本法案規定的罰款得以繳付。

282. 提出的另一點疑問是，當的士駕駛員證可以續期（法案第十八條第一款），便應訂定續期的相關要件，尤其是有否需要重新符合取得這一資格的要件（法案第十七條第一款），特別是考慮到利害關係人應否重新接受專門培訓課程且須通過相關的專門考試。

283. 提案人經考慮這個問題後，認為儘管要求利害關係人須維持符合獲發的士駕駛員證的所有要件，但理應無須重新接受專門培訓課程及再次通過相關的專門考試。

第十九條—中止的士駕駛員證

284. 對本條的行文作了修改。

285. 法案建議屬下列任一情況，中止的士駕駛員證：（一）其持有人被處以禁止駕駛或禁止從事的士客運業務的附加刑；或（二）未在法定期間繳付年度費用（法案第十九條第一款）。

286. 的士駕駛員證持有人被處以禁止駕駛或禁止從事的士客運業務的附加刑時〔法案第十九條第一款（一）項〕，的士駕駛員證在有關裁判轉為確定後即中止（法案第十九條第二款）。此外，在有關禁止期屆滿時，取消中止的士駕駛員證（法案第十九條第三



款)。

287. 在欠繳年度費用方面〔法案第十九條第一款(二)項〕, 中止的士駕駛員證在當年起始實施, 並在繳付所指的年度費用後取消中止(法案第十九條第四款)。

288. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第二十條—註銷的士駕駛員證

289. 對本條的行文作了修改。

290. 註銷的士駕駛員證的情況包括: 其持有人提出申請; 其持有人不再持有有效的汽車駕駛執照; 其持有人被處以禁止駕駛或禁止從事的士客運業務的附加刑; 其持有人在五年內違反相關規定達四次; 或其持有人於的士駕駛員證的中止期間駕駛的士載客(法案第二十條第一款)。

291. 就持有人在五年內違反相關規定達四次導致註銷的士駕駛員證的情況〔法案第二十條第一款(三)項〕, 有關違法事項僅包括如下:

(1) 不正確使用計程錶計算每一程服務的車資〔參見法案第二十二條第一款(十四)項〕; (2) 不按收費表收取車資〔參見法案第二十二條第一款(十五)項〕; (3) 在的士處於空車時不當拒絕提供服務〔參見法案第二十三條第一款(二)項〕; (4) 在的士非處



於空車時接載乘客提供服務〔參見法案第二十三條第一款（三）項〕；（5）以假裝處於應召或其他狀況為由而拒絕提供服務〔參見法案第二十三條第一款（四）項〕；（6）拒絕運載乘客前往其指定的地點〔參見法案第二十三條第一款（五）項〕；（7）選取明顯較正常路程長的行駛路線〔參見法案第二十三條第一款（十）項〕；（8）親身或透過第三人與乘客議價以收取與收費表有異的車資〔參見法案第二十三條第一款（十三）項〕；（9）當車輛或其設備不符合運作要求期間，仍繼續駕駛該的士提供的士客運服務〔參見法案第二十三條第一款（十七）項〕。

292. 根據法案第二十條第一款（三）項的規定，實施本法案或其他法律所規定的其他違法行為將不會導致的士駕駛員證被註銷。

293. 針對的士駕駛員在較短時間內多次觸犯嚴重違法行為，委員會冀通過註銷的士駕駛員證的取向可以促使相關業界提升向市民和訪澳旅客提供的服務素質，以及打擊業內違規行為。

294. 罰款金額由澳門幣三萬元修改為澳門幣九千元。

第二十一條一的士駕駛員的權利

295. 對本條的行文作了修改，在本條第一款增加了新的（二）項及增加了新的第二款。

296. 在的士駕駛員證持有人之權利方面，相關規定的內容主要為列舉



其可以合理地拒絕提供服務的多個情況(第二十一條)⁵³，當中所涉及的主要內容是~~的士使用條件~~，而並非~~的士從業員的權利~~。

297. 至於的士駕駛員的權利方面，需注意的是，按照他們與持有的士准照公司的僱傭關係，日後相關事宜將受到一般勞動法律制度——第 7/2008 號法律《勞動關係法》所規管，不會就駕駛員職業安全及健康，又或道路交通安全（諸如工作時間⁵⁴、輪班、強制休息等）制訂相關特別規範。

298. 針對乘客擾亂駕駛員工作的行為，賦予的士駕駛員中斷向乘客提供服務的權利，因而在第二十一條第一款增加了新的（二）項，規定當乘客作出任何有可能影響駕駛安全的行為時，駕駛員可中斷已開始向他提供的接載服務。

299. 此外，於第二十一條增加了新的第二款，明確規定乘客擬在禁止停車的地點下車時，的士駕駛員得繼續行駛至最接近的合法停車地點才讓乘客下車。

300. 此規定歸因於本法案對的士駕駛員設定的義務當中，有一項規定須運載乘客前往其指定的地點〔法案第二十三條第一款（五）項〕，如違反則被科處澳門幣三千元罰款（法案第二十三條第二

⁵³關於類似規定，參見第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第十三條(的士駕駛員之權利)。

⁵⁴按照第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第十條(工作時間)的規定，每名的士駕駛員獲編排之工作時間每日不得逾十小時，但用膳之小息時間不予計算。



款)，但同時駕駛員有義務遵守《道路交通法》（第 3/2007 號法律）有關禁止停車的規定。

301. 因此，得以明確的是，的士駕駛員將根據《道路交通法》（第 3/2007 號法律）以及公共道路上的交通標誌，只會在容許合法停車處讓乘客下車。

302. 與此同時，當與乘客發生爭議時，法案明確保障的士駕駛員可要求治安警察局人員到場的權利（法案第二十一條第三款）。此外，當就駕駛員提供的服務發生爭議時，乘客亦理所當然有權要求公共當局到場處理。

第二十二條—的士駕駛員的一般義務

303. 對本條的行文作了修改和調整，在第一款增加了新的（十三）項。

304. 的士駕駛員證持有人的義務範圍甚廣，分為的士駕駛員的一般義務（參見法案第二十二條）和特別義務（參見法案第二十三條）。

305. 在的士駕駛員一般義務當中，有一些涉及的士使用者的行為義務〔參見第二十二條第一款（二）、（五）、（六）、（七）、（八）、（九）、（十一）、（十二）、（十三）、（十四）或（十五）〕，其旨在保障乘客權利不受損害，亦有一些義務是確保經營業務的准照所規定的規則得以遵守〔（參見第二十二條第一款（三）、（四）、（十）、（十四）、（十五）、（十六）或（十七）〕（兩者目的在這裡或會出現重



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

疊)⁵⁵。

306. 值得注意的是，於第二十二條第一款（三）項及（四）項引入的修改有助明晰「行車日誌」可被其他新式設備替代，以備日後可採用電子記錄方式。此外，條文現在規定相關設備須提供即時查閱功能。
307. 同時，於第二十二條第一款增加了新的（十三）項，目的是加強保障需由導盲犬陪同的失明人士利用的士客運服務的權利，因為由導盲犬陪同出行的情況既合法且可預見的，加上這些犬隻一般身形較大和較重，因而法案作此規範〔參見法案第二十一條第一款（十三）項〕。
308. 為此，法案訂明的士駕駛員必須運載此類乘客及其導盲犬，但並不影響駕駛安全為限。
309. 當被問及服務收據是否必然和自動發出時〔第二十二條第一款（七）項〕，提案人明確表示只有在乘客明確要求時才會發出收據。
310. 至於法案建議發現乘客遺留物品時，的士駕駛員應即時向當局作出通知及在六小時內將有關物品送交當局〔第二十二條第一款（九）項〕，有意見認為時間太短，因為對於需輪班工作的駕駛

⁵⁵關於類似規定，參見第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第十二條第一款（的士駕駛員之義務）。



員而言，他們若要把物品送交警方則需要中斷已開展的工作，從而造成影響。然而，提案人認為法案所建議的方案已是最恰當，實務上執行有關規定不會產生問題。

第二十三條—禁止行為

311. 對本條的標題作了修改。對本條的行文亦作了修改及調整，刪除了法案最初文本本條第一款（十四）項，在本條第一款增加了新的（十六）項，並新增了第七款。
312. 就的士駕駛員的特別義務列出了一系列禁止的行為（參見法案第二十三條），這些行為涉及的士駕駛員違反其應遵守的一般義務（參見法案第二十二條），當中列舉了一系列不遵守法律規定或准照所訂定的制度的行為⁵⁶。基於此，此條文在根本上具有處罰功能，對一系列因為違反法律而應受法律處罰的典型禁止行為作出規範。
313. 法案第二十三條的標題改為“禁止行為”，以便更好地反映規範的士駕駛員在從事職業活動時的行為的預防性及規範性目的。
314. 需要指出，委員會曾討論有關法案最初文本中規定的士駕駛員每日工作不得超過九小時的規定是否適當〔見法案最初文本第二十三條第一款（十四）項〕，其目的旨在保障的士駕駛員的工作安

⁵⁶ 亦可參考第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》第十二條（的士駕駛員之義務）第二款之規定。



全和健康，以及確保行車安全，避免在疲累的情況下駕駛的士。

315. 違反上述原來規定會被科澳門幣三千元罰款（參見法案最初文本第二十三條第四款），這引起了實質公平的問題，因為在很多情況下，的士駕駛員可能被僱主施壓使其長時間工作。

316. 因此，這一關於的士駕駛員最長工作時數的規定必須是施加於准照持有人的義務，因為由其負責管理的士駕駛員提供的服務。

317. 提案人審慎考慮了這個問題，認為宜選擇刪除該規定，並解釋應適用第 7/2008 號法律《勞動關係法》所規範的私法勞動制度，尤其是有關工作時間的規範。

318. 在第二十三條第一款增加了新的（十六）項，明確禁止的士駕駛員將其的士駕駛員證交予第三人，因為考慮到第三人可能使用有關身份以欺詐方式提供的士客運服務。

319. 違反上述規定將被科澳門幣三萬元罰款（參見法案第二十三條第四款），但根據法案的規定，只當的士駕駛員將其的士駕駛員證交予第三人的目的是讓第三人提供的士客運服務，才會被視為違法。

320. 另一個引起疑問之處是，第二十三條第一款（十二）項和（十三）項所規定的行為的概念很相近，難以對“親身或透過第三人招攬乘客”及“親身或透過第三人與乘客議價”作出區分。



321. 法案對第二十三條第一款(十二)項的行為作出處罰，科澳門幣三千元罰款(參見法案第二十三條第二款)，而對第二十三條第一款(十三)項所規定的非常相似的行為，則科澳門幣一萬五千元罰款(參見法案第二十三條第三款)。
322. 提案人認為科處不同的罰款金額是合理的並應維持，因為議定一個不同(較高)於收費表所訂的收費金額的行為，較單純招攬乘客(不影響收費表中所訂的收費)更為嚴重，故選擇不修改這個違法制度。
323. 須注意的是，在第二十三條新增了第七款，旨在說明當一個行為同時符合第二十二條第一款(十五)項的規定〔將的士交由未持有有效的士駕駛員證的人提供的士客運服務，可被科澳門幣六千元或一萬五千元的罰款〕，以及第二十三條第一款(十三)項的規定〔可被科澳門幣一萬五千元罰款(參見法案第二十三條第三款))〕時，僅適用較重的處罰。

第二十四條—上落客的應遵規定

324. 對本條的行文作了修改，並增加了新的第二款。
325. 根據法案最初文本的規定，將透過補充性行政法規就一系列不確定的行為義務(作出或不作出某些行為的義務)進行規範。
326. 這些關於“上落客的應遵規定及相關標誌的式樣”(法案最初文



本第二十四條第一款)的規定適用於的士駕駛員(例如遵守的士到達上客區的先後次序義務),但亦可能適用於一般市民大眾(例如,遵守排隊等候的次序義務或讓位於一些如長者、孕婦、病者及攜帶幼童的人士的義務)。

327. 法案最初文本還規定,倘違反這一系列既不確定且內容未明的行為義務(但可預見“上落客的應遵規定”範圍廣泛),將被科處澳門幣三千元的行政罰款(法案最初文本第二十四條第二款)。

328. 換言之,法案最初文本將受處罰的行為及需科處行政罰款的事實的具體情節的相關規範交由補充性行政法規予以訂定。然而,有關做法並不可行,因為第 13/2009 號法律《關於訂定內部規範的法律制度》第七條第一款(六)項規定,獨立行政法規⁵⁷只可對罰款金額不超過澳門幣五十萬元的行政違法行為及其罰款作出規定,而並不能透過補充性行政法規⁵⁸為之。

329. 由此而衍生出的另一個問題就是,法案這樣的規定與第 13/2009 號法律⁵⁹《關於訂定內部規範的法律制度》第四條第二款所體現的法律充足性原則可能不相符,因按照該原則,“法律應有確定、準確和充分的內容,清楚載明私人行為應遵守的法律規範”。

⁵⁷ 第一常設委員會就《關於訂定內部規範的法律制度》法案所編製的 2009 年 6 月 29 日第 3/III/2009 號意見書的第 40 點。

⁵⁸ 簡天龍、鄭偉,《行政違法行為若干問題的探討》,載於《行政雜誌》第二十五卷,總第九十八期,2012 N.º 4, 955 至 976 (特別是第 967 頁至第 968 頁)。

⁵⁹ 簡天龍、鄭偉,《行政違法行為若干問題的探討》,載於《行政雜誌》第二十五卷,總第九十八期,2012 N.º 4, 955 至 976 (特別是第 965 頁至第 966 頁)。



330. 為了解決有關問題，提案人對第二十四條第一款作出了修改，明確規定私人須遵守、遵循的規則，從而透過法律規定要求私人作出的具體行為（違反之，則須科處行政罰款）。
331. 同時，亦在第二十四條增加了新的第二款，將標誌式樣交由補充性行政法規予以規範（法案第三十九條第一款）。
332. 另外，對第二十四條第三款亦進行了修改，以明確該款所規定的澳門幣九百元的罰款僅在違反第二十四條第一款所明確規定的上落客的應遵規定（而非其他經補充規範核准的規定）的情況下才科處。
333. 由此確保法案在這方面完全符合第 13/2009 號法律《關於訂定內部規範的法律制度》所規定的基準性、規範性的和基本的制度。
334. 罰款金額由澳門幣三千元修改為澳門幣九百元。

第二十五條—監察及處罰

335. 對本條之行文略作了修改。
336. 正如《理由陳述》⁶⁰明確指出，法案建議將部分監察及行政處罰職權賦予治安警察局（參見法案第二十五條第四款），但與此同時，保留了交通事務局就其他行政處罰方面的監察及處罰職權

⁶⁰ 法案《理由陳述》第三點（重新配置監察職能）。



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

(參見法案第二十五條第三款)。因此，必須確保兩個公共實體的監察行動需互相配合（參見法案第二十七條、第二十八條、第三十條及第三十二條）。

第二十六條—公共當局

337. 對本條第二款的行文作了修改。

338. 正如本意見書的概述部分已指出，之所以修改該條第二款，是為了訂明當監察人員成為法案所定行政違法行為的受侵害對象時，視為公共當局，但不得科處有關處罰，亦不得提起處罰程序，須要求其他監察人員根據法律規定處理所發生的事情，以確保在進行監察和執法時能遵守公平、無私及客觀的原則。

第二十七條—通報及互聯

339. 對本條的行文沒有作任何修改。

340. 法案規定兩個具監察權限的當局須互相通報處罰決定（法案第二十七條第一款）。

341. 對特別為執行本法案而進行的資料互聯及資訊交換，亦適用第8/2005號法律《個人資料保護法》的制度（參見法案第二十七條第三款及第三十二條第八款），其他因執行本法而知悉個人資料的人士亦須遵守保密義務（參見法案第三十二條第六款）。



342. 委員會曾嘗試瞭解法案第二十七條第一款有關處罰決定的通報，是否也應包括負責第 5/2011 號法律《預防及控制吸煙制度》的監察及科處有關行政違法行為處罰的衛生局，例如的士司機因在的士內吸煙而多次違法的情況〔第 5/2011 號法律第四條（三十）項〕。

343. 提案人曾就此問題作出考慮，但認為無需規定須就第 5/2011 號法律《預防及控制吸煙制度》的違法行為向本法的監察當局作出通報。

第二十八條—合作義務

344. 對本條的行文作了修改。基於系統編排的原因，法案最初文本的獨一款被分為新的第一款和第二款。

345. 規定公共或私人實體（參見法案第二十八條第一款），尤其是准照持有人、持有的士的人，以及負責維護的士設備的實體（參見法案第二十八條第二款），有配合監察的一般義務。

346. 此處也適用第 8/2005 號法律《個人資料保護法》（參見法案第二十八條第二款及第三十二條第八款），因執行本法而知悉個人資料的人士應遵守保密義務（參見法案第三十二條第七款）。

第二十九條—補充責任

347. 對本條的行文作了調整。



348. 對於排除適用補充責任制度方面，法案並沒有明確指出的士駕駛員違反哪些行為義務（由法案第二十二條或第二十三條所訂定的義務）才構成“濫用車輛”的情況。

349. 提案人用車輛被盜取或被盜用作為例子說明了何為“濫用車輛”。

350. 為澄清該補充責任規定的範圍，於法案第三十四條中增加了新的第六款。

第三十條—簡要證言表

351. 對本條的條文作了小幅調整。

352. 為方便對違法行為進行監察，法案規定須填寫預先印製的簡要證言表對事情經過進行記錄，證言表包括一些常見的資料。

第三十一條—扣押車輛

353. 對本條行文作了修改，且新增了第五款、第六款、第七款及第八款。

354. 法案第三十一條（扣押車輛）規定，准照持有人或車輛所有人須自接獲領回車輛通知之日起九十日內領回被扣押的車輛（法案第三十一條新增的第六款）。



355. 亦規定了扣押在作出歸檔或宣告不存在行政違法行為的決定後立即終止（法案第三十一條第三款）。

356. 根據法案第三十一條新增的第六款的規定，如在九十日內不領回車輛，則視該車輛被棄置並由澳門特別行政區先占取得。

357. 根據法案第三十一條新增的第七款的規定，為取回被扣押的車輛，應繳付因車輛被移走及存放而產生的費用。提案人解釋，即使有關車輛在根據本條新增的第六款的規定下由澳門特別行政區先占取得，該等費用亦應予繳付。

— 358. 此外，提案人續解釋，倘若因欠缺法定因由而需終止扣押（例如，沒有證實曾實施導致扣押的行政違法行為—參見法案第三十一條第二款），將不會向相關人士收取扣押所產生的費用。

359. 本條新增的第八款規定，就同一條第七款所指的移走及存放車輛所產生的費用，將以公佈於《公報》的行政長官批示訂定。這是由於車輛可由交通事務局或由治安警察局進行扣押，新增的這一規定就是為了避免因適用不同的法律規範而出現不同的應繳費用，從而確保了法律取向必要的完整性和連貫性。

第三十二條—資訊的處理及保密義務

360. 對本條行文作了修改，在本條中增加了新的第七款。

— 361. 正如在本意見書一般性分析部分所述的，本條旨在將法案所規定



的包括個人資料在內的資訊的查閱及處理與《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）相配合，以保障公眾的隱私（參見法案第三十二條第五款及第八款）。

362. 須根據《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）對所收集到的乘客的個人資料進行保護，尤其須考慮當事人查閱個人資料的權利、對收集到的資料的使用限制（個人資料只能用於收集的特定目的）、資料儲存及保存的安全守則（例如要求加密）及在較短時間內銷毀收集到的個人資料（預定在滿三十日後銷毀，但屬違法行為的證據資料除外—參見第三十三條）。

363. 對《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）制度的援引（參見法案第三十二條第八款），亦適用於為着本法案所規定的監察職能而進行的資料通報及互聯，以及資料及文件的提供（參見法案第二十七條及第二十八條）。

364. 還須強調的是，法案規定交通事務局及治安警察局在其各自的權限範圍內，應配備必要的設備及設施，以確保資料的安全及《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）對未經授權的人員查閱個人資料的限制有被遵守〔參見法案第三十二條第五款（一）項〕，並制定所需的行為規則及規定，以確保法案及《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）中有關資料處理的規定有被履行，從而確保在收集和處理私人的個人資料方面，有充分遵守個人資料和隱私保護原則〔參見法案第三十二條第五款（二）項〕。



365. 對本條第三款作了修改，目的是為了加以清晰當交通事務局及治安警察局獲許可的人員，即同一條第一款及第二款所限定的人員，在查閱及讀取的士內有關設備所收錄的資料的同時，便應當立即製作筆錄。因此，明確製作筆錄的義務並不是只當發現本法律所定的行政違法行為或其他違法行為的跡象時才存在，儘管沒有發現違法行為的跡象，亦務須製作筆錄。

366. 本條新的第七款規定，私人實體（法案第二十八條第二款所指）對包括個人資料在內的資訊，以及透過本條第一款規定的的士設備所收錄的資料，負有保密義務。

第三十三條—保存資料

367. 對本條行文作了修改。

368. 本條規定由全球衛星導航系統、錄音及錄影設備所收錄的資料的保存期間為三十日（資料的保存期間由最初的九十日減至三十日。），資料在該期間屆滿後被銷毀（參見法案第三十三條第一款）。

369. 只有當有關記錄屬仍未完成的處罰程序中的證據資料時，才須在三十日的一般期間過後繼續保存有關記錄（法案第三十三條第二款）。

第三十四條—過渡規定



370. 對本條行文作了修改，刪除了法案最初文本本條第五款，並在本條增加了新的第六款。
371. 法案訂定了一個針對現時的士准照或執照持有人的過渡性制度，旨在涵蓋更多的利害關係人以及過去遺留下來的多種情況，並適用不同的法律規範（參見法案第三十四條）。
372. 尤其應注意的是，法案在其過渡性制度中訂定了一條過渡性規定（參見法案第三十四條第一款及第二款），明確排除了（1）禁止出租准照及執照，或對之設定負擔的規定的適用（參見法案第三條第二款）、（2）限制移轉准照持有人公司資本超過百分之三十五的制度〔參見法案第八條第一款（二）項〕，以及（3）禁止變更、分立或合併准照持有人公司的制度〔參見法案第八條第一款（八）項〕。
373. 需要指出，在上述受惠於過渡性制度的利害關係人當中，有某些的士准照或執照，其現時的制度明確排除了其轉移⁶¹，因此，看來沒有既得權利或正當利益需要保護。
374. 這意味著該條過渡規定可能正在承認一項現時不存在的臨時轉移權利。

⁶¹ 第 28/2018 號行政長官批示第二條、第 27/2016 號行政長官批示第二條、第 79/2015 號行政長官批示第二條、第 71/2014 號行政長官批示第二條及第 35/2012 號行政長官批示第二條均明確規定：“執照由發出日起計有效期最長八年，且不得延期，而執照持有人亦不得將的士執照轉讓予他人”。



375. 亦意味著在現時的的士准照或執照持有人與將來的的士准照或執照持有人之間存在一個實質上不相同的對待，後者須完全遵守法案第三條第二款及第八條第一款（二）項及（八）項的限制。
376. 本條文第一款及第二款所允許之的士執照的移轉或為其設定負擔，當法律沒有規定需訂立公證書時，均應以書面作出，且須將該等文件的副本送交交通事務局（法案第三十四條第三款）。法案最初文本第一款及第二款原來規定臨時轉移（出租）同樣須以書面作出且須將該等文件的副本送交交通事務局。然而，提案人及後表示無須如此，因為這樣規定將大量增加行政上的文件登記工作，所以法案最後文本刪去了本條第三款關於臨時移轉的提述。
377. 此外，委員會亦曾建議，應當規定需對本條第三款所涉及的不同文件到公證署作公證認定簽名，以確認所採用的文件形式符合法律規定，但提案人認為無此需要。
378. 另一點要強調的是，法案的制度（例如准照持有人的權利和義務——法案第九條和第十條），或經營活動本身的方式（以准照為基礎，將執照視為機動車輛的證明）亦適用於持有舊制度的准照或執照的人士（法案第三十四條第五款）。
379. 對於現時的的士專業工作證持有人同樣如此，他們適用本法案所規定的制度，且須更換的士駕駛員證（參見法案第三十四條第八款）。



380. 法案亦規定，現時用作的士的車輛，須在對有關設備的技術要件作出規範的相關補充法規生效後的十八個月內，按法案的規定配置相關設備，即須配備計程表、全球衛星導航系統、錄音錄影設備及其他設備，且法案適用於安裝在現時營運中的的士內的這些設備（參見法案第三十四條第七款）。

第三十五條—司法裁判的通知

381. 對本條行文作了調整。
382. 現正審議的法案就司法裁判的通知作出了規定，即應將向的士准照持有人或駕駛員科處的“禁止從事的士客運業務”的附加刑的確定的司法裁判通知交通事務局及治安警察局（參見法案第三十五條）。
383. 此外，科處的士駕駛員禁止駕駛的附加刑的確定的司法裁判，以及導致的士駕駛員證被註銷的犯罪的确定的司法裁判〔參見法案第二十條第一款（二）項〕，亦均需作出通知。

第三十六條—通知

384. 對本條葡文文本作了多項調整。
385. 為執行本法案而作的通知，法案訂定了一特別制度，即凡以單掛號信發出（參見法案第三十六條第二款），推定自信件掛號日起第三日作出，如第三日並非工作日，則推定在緊接該日的首個工



作日作出(參見法案第三十六條第一款)。這一推定屬不可推翻，但法案第三十六條第四款規定之情況除外。

第三十七條—更新提述

386. 對本條行文沒有作任何修改。

387. 自法案生效後，單行法內對“的士駕駛員專業工作證”的提述被視為對“的士駕駛員證”的提述。

第三十八條—補充法律

388. 對本條行文沒有作任何修改。

389. 本法案的補充法律(法案第三十八條)為第 52/99/M 號法令核准的《行政上之違法行為之一般制度及程序》，以及《行政程序法典》和《刑事訴訟法典》。

390. 相關援引範圍很大，特別是在補充適用《行政上之違法行為之一般制度及程序》方面，法案有意在處罰程序方面廣泛適用此制度。

第三十九條—補充規範

391. 對本條第一款的行文作了修改。

392. 本法案規定須由補充法規(法案第三十九條)對相關標誌的式樣進行規範(法案第二十四條第二款)，且規定是以補充性行政法



規訂定（法案第三十九條第一款）。

393. 另一方面，准照、執照、的士駕駛員證的式樣、費用及繳費期間，以及的士客運服務收費，以公佈於《公報》的行政長官批示訂定（法案第三十九條第二款）。

394. 要指出的是，法案沒有就的士客運服務收費作出規定，但是廢止了現行的的士收費制度，這意味著收費的補充規定必須與法案同一時間生效。

395. 此外，法案沒有就檢視的士收費方面訂定任何準則，尤其是召喚車輛（召喚車輛費）、在的士站上車或在假日提供服務時可能出現的附加收費（附加費）。⁶²

第四十條—廢止

396. 對本條行文沒有作任何修改。

397. 本法案規定廢止三個法規（法案第四十條）：（一）九月二十一日第 62/87/M 號法令（核准批給載客租賃輕型汽車業經營特別准照，無需公開競投）；（二）九月二十八日第 214/98/M 號訓令（核准營業汽車或的士之新收費表）；（三）十月十八日第 366/99/M 號訓令及其核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》。

⁶² 正如 2014 年 12 月的《諮詢總結報告》中第 2 點（建立的士服務費訂價制度）的第 2.2 小點（設立特殊日子的附加費標準）。



第四十一條—生效

398. 對本條行文作了修改。

399. 法案規定法律自公佈後滿九十日起生效（法案第四十一條）。

400. 該期限最初訂定為六十天，但考慮到由於廢止現行的《輕型出租汽車客運法律制度》，須要核准一系列補充法規，認為有關期限可能會過短。

401. 委員會建議在完成本法案的審議後，相關的權限部門可在待生效期間開始對新法進行宣傳及認知工作，例如派發及張貼（例如在的士內部或的士站）廣告及小冊子（以中、葡、英三種語文）用以宣傳有關的士收費及本法的資訊。此外，委員會亦認為應加強法律宣傳，以及就容易出現歧異的規定向相關人士提供講解會，以便對法案所訂定的制度有一個快速、完整及正確的理解，讓社會對本法律規範的重要性給予認可。另外，負責執行本法案的權限部門應加強對前線人員的培訓，為求提高適用本法的效率以及改善本澳的士服務的質素。

五、結論

402. 委員會經細則性審議及分析本法案後，得出結論如下：



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

- 本法案的修改文本具備在全體會議作細則性審議及表決的必要要件；

- 有必要邀請政府委派代表列席為細則性表決法案而召開的全體會議，以提供必需的解釋。

二零一九年二月十二日於澳門

委員會

黃顯輝

(主席)

崔世平

(秘書)



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

李

柳

張立群

高天賜

高天賜

梁安琪

梁安琪

鄭安庭

施家倫

施家倫

龐川

龐川

94



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

h / ju

柳智毅
柳智毅

j

李振宇
李振宇

g

蘇嘉豪
蘇嘉豪

uol
S



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

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

(附件一)

有關《輕型出租汽車客運法律制度》法案的請願報告

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner.



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

第三常設委員會

第 1/VI/2019 號報告書

事由：關於《輕型出租汽車客運法律制度》法案的請願書

一、簡介

立法會主席閣下透過第 521/VI/2018 號批示，將《輕型出租汽車客運法律制度》法案發給本委員會進行細則性審議。

在本委員會細則性分析及審議上述法案期間，收到立法會輔助部門秘書長於二零一八年六月八日向本委員會發出第 0583/GSG/SAAL/2018 號公函，該公函提及一份署名“一群的士司機”及“全體在職的士司機全人”的人士於二零一八年六月七日向立法會提交的請願信函(當中包含 72 頁，共 1,737 人的簽名)及關於《輕型出租汽車客運法律制度》法案的意見。

為此，本委員分別於二零一八年六月二十一日及七月十日召開委員會會議，就信函應否按《立法會議事規則》第一百四十四條至第一百五十一條並結合八月一日第 5/94/M 號法律《請願權的行使》第十三條至第十九條等條文而被視作為請願，抑或是單純屬於向立法會遞交



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

關於《輕型出租汽車客運法律制度》法案的意見¹進行了分析及討論，並結合立法會顧問團所撰寫的技術分析報告後，向立法會主席閣下呈交了分析報告²。

接著，於二零一八年六月二十七日，立法會主席閣下以第820/VI/2018號批示接納了該請願，並將該請願發給本委員會作處理及分析。本委員會在查閱上述批示所附的文件後，獲悉該批請願人的代表已補充提交了其個人身份的資料。故此，該請願書“在形式上符合八月一日第5/94/M號法律(行使請願權)規定的要件”。

請願人要求將其身份予以保密，為此，本委員會在其身份已經獲得確認的情況下，在本報告書內略去其姓名。

由於該請願是針對《輕型出租汽車客運法律制度》法案的，而本委員會又正在細則性審議該法案，因此，本委員會採取了審議法案過

¹ 本委員會經過分析及討論《輕型出租汽車客運法律制度》法案後，認為雖然政府曾於2014年制定相關法案時作出的公開諮詢，但由於現時澳門經濟、交通環境已有所不同，委員會一致認為有需要就法案內容向公眾及業界諮詢，為期一個月，即四月二十八日至五月二十七日，歡迎任何人士以信函、傳真、電郵等方式向立法會提出意見。

² 委員會做出的結論及建議：(一) 相關利害關係人確實有明確意思，向立法會行使請願權。(二) 立法會主席可根據《立法會議事規則》第一百四十六條第一款的規定，決定是否接納上述函件所載的請願書。(三) 鑒於相關請願書在內容方面存在缺陷，因此，倘若立法會主席接納該請願書，應根據《立法會議事規則》第一百四十五條第一款，以及八月一日第5/94/M號法律(請願權的行使)第九條第三款a)項的規定，通知利害關係人作出補充。(四) 立法會主席可轉交相關請願書予本委員會，並在《輕型出租汽車客運法律制度》法案細則性審議的會議上審議有關請願書，以及將請願書的最終報告的內容納入法案的意見書之內。



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

程中一併分析請願書的工作方式。

二、請願內容

署名“一群的士司機”及“全體在職的士司機仝人”在請願書中認為“當局目前正在準備實施推行的一大堆過於苛刻、不人道、不合理、不理性的殘酷重典之“新的士規章”，因大部份的處罰和條款實在太過強硬，處罰之重讓人無法接受及承擔，條款又存在太多過於模糊的地方，搞到所有業界人士怨聲載道、民怨四起！

同時，亦對《輕型出租汽車客運法律制度》法案提出意見和建議，主要包括：

- (一) 抗議強行鐵腕高壓手段打壓、針對的士行業，重典過於苛刻讓人沒法接受及承擔。
- (二) 一致反對公司制競投的士牌，真正需要的士之人是的士司機而非財團投機者！而“容易管理”更是一派糊言！推卸責任！難道公務員中真的一個懂得管理的人也沒有嗎？還是公務員是不用工作日日坐等出糧？若羅立文先生真無能力管理，請退位讓賢！不要浪費政府資源！澳門還有很多有工作能力，但苦無背景關係之人士，所以無法得到重用，無法為社會效力！政府一貫都支持中小企，為何就不能扶助在職的士司機，資助在職司機競投的士牌，讓我們能自食其力，安居樂業，照顧家人，造福社會。



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

- (三) 反對歧視更生人士，抗議仇視黑的。
- (四) 既然界定的士行業為自僱行業，則司機享有自主工作時間及休息時間...等權益，政府不得干涉工作時間及限制工作時數。
- (五) 黃實線和黃虛線容許的士短暫停留上落客！增加的士站。
- (六) 成立上訴機制，處理每一宗上訴卷宗時，應邀請資深在職司機共同審議，以示公正。
- (七) “新的士規章”之如此不近人情，沒有人性、人權、公理，無非是想借整頓的士行業為由，為將來輸入外勞作鋪路。因一小撮人濫收車資，搞臭業界名聲，歸咎原因主要是物價飛漲，的士數量過多，已嚴重供過於求，加上澳門地方太小，道路特殊，路程短，舊的收費標準已過時，令個個司機都唔到食，所以才有一小撮人挺而走險濫收車資，若想杜絕業界的害群之馬，現業界全體在職正替更司機全人一致共同向當局建議調整新收費，為：落旗首 1000 米 29 元，200 米一跳 2 元，停車等候 30 秒一跳 2 元，因為晚上 11 點後乘客很少，難以維持車租和油費，故晚上 11 點後加 30%附加費。

三、委員會的研究及分析工作：

本委員會在收到上述的請願書後，所採取的研究方式是聽取請願者的意見表達。為此，本委員會於二零一八年十一月五日專門召開了委員會會議，兩位代表(下面簡稱：請願代表)署名“一群的士司機”及



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

“全體在職的士司機全人”的人士參與了會議並充分發表了其意見及建議。

委員會與請願代表就《輕型出租汽車客運法律制度》法案召開的會議所討論的問題，摘要如下：

1) 關於的士「公司化」的問題

請願代表表示，業界反對政府將來只向公司發出的士准照，因為真正需要經營的士之人是的士司機而非財團投資者，因為現行的《輕型出租汽車(的士)客運規章》是政府鼓勵個人競投的士牌，但新法案則改以「公司化」形式競投。大部分的的士司機為自僱人士，現時工作三十天，每天工作十二小時，約有澳門幣二萬元的收入，大家都希望可以維持現狀，自行控制時間及收入。業界又關注將來實施的士「公司化」，即政府將來只向資本不少於澳門幣五百萬元的公司發出的士准照，業界擔心將來成為的士公司僱員後能否維持同樣收入，以及有關福利的問題。此外，業界也擔憂日後實施的士「公司化」後，每天工作九小時能否保障收入，並質疑的士公司日後會否以請不到的士司機為理由，打開輸入外僱司機的缺口。

其中一名請願代表以自己為例指出，早前當政府推出一百輛電動的士競投時，曾與家人集資澳門幣六十多萬元去競投的士牌照，但由於競投價格過高，而未能成功投得的士牌照，他直言法案傾向以「公司化」模式來處理的士牌照問題，無疑令政府便於管理的士行業。但經營公司的本質就是要獲利，政府將來只向資本不少於澳門幣五百萬



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

元的公司發出准照，自己將來根本沒有條件去競投的士准照。最後，他指出，的士行業向來是低學歷者容易入行的工種，但業界也希望有自己的事業，以自僱的方式努力工作改善家人的生活。將來的士行業全盤「公司化」，勢將扼殺一些原有以自僱方式、靠自己的努力、服務去經營的士業務的人士，令他們缺乏空間經營的士客運服務。

委員會表示，在與政府方面討論法案時，委員會委員及列席的議員都對的士「公司化」向政府充分表達了相應的關切。特別是的士「公司化」與政府多年前提出的「去投資化」不相符。政府代表則強調，在法案文本中，引入以「公司化」提供的士服務的模式，是參考了鄰近國家或地區如：國內、新加坡及台灣的士管理的先進經驗，將來由的士公司向司機發出員工工作證並加以監督，同時，運用電子管理系統對旗下車輛進行管理，使的士管理業務能更有系統及規範化地運作，這也有助行政當局加強監管的士的營運情況。此外，由公司負責和處理的士維修、保養以及安裝先進的導航系統等事宜，有助於減輕司機的負擔；而公司既可為司機爭取附加費以增加收入，也可為僱員提供社會保障及穩定的客源等，確保司機的良好工作環境。故此，政府堅持實施的士「公司化」這一立法取向。

委員會又表示，在政府最新提交予委員會的法案文本中，已刪除禁止的士司機每日工作超過九小時的規定，的士司機工作時間及福利將由的士公司根據第 7/2008 號法律《勞動關係法》安排。此外，政府代表強調法案將來通過後，對現時本澳六百五十個無限期牌照及現有的有限期運作的士均沒有影響。



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

委員會指出，曾與政府代表就如何監管將來的士公司股權轉讓及每間的士公司可擁有多少的士准照展開討論，因為如不加以限制可能會造成不公平競爭或被大財團壟斷，政府代表解釋稱，將考慮在法案增加條文限制的士公司股份轉讓的比例及其擁有的士准照的數量。

2) 關於道路增設的士候客站及禁停區上落客(黃實線)的問題

請願代表認為現時澳門近九成的道路均劃設黃實線，的士司機容易觸犯法律，故此，建議政府應容許的士在黃實線和黃虛線短暫停留上落客；避免的士司機因為黃實線不能停車上落客而被疑為拒載或繞路，從而引發的士司機與乘客之間的衝突。請願代表同時亦反映現時的士站、的士候客區及供的士司機休息的地方並不足夠。委員會表示，在與政府代表在討論法案期間，委員會委員及列席的議員都建議政府在不妨礙交通的道路多增設的士站、的士候客站或在不妨礙交通的情況下適當增劃黃虛線，政府代表回應稱，未來將增加的士站、的士候客站。委員會又表示，在政府提交予委員會的法案工作文本中，已新增設若的士乘客要求的士司機在禁止停車處（例如黃實線）上落車，的士司機有權繼續行駛至合法停車處才上落客的條文。

3) 關於更生人士獲取的士駕駛員證資格問題

請願代表認為，就業是更生人士重新融入社會的一項重要因素，應該給予他們公平的就業機會。而的士行業又是最容易接納更生人士工作的行業之一，的士行業技術要求不高，只需多勞多得又不需要高學歷。然而，法案的相關規定勢必收窄更生人士的就業空間。委員會



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

表示，曾與政府代表深入探討過相關問題，政府也接納了委員會的部分意見，在提交予委員會的法案工作文本中已刪除了恐怖主義、不法生產、販賣和吸食麻醉藥品及精神藥物犯罪的規定，但另外新增加了搶劫罪及勒索罪的規定。政府代表強調對於因駕駛時犯罪而被有罪判決的人士，除非已消除案底，否則不獲發的士駕駛員證。

4) 關於「被動式放蛇」的問題

請願代表指出，法案建議引入新機制³，其中休班警員及交通局的監察人員，若成為的士違規的受侵害對象時，有權要求涉事的士司機留在現場，待其他執法人員到場處理。這個被形容變相「放蛇」的做法，業界普遍持反對的意見，主要是擔憂當局人員的權力過大，以及等待執法人員到場的時間會拖得太久，如調查期間當局需扣押的士，而調查時間又為未知之數，將嚴重影響的士司機的收入。業界認為「放蛇」的做法僅僅針對的士業界很不公平，更大大增加了的士司機的精神壓力。

請願代表又指出，現時的士司機違規情況越來越多，主要原因是與現時的士發牌制度有關，競投的士是價高者得，會令的士車主因競投價格高企而大幅提升租車金額，此外，請願代表向委員會講解現時的士租車情況時表示，目前的士運作的模式，一般是車主自己做一更

³ 第二十六條(公共當局)

- 一、交通事務局的監察人員及治安警察局的警務人員在執行職務時，均具有公共當局的權力。
- 二、為產生適當的法律效力，上款所指的人員在成為本法律所定行政違法行為的受侵害對象時，視為公共當局，但有關人員不得就所涉及的侵害行為提起處罰程序及編製控訴書。



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

生意，另一更租給別人做生意，又或者有承租人大量從車主手上租車(俗稱：大包)，再轉租給其他次承租人(俗稱：細包)，最後才將的士輾轉出租予的士司機。這種情況直接導致的士司機租用的車租越來越貴，也會間接導致的士司機為賺取車租和生活費等因素鋌而走險實施違規行為。請願代表強調歷來的士加價其實並不可實質性令的士司機增加收入，因為每次加價，車主都會立即加車租(強調車主沒可能不加車租)，因此搭載乘客的每程所增加車資均被車主賺走，的士司機的收入只會和以往相若或小幅增加。

委員會表示，相關問題也備受委員會關注，在與政府代表商討有關條文時，政府代表解釋，法案當中並沒有「被動式放蛇」的條文，政府代表解釋，條文只是參照了司法警察局相關法律制度的規定，不是要設立任何「被動式放蛇」制度。政府代表繼而解釋，法案第二十六條所指的是當休班執法人員成為的士違規受害人時，將不得就此作出檢控及編製罰單，訂立此條文的出發點在於令執法人員即使休班仍有權要求涉事司機留在現場，而作為普通市民則無此權力，但有權不下車等待執法人員到場處理。

5) 關於在的士車廂內安裝錄音及錄影設備方面

請願代表表示，業界贊成於的士車廂內同時安裝錄音及錄影設備，認為這樣更適合作為證據判斷的士司機有否違規，雙管齊下才可確保的士司機及的士乘客雙方的權益，請願代表指出，裝設錄音及錄影裝置的目的是當乘客及司機之間出現爭執時，無論是司機或乘客存



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

在過錯，都可以透過錄音及錄像將曾發生爭執的現場情況呈現出來，讓雙方都有公平的方式處理問題，如果只裝設錄音設備未必可將相關情況真實地反映。委員會表示，委員會絕大部分委員及列席的議員都認同於的士車廂內同時安裝錄音及錄影設備，並與政府代表在討論法案期間表達了相應的關注，不過，政府代表並沒有接納委員會的意見，在法案的工作文本中仍維持只在的士車廂內安裝錄音設備的原有條文。

6) 關於設立的士糾紛個案上訴機制

請願代表認為，現時大部分的士司機都是守法營運者，只有少數害群之馬擾亂的士行業正常營運秩序，作出抹黑行業形象的各種違規違法行為。業界理解社會要求當局重典治亂的要求，但業界希望能增設第三方上訴機制，透過相關平台公平公正地處理有關糾紛及投訴，確保當事人雙方合理權益，請願代表表示，業界建議成立由政府代表、社會團體代表及的士業界代表組成的士糾紛上訴委員會，以便公正處理的士糾紛個案。此外，政府應加強執法人員保持中立、執法要公平公正公開的培訓。委員會表示，在與政府討論法案時也曾向政府建議，但不為政府所接納，理由是現行已有司法上訴制度，若的士業界不滿行政當局的處罰，可向行政法院上訴，由法院作出裁定。

7) 其他建議

請願代表指出，政府提高罰則未必可以完全處理的士司機的違規情況，認為可以用培訓取代罰款，因為現時有部分的士司機行為依舊



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

惡劣，政府也只是開罰單了事，並沒有正視以及處理有關的情況。法案亦著重於加重罰款，會讓部分有意違規的士司機認為帶錢交罰金就可以繼續違規。此外，業界亦認為的士司機因違規而被註銷的士駕駛員證(釘牌)的處罰過重，因為在此期間的士司機將無法維生。建議法案可訂定的士司機違規後或可停牌一個月，接受政府主導的培訓課程，強制規範他們修讀語言、禮儀及法律等培訓課程，藉此改善違規的士司機的工作態度，以減低重犯的機會。

最後，請願代表認為，澳門地方太小，道路特殊，路程較短，舊有的士收費標準已過時，針對的士行業的特殊性，尤其是在晚上十一點後至清晨時段的士乘客顯得較少，建議政府在該時段增加的士載客時可收取百分之三十的附加費，用以補貼的士的車租和燃油的消耗。

在會議上，委員會委員均表示，由於有關的請願內容觸及委員會審議中的法案，故決議將請願書的內容，尤其是相關業界的意見及建議轉達予政府。委員會又表示，在接下來審議相關法案時，將與政府代表就該等問題進行著重討論及交換意見。

基於以上所述，本委員會認為現時已具備條件根據八月一日第5/94/M 號法律第十三條第四款的規定，向立法會主席報告請願書的研究工作結果。

8) 結論：

經對請願書分析後，本委員會的最後結論如下：



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

(一) 將署名“一群的士司機”及“全體在職的士司機全人”對《輕型出租汽車客運法律制度》法案提出的請願書作出歸檔；

(二) 將歸檔的事實知會署名“一群的士司機”及“全體在職的士司機全人”的代表；

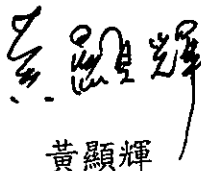
(三) 預計全體會議在細則性審議《輕型出租汽車客運法律制度》法案時，將涉及這方面的內容，因此，本委員會認為應將請願書及本分析報告作為該法案意見書的附件，一併提交立法會全體會議審議；

(四) 建議立法會主席在通知請願者有關請願書歸檔的事實的同時，亦於信函中附上由本委員會就《輕型出租汽車客運法律制度》法案所撰寫的第 1/VI/2019 號意見書的副本。

(五) 在《立法會會刊》刊登本報告書。

二零一九年二月十二日於澳門

委員會


黃顯輝

(主席)



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

崔世平

(秘書)

張立群

高天賜

梁安琪

鄭安庭



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

施家倫

龐川

柳智毅

李振宇

蘇嘉豪



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

附件：

請願信

澳門特別行政區

立法會

就有關當局目前正在準備實施推行的一大堆過於苛刻、不人道、不合理、不理性的殘酷重典之“新的士規章”，因大部份的處罰和條款實在太過強硬，處罰之重讓人無法接受及承擔，條款又存在太多過於模糊的地方，搞到所有業界人士怨聲載道、民怨四起！

故現業界全體在職正替更司機聯名向立法當局 提出最嚴厲的抗議及呼籲！懇請當局 能謹慎地完善每一條法規和簡潔清晰明確每一條細則，並應以理智、人性、合理、公平公正的觀點角度去謹慎立法，己所不容勿施於人！

鑑於此，我們全體司機全人現向當局提出以下訴求：

一、抗議強行鐵腕高壓手段打壓、針對的士行業，重典過於苛刻讓人沒法接受及承擔。

二、我們一致反對公司制競投的士牌，真正需要的士之人是的士司機而非財團投機者！而“容易管理”更是一派糊言！推卸責任！難道公務員中真的一個懂得管理的人也沒有嗎？還是工務員是不用工作日日坐等出糧？若羅立文先生真無能力管理，請退位讓賢！不要浪費政府資源！澳門還有很多有工作能力，但苦無背景關係之人仕，所以無法得到重用，無法為社會效力！政府一貫都支持中小企，為何就不能扶助在職的士司機，資助在職司機競投的士牌，讓我們能自食其力，安居樂業，照顧家人，造福社會。

三、反對歧視更生人士，抗議仇視黑的。

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

7 JUN 2018 16:26

四、既然界定的士行業為自僱行業，則司機享有自主工作時間及休息時間…等權益，政府不得干涉工作時間及限制工作時數。

五、黃實線和黃虛線容許的士短暫停留上落客！增加的士站。

六、成立上訴機制，處理每一宗上訴卷宗時，應邀請資深在職司機共同審議，以示公正。

七、“新的士規章”之如此不近人情，沒有人性、人權、公理，無非是想借整頓的士行業為由，為將來輸入外勞作鋪路。因一小撮人濫收車資，搞臭業界名聲，歸咎原因主要是物價飛漲，的士數量過多，已嚴重供過於求，加上澳門地方太小，道路特殊，路程短，舊的收費標準已過時，令個個司機都搵唔到食，所以才有一小撮人挺而走險濫收車資，若想杜絕業界的害群之馬，現業界全體在職正替更司機全人一致共同向當局建議調整新收費，為：落旗首 1000 米 29 元，200 米一跳 2 元，停車等候 30 秒一跳 2 元，因為晚上 11 點後乘客很少，難以維持車租和油費，故晚上 11 點後加 30%附加費。

因“新的士規章”條文繁多，無法一一盡陳，故懇請當局有義務和責任採取積極的態度，多與業界資深人士相討協商，征求業界意見，共同制定“新的士規章”以杜絕本業界的害群之馬，還的士業界一個公理，同時還我們這群在職司機一個應得之合理、公平公正的權益，造福社會造福人群。

全體在職的士司機全人 敬上

2018 年 6 月 7 日



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

(附件二)

公眾諮詢徵集意見表

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top, a signature below it, and several smaller signatures and initials further down.

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照(發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照(發出/中止/註銷)	的士駕駛員證(發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
1.	2018/5/17	團體: -澳門的士司機互助會 -澳門的士司機總工會 -澳門女職業司機互助會		第5條:不認同僅允許公司參與未來的士牌照競投的立法取向,此舉令到目前選擇以自僱形式自由從事的士行業的空間大幅收窄。法案已大幅加強打擊違規的士的力度及罰則,並引入科技手段監管的士行業,因此,無理由只容許公司參與競投未來的士牌照。	第10條第1款第1項:該等設備涉及的安裝費及維修費用不少,且不少司機運作期間也難以發現運作不正常,法案有必要明確相關責任、損壞定義等,減少未來的爭議。		第17條第1款第2項:與現行制度相較之下,現法案的規定更為嚴格,且未有提供科學數據支持,有關做法與政府推動更新人士重投社會的理念相違背,甚至有歧視之嫌,故此不認同有關的修定。	a) 第22條第1款第3及4項:法案要求的士駕駛員須確保的士齊備“行車日誌”,並於上下班時填寫該日誌,但當局已要求的士配備電子系統記錄的士駕駛員的上下班時間,填寫“行車日誌”已沒有意義。 b) 第22條第1款第10項:認為當局應容許以電子顯示證件的方式替代在車廂內展示架上展示的士駕駛員證正本。 c) 第22條第1款第15項:認為目前於“專業工作證(的士)”內僅載有編號、姓名、發證日期、駕駛執照編號等基本不會改變的資料,不明有何資料需要更新? d) 第23條第1款第14項:強烈反對此項規定,因為當局並沒有對其他行業的職業司機作出相同的要求。此外,在沒有任何科學數據的情況下,進一步收窄工作時間,完全忽視以自僱形式工作的的士司機的工作自由及工作壓力。 e) 第23條第1款第17項:認為的士駕駛員並沒有權利自行查閱收錄的資料,因而難以自行識別全球衛星導航系統及錄音設備是否“未能正常運						a) 認為只要求的士強制安裝錄音設備並不足夠,應該同時要求安裝錄音錄影設備更能全面反映車廂情況,更公平地保障各方的利益。 b) 有鑑於法案不單引入即時票控的處罰程序,並大幅增加的士違規罰則。故此,應設立有第三方參與調解的上訴或仲裁機制,確保個案得到公平公正處理,保障的士司機合法權益。 c) 希望委員會主席能夠安排時間讓的士業界與委員會會面,並就法案的內容交換意見。

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照 (發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員證 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
								作”，若當局沒有明晰客觀標準，對駕駛員並不公平。						
2.	2018/5/17	市民: Martina Lei						第 20 條第 1 款第 3 項:五年四犯才停牌的規定仍太寬鬆,建議改為五年三犯則須停牌。此外,應於法案內規定如因上述情況被停牌時,停牌人三年後重獲的士司機牌後再犯第 20 條第 1 款 3 項者須立即終身停牌。						
3.	2018/5/17	團體: -澳門的士資訊會 -澳門營業汽車工商聯誼會 -澳門的士聯誼會 -澳門的士車主會 -澳門的士人員協會 -澳門的士從業員協會 -澳門的士從業員聯合總會 -澳門的士業聯合會 -澳門專業的士司機聯合會					a) 第 17 條第 1 款第 2 項:申請條件過於苛刻,扼殺更新人士重投社會的機會。應該嚴格審查有意報考的士專業證報考人的資格。建立違規司機的投訴及處罰檔案。在每年續證時審查司機過往一年的行為記錄,屢遭投訴和處罰的司機應暫停或終止續證。此外,相關司機須合格完成強制參加的「的士服務改善課程」後方可續證。因此建議當局修訂此項規定。 b) 第 18 條第 2 款及第 3 款:的士駕駛員證於有效期屆滿且未獲續期已經被視為失效,不可能再駕駛的士。現時駕駛執照失效後也沒有要求須於十日內交還交通事務局,因而在法案內不應訂定此一罰款規定。	a) 第 22 條第 1 款第 1 及 2 項:對於“儀容不整”及“無禮”的標準如何界定?是否應加入對於無理取鬧、粗言侮辱司機的乘客,的士司機可拒絕提供服務?對於無理取鬧、濫用投訴機制導致司機營運損失的乘客,科處賠償予司機。建議引入第三方評審機制,提高執行法律的公平性。 b) 第 22 條第 1 款第 5 至 7 項:應當司機拒絕向乘客發出服務收據時才受處罰。年長的司機未必能夠有氣力為乘客搬行李。不少乘客要求在黃實線停車,若在黃實線停車罰 300 元,但沒有幫乘客拿行李就要罰 1500 元,司機一定會選擇在黃實線停車並幫乘客取行李,這又帶來其他的交通問題。	a) 第 24 條:於各大博企和娛樂場所門外及旅遊景點應適當增加的士停車候客站。 b) 第 24 條:在公廁附近,應設立的士暫泊車位並禁止其他車輛停泊。	第 26 條:“便依執法”在具體上如何執行?		第 29 條:車主的補充責任在具體上如何執行?	a) 第 34 條第 5 款:如何界定准照及執照的定義?馬斯華紙上有文字表述的士牌照編號是否屬於另一定義?請釐定及清晰其含義。 b) 第 39 條第 2 款:建議調整的士收費,由 19 元起錶調整至 28 起錶,首程 1.5 公里起跳,之後每 800 公尺一跳,每跳收費不變。此外,應仿效鄰近地區,在午夜 12 時之後至早上 7 時加收 10 元附加費,公眾假期和節假期間加收 10 元節假日附加費。另外,明確規定颱風期間禁止一切車輛營運。否則,應訂出在颱風期間營運的收	a) 法案建議引入即時票控的處罰程序,如警方未能即時獲悉全部事實情況,可能會出現誤判的情況,希望完善申訴機制,建議引入第三方評審機制,提高法律的公平性。 b) 綜觀《刑法典》及《民法典》的規定,對於處罰均有最低和最高準則,對初犯和重犯都有處罰區別。然而,本法案的所有罰則均為“一刀切”的方式,單單對的士行業使用如此嚴厲的處罰是否公平? c) 設立職業司機培訓中心,對新入職司機提供系統化的服務教育,提高的士司機的服務質素,予違規司機有學習改過自新機會。

Handwritten notes and signatures on the right margin of the table.

《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表

[Handwritten signatures and initials]

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照 (發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員證 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見	
		-澳門的士租賃人協會					c) 第19條第2款及第5款:若掛號信出現問題,導致的士駕駛員未能在十天內交回的士駕駛員證,三萬元的罰款會否過高?	c) 第22條第1款第9項:沒有及時交還乘客遺留物品或蓄意取走乘客物品已構成刑事犯罪,應按《刑法典》量刑。 d) 第22條第1款第13項:應當司機蓄意沒有正常啟動計程錶旗和計費功能時才受處罰。 e) 第22條第1款第14項:若客人自願給小費,是否屬濫收車資? f) 第23條第1款第5項:由於本澳道路有95%都是黃實線,不能上落客,但令司機無所適從的是,如司機拒絕乘客要求會被投訴而被處罰,又或在遷就乘客上落時又會被開罰單。因此,應立法放寬或豁免黃實線對的士的限制。 g) 第23條第1款第6項:司機的自用物品,如手機等,是否屬於與乘客無關? h) 第23條第1款第12項:具體如何定義? i) 第23條第1款第14項:有否考慮本澳的士實際營運情況而制定此規定?九小時工作準則如何界定?例如一位替更司機早上開一部的士工作八小時,中午休息,晚上再開另一部的士工作八小時,這樣不足一天內工作超過九小時,是否屬違法?如						費標準和保險理賠規定。	d) 設立的士司機授助中心,以顯示特區政府對的士司機的關心。

[Handwritten notes and signatures]

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照(發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照(發出/中止/註銷)	的士駕駛員證(發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
								何監管？此規定沒有考慮司機的營運成本。“用膳時間”的標準又如何界定？						
4.	2018/5/17	團體: -澳門的士車主商會	於法案內應界定准照及執照的定義。俗稱馬斯華紙上有文字表述的士牌照編號，是否又屬於另一種定義？	第 8 條第 1 款第 2 項：當准照持有人多於 1 人，若其中 1 人消滅或宣告破產，其配偶或家屬能否繼承，會否影響其他持有人？	a) 第 10 條第 7 款：如司機違反收費方式，不按咪錶收費，受罰者屬行為人或准照持有人？ b) 第 10 條第 8 款：應明確受罰者屬行為人或准照持有人？	第 14 條第 1 款：請釐定及清晰其含義。						第 29 條：請釐定及清晰補充責任是甚麼？何謂屬濫用車輛的情況除外？	第 34 條：請釐定及清晰其含義。	
5.	2018/5/17	團體: -澳門專業的士司機聯合會會長 - 何梓明		第 5 條：不認同只允許公司才可參與牌照競投的立法取向，希望能夠揀者有其車，從而降低司機的營運成本及壓力。				第 23 條第 1 款第 14 項：每日工作超過九小時則須受罰的規定對的士司機欠公平，應對其他職業司機也一視同仁。的士司機屬自僱人士，沒有勞工福利及節假日補償，屬多勞多得，倘縮短工時將會直接影響司機收入。	第 24 條：條文不清晰，存有很多灰色地帶，立法者應清楚說明。					
6.	2018/5/17	團體: -澳門的士聯誼會	於法案內應明確准照及執照的定義	第 8 條第 1 款第 4 項：以牌照抵押貸款或以任何方式設定負擔將註銷准照的規定，是否只容許資金充裕的大企業營運的士，趕絕中小企及個人經營？			第 17 條第 1 款第 3 項：法案規定的士駕駛員證須五年續期一次，期間或因違反交通條例而受停牌處分，該等處分不應成為獲發續期新證的障礙，影響司機謀生。	第 23 條第 1 款第 14 項：現時業界租賃車輛以十二小時一更為主，司機除卻吃飯及休息時間則剛好約工作十小時，現在法案規定司機工作時間不得超過九小時，會嚴重影響司機收入，建議維持現有的十小時規定，而擬工作九小時的司機亦可自行選擇早些收工，實無必要硬性規定將工時縮短。	第 24 條：此條文有一罪兩罰之嫌。按現行的《道路交通安全法》，已有違反上落客應遵規定的懲罰措施，現法案又另訂罰款條文，變成重複處罰，反對一罪兩罰。		第 30 條：現時有關當局就的士司機的「行政違法行為」的處理方式屢有先入為主，錯判誤判的情況發生。並認為法案第 38 條的設立不知所云，明顯削弱對司機的申述保障。建議保留現行規章第 21 條及第	第 29 條：駕駛員的行政違法屬其個人行為，不應由車主為其應邀的罰款承擔補充責任。因司機犯事後可轉駕其他車輛，並可繼續犯事。此規定有間接鼓勵司機犯事之嫌，並非理想做法。		增設由業界、局方及社會人士聯合組成之申訴委員會處理申訴，以減少冤案錯案的發生，保障司機權益。

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

W 對 / 3 Jan

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照 (發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員證 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
											22 條的規定，以及增設由業界、局方及社會人士聯合組成之申訴委員會處理申訴，以減少冤案錯案的發生，保障司機權益。			
7.	2018/5/18	市民: André Vong												a) 現行法律制度第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項是否適用於的士“濫收車資”的情況？ b) 倘答案是肯定的，怎樣處理上述刑事制度與法案中的行政違法的競合問題？
8.	2018/5/18	市民: 林先生			a) 第 10 條第 1 款第 1 項：有否標準判定相關儀器屬“自然損壞”還是“故意損壞”。若然車輛於開工前為完好狀態，但中途被損壞，又是否歸責准照持有人？如被執法人員檢控，准照人持有人怎麼可能提交證據證明交予司機前是完好？由於被檢控後要推翻是十分困難的，故此，應於法案內釐清責任誰屬。 b) 第 10 條第 1 款第 7 項：若暫停載客狀態之的士，可以無償接載家人或朋友嗎？	a) 第 11 條第 4 款：若協助之對象非“白牌車”司機，而是的士司機，是否同樣被罰？建議監管範圍對象涵蓋的士司機。 b) 第 12 條第 2 款：當中所指之實體是公開招標還是判給？准照持有人如何得知該實體是否獲得當局許可？應清晰訂定以避免有利益輸送之嫌。 c) 第 12 條第 3 款：所指之處罰對象為未經交通事務局許可之實體還是准照	a) 第 16 條：沒有有效的士駕駛員證者，應與“白牌車”司機看齊，沒有准照經營與沒有有效資格駕駛的士並無差別，故應同樣處罰澳門幣九萬元。 b) 第 18 條：建議引入類似第 3/2007 號法律《道路交通法》第一百四十四條的規定，的士駕駛員未繳交罰款，不得續期。 c) 第 20 條第 1 款第 3 項：此部分所指的是一被檢控就算一次，還是指處罰轉為不可申訴才算一次？	a) 第 21 條第 1 款第 1 項：如何界定明顯醉酒？基本上只單憑的士駕駛員自行判斷，並無第三方可作客觀分析。建議條文作定義或作更詳細規定，避免的士駕駛員以此條文拒絕接載飲酒人士。 b) 第 21 條第 1 款第 2 項：現行規章第 6 條第 4 款規定，只要滿足特定條件，須無償運載導盲犬，為何新法沒有此規定，如何保障失明人士？的士駕駛員可以此合法拒絕接載失明人士。	第 24 條：除指定可上落客區，或可提供落客之街道，就只可以於有此標誌式樣之位置上落客？		第 30 條第 1 款第 2 項：若違法者拒絕提供，會否有相應罰則？	第 29 條：此條建議詳細解釋，以釋除牌照持有人的疑慮。		a) 過往曾出現類似使用假的士駕駛員證(如彩色打印)等情況，會否加入相關條文清晰列明禁止和可引致之後果？ b) 除錄音外，建議加入錄影系統以還原車廂情況。 c) 於法案中會否加入相關規定規管私營電台？按日常所知，的士電台亦會作出抵觸法律的行為，如向的士駕駛員表示有乘客提供禮物(即金錢)，此行為

《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表

Handwritten signatures and initials.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照(發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照(發出/中止/註銷)	的士駕駛員證(發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
					還是任何私人用途均不可使用？現時之《的士規章》亦有相關規定，但未見有執法情況，希望清楚解釋原意。 c) 第10條第1款第8項：若然的士為暫停載客狀態，是否也不可讓沒有有效的士駕駛員證之人士駕駛？如果車輛需要維修，期間有維修人員於路上進行測試並私自提供服務，此時執法人員進行檢控是否屬本項所指之情況？准照持有人需要被罰？	持有人？	以現時的程序來看，單一檢控由開始至不可申訴日有可能長達一年甚至更長，五年內違反四次是否值得商榷？	c) 第21條第1款第4項：如出現四名乘客加一名手抱嬰兒是否超過本項所指之法定人數？又或三名乘客另加兩名手抱嬰兒或小童又應如何處理？應於條文中清晰寫明。 d) 第21條第1款第5項：車輛處於暫停載客狀態是否依然禁止吸煙？ e) 第22條第1款第1及2項：如何界定相關情況？ f) 第22條第1款第4項：若下班時才填回上班時間屬於違反本條規定嗎？是否必須按條文所定之時間填寫？ g) 第22條第1款第6項：單純站在旁邊打開行李箱算協助嗎？還是必須協助乘客將行李搬入或搬出行李箱才算？ h) 第22條第1款第7項：是否必須發出服務收據？ i) 第22條第1款第9項：若等到下班時才檢查，中途可能已被其他乘客撿走，且不便即時交還遺失之乘客，有沒有條件改成“每一程”？當然難以執法，但若配合錄影系統則能判斷。 j) 第22條第1款第11項：可否考慮參考飛機之手提行李尺寸作規範？因手提行李						有如濫收車資的情況。此外，亦有的士駕駛員透過電台得知執法人員位置，從而避開抽查或測速等。

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

Handwritten notes and signatures at the top right of the page.

序 號	收件 日期	寄件者	准照及執照 的定義	准照 (發出/中止/註銷)	准照持有人 的權利及義務	執照 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員證 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員 的權利及義務	上落客的 應遵規定	公共 當局	簡要 證言表	補充 責任	過渡 及 最後規定	其他意見
								每人定義不一。 k) 第 22 條第 1 款第 12 項：有償還是無償運載？ l) 第 22 條第 1 款第 16 項：如何判定的士駕駛員沒有作出更新？有必要確保資料準確無誤，才能有效對其作出通知。以郵寄方式為例，很多時因資料有更改或錯誤而未能送遞，最後需以公示方式通知，增加了行政成本及時間。 m) 第 23 條第 1 款第 2 項：對於的士駕駛員裝作看不見的情況，即使執法人員親眼所見，但怎樣證明的士駕駛員有意規避？新法如何堵截此漏洞？ n) 第 23 條第 1 款第 3 項：如前一乘客剛下車，並準確回復“空車”狀態前已有另一乘客先行上車，此情況下是否觸犯本項規定？若被檢控，的士司機無從辯駁。 o) 第 23 條第 1 款第 4 項：執法時如何界定的士駕駛員假裝？其可聲稱突然收到電話指家裡有事，又或要前往接載朋友、家人等。 p) 第 23 條第 1 款第 5 項：若乘客所指之地點為車輛未能駛入之地點如何處理？ q) 第 23 條第 1 款第						

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

10 抄 3 15/11/18

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照 (發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員證 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
								6 項：如的士駕駛員於開工前或期間將私人物品放置於行李箱，會否於載客期間觸犯此條規定？ r) 第 23 條第 1 款第 8 項：原意是指強迫乘客指出行駛路線？可否解釋？ s) 第 23 條第 1 款第 11 項：如車廂僅得錄音情況下，如何可以執行此條文？如執法存有困難，制訂此條文又有何用？建議加入錄影系統。 t) 第 23 條第 1 款第 12 及 13 項：如何證明的士駕駛員與第三人有協議？僅憑第三人之供詞就可檢控？這樣會否出現第三人故意作假供詞針對某一的士駕駛員的情況出現？如何區分“議價”和“濫收車資”？ u) 第 23 條第 1 款第 15 項：與第 10 條第 1 款第 7 項有相同的疑問。						
9.	2018/5/28	市民: Ho Jantzen						第 23 條第 1 款第 14 項：對於一些以自僱形式工作的的士司機，須考量租用的士的成本(租金及油費)與每一更收入之間的差距，縮減工作時間收入即減少，因此，為了維持生計，反對每日工作不得超過九小時的規定，並建議維持十二小時一更。因的士司機是自僱人						

9.4
15/11/18

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

Handwritten notes and signatures at the top right of the page.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照(發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照(發出/中止/註銷)	的士駕駛員證(發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
10.	2018/5/31	市民: 由部份的士司機透過吳國昌、區錦新議員辦事處轉交		第5條:反對的士經營“公司化”以及反對的士司機與的士車主必須是僱傭關係,此立法取向與“去投資化”完全背道而馳。建議維持可私人投牌,因真正需要的士之人是的士司機而非財團者。“容易管理”不是實行“公司化”的理由。政府一貫支持中小企,為何不能扶助在職司機,資助在職司機競投的士牌,讓他們能自食其力?			第17條第1款第2項:反對歧視更新人士。針對曾實施所列犯罪而被判刑人士,法案規定終身禁止從事的士司機行業,這是完全無理的,不應扼殺他們的生存空間,到底立法者的意向為何?	a) 第22條第1款第1及2項:法案過於苛刻,將一些本來屬於道德性或難有客觀標準的情況納入處罰範圍,扼殺司機生存空間。 b) 第22條第1款第5項:忽視了一些年紀較大、有傷患或女性司機的情況,不應訂定這類硬性規定。 c) 第22條第1款第14項及第6款:濫收車資的罰則不應“一刀切”,如有時因找續問題而多收三、五元時,不應即科處六千元罰款,應視乎所濫收的車資的多少作不同處理。 d) 第23條第1款第5項:由於黃實線遍布全澳,司機常常因拒絕在黃實線讓乘客下車而與乘客發生爭執。現根據法案的規定,司機可能因黃實線不能落客而被指“拒絕運載乘客前往其指定的地點”而被重罰三千元。 e) 第23條第1款第14項:的士司機大多為自僱人士,應享有自主工作自主休息的權利。法案訂定九小時工作制完全不合理,其他行業工作過八小時加班有增值,	士,當精神欠佳時可不開工或暫停作休息,不會像巴士司機有疲勞駕駛的情況。	第24條:建議黃實線容許的士上落客(或短暫逗留)。建議增加的士站。			a) 第39條第2款:為了杜絕濫收車資或為車資多少、有否兜路而爭拗,有個別司機建議的士定額收費,例如澳門半島內每程50元,半島到離島或離島到半島每程100元。 b) 第39條第2款:的士收費的限制苛刻,現時的19元起錶根本難以生存。隨着營運成本及的士用車要求不斷提高,且行政上的加價批准過嚴,導致車資偏低,這也是為濫收車資加大誘因,因而需要認真檢討。 c) 第39條第2款:在惡劣天氣下或在強制性假期提供服務時,應設定附加費,此舉可避免濫收車資。此外,對冒着惡劣天氣或颱風為市民及遊客提供服務者,當局應訂定特別保險制度。	a) 應設立有的士行業代表參與的上訴機制。 b) 當出現紛爭時,由於缺乏人證及其他旁證,執法當局往往偏信乘客的證言而處罰司機,因此,應於的士內同時安裝錄音錄像設備,有助搜證及有助公正處理。 c) 為何不對好司機、守法司機設立獎勵制度? d) 希望立法會及政府能主動聯絡的士業界,尤其資深的士從業人士聽取意見,爭取完善的士法規。

**《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表**

Handwritten notes and signatures at the top right of the page.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照 (發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員證 (發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
								為何的士司機要重罰？此外，九小時工作的限制，亦令每部的士的營運時間最少折損四分之一。						
11.	2018/6/13	團體： - 澳門交通運輸業總工會		a) 第 4 條：嚴格監管出租車普通准照訂定的經營條件及特別准照營運之區分，必須按訂定的經營條件及准照允許的地點接載乘客，規範獲發其營准照所賦予的執照，必須為本澳永久居民方可從事營運及駕駛工作。加強打擊不具有有效執照的車輛(白牌車)。 b) 第 5 條：法案排除了個人方式競投准照或執照之發出，需要以公司制度方式進行，同時除競投金額還要求公司資本不少於澳門幣伍佰萬元，無形是將行業去個人化，以後營運是以公司制度營運。建議以駕有其車的模式發出准照，凡申請執照前必須在行業連續三年執業，且行為良好，經有關權限部門審批，可申領有關營運出租車之執照。				a) 第 22 條第 1 款第 14 項及第 23 條第 1 款第 2 項：對拒載、濫收車資違規行為的司機應加以重罰。 b) 第 23 條第 1 款第 14 項：法案規定每位從業員每日工作不能超過九小時，但法案沒界定從事出租車從業員將來是以受僱形式或自僱形式為準則，如何保障從業員收入水平和職業質量。	第 24 條：在各口岸、醫院、學校及酒店增設上落客站，探討各區公眾道路旁沿路所設立的黃實線是否合理，須預留出租車上落客站點，站點須安裝識別標誌及夜間照明系統。					a) 對於司機行政違法行為，二年累計一次的處罰制度可稍作提升。 b) 的士安裝有全球衛星導航系統及錄音設備，主要為保障雙方的權益，對於提取的機制應詳細說明，讓相關人士清晰。同時應嚴格保密保障私穩，確保私穩受到尊重。 c) 法案賦予治安警察局監察和處罰的職權，應持公平客觀的態度進行執法，以確保行業人員的權益。 d) 設立“申訴機制”、“仲裁中心”。部門人員執法時設現場錄像，更好地保障司機及乘客。 e) 設立獎勵計劃，對守法及良好服務的司機給予獎勵。
12.	2018/6/28	團體： - 澳門營業汽車工商聯誼會		a) 第 4 條：本會反對特首有權以「公共利益」為由，豁免公開競投。公開競投是澳門市民小本投資的機會，請勿剝削。 b) 第 5 條：建議投的士牌應該不設						第 26 條：最為業界所關注的被动式放蛇，政府立法不應只在單一(的士)違		第 29 條：若因司機違規，車主加上責任，政府就應負上最終責任。因為		要設立上訴機制：澳門一小撮司機經常違規，卻要整個行業接受嚴苛的新法。對一些安份守法的司機，會偶有誤判。而經常性的違例

Handwritten notes and signatures on the right margin of the table.

《輕型出租汽車客運法律制度》法案
公開諮詢意見收集匯表

Handwritten signatures and initials.

序號	收件日期	寄件者	准照及執照的定義	准照(發出/中止/註銷)	准照持有人的權利及義務	執照(發出/中止/註銷)	的士駕駛員證(發出/中止/註銷)	的士駕駛員的權利及義務	上落客的應遵規定	公共當局	簡要證言表	補充責任	過渡及最後規定	其他意見
				限，不論公司還是個體戶都應該有權參與競投，令中小企及小市民投資者都有公平競投機會。 c) 第5條：「公司經營」要有嚴格監管：的士一向定位為自僱經營行業，加入政府社保基金都是以自僱身份。現政府改為要求以公司經營，與扶助中小企政策背道而馳。公司制經營的車，政府一定要作出嚴格監管，以免重蹈“黃的”覆轍，不負責任地把全數的士租出去。所以本會不贊成以公司擁有全部的士(而且此等車輛是不用公開競的，實有違公平原則)。但如果公司是依照勞工法例聘用司機僱員去經營，本會則可認同。							規事件上。	全澳的士司機均經政府考核合格，車主才可租車給予此等合法司機。若因司機違規令車主上身，政府便應是最大責任者。		司機，政府卻奈之何。所以要設立上訴機制，讓正常司機申訴。如果屢犯不改者，一定不會包庇，認同政府應加重刑罰，甚至刑事化。
13.	2018/12/31	市民: 林玉鳳 議員												近年違規個案不斷增加，除濫收車資外，更涉及傷人或禁錮乘客等刑事罪行。單純運用錄音難以弄清案發經過，錄影更能減少爭拗。因此，希望於法案內加入規範輕型出租汽車安裝錄影器材的條文，使這類違法情況無所遁形，從而加強對於出租汽車業務的規管，保障司機和乘客的權益，從而維護本地旅遊休閒中心的形象。



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

[Handwritten signatures and initials]

(附件三)

監督統計資料



的士違規個案統計資料

1. 的士違規個案統計資料¹(包括市民反映)，主要包括：濫收車資、拒載與揀客、服務態度、故意兜路、危險駕駛：

年度	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 (1-8 月)
濫收車資	1,129	2,429	5,322	5,164
拒載與揀客	2,199	1,747	2,037	1,331
服務態度	329	387	608	515
故意兜路	294	337	322	317
總數	3,951	4,900	8,289	7,327

2. 交通事務局의 士稽查人員發現個案統計資料，包括：濫收車資、拒載與揀客、의 士工作證（欠擺放／擺放不當／未續期）、服務態度、故意兜路及其他²：

¹ 資料由交通事務局及治安警察局提供。

² 資料由交通事務局提供。



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

年度	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 (1-8 月)
濫收車資	124	114	154	127
拒載與揀客	103	78	76	55
的士工作證(欠擺放/ 擺放不當/未續期)	54	54	88	56
服務態度	1	0	1	0
兜路	0	4	5	1
其他	19	10	7	1
總數	301	260	331	240

3. 的士司機繳交違規罰款及因行政程序逾期未能處罰個案統計資料³：

i. 的士司機繳交違規罰款：

年度	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 (1-8 月)
的士司機繳付 罰款(宗數)	1,054	794	795	744
的士司機繳付 罰款(金額)	1,035,000	762,000	763,000	735,000

ii. 截至 2018 年 8 月 31 日止，近五年因行政程序逾期未能處罰個案共 110 宗，其中有 21 宗個案是因治安警察局及車主未能提供當值司機資料而無法進一步跟進調查而逾期。

³ 資料由交通事務局提供。



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

Handwritten signature and initials in the top right corner.

4. 的士駕駛員專業工作證之持有人被判不得駕駛或禁止從事業務人數統計資料：

交通事務局成立（2008年5月13日）至資料提取日（2018年9月4日）期間，交通的士駕駛員專業工作證之持有人被判禁止駕駛人數為1,234人，被判駕駛執照取消人數為17人。

Handwritten signature and initials on the right side of the page.