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“全體在職的士司機仝人”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

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。

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。*

（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，為將來輸人外勞作鋪路。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仝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

"全體在職的士司機仝人"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

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。

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

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。

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

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

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：

（一） 將署名“一群的士司機”及“全體在職的士司機仝人”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“全體在職的士司機仝人”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）

崔世平

（秘書）

張立群

高天賜

梁安琪

鄭安庭

施家倫

龐川

柳智毅

李振宇

蘇嘉豪

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强硬，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，我們全體司機仝人現向當局提出以下訴求：

一、抗議强行鐵腕高壓手段打壓、針對的士行業，重典過於苛刻讓人没法接受及承擔。

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没有嗎？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。

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
7 JUN 2018 16:26

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，没有人性、人權、公理，無非是想借整頓的士行業為由，為將來輸入外勞作舖路。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仝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。

全體在職的士司機仝人 敬上

2018 年 6 月 7 日