



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 4 /VI/2019 號意見書

事由：《輕軌交通系統法》法案

一、引言

1. 二零一八年八月二十日，澳門特別行政區政府向立法會提交了《輕軌交通系統法》法案。立法會主席根據《立法會議事規則》的規定接納了該法案。
2. 在二零一八年十月十六日舉行的全體會議上，上述法案經引介及一般性討論和表決後獲得通過。立法會主席透過第 1336/VI/2018 號批示，將法案派發給本委員會進行細則性審議並提交意見書。由於法案具有複雜性，委員會曾數次向主席申請延期提交意見書並獲得批准。
3. 委員會於二零一八年十一月十六日、二十日及二十八日，十二月十七日、十八日，二零一九年一月九日、十日，四月二日、五月三十一日，六月五日及七月二十四日舉行會議對法案進行了分析。政府代表列席了其中的六次會議，向委員會作出解釋並交流意見。
4. 立法會與政府雙方顧問團人員也舉行多次技術會議，就如何完善法案進行了深入和有效的討論。



5. 二零一九年七月十九日，政府提交了法案修改文本，其中若干內容反映了委員會的意見和顧問團法律技術分析的成果。除另有說明外，本意見書所引述的是法案修改文本的條文。

二、引介

6. 理由陳述指出“為有效及適當地滿足居民出行方面的集體需要，並為澳門特別行政區公共運輸網絡的發展創造條件，政府於2007年落實建設輕軌交通系統。”

7. “由於輕軌交通系統在澳門特別行政區是一項嶄新的事物，採用全自動無人駕駛系統的制式，以電力牽引及膠輪導向在混凝土上運行。目前澳門現行的法例當中，並無針對輕軌運營作出規範，故有必要制定所需的法規。”

8. 理由陳述也指出，為進行草擬本法律草案的準備工作，運輸基建辦公室於2010年與有關的學術機構組成了專業研究團隊，“分別就中國內地、香港、台北、新加坡和葡萄牙的軌道交通在管理方面的法律體系開展調研和分析工作，又舉辦了多個的研討會、工作坊及技術交流會議等”；“還就有關現時其他種類的公共交通運輸的澳門特別行政區法例進行分析”。“總而言之，有需要建立規管輕軌交通系統的專門法律制度。”



9. 理由陳述還就法案的主要內容做了概括介紹。“法案旨在實施一專門的法律制度，當中訂定了輕軌交通系統運營的基本方面，尤其：運營模式、安全、強制民事責任保險、周邊保護區域、基於公用理由的徵收、行政役權、禁制和拆卸、運營者、乘客及公眾的義務、票價制度及運輸憑證、因妨害輕軌交通系統安全而須負上的刑事責任、運營者的民事責任、意外及事故技術調查，以及行政違法行為的監察及責任。為執行本法律所需的補充法規須由行政長官核准。”

三、概括性分析

(一) 輕軌系統建設概況及立法思路

10. 為了解決澳門城市交通問題，為居民和旅客提供便捷、環保、可靠及舒適的集體運輸服務，達到改善出行環境的目的，特區政府於2003年2月正式開展了輕軌交通系統的研究工作，並在首份可行性研究報告中確定了建造軌道運輸系統的目標，並建議澳門的軌道交通採用輕軌系統。此後陸續經過較深的可行性研究和公眾諮詢，並不斷優化方案，政府於2007年開始落實建設輕軌交通系統。
11. 經過一系列的設計、施工，輕軌氹仔線全線9.3公里以及車廠的系統設備安裝工作於2018年基本完成，110節列車車廂已經如期運抵本澳，各項系統測試工作亦有



序展開¹。根據運輸基建辦公室的介紹，輕軌氹仔線預計於2019年下半年通車²。

12. 對澳門而言，輕軌交通是一項新事物，但鑒於現行的法律制度未能完全適應輕軌系統運營和管理的需要，因此，有必要針對性地訂定專門的法律制度。立法會全體會議一般性地通過《輕軌交通系統法》法案，表明了對立法的必要性和適時性的認可和支持。委員會對此也表示完全支持。

13. 鑒於輕軌氹仔線開通在即，委員會意識到細則性審議工作的緊迫性，因此，頻密地舉行會議，並且得到政府官員的充分配合，雙方就法案的立法的政策意圖和具體內容進行了細緻和富有成效的討論。

(二) 法案內容的結構和範圍

14. 鑒於輕軌系統對城市規劃和整體交通安排乃至財政和經濟社會的重要影響，鄰近地區的輕軌系統立法，通常都會對輕軌系統的規劃和建造事宜作出原則性或概括性的規範³。然而，正在討論“輕軌交通系統法”法案，雖然名稱的含義較為寬泛，但在法案結構和內容方面並

¹關於澳門輕軌系統的研究、設計和建設進程的具體情況，可參見運輸基建辦公室的相關網址：<https://www.git.gov.mo/tc/history.aspx>。

²關於輕軌氹仔線預計通車時間以及後續工程安排情況，可參見運輸基建辦公室於2019年1月8日所發佈的新聞，https://www.git.gov.mo/tc/news_detail.aspx?a_id=300390。

³例如，內地交通部《城市軌道交通運營管理規定》、《上海市軌道交通管理條例》、《廣州市城市軌道交通管理條例》、台灣《大眾捷運法》、《香港鐵路條例》（第556章）等。

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones below.



未就輕軌的規劃和建造事宜作出相應規範。鑒於這一事宜的重要性，委員會曾關注和討論，法案作為輕軌交通系統方面的專門性法律，是否有必要就輕軌系統的規劃及建造事宜作出適當規範，以便為今後相應的工作奠定法律上的基礎。

15. 政府代表回應稱，本法案將集中處理輕軌系統的運營、安全、意外和事故的調查、監察和法律責任問題，至於輕軌的規劃和建造事宜，將按照現行的一般制度，特別是第 3/90/M 號法律（公共工程及服務批給的一般制度）來處理，而不會通過本法案來解決。
16. 委員會在細則性審議法案期間，行政長官於二零一九年二月二十二日制定了第 8/2019 號行政法規，其中第二條規定，輕軌股份有限公司負責建造和維護用於輕軌系統運營的基礎設施及設備。同日，由行政長官批示的輕軌股份有限公司章程，也表明由該公司負責輕軌系統的建造。

（三）運營模式和運營實體問題

17. 法案最初文本第三條規定，“輕軌系統運營可按照五月十四日第 3/90/M 號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》的規定，由行政長官以公共服務批給制度批給經營”；法案最初文本第十二條第三款在規定運營者的義務時，採用“如以公共服務批給制度運營輕軌系



統……”的表述；法案最初文本第二條（十）項將“運營者”定義為“負責執行輕軌系統運營的公共或私人實體”。

18. 上述規定顯示，輕軌系統的運營模式可能採用公共服務批給方式，也可能採用其他方式，即公共部門運營的模式。由於輕軌系統的運營模式以及運營者的地位涉及法案的核心內容，因此，委員會對此進行了深入的討論，特別是要求提案人解釋立法意圖以及法案的規定在適用時可能產生的問題。

19. 提案人代表解釋，法案本意是希望能涵蓋兩種模式：一是公共服務批給模式，即由行政長官根據公共工程和公共服務批給制度批給一間公司運營，大致相當於自來水和電力公司的專營模式；另一種模式則是由政府的公共部門直接運營。

20. 提案人代表表示，儘管政府傾向於採取前一種模式，並且也切實為此做了許多相應的準備工作，包括制定行政法規、設立輕軌股份有限公司等⁴，但也希望法案保留選擇另一種模式的可能性，即可選擇設立一個公共部門直接管理和運營輕軌系統，儘管選擇此模式的機率不高。

⁴法案理由陳述指出，“現時，為了輕軌交通系統投入運營，政府決定專門成立一間公共資本的公司，並將有關公共服務批給予該公司負責，公司最大的股東為擁有96%公司資本的澳門特別行政區。”委員會在對法案進行細則性審議期間，行政長官頒佈了第8/2019號行政法規（設立澳門輕軌股份有限公司），其中第二條規定，輕軌股份有限公司負責輕軌系統的運營。由第15/2019號行政長官公告公佈的《澳門輕軌股份有限公司章程》第四條，也規定由該公司負責輕軌系統的運營。

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.



21

22

23

24

25

26

21. 委員會瞭解了提案人的意圖。但是，由於法案的內容基本上是按照批給模式的邏輯來設計的，即由承批公司運營，由交通事務局監管⁵，因此，委員會對法案是否能很好地適用於公共部門運營的情況存有疑問。

22. 這是因為，如果將來選擇由政府公共部門來運營輕軌系統的話，則勢必需要通過該部門組織法來規定其職權和職責。由於運營者是公共部門，不僅其人員具有公務人員身份和地位，其行為方式需要遵循《行政程序法典》的一般要求。在這種情況下，要將基於批給模式和邏輯而做出的規定適用於作為運營者的公共部門，並非容易的事情。換句話說，要區分法案中哪些內容適用於作為承批公司的運營者，哪些內容適用於作為公共部門的運營者，存在很大的困難。

23. 因此，委員會提請政府審慎考慮立法意圖和政策思路，並就運營模式和運營者問題作出恰當的選擇和安排。

24. 經過雙方多次討論，提案人在聽取委員會意見的基礎上，對法案內容作出了較大的調整：一方面，刪除了關於運營模式的規定和提述，並表示對此將適用關於公共服務批給的一般制度的規定，主要包括六月三十日第64/84/M號法令⁶以及五月十四日第3/90/M號法律（公共

⁵在這種模式之下，承批公司屬於私人實體，儘管其資本可能全部或主要來源於公共資本，但其性質卻並非一個公共部門，其人員也並不具有公務人員的身份；相應地，法案規定交通事務局對運營者的監管屬於公共部門對私人實體的監管，這方面的權限包括對運營者特定人員的認證、參與價格制定、負責意外事故進行技術調查、對運營者違法行為加以監管和處罰等。

⁶根據六月三十日第64/84/M號法令第一條的規定，“特許提供對整個澳門地區有利的公共服務”



工程及公共服務批給制度的基礎)⁷；另一方面，法案也對運營者的定義做了調整，只表明“是指負責輕軌系統運營的實體”，而不再強調實體運營者的公共實體身份（法案第二條（九）項）。

（四）安全技術規定的問題

25. 法案第三條第一款規定，“輕軌系統運營應安全及有效，且應就運營管理、載客條件、故障處理、應急處理及監察程序訂定安全技術規定”。法案第四十條第二款規定，以補充性行政法規對這些事宜作出規範。

26. 鑒於輕軌運營安全問題至關重要⁸，並且運營安全事宜所涉及的內容也不只是技術性規範，還包括管理和監察等事宜，因此，委員會曾討論並建議法案就安全事宜作出原則性或概括性規定，再由行政法規加以補充和細化。實際上，這也是第 13/2009 號法律（關於訂定內部規範的法律制度）對法律內容的要求⁹。

屬行政長官的權限，其中就包括公共運輸服務。

⁷五月十四日第 3/90/M 號法律是關於公共工程及公共服務批給制度的基礎，除了對承批人的條件、承批人和批給人權利義務的一般性規定，還包括對批給的扣押和撤銷等方面的規定，譬如第十八條（撤銷）第一款規定，“當承批人不履行按批給合約所規定而需遵守的主要責任時，公共工程及公共服務的批給，得由批給人單方面予以撤銷”；第二十一條（因公共利益而撤銷）第一款規定，“除承批人不遵守任何與其有關連的責任外，在公共利益的原因促使下，批給人得在任何時刻單方面撤銷批給”。

⁸從比較法的經驗來看，鄰近地區立法通常都會對軌道交通安全或運營安全事宜作出較為詳細的規定，包括劃定運營保護區、運營者安全管理制度、運營人員安全培訓及管理、公眾及乘客安全守則、應急事故處置等，同時也會規定違反安全規定的法律責任。譬如，內地交通運輸部令 2018 年第 8 號（軌道交通運營管理規定）第二十九條；台灣《大眾捷運法》第四十五條及後續條文；《香港鐵路條例》第二十七條及第二十八條等。

⁹第 13/2009 號法律第四條第二款規定：“法律應有確定、準確和充分的內容，應清楚載明私人行為應遵守的法律規範，行政活動應遵循的行為規則，以及對司法爭訟作出裁判所應依據的準



27. 此外，法案並沒有就違反安全規定的法律後果和處罰作出規定，因此，委員會也曾討論在立法層面規定違法後果和處罰的必要性。
28. 提案人代表表示，安全方面的規定屬於技術性規範，由補充法規作出規範就足夠了，不需要在法案中規範。至於對運營者在安全方面的要求，主要是指引性的要求。由於將來輕軌系統由公共資本公司甚至政府部門運營，政府部門處罰政府部門（或公共資本公司）沒有什麼意義，所以，法案只規定如果運營者不符合安全要求，“交通事務局可命令中止輕軌系統的運作”（法案第三條第三款），而不會直接規定處罰性後果。

（五）周邊安全保護區及相關問題

29. 法案第六條第一款規定：“在輕軌行車區域及基礎設施的相鄰土地應設周邊保護區域，以確保輕軌系統運營安全以及人身及財產安全”。對此，委員會表示完全支持，認為這一規定是十分必要和重要的。實際上，在本澳民用航空範疇已經存在類似的制度，主要表現在第52/94/M 號法令（建立航空役權之法定制度）¹⁰，這對於設立輕軌周邊保護區的規定有參考意義和價值。

則。”

¹⁰該法令主要規定在航空站及民用航空之輔助設施之周邊區域設定相應的限制的一般制度。至於受航空役權約束之澳門國際機場周邊區域的具體範圍，則是由八月十四日第233/95/M 號訓令確定的。



30. 法案最初文本第三章曾圍繞“周邊保護區域”，規定相應的土地徵收¹¹、設定行政役權¹²以及對相關工作的禁制和拆卸¹³等內容。
31. 委員會認為，設立周邊保護區域，勢必涉及徵收、設立行政役權以及相關工程的禁制和拆卸等事宜。但是，由於現行法例對徵收、設立行政役權以及相關工程的禁制和拆卸等事宜已經有比較完善的規定¹⁴，在這種情況下，法案再簡單重複現有法例的一些內容，並沒有太大的意義。
32. 提案人解釋，法案之所以做出上述規定，是爲了起到一種宣示和指引的作用。經過討論後，提案人表示，將來可以依據現行法例解決相關問題，所以刪除了這一章，只保留設立周邊保護區域的規定（參見法案第六條）。

¹¹法案最初文本第八條規定：“一、經試盡以私法途徑取得的可能後，政府方可基於公用理由，徵收輕軌系統建設或運營安全所需的不動產及所涉的權利。二、因徵收而作出的賠償應相當於該財產在徵收時的實際價值，可自由兌換及不得無故遲延支付。”

¹²法案最初文本第九條規定：“為適用本法律的規定，行政役權包括禁止在未經交通事務局表示贊同意見的情況下在周邊保護區域尤其進行下列工作：（一）建築物的土木建築、擴建、更改、重建或拆除工程；（二）裝設或加強綜合線網或管網，包括變電站、燃料，或其他具爆炸性、易燃或腐蝕性等危險物的分站及儲存空間；（三）挖掘、爆破、地基加固或打井、疏浚及其他沿輕軌行車區域進行的工作；（四）堆置物件和設置廣告物。”

¹³法案最初文本第十條規定：“一、經發現在違反上條所指意見的情況下進行任何工作，土地工務運輸局應命令禁制、拆卸有關工程，以及如有需要，命令將土地恢復至其在施工前的條件狀況。二、拆卸工程和將土地恢復至施工前的條件狀況的費用，由有關的定作人負責支付。三、在設定或變更役權時，土地工務運輸局可命令拆卸或改建在受役權約束區域已存在或正進行建造的建築物，但僅以對輕軌系統運營的安全及效率屬必要者為限。四、為適用上款的規定，因拆除或改建建築物相關所有人有權索取公平的損害賠償。”

¹⁴這些法例尤其包括五月十四日第 3/90/M 號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》第七條、八月十七日第 12/92/M 號法律《因公益而征用的制度》、十月二十日第 43/97/M 號法令以及八月二十一日第 79/85/M 號法令核准的《都市建築總章程》等。



10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

(六) 強制民事責任保險問題

33. 法案第五條是關於強制民事責任的規定。法案最初文本第六條曾規定，運營者應購買強制民事責任保險，來承保因輕軌運營而產生的風險。至於強制民事責任保險的具體條件則由補充性行政法規作出規範（法案第四十條第二款（三）項）。
34. 鑒於輕軌系統固有的風險，委員會對法案規定強制民事責任保險制度並無異議。實際上，在交通領域，實行強制民事責任保險是一種普遍性的做法。在澳門，無論是陸上運輸，還是航空和海上運輸，都廣泛實行強制民事責任保險制度¹⁵。
35. 在細則性審議過程中，提案人建議對該制度的內容作出修改，即將強制民事責任保險的要求僅限於“運營者至少百分之四十的公司資本由私人實體持有”的情況（法案第五條）。
36. 提案人代表解釋，輕軌運營在澳門屬於新事物，技術含量高，運力強，但風險也大，因此，在澳門未必有保險公司願意承保，而且即使有公司願意承保，保險費也

¹⁵例如，十一月二十八日第 57/94/M 號法令規範汽車民事責任強制保險制度；第 11/2004 號行政法規規範空運人及航空器經營人的民事責任制度；第 34/2009 號行政法規（海上客運）第十六條規定海上客運民事責任保險事宜等。



將會非常高昂。在這種情況下，提案人認為，如果運營者的資本主要或全部直接源於公共部門，甚至由公共部門運營的話，就無須實行強制民事責任保險，而是以公共資源承擔因輕軌系統運營而產生的風險。但是，如果運營者至少百分之四十的公司資本由私人實體持有的話，就需要購買強制民事責任保險。政府代表還特別強調，此處的私人實體是指公共部門以外的所有實體，即使是百分百由公共資本設立的公司，也視為私人實體。對於提案人的上述政策選擇，委員會沒有異議。

(七) 運營者的義務

37. 法案最初文本第十二條第一款（現為法案第七條）主要規定運營者對公眾和乘客的告知及協助等方面的義務，但並沒有規定違反這些義務的後果。對此，提案人解釋，由於將來運營者的資本主要由公共部門持有又或甚至可能由公共部門直接運營，如果規定處罰，相當於政府把錢從一個布兜拿出來放入另一個布兜。委員會則認為，既然法案設定了義務，從法理和邏輯上就需要規定違反義務的處罰性後果。經聽取委員會的意見，法案增加了違反上述義務的處罰性規定（法案第三十條（一）項）。

38. 法案最初文本第十二條第二款曾規定“運營者應促進與重型集體客運經營人聯合服務合同”。對此，委員會認為，既然是聯合服務，必然涉及其他集體客運經營



人，聯合服務並非是輕軌運營者單方可以完成的工作。而且，促進聯合服務應該是政府交通部門的職責。提案人解釋，此處擬規範的是輕軌運營者與公共巴士公司之間的聯合服務。提案人認同委員會的意見，刪除了此款的规定，並表示將來會通過批給合同解決這一事宜。

39. 法案最初文本第十二條第三款規定：“承批人必須遵守本法律的規定和相關批給合同所訂的義務”，“該批給合同應訂定承批人不遵守規定及義務時須繳的其他罰款”。
40. 上述規定似乎把“法定義務”與“合同義務”混為一談，以致規定以批給合同訂定承批人違反法定義務的後果。委員會認為，這種做法並不適當。此外，第3/90/M號法律（公共工程及公共服務批給制度的基礎）第16條已經規定，批給合同應訂定違反合同義務的罰則，法案在此處再作重複性規定並無實際意義。
41. 經聽取委員會的意見後，法案刪除了該款的規定。

（八）禁止作出的行為及監察問題

42. 輕軌運營安全和運營秩序離不開運營者與乘客及公眾的合作和配合。為此，法案最初文本第十三條規定了“乘客及公眾的義務”，法案最初文本第十四條規定了“監察人員的介入”。經過分析討論後，在編排和內容



方面分別修改為法案第八條“禁止作出的行為”以及法案第九條“在付費區及輕軌內的監察”。

43. 就禁止作出的行為而言，一方面，法案最初文本第十三條所規定的三款的内容之間存在交叉或重疊¹⁶；另一方面，所列舉的某些行為本身是可構成犯罪的行為，如第二款中的“攜帶易爆、易燃、有毒、有放射性或腐蝕性的物品”可能涉及《刑法典》第二百六十二條規定的“禁用武器及爆炸性物質”¹⁷，第二款中的“向……列車投擲任何物體”可能涉及《刑法典》第二百八十條規定的“向交通工具投射物體”¹⁸。法案最初文本第五十一條第二款還針對這兩種行為規定了行政處罰。但由於刑事法律對此已經有所規定，再對同種行為規定科處行政處罰，在形式上會產生對一種違法行為既科處刑罰又同時科處行政處罰的後果，而這種雙重處罰並不符合第52/99/M號法令（行政違法行為的一般制度）第八條的規定¹⁹。

¹⁶譬如，法案最初文本第十三條第一款包含“公共清潔衛生”內容，第三款也有“弄髒車站、列車”的規定；第一款包含“妨害輕軌系統運營安全及安全的行為”及“可損毀或阻礙基礎設施、設備的使用和運作的行為”，第二款和第三款也都分別都包含相同的內容。

¹⁷《刑法典》第二百六十二條（禁用武器及爆炸性物質）的內容是：“一、不符合法定條件、或違反有權當局之規定，輸入、製造、藏有、購買、出售、以任何方式讓與或取得、運輸、分發、持有、使用或隨身攜帶禁用武器、爆炸裝置或爆炸性物質、足以產生核爆之裝置或物質、放射性裝置或物質、又或適合用作製造有毒或令人窒息之氣體之裝置或物質者，處二年至八年徒刑……”

¹⁸《刑法典》第二百八十條（向交通工具投射物體）的內容是：“向行駛中之空中、水路或陸路之運輸交通工具投射物體者，如按其他法律之規定不科處更重刑罰，則處最高六個月徒刑，或科最高六十日罰金。”

¹⁹第52/99/M號法令（訂定行政上之違法行為之一般制度及程序）第八條規定：“如一事實同時構成犯罪或輕微違反及行政上之違法行為，則僅以犯罪或輕微違反處罰違法者，但不影響科處對行政上之違法行為所規定之附加處罰。”



44. 經過討論後，提案人調整了法案最初文本中禁止行為的範圍和種類，刪除了一些不必要由法案規定的行為（如弄髒列車、滋擾乘客、飲食等），並剔除了可能涉及犯罪行為的內容。至於法案最初文本規定的禁止吸煙的義務，以及由衛生局提起處罰程序的內容，提案人認為第5/2011 號法律（預防及控制吸煙制度）已經可以涵蓋輕軌系統場所，因此，也刪除了法案中的相關規定。
45. 關於法案第八條規定禁止作出的行為，在審議過程中，提案人曾建議將其範圍縮窄為僅僅針對乘客，並且是以付費區檢驗閘門為界限，即乘客進入檢驗閘門後的行為才受規範，至於其他人的行為或在閘門外的行為則不受法案的規範，而是適用公共地方總規章及其他相關法例。
46. 對此，委員會指出，法案最初文本第十三條的規定更廣泛，其適用範圍為“列車、基礎設施內，尤其在車站、連接車站的平台、行人天橋上”，其適用對象不限於乘客，也包括公眾。如果將適用範圍限於乘客以及進入閘門，則勢必導致同樣的違法行為以閘門為界而適用不同的法例，因此在處罰方面會產生很大的差別²⁰，同時，也會基於是否屬於乘客而產生差異²¹。因此，委員會曾建議將適用範圍定為“車站、付費區及列車”，將適用對象

²⁰譬如 攜帶動物進入明示禁止的公共地方或設施 如果是進入付費閘門之前，可能適用第28/2004 號行政法規核准的《公共地方總規章》及第106/2005 號行政長官批示，科處澳門幣300元罰款；如果進入付費閘門之後，適用本法案的規定，可科處定額罰款5000元。

²¹例如，按照本法案的定義，逃票者並非乘客，如果其在付費區作出的第八條規定的違法行為就不會受到本法案規定的處罰。



定為所有的人而不限於乘客。在經過討論後，法案維持最初文本對行為主體範圍的規定，即未將主體範圍限於乘客；但縮窄了作出行為空間的範圍，即只限於付費區及輕軌列車。

47. 為了維護運營安全和運營秩序，法案最初文本第十四條規定了運營者監察人員介入的情況，核心內容是命令或要求涉嫌違反規定的人士進入或離開車站或付費區，在必要的時候，可要求其他公共實體尤其是治安警察局提供所需的協助。對此，委員會表示贊同，但同時建議改善條文的內容，以便更清晰界定監察人員的權限以及所針對的情況。提案人接納委員會的意見，並將有關意見反映在法案的修改文本之中(法案第九條)。

(九) 票價制度

48. 法案第十條規定了票價制度。在審議過程中，委員會特別關注到票價的訂定問題，除了關注訂定票價應關注的因素，包括推動社會經濟效益的平衡和收取價格的公平性等因素，還討論了訂定票價的具體程序。
49. 政府代表解釋，按照第 50/88/M 號法令第十一條第二款 c) 項的規定，行政長官有權限發出訂定的收費的批示。具體流程大致為：專營公司向交通事務局建議票價的金額，交通事務局會製作報告並交予行政長官，由行政長官在聽取行政會意見後作出決定。至於專營公司因



運作成本、員工薪酬及設備零件價格上升等原因而提出的加價申請，也需要遵守相應的審批程序。

50. 法案最初文本第十七條曾詳細規定了“非有效的運輸憑證”事宜，其中第一款列舉了運輸憑證非有效的情形²²，第二款則規定監察人員可即時扣押非有效運輸憑證。

51. 在審議過程中，委員會認為，法案對運輸憑證的相關規定過於傳統和狹窄。一方面，法案規定運輸憑證不屬於乘客、有效期屆滿、無法確認持有人身份等，似乎意味著運輸憑證一定是書面或記名憑證，但在今日數字化、電子化支付形式運用日益廣泛，上述規定不僅缺乏彈性而且也會帶來實際操作上的困難；另一方面，法案關於扣押運輸憑證的規定也並無太大的實際意義。此外，“非有效的運輸憑證”本身是一個學理性的概念，缺乏通俗性，而且也不能涵蓋無票乘車的情況。

52. 經過討論，提案人認同委員會提出的意見，在修改文本中刪除該條規定，從而避免對運輸憑證形成不必要的限制，也為將來實踐留下合理的操作空間。

(十) 意外及事故調查制度

²²法案最初文本第十七條第一款規定的運輸憑證非有效的情形包括“(一)運輸憑證不屬於乘客；(二)運輸憑證有效期屆滿；(三)運輸憑證沾上瑕疵，即任何特徵曾被修改或假造的運輸憑證；(四)運輸憑證的保存狀況使人無法確認其有效期或其持有人的身份；(五)運輸憑證未經驗證。”



53. 法案理由陳述指出，“由於輕軌交通系統的意外及事故可造成災難性後果及引起居民擔心系統的運行及安全條件，因此，為安全方面的考量，應就意外及事故作技術調查，以查明其原因並避免其再次發生。”
54. 法案規定技術調查的目的是預防意外及事故、確定原因或導致因素，以及提出倘有的運營安全建議。同時，還規定了運營者就意外或事故向交通事務局作出通報的義務（法案第十五條）；交通事務局決定開展意外及事故進行調查（法案第十六條）；交通事務局局長指定調查負責人（法案第十七條）；調查人的職權（法案第十八條）；合作的義務（法案第二十三條）、提交報告（法案第二十六條）及運營安全建議（法案第二十七條）等。
55. 實際上，在澳門民用航空領域已經存在類似的制度，即第 2/2013 號法律（民航意外事故調查及航空安全資料保護法）。法案中的許多規定與第 2/2013 號法律的規定有相似之處。
56. 委員會認同法案規定技術調查的必要性，也認同法案中的大多數制度性規定，但同時建議根據輕軌運營的特點優化其中的一些規定。提案人接納委員會的意見和建議，在實體內容和立法技術方面做出了相應的改善，譬如調整關於保密義務的規定（法案第二十一條）、改善提交報告的規定（法案第二十六條）以及優化落實運營安全建議的規定（法案第二十七條）。

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the characters "53", "54", and "55" written vertically, and several illegible signatures.



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

(十一) 運營者監察人員的身份和權限問題

Handwritten mark on the right side of the page.

57. 法案最初文本在多處涉及監察人員的概念。例如，監察人員的定義（法案最初文本第二條規定）；對監察人員的認證（法案最初文本第五條）；監察人員對乘客進行監察（法案最初文本第十四條及第十六條規定）；監察人員“在執行職務時享有公共當局的權力”，並可要求出示身份資料和提供住址、命令停止實施行政違法行為，以及監察人員還可取得必要的資料及文件（法案最初文本第四十九條第三款、第五款）；監察人員可以提出檢控（法案最初文本第五十六條）等。

Handwritten mark on the right side of the page.

Handwritten mark on the right side of the page.

Handwritten mark on the right side of the page.

Handwritten mark on the right side of the page.

58. 監察人員是法案的一個重要概念，尤其是法案最初文本關於監察人員“在執行職務時享有公共當局的權力”的規定，對乘客及公眾的權利可能產生重要的影響，因此是委員會關注和討論的重點內容。

59. 委員會注意到，在澳門的法律秩序中，有不少法律規定賦予執法人員“公共當局的權力”，但這些執法人員本身都是公務人員，而並非承批公司或私人性質企業的人員²³。

²³例如，第 5/2006 號法律（司法警察局）第十三條（公共當局）規定：“一、司法警察局人員，不論其所屬職程，在執行預防及調查犯罪的職務時均具有公共當局的權力……”；第 12/2017 號法律（分層建築物管理商業業務法）第二十二條（公共當局的權力）規定：“一、房屋局的人員執行監察職務時，具有公共當局的權力，並可依法請求警察當局及行政當局提供所需的協助，尤其在執行其職務時遇反對或抗拒的情況”；第 10/2012 號法律《規範進入娛樂場和在場內工作及博彩的條件》第十六-A 條（公共當局的權力）規定：“經適當表明身份的博彩監察協調局人員在執行監察職務時，具公共當局的權力，並可要求治安警察局及司法警察局提供必要的合作，



60. 按照法案的邏輯和思路，將來的輕軌運營會實行公共服務批給的模式，作為運營者的承批人並非公共部門或公務法人。在類似集體運輸的情況下，無論是陸路、航空還是海運，都同樣面臨客流量大以及需要維持運營安全和秩序的情況，但對這些集體運輸活動，未見其他法例對有關運營者人員賦予公共當屬權力或身份的情況。委員會質疑，基於什麼理由單單向輕軌運營者監察人員賦予“公共當局的權力或身份”？
61. 實際上，在其他法域，輕軌交通立法通常也會向運營者人員賦予某些監察性權限，但卻並未見到直接向運營者監察人員賦予“公共當局權力或身份”的先例²⁴。
62. 提案人解釋，由於在碼頭和機場中，存在運營人員權力不足而無法即時制止一些不當甚至違法行為的情況，所以，立法原意是希望賦予監察人員必要的權力，以便有效地維持輕軌運營的安全和秩序，但同時也表示對於法案的相關規定持開放的態度。

尤其在執行職務時遇到反對或抗拒的情況”；第 3/2019 號法律（輕型出租汽車客運法律制度）第二十六條（公共當局）規定：“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、為維護本法律所保護的法益，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，即使其非在執行職務亦然；但有關人員不得就該違法行為提起行政處罰程序或編製控訴書。”

²⁴例如，《北京市軌道交通運營安全條例》第四十二條規定“進入軌道交通車站的乘車人員應當接受並配合安全檢查。不接受安全檢查的，安全檢查人員應當拒絕其進站乘車；拒不接受安全檢查並強行進入車站或者擾亂安全檢查現場秩序的，安全檢查人員應當制止並報公安機關依法處理。發現非法攜帶法律、法規規定的違禁物品的，安全檢查人員應當按照規定處置並及時報告公安機關依法處理”。台灣《大眾捷運法》第五十條規定，對於違反法律規定的人員，除了給予罰款，大眾捷運系統站、車人員的視情況會同員警人員強制其離開。葡萄牙關於乘客違規行為的第 28/2006 號法律第五條也規定，運營企業的監察人員可以對車票或其他憑證進行監察。



Handwritten initials and marks in the top right corner.

63. 鑒於輕軌運營的具體情況，委員會認同法案向運營者監察人員賦予必要的監察權限，但同時認為，法律所賦予的權限應當是合理的、適當的而且應當加以明示列舉，以便在維護安全和運營秩序與保護乘客和公眾的權利之間達到平衡。
64. 經過討論後，提案人接受委員會的意見和建議。一方面，刪除了向監察人員賦予“公共當局權力或身份”的規定；另一方面，明確列舉監察人員的權限，避免出現概括式授權因過於寬泛而可能損害乘客權利的情況（法案第九條第二款、第十一條、第三十二條、第三十八條第一款及第二款）。

Handwritten mark next to paragraph 63.

Handwritten mark next to paragraph 63.

Handwritten mark next to paragraph 64.

Handwritten mark next to paragraph 64.

Handwritten mark next to paragraph 64.

Handwritten mark next to paragraph 64.

(十二) 行政違法行為及處罰

65. 法案最初文本第五十條曾規定“違反本法律的規定構成行政違法行為”。實際上，違反本法律的行為不只是行政違法，也可能涉及民事違法，甚至可能涉及刑事違法，因此不宜作籠統的定性為行政違法行為。經過討論後，提案人刪除了此條規定。
66. 法案最初文本第五十一條規定了對運營者及相關人員違法行為的罰款。其中，第一款規定，違法者如屬自然人，科澳門幣一萬元至一百萬元罰款；違法者如屬法人，科澳門幣二萬元至二百萬元罰款。委員會注意到，



法案規定的罰款幅度過高，執法部門自由裁量權過大，因而值得再思考。另一方面，第二款對違法行為所規定的罰款是一個幅度而並非確定的金額，如果將來涉及到自願交納罰款，將無法得出確定的數額。

67. 經過討論後，提案人同意對上述規定作出調整，重新編排了違法行為，同時根據各種違法行為影響後果的嚴重性，分別訂定不同金額的定額罰款。（法案第三十條）

68. 法案最初文本第五十一條第二款所列舉的行政處罰，涉及法案最初文本第十三條第二款規定的“攜帶易爆、易燃、有毒、有放射性或腐蝕性的物品”及“向……列車投擲任何物體”。正如前所述，由於刑法對此已有所規定，法案第八條（禁止作出的行為）刪除了對“攜帶易爆、易燃、有毒、有放射性或腐蝕性的物品”及“向……列車投擲任何物體”的提述，因此在法案第三十條（行政違法行為）部分也不再規定對這兩種行為的行政處罰。相應地，法案最初文本第五十二條及第五十三條就“攜帶易爆、易燃、有毒、有放射性或腐蝕性的物品”所規定的行政性的附加處罰和保全扣押內容也被刪除。

69. 法案第三十二條就“實況筆錄”作出了規定，該條的內容源自法案最初文本第五十六條規定的監察人員作出“控訴”的權力。由於在經過討論後已刪除了法案最初文本第四十九條第三款賦予監察人員“公共當局權力”



的規定，因此，本條採用更為中性的“實況筆錄”來表達監察人員實施的某些行為的性質，同時還明確規定，監察人員僅僅是就涉嫌違反法案第三十條（三）及（四）項規定的行政違法行為編製“實況筆錄”，而非就本法案規定的所有違法行為編製“實況筆錄”。如涉嫌違法者自接獲實況筆錄通知之日起十五日內自願繳付法案第三十條（三）及（四）項規定的罰款，則僅須繳付罰款金額的一半（法案第三十三條）。否則，將由交通事務局依法作出相應的決定（法案第三十四條）。

（十三）刑事責任問題

70. 法案理由陳述認為，“由於傳統鐵路運輸不包括輕軌交通系統，而且先進的無人駕駛膠輪運輸系統，以及其駕駛系統由運營控制中心遙距操控，並不符合《刑法典》第二百七十五條結合第二百七十六條第一款規定的傳統鐵路運輸的概念，故有必要訂定輕軌交通系統的專門刑事規範。”

71. 為此，法案最初文本第七章就危害輕軌運輸安全以及相關的行為，作出了刑事性規範²⁵。理由陳述稱，“本法案建議的‘刑事責任’相當於經作出必要配合後的《刑法典》第二百七十五條、第二百七十六條、第二百七十

²⁵法案最初文本規定的刑事罪行實際包括兩類：涉及交通運輸安全的條文包括第三十八條（劫持列車）、第三十九條（妨害運營安全）、第四十條（危險駕駛或操控）、第四十一條（向列車扔投擲物）、第四十二條（棄職）、第四十四條（加重和減輕）；第四十三條（違令）主要是針對違反禁制工程的行為。



七條、第二百八十條、第二百八十一條及第三百五十條的規定”。

72. 委員會認同就嚴重危害輕軌運輸安全的行為科處刑事處罰，但同時認為，法案所採用的立法技術並非是最妥當的方案。因為《刑法典》第四編第四章專門規定“妨害交通安全罪”（包括第二百七十五條至第二百八十一條），其保護的法益為交通運輸安全。上述規定可涵蓋針對陸路、海上和空中各種交通方式或工具的犯罪，其中包括針對“鐵路運輸”和“火車”的犯罪。在這種情況下，有必要將涉及輕軌系統運輸安全的犯罪納入《刑法典》來考慮，而不宜以單行法的方式作出處理。

73. 在制定《刑法典》的時候，尚不存在輕軌系統這樣的新型交通工具，所以立法者也不可能就此種交通工具作出具體規範。委員會也認同本法案中的“軌道運輸”和“輕軌列車”與傳統的“鐵路運輸”和“火車”概念存在一定的差別。但是，從交通運輸方式和交通工具而言，它們無疑又是最接近的概念。在此情況下，為打擊嚴重危害輕軌系統運輸安全的行為並避免在適用《刑法典》時產生疑問，委員會曾建議在本法案中規定，關於“輕軌列車”及“輕軌軌道”的提述視為對《刑法典》對“火車”和“鐵路”的提述，以便使《刑法典》的規定適用妨害輕軌運輸安全的行為，而不是在《刑法典》之外，以單行法（即本法案）的方式就妨害輕軌運輸安全的行為重複性規定基本相同的罪名、罪狀和刑罰。



Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.

74. 經過討論後，提案人接納了委員會的意見，即不在本法案中就妨害輕軌運輸安全的行為重複性規定基本相同的罪名、罪狀和刑罰，而是採用準用《刑法典》第二百七十五條至第二百七十七條的規定。

75. 法案最初文本第四十一條規定的“向列車扔投擲物”罪，也沒必要。因為《刑法典》第二百八十條已經規定了“向交通工具投射物體罪”，而交通工具是一個含義非常廣泛的概念，可以涵蓋陸、海、空各種交通工具。輕軌系統作為一種陸路大眾集體交通運輸工具，應當沒有疑問。換言之，《刑法典》第二百八十條的規定，可以涵蓋向輕軌列車投擲物體的行為。在這種情況下，法案最初文本第四十一條的規定，只是對現有規定的簡單重複，因而可以刪除。

76. 法案最初文本第四十二條還規定了“棄職”罪²⁶。但是，委員會認為，《刑法典》第三百五十條規定的“棄職”罪²⁷足可以涵蓋法案擬規範的內容。儘管《刑法典》第三百五十條規定的犯罪主體是公務員，但根據《刑法典》第三百三十六條第二款 c)項的規定，特定企業的機關據位人及工作人員等同於公務員²⁸。既然如此，本法案此條

²⁶法案最初文本第四十二條的內容是：“運營人員意圖阻止或中斷提供輕軌公共客運服務，而不正當放棄其職務或玩忽職守者，處最高一年徒刑，或科最高一百二十日罰金。”

²⁷《刑法典》第三百五十條（棄職）的內容是：“公務員意圖阻止作出公共服務或使之中斷，而不正當放棄其職務或玩忽職守者，處最高一年徒刑，或科最高一百二十日罰金。”

²⁸根據《刑法典》第三百三十六條（公務員之概念）第二款 c)項，為了《刑法典》規定的效力，下列者等同於公務員：公營企業、公共資本企業、公共資本占多數出資額之企業，以及公共事業



的規定有無必要，否則只會增加理解上的混亂。

77. 經過討論後，提案人接受委員會的意見，刪除了上述在適用《刑法典》時不存在疑問的條文。

(十四) 運營者的民事責任

78. 法案最初文本第八章曾規定“運營者的民事責任”，其中，法案最初文本第四十五條規定“合同責任”，法案最初文本第四十六條規定“排除和限制合同責任”，法案最初文本第四十七條規定“客觀責任”，法案最初文本第四十八條規定“排除客觀責任”。

79. 委員會注意到，現行《商法典》第三卷（企業外部活動）第十一編對“運送合同”有完整的規定，包括了“旅客運送”，其中，第七百五十八條不僅規定了運送人的責任，也規定了排除運送人責任的情況²⁹。

80. 與此同時，《民法典》第二卷第二章（債之淵源）第五節專門規定了民事責任，既包括因不法事實所產生之責任，也包括風險責任。就風險責任的規定而言，不僅包括由車輛造成之事故的損害賠償責任（第四百九十六

之特許企業、公共財產之特許企業或以專營制度經營業務之公司等之行政管理機關、監察機關或其他性質之機關之據位人，以及該等企業或公司之工作人員。

²⁹《商法典》第七百五十八條（運送人之責任）規定：一、運送人須將旅客安全送到目的地。二、運送人須對引致旅客身體受傷之意外及旅客所託付之行李之滅失或毀損負責，但其原因不可歸責於運送人者除外。三、運送人對金錢、有價證券、文件、貴重金屬、珠寶、藝術品或其他貴重物品之滅失或毀損不承擔責任，但經報明且獲其接受者除外。四、運送人對旅客自行保管之手提行李或其他物品之滅失或毀損不承擔責任，但其原因可歸責於運送人者除外。



條)，也包括責任之排除（第四百九十八條）以及責任之最高限額（第五百零一條）。

81. 在《民法典》與《商法典》對合同責任與民事責任有一般規定的情況下，法案又對此單獨作出規定，在單獨規定的情況下，卻未對損害賠償的最高限額作出規定，而且使用了與《民法典》規定的“風險責任”不同的“客觀責任”的術語。這種做法會導致諸多疑問：《民法典》和《商法典》的規定是否不足以涵蓋輕軌運營的合同責任和民事責任？本法案與《民法典》和《商法典》的規定是一種什麼關係，後者是否補充適用於前者？法案使用“客觀責任”的術語不同於《民法典》使用的“風險責任”，有什麼特別的考慮，等等。

82. 經過分析和討論後，提案人在法案修改文本中刪除了關於運營者民事責任的規定，對此將適用《民法典》和《商法典》規定的一般制度。

四、細則性審議

83. 委員會除了就法案進行上述的概括性審議工作外，也根據《立法會議事規則》第一百一十九條的規定，完善了法律技術方面的內容。以下是法案條文所引入的主要調整或改善。
84. 第二條（定義）。本條調整和改善了一些概念或定義的內容，使之更清晰、準確，如“運營者”（第九項）

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top, the number '10', and several other illegible signatures.



和“運營人員”（第十項）等；增加了“乘客”（第十二項）的定義；刪除了一些被認為不必要的定義，如“運營管理”及“嚴重意外”。

85. 第三條（安全技術規定）。本條除了改善行文，還特別增加了第三款，即“必要時交通事務局可命令中止輕軌的運作”，以便及時有效保障輕軌運營的安全。

86. 第四條（操作員及監察人員的認證）。本條除了改善行文，還特別增加了兩款，分別規定有關運營人員在執行職務時應持有交通事務局發出的工作證，交通事務局具職權組織及持續更新有關運營人員認證的登記。

87. 第五條（強制民事責任保險）。本條相當於縮減了法案最初文本第六條規定購買強制民事責任保險的範圍，即從運營者一概需要購買民事責任保險調整為僅當“運營者至少百分之四十的公司資本由私人實體持有”的時候才需要購買。

88. 第六條（周邊保護區域）。本條除了改善行文，還刪除了關於“土地徵收”和“設立行政役權”的提述，因為這些方面的事宜由現行適用性法律規範；同時，還增加了設立周邊保護區域的程序性和形式性要求，即“經交通事務局建議，周邊保護區域以公佈於《澳門特別行政區公報》的行政長官批示訂定”。



89. 第七條（運營者的義務）。本條除了改善行文外，還調整了運營者的義務的範圍，特別是刪除了法案最初文本中關於運營者應促進與重型汽車集體客運特許經營人聯合服務以及批給合同訂明罰款的規定。這些事宜將由批給合同加以處理。

90. 第八條（禁止作出的行為）。本條與法案最初文本第十三條的內容相比，主要是刪除了一些可能涉及犯罪而已經由刑法規範的行為（如攜帶易燃易爆危險品、破壞設備等），刪除了一些重複規定或不必要有本法律規範的行為（如飲食、吸煙等）；同時，將禁止實施行為的空間範圍縮窄為付費區及輕軌列車。

91. 第九條（在付費區及輕軌內的監察）。本條除了改善行文，主要是調整了監察人員行使監察權限的內容和範圍，包括規定監察人員在第三十二條第一款所指編製實況筆錄的情況下，有權要求涉嫌違法者提供身份資料，擴大了對拒絕進入或要求離開付費區或輕軌的情形的範圍，尤其是增加了第八條（一）至（七）項所指的任一行為。另外，最初文本使用了“違法者”的術語³⁰，由於在監察階段尚未確定行為人是否真正構成“違法者”，特別是由於監察人員並非公務人員，因此，委員會曾建議使用較為中性和準確的“涉嫌違法者”的術語³¹。提案

³⁰在法案其他條文（如第三十二條至三十四條、第三十八條）也使用了同樣的術語。

³¹以往立法採用“涉嫌違法者”術語的例子為第3/2019號法律（輕型出租汽車客運法律制度）第三十條第一款（二）項，該項規定簡要證言表須載有“涉嫌違法者的識別資料”。



人接納了這一建議。

92. 第十條（票價制度）。本條除了改善行文，特別對票價調整和公佈的程序性規定作出完善。
93. 第十五條（通報意外或事故的強制性）。就通報事宜，法案最初文本第二十一條第二款曾規定：“通報須於事發後即時作出，嚴重意外不得超過兩小時通報，其餘事件不得超過十二小時通報”。委員會曾與政府代表討論關於通報時間的要求的適當性與合理性問題。鑒於對一些意外或事故的通報，所規定的時間可能過長，所以，法案最後刪除對具體時間要求的規定，留待交通事務局的通告加以規範。
94. 第十六條（意外及事故的調查）。法案第二條已經刪除對“嚴重意外”的概念和定義，不再區分“意外”及“嚴重意外”。因應這一修改，本條調整了法案最初文本第二十三條規定的必須調查及可以調查的事項的範圍，經調整後，對“意外”必須調查，對“事故”可以決定進行調查。此外，法案刪除了最初文本中對調查目的重複性規定以及對調查負責人發現犯罪跡象後作出檢舉的規定。關於檢舉的義務已由《刑事訴訟法典》第二百二十五條作出規範。
95. 第十七條（調查負責人）。本條除改善行文外，主要是增加了“調查負責人及調查委員會其他成員在執行職



務時，應持有交通事務局發出的工作證”的規定。

96. 第二十一條（保密義務）。本條是法案最初文本第二十八條（保密義務）與第三十二條（發佈資料）整合的產物。經過整合後，保密義務的內容更清晰明確。
97. 第二十六條（報告）。本條源於法案最初文本第三十四條的規定。法案最初文本曾規定：“交通事務局應在行政長官確認最終報告後儘可能自意外或事故發生之日起一年內公開，但不包括機密內容”。委員會認為法案規定“一年”的公開報告的期限過長，同時也質疑關於“不包括機密內容”的規定。經過討論後，法案最終修改為“完成技術調查後，交通事務局應在行政長官確認最終報告後立即將之公開”。
98. 第二十七條（運營安全建議）。本條源於法案最初文本第三十五條的規定。最初文本第二款規定“運營者應於九十日內或交通事務局指定的期間內實施上款所指的安全措施，並於實施後三十日內通知交通事務局其已採取的措施”。委員會曾討論“九十日”的期間是否妥當，因為在某些情況下，不需要九十日就可以實施有關安全建議；而在另一些情況下，九十日未必足夠，譬如定制和更換有關的設備。在聽取委員會的意見後，法案將此簡化為“運營者應於交通事務局指定的期間實施上款規定的安全措施，而該局應監察有關措施的實施”。



99. 第三十條（行政違法行為）。本條整合了法案最初文本第五十條和第五十一條的規定。一方面，重新編排行政違法行為；另一方面，根據行政違法行為嚴重程度規定了不同的定額罰款。相應地，刪除了根據違法行為嚴重程度以及損害、違法者過錯程度及經濟能力厘定罰款金額的規定。此外，法案刪除了關於吸煙的處罰的規定，對此將適用第5/2011號法律（預防及控制吸煙制度）的一般規定。
100. 第三十二條（實況筆錄）。本條不僅將最初文本第五十六條規定的“控訴”改為更中性的“實況筆錄”，還更清晰地規定了編製“實況筆錄”的情形所針對的僅僅是法案第三十條（三）及（四）項所規定的行政違法行為。
101. 第三十五條（繳付罰款）。本條改善了條文內容，不僅明確了交付罰款的期間，也明確了提起訴願的權利。如果未在“提起訴願的期間屆滿後或自接獲就訴願所作決定的通知之日起十五日內繳付罰款”，則按稅務執行程序的規定進行強制徵收（法案第三十六條）。
102. 第三十八條（通知）。本條通過改善行文，對監察人員作出通知與交通事務局局長作出通知進行清晰區分。此外，還刪除了最初文本中含義不明確或無意義的兩款（最初文本第六十二條第一款及第七款）。



Handwritten signature

103. 第三十九條刑法規定。本條簡化了法案最初文本第七章關於刑事責任的規定，採用準用《刑法典》第二百七十五條至第二百七十七條的規定的方式，從而消除針對妨害輕軌運輸安全行為在適用《刑法典》時可能存在的疑問。

Handwritten signature

五、結論

Handwritten signature

104. 委員會經細則性審議及分析後認為：

- (1) 本法案最後文本具備在全體會議上作細則性審議及表決的必需條件；
- (2) 有必要邀請政府委派代表列席因細則性審議及表決法案而召開的全體會議，以提供必需的解釋。

二零一九年七月二十四日於澳門。

委員會

Handwritten signature of Wong Hien-choi

黃顯輝

(主席)



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

Handwritten notes on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller characters below it.

崔世平
 (秘書)

張立群

高天賜

梁安琪


鄭安庭

施家倫


龐川



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


 柳智毅


 李振宇


 蘇嘉豪

