



澳門特別行政區

檢討輕型出租汽車（的士）客運制度

諮詢文件

法務局 交通事務局

二零一四年八月

目 錄

前 言	3
第一章 加強打擊的士的違法行為	5
一、 加強調查取證	5
1. 引入隱藏執法人員身份的調查手段	5
2. 增加即時取證方式	7
3. 增加影音資料證據	8
二、 加強執法工作	8
三、 加重處罰力度	9
1. 提高罰款金額	10
2. 增設釘牌制度	10
3. 促使繳納罰款	11
第二章 優化的士服務的經營環境	12
一、 引入“的士服務智能管理系統”	12
1. 的士司機電子工作證	12
2. 的士車程及收費電子紀錄	13
3. 的士車廂內的錄音監察系統	13
二、 建立的士服務費訂價制度	14
三、 統一監管的士候客區	14
四、 推行司機的鼓勵及培訓計劃	15
第三章 完善的士服務的長遠規劃	16
一、 研究澳門對的士服務的需求	16
二、 研究增加的士牌照的發放方式	17
1. 訂定發出新的士牌照的標準	20
2. 制定新的士牌照的經營規範	20
3. 回應原有的士牌照持有者的合理訴求	21
三、 研究電召的士的服務定位	22

查閱及下載諮詢文件

法務局：www.dsaj.gov.mo

交通事務局：www.dsat.gov.mo

澳門法律網：www.macaolaw.gov.mo

發表意見建議

電郵：info@dsat.gov.mo

電話：8866 6363

傳真：2875 0626

郵寄：交通事務局 澳門郵政信箱 8809 號

諮詢期

2014 年 8 月 9 日至 2014 年 9 月 23 日

前 言

長期以來，澳門的士服務是居民出行的一個重要選擇，對公交巴士服務及私人車輛起著重要的補充或替代作用。對於日益增多的遊客而言，由於人生路不熟，搭乘的士更是優先選擇的便利的交通工具。

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”、“釣泥鯁”、“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。

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“放蛇”），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，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。

因此，有必要儘快修訂現行輕型出租汽車（的士）客運法律制度，以立法的形式對有關制度加以規範和完善。法務局和交通事務局起草了《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文件，希望社會各界就諮詢文件的內容及有關的士營運制度的其他內容發表意見，共同為改善的士服務獻計獻策。

我們將在諮詢期結束後就所收集到的意見和建議作諮詢總結報告並將之公開。如果需要對發表意見者的身份或所提的意見作全部或部分保密處理，敬請作出特別說明。

第一章 加強打擊的士的違法行為

社會各界對的士營運制度提出了很多意見，而目前反應最強烈的主要是部分司機“拒載”、“揀客”、“繞路”、“議價”、“釣泥鯁”、“濫收車資”等違規問題，希望透過加強執法和完善法律，嚴厲打擊的士司機的違法行為。

雖然大部分的士司機都是自律守法，但是部分害群之馬的違法行為的確比較嚴重，且有逐漸蔓延、愈演愈烈的趨勢。去年交通事務局及治安警察局進行了 235 次聯合行動共同打擊違規的士，發現 279 宗違規個案。今年上半年，兩局聯合行動 166 次，已發現 291 宗違規個案，當中有 65 宗拒載、218 宗濫收車資及 8 宗其他違規個案，半年數字已比去年總數還要多。因此，有必要加強執法調查手段，採取更有效措施打擊的士違法行為。

一、 加強調查取證

1. 引入隱藏執法人員身份的調查手段

由於的士本身具有流動性的特徵，且“揀客”、“議價”、“濫收車資”等違法行為僅發生在司機與乘客之間，如乘客無法提供資料，則執法人員用一般的調查取證手段檢控違規司機存在相當的困難。為此，社會各界普遍認為應該引入“放蛇”手段進行調查取證，然而，對於這種調查取證手段的合法性、公平性及效果又存有疑問。

“放蛇”並非是一個嚴格的法律概念，而是對於執法人員採取隱藏身份的方式對違法行為進行調查取證的俗稱；另一種情況是俗稱的“臥底”，即為預防或遏止犯罪的目的，執法人員隱藏自己的身份，滲入違法者之中，在有需要時可能參與或實施犯罪，以便取得證據。

對於“臥底”的情況，由於執法人員不僅要隱藏自己的身份，而且在有需要時可能實施相關的違法行為，因此必須有法律的明確規定，以便對有關的違法行為不予處罰。法律在適用“臥底”制度時十分嚴格，目前僅在規範有組織犯罪或毒品犯罪等嚴重犯罪的法律中容許採用這種制度，但亦不容許以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據。

我們將“放蛇”的概念嚴格訂為僅是執法人員以隱藏身份的方式對違法行為進行調查取證，不能實施相關的違法行為，而且“放蛇”手段必須是被動式的，亦不能以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據。因為按照《刑事訴訟法典》第 113 條的規定，以欺騙的手段，擾亂行為人自由地作出意思表示或決定而獲得的證據均屬無效，且不得使用。

雖然有人認為“放蛇”手段一般應用在犯罪行為的調查取證方面，而的士違法行為屬於行政違法行為就不能採用，但按照規範行政違法行為一般制度的第 52/99/M 號法令第 19 條的規定，行政違法行為的程序原則上可適用《刑事訴訟法典》中關於證據的規定。根據《刑事訴訟法典》第 112 條

的規定，法律沒有禁止的證據均可採用，只是必須透過正當的方式和手段取得證據。

因此，可以透過法律明確規定，針對的士司機的違法行為，由執法人員以隱藏身份的方式進行調查取證，且須明確只能以被動的方式進行，執法人員以引誘的士司機作出違法行為所獲取的證據屬於無效。這要求對執法人員有充分的法律培訓和嚴格的執法指引，避免出現非法搜集證據的情況。此外，也要適時調整執法人員和執法手段，否則隱藏身份的執法人員短時間內便被“點相”，嚴重削弱執法的效果。

2. 增加即時取證方式

針對的士司機的“繞路”、“議價”、“濫收車資”等違法行為，最直接有效的證據便是的士乘客的證言，如何令到受違法行為影響的乘客能夠依法作證，是能否有效檢控的士司機違法行為的關鍵。但是，目前的士乘客以遊客居多，他們往往會因趕時間或離境等原因，難以向執法人員提供的士違規的資料或證供。

因此，為方便的士乘客提供的士違規的證供，可考慮製作格式化的證人證言表，當中包括經歷或目睹違法事實的證人的身份資料及事實描述，由執法人員在發現違規的士的現場填寫，並由作為證人的乘客當場簽名。

此外，還可參考《道路交通法》及《公共地方總規章》的有關規定，就的士違法行為訂定特別處罰程序，規定執法人員在目睹構成行政違法行為的事實或有足夠跡象顯示已實施行政違法行為時，可即時提起處罰程序及填寫格式化的控訴書，並將控訴內容通知違法者。

3. 增加影音資料證據

針對的士司機的“拒載”、“揀客”、“繞路”、“議價”、“釣泥鯁”等違法行為，單純靠人證或書證難以起到實際的阻嚇作用。因此建議充分利用公共道路上的視像監察設備，並在一些的士違規黑點或的士候客區安裝專門的視像監察設備，以及在的士車廂內安裝錄音監察系統，以此收集的影音資料可以作為檢控的士違法行為的證據資料。

二、 加強執法工作

按照現行的法律規定，有關的士違法行為的監察及處罰工作由交通事務局負責。由於交通事務局的稽查人員數量有限，面對的士行業不斷出現的違法行為進行執法時難免顯得力不從心。

為加強執法效果，去年起交通事務局與治安警察局採取聯合行動，由警員負責截車、指揮道路、查核身份及要求各方人員配合，令處理的士違法行為的過程比以往更順暢有序，執法成效亦因此而有所提高。

由於治安警察局本身擁有管制及監察車輛通行的職責，而警員具有軍事化人員身份，對違法的士司機有一定的威懾力；對居民及遊客而言，警員的身份不僅易於識別，而且較能獲得信賴而願意提供相關資料；此外，治安警察局又具備刑事警察機關身份，警員曾接受包括調查及取證的專業訓練，有利於對的士違法行為的調查及取證工作；再者，警員數目遠遠超過交通事務局現時擁有的稽查人員數目，且能全天候 24 小時執法。

因此，建議法律明確賦予治安警察局有關的士違法行為的監察及處罰權限，由交通事務局及治安警察局共同負責監察工作，交通事務局的監察人員亦可依法要求治安警察局提供必要的合作，尤其在執行職務時遇到反對或抗拒的情況。

三、 加重處罰力度

針對的士違法行為的執法及處罰，目前所依據的是 1999 年頒布的第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》。由於該法例公佈至今已十多年，當中的部分規範已不符合澳門的社會實況及經濟發展，而且所訂定的處罰措施阻嚇力不足，有必要作出修訂。

1. 提高罰款金額

現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》針對的士違法行為的處罰採用定額罰款制度，但由於每一個案的違法情節均有所不同，所取得的不正當利益亦可能存有較大的差距，這種制度未能因應違規情況的輕重而作出相應的處罰，故建議將定額罰款改為訂定罰款的最低及最高限度的方式，以便主管部門視乎具體情況，尤其考慮違規事實的嚴重程度，科以適當的罰款金額。

此外，《輕型出租汽車（的士）客運規章》所訂定的罰款金額按照十多年前的經濟水平而定，目前已經難以取得阻嚇作用。例如按照《輕型出租汽車（的士）客運規章》的規定，的士司機不按計程錶所顯示的金額向乘客收取車資，或將乘客載往非指定的地點，罰款的金額僅為澳門幣 1,000 元。因此，建議提高的士違法行為的罰款金額。

2. 增設釘牌制度

雖然提高的士司機違法行為的罰款金額，可以對違法者起到一定的阻嚇作用。但對於嚴重及重複的違法者而言，罰款僅是增加了違規的成本，可能會出現違規變本加厲的情況。因此，有意見認為，應該採用中止或取消的士司機的從業資格（即俗稱的“釘牌”）的處罰，打擊嚴重及重複的違法者。

參考鄰近地區的做法，針對的士違法行為均有“釘牌”制度。例如在內地，部分地方性法規中有“暫停從業資格”或“吊銷營運資格證件”的制度；在香港，如的士司機作出“拒載”、“繞路”、“濫收車資”等行為，一經定罪，除可被處罰款及監禁外，還可被取消駕駛資格；在韓國，違反禁止拒載的規定，初犯者科以罰款的處罰；如屬第二次違反者，除罰款外，亦會被處以停止從業資格 30 日；如屬第三次違反者，除罰款外，亦會被取消從業資格。

中止或取消的士司機的從業資格的處罰，應該適用於嚴重及重複的違法者。對於有意見認為應該引入的士司機扣分制度的問題，有需要考慮現時澳門尚未實行駕駛者違規的扣分制度，應否單純針對的士司機引入扣分制度需要進一步的研究。如果引入針對的士司機的扣分制度的主要目的是打擊重複性違法行為，則可透過“累犯”制度的加重處罰達致同樣的效果。

3. 促使繳納罰款

現時有部分的士司機因違規而被科以罰款後，不自願繳納罰款，即使進行強制徵收，亦需要耗費一定的資源及時間。而的士司機的專業工作證的續期與否，又不會受限於是否已繳納罰款，故不按時繳納罰款的情況時有發生。因此，建議參考《道路交通法》中關於不繳納罰款不得辦理駕駛執照續期的規定，主管部門得以持有專業工作證司機未繳付罰款為由而“不予續牌”。

第二章 優化的士服務的經營環境

在加大對的士司機違法行為的打擊力度的同時，需要研究如何完善對的士行業的管理，創造良好、公平的經營環境，消除不正當的經營行為，增加對合法經營者的保護，建立合理的的士服務費訂價制度，同時開展對的士司機的職業培訓，從而全面提升的士行業的服務素質，方能真正確保的士乘客的權益。

一、 引入“的士服務智能管理系統”

為有效管理的士營運及打擊違法行為，將在參考其他地區成功經驗的基礎上，開發並安裝“的士服務智能管理系統”，集計程錶、身份識別器、路程記錄儀、視像及錄音監察等功能於一體的設備系統，希望透過該系統能夠達致以下的效果：

1. 的士司機電子工作證

為了有效識別的士司機身份，建議對持有的士專業工作證的現職司機，發出專門的電子晶片“身份識別卡”。司機每次提供的士服務時，均須在“的士服務智能管理系統”上“拍卡”，此舉有助於識別當更司機身份，包括特定日子及時段的“替更”司機身份，不僅能夠加強監管，也增加對的

士司機的保障。此外，當更的士司機的“身份識別卡”所顯示的資料應該清晰明瞭，方便的士乘客查看及識別。

2. 的士車程及收費電子紀錄

“的士服務智能管理系統”可利用內置的 GPS 系統、具錄影功能的行車記錄儀，對車輛的行駛路線、營運狀態（空車、載客、交更等）作實時及詳細的記錄，這樣可將的士的行車路線完整地記錄下來，避免司機與乘客雙方的“繞路”爭議；此外，每程的士服務都須強制系統發出收據，其上須清楚列明行走的公里數、等候時間、法定附加費等，並標示服務的時間、的士及司機的識別資料等。

3. 的士車廂內的錄音監察系統

安裝的士車廂內的錄音監察系統，一方面可以監察司機是否存在“議價”、“濫收車資”等違法行為，另一方面也可以防止出現司機遭冤枉或者執法人員“引誘執法”的情況，保護司機的合法權益。

對於車廂內的錄音監察系統是否會侵犯隱私權的擔憂，可以透過法律明確規定安裝系統的權限、目的及資料用途加以解決。系統必須由有權限實體安裝，只能用作調查違法行為之用，僅在發現違法行為或遇乘客或司機投訴時方可翻查特定時段的錄音資料。此外，須在的士車廂內張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統。

二、 建立的士服務費訂價制度

無論是車主還是司機，在的士營運中所賺取的應該僅是車資的收入，當正常的車資收入難以抵消營運成本及保障合理收益時，可能會衍生出濫收車資等違法行為。因此，建立公開、公平、合理的的士服務費訂價制度，對於減少的士的違法行為會起到正面的作用。

目前調整的士服務費的方式是的士業界向交通事務局提出調價的申請，交通事務局會向消費者委員會、公用事業關注協會及交通諮詢委員會諮詢意見，然後以上一次調整的士收費時的數據為基礎分析的士營運成本，考慮消費物價、燃料價格、客貨車司機薪酬等因素，綜合評估有關收費的合理性、調整幅度，以及居民的承受能力，從而最終作出審批。

因此，須研究上述的調價機制是否應該制度化和規範化，當中所考慮的因素是否可以包括的士載客率、司機的服務質素等內容。此外，尚可研究應否在節假日等特殊時段，容許的士按章收取一定數量的附加費。

三、 統一監管的士候客區

除了在主要公共運輸點（例如旅遊點或巴士站附近）規劃各區的固定的士站位置外，建議將酒店或私人建築物內的的士候客區納入執法部門的監管範圍，限定的士必須是“有

客下車”或“空車待租”的車輛方可進入的士候客區排隊，並禁止任何私人實體阻止或限制的士進入候客區。

統一監管建築物內所設之的士候客區後，主管部門應對所有運作中的固定的士站的設置作全面規劃，希望能夠影響的士流量的合理分配，並逐步引導的士服務進入舊區。

四、推行司機的鼓勵及培訓計劃

在打擊違規的士司機的同時，建議對服務態度良好的司機作出嘉許，提升的士從業人員的士氣。透過嘉獎計劃表揚提供良好的士服務的司機，向得獎者頒贈優秀的士司機證，以展示於的士車廂內的顯眼處；並為獲獎司機提供獎品，例如入油券等；還可以考慮在按照新的監管制度發出有年期的個人的士牌照時，將是否獲得嘉獎作為其中一項考慮因素。

此外，可透過舉辦的士司機職業培訓課程，提昇司機的專業能力和服務素質。培訓課程的內容可包括相關的法律法規的培訓、語言方面的培訓、澳門歷史及文化方面的培訓、服務素質及服務態度方面的培訓等。在舉辦有關培訓課程的同時，須考慮的士司機的工作時間及特點，儘量方便的士司機報讀有關課程。

第三章 完善的士服務的長遠規劃

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。

一、研究澳門對的士服務的需求

根據統計暨普查局最新統計數據，澳門的人口總數為 614,500 人，外地僱員有 145,692 人，而去年遊客總數為 29,324,822 人。根據交通事務局的資料，截至今年 7 月，澳門合共有 1,080 部普通的士及 100 部電召的士，即使加上今年以公開競投形式發出的 200 個的士牌照，澳門的士總數也僅為 1,380 部。反觀其他地區，香港的人口數量約為 7,219,000 人，遊客數量約為 54,299,000 人，的士的數量約為 18,100 部；新加坡的人口數量約為 5,399,000 人，遊客數量約為 15,567,000 人，的士的數量約為 27,700 部。

從上述澳門常住人口、遊客人數及的士總數來看，澳門目前的士數量嚴重不足，難以滿足居民和遊客的需求，造成繁忙時段“搶的士搭”，非繁忙時段“搭的士難”的狀況，

而且由於的士服務基本處於“賣方市場”的狀態，不僅會出現的士不願入舊區的現象，而且也會助長的士司機“揀客”、“議價”、“濫收車資”等違法行為。

按照市場規律，當某種商品或服務短缺時，最直接、最徹底的解決方法就是增加供應，使市場上的供求關係達致平衡。經營者的利益也應該從正常的市場競爭中獲取，盈利應該保持在符合市場規律的水準。經營者的收入應該是正常的載客車資，而不應該靠濫收車資增加不正當收入。

因此，從根本上解決澳門“打的難”的問題唯有增加的士的數量，建議根據澳門的常住人口數量、遊客人數、地區面積、道路狀況、公交種類、營運效率、搭乘習慣等多方面的內容，全面研究並科學分析澳門所需的士數量和種類。

在研究分析澳門所需的士數量的同時，需要顧及到的士數量的增加對公共道路交通帶來的壓力，因為的士的營運對道路的佔用率相對較高，可能因此而加重道路交通的負荷；此外，亦需要顧及澳門現職及潛在的士司機的數量，因為的士數量的增加必須得到人力資源的相應配合。

二、研究增加的士牌照的發放方式

即使在上述研究未有正式結論前，澳門的士數量的缺乏也是有目共睹的。近年特區政府透過公開競投的方式，發放了一定數量有經營期限的的士牌照，對“搭的士難”起到了

一定的紓緩作用，但今後應該如何增加的士牌照的發放，值得社會各界深入思考。

澳門的士服務最早出現在上個世紀六十年代，當時有意經營的士業務的人士，只需購入符合條件的輕型汽車，便可向當時的市政廳提出營運的士的申請，一經批核，便可獲發的士牌照。從七十年代開始，規定凡個人或團體必須在領有交通委員會（澳門市政廳）所發牌照後，方可經營的士載客運輸業務，而有關的士牌照的批給，通常採取公開競投的方式，有意經營的士載客業務的人士可參與拍賣式公開競投或以密封信封作出投標，經當時的交通委員會審議，經批核後可獲發牌照。

1999 年，澳門政府頒布第 366/99/M 號訓令核准《輕型出租汽車（的士）客運規章》，當中訂明普通的士牌照的發放是以公開競投的方式進行。自 2005 年起，澳門發出的的士牌照均設有期限，有效期分別為八年或十年，牌照到期後隨即失效。2005 年至 2012 年間，以公開競投的方式先後發出 430 個有經營期限的普通的士牌照；2014 年再發出 200 個有經營期限的普通的士牌照，該批的士將於 2014 年下半年至 2015 年上半年陸續投入服務。

澳門的士牌照除早期外都是以公開競投的方式發放，而競投的方式有參與拍賣或以密封信封投標兩種，所遵循的皆是“價高者得”的競投標準。由於近年對的士服務的需求日益增多，公開競投的價格便不斷攀升，最近一次八年期 200 部

的士牌照的公開競投，最高投標價為澳門幣 1,218,000 元，平均價為澳門幣 960,920 元。

由於目前的士牌照“有價有市”，確實存在的士牌照轉售甚至炒賣的情況。的士牌照成本的不斷上升，會帶來的士車租的相應增加，構成部分的士司機濫收車資的一個理由或借口。有鑒於此，社會上有不少意見認為，的士應該回歸到其提供公共交通服務的性質，不可變成投資牟利的工具。

若達致的士牌照“去投資化”的目標，就需要檢討實行已久的“公開競投、價高者得”的發放方式，避免直接或間接賦予的士牌照以投資功效。參照其他地區的經驗並結合澳門的實際情況，有多種的士牌照的發放方式可供考慮，當中包括按照新的監管制度發出有年期的公司及個人的士牌照。

按照新的監管制度發出有年期的公司的士牌照，由投得牌照的實體依照提供公共交通服務的宗旨，對的士服務和的士司機進行公司化的經營和管理；有年期的個人的士牌照，可考慮由三至四名現職的士司機共同申請及經營，回應業界“揸者有其車”的訴求。

按照新的監管制度發出有年期的公司及個人的士牌照，前提必須是下定決心糾正目前的士經營中存在的“亂象”，打擊的士服務中的各種違法行為，改善的士司機的服務態度，提升的士行業的服務質素，加強對的士營運的監管，否則盲目投入新的士牌照，必然會造成舊的問題尚未解決，又引發出新的問題。

按照新的監管制度發出有年期的公司及個人的士牌照，還必須妥善研究解決以下幾個方面的問題：

1. 訂定發出新的士牌照的標準

為達致新發的士牌照“去投資化”的目標，便應改變“公開競投、價高者得”的方式。但是當有意經營的士服務的公司或個人數量眾多時，應該如何公平、合理訂定的士牌照的發放標準？就公司申請者而言，是否應該注重公司對服務時數、服務質量、司機管理及司機培訓的承諾？就個人申請者而言，是否應該考慮的士司機過往的工作經驗、投訴或違規的情況？當評定標準不足以區分申請者的排序時，還可以考慮採用抽籤的方式。

2. 制定新的士牌照的經營規範

改變目前的士牌照的發放方式，除了盡量減少的士牌照的投資功能之外，另一個重要原因就是使的士牌照的持有者與的士司機的利益直接掛鉤，令到的士司機的服務素質或違規情況可以直接影響到牌照持有者的切身利益。

雖然目前大多數的士牌照的持有者都希望所聘請的司機合法經營，但由於其與司機之間僅存在簡單的租賃關係，因此對司機違法行為的約束能力有限；此外，也不排除有極少部分牌照的持有者僅在意能否按時收到車租，而對司機的違法行為採取放任自流的態度。

針對上述現象，社會上有意見認為當的士司機出現濫收車資等違法行為時，應該對車主作出“連帶處罰”，從而真正起到阻嚇作用。這種“司機違規車主連坐”的處罰方式，於情、於理、於法都存有問題，不過其效果可透過制定新的士牌照的經營規範而達致。

在發出有年期的公司及個人的士牌照時，除了要求經營者遵守的士服務的現有規範，尚可訂定特別的、有針對性的條件，例如確保的士營運的每日最低時數、確保每日提供一定次數的電召服務等，還可以因司機的違法行為對的士公司作出處罰並強制採取改善措施，以及因司機的違法行為而影響有關牌照的持有或續期。

3. 回應原有的士牌照持有者的合理訴求

澳門的士牌照“去投資化”、的士營運回歸公交服務的宗旨是大勢所趨，但是在新增的士牌照的發放時，也應該考慮到現存的士牌照持有者的合法利益，對於其合理訴求作出妥善的回應和處理，這樣便會減少因增發的士牌照所產生的爭議，更有利於整個的士行業的運作。

雖然從法律制度上講，的士作為公共交通的組成部分這一性質從未改變，但是長久以來所採用的“公開競投、價高者得”的方式，在達到公平分配的士牌照目標的同時，也直接或間接賦予了牌照一定的投資功效。此外，的士牌照一直是市場上正常交易的對象，而且本地的銀行也受理相關的抵押貸款業務。

澳門原有的士牌照的持有方式，大致可分為三種：一種是本身既是車主又是司機，另一種是既是車主又是司機且將的士分租給其他司機共同營運，第三種是車主將的士租給其他司機營運。在以非價高者得的方式增發的士牌照時，需要考慮目前持有牌照者的合理訴求，尤其是近年以較高價格投得八或十年期的士牌照者的合法利益。可以在新增的士牌照時，適當考慮原有牌照持有者組建的士公司的優勢，以及近年投得有年期的士牌照者的轉化制度等措施。

三、研究電召的士的服務定位

1987 年，澳門政府頒布第 62/87/M 號法令，規定可不透過公開拍賣的方式批給的士特別牌照。與普通的士牌照不同，這類的士主要用於提供電召的士及提供無障礙的士等特別的士服務，牌照設有固定年限，期滿後可申請續期。在營運方面，限制特別的士在部分區域不可候客，除根據的士收費表收費外，還可申請電召附加費等額外收費。

1991 年，澳門政府向宏益電召的士有限公司（以下簡稱“宏益”）發出 100 個的士特別牌照，宏益須設置電召的士台提供電召的士服務，以滿足特定區域（例如：舊區）對的士服務的需求。“宏益”的特別牌照於今年年初到期，並短暫續期九個月，目前正在商討合同續期的條件，前提是公司的經營必須回歸電召的士服務的合同宗旨。

電召的士服務對於有特殊需求（例如病患、殘疾、年老、懷孕）或於特定時間出行的市民尤為重要，對普通的士的服務起著必不可少的補充作用。需要充分討論電召的士的服務定位及要求，以及如何透過市場的因素令到電召的士能夠賺取合理的利潤而得以生存。

相對普通的士而言，電召的士經營成本的增加主要反映在應召過程中的空載上，這一問題可以通過訂定合理的電召附加費，或者增加電召的士的數量及分布區域從而減少空載的路程加以解決。此外，僅靠電召的士難以滿足欲獲得電召服務的居民的需求，可以考慮要求新增的普通的士提供一定次數的電召服務加以緩解。為能更有效調配的士資源，應該考慮建立統一的的士管理調度中心，同時引入智能手機預約或訂車的應用程式，既能方便居民和遊客，也能提升的士服務的質量和效率。

謹此，對撥冗閱覽本諮詢文件的讀者，以及提供寶貴意見的各界人士，致以謝忱！

