目錄

一、 社團訪談 **2**

二、 來函及來電 **15**

來函 16

交通事務專線 22

三、 電郵及網上意見欄 **28**

電郵 29

網頁意見欄 43

「檢討的士客運法律制度」意見欄 71

四、 媒體輯錄 **289**

澳門講場 290

報章輯錄 293

一、社團訪談

社團訪談

日期：19/8/2014

社團代表：澳門交通運輸業總商會、澳門營業汽車工商聯誼會、澳門的士總商會、澳門的士業聯合會、澳門的士聯誼會及澳門的士從業員協會

內容：

1. 凌世豪認為「駕者有其車」的言論是不切實際，這是以往經營的士的方式，認為如果落實執行是倒退，不管「新人新制，舊人舊制」都是對舊有的士持有人不公平。若政府一意孤行，應全數收回所有的士牌照(包括無年期的士牌)。
2. 凌世豪指的士持牌人是車主，現時的士司機人資短缺，出租的士越來越困難。對於政府有意增加的士數量，的士持牌人並不反對，但增加的士數量會令人資更緊張，的士出租更困難，政府如何補償持牌人的損失？同時，數量增加會導致的士車租下調，對高價競投具年期之新的士持牌人十分不公平，車租無法彌補已投資的金額。建議政府全數收回的士牌，以最近競投具年期的士的中位數，再以約若干倍的金額回收的士牌。
3. 戴錦良同意上述補償的方案，亦是的士持牌人最能接受的底線。「駕者有其車」的操作模式是自行營運，這令出租的士的持牌人十分擔憂。
4. 凌世豪指政府回收所有的士牌後，推出任何發牌模式都不會有反對。長遠來說，公司制的經營模式最好。
5. 凌世豪指將 230 個到期的士牌以公司制形式營運不可行，因涉及廠房、人資、薪酬、維修等費用支出，較個人牌照出租的士的經營成本要大，相信沒有人願意作投資。
6. 凌世豪指出「駕者有其車」無助解決乘的士難的問題，只可以說是解決就業的問題，現時的士司機人資嚴重缺乏，加上發牌模式仍然是價高者得，經營成本越高，出租車輛費用越高，承租人所需負擔的車租越重，造就成違規情況越來越多。建議應改變現有的士經營模式，對於解決本澳居民乘的士難的問題，認為電召的士服務及預約的士服務是必需的，建立預約的士服務能為黃的創造良好的經營環境，政府亦可提供部份公共停車場泊車位，作為黃的候客車位，當有電召時亦可因應乘客身處區分靈活調配，加快接載乘客的速度。
7. 黃炳岐贊同上述補償現有的士持牌的方式。

8. 凌世豪認為和「隱藏」執法的做法對的士行業不公平，涉及私隱。
9. 戴錦良同意政府需要作出措施糾正現時的士行業出現的違規行為，但是否需要用到「放蛇」和錄音監控？既然「放蛇」是適用於各有行業，為何只針對的士行業？
10. 有業界指現時的士違規個案不多，只佔整個的士行業出車數的百分之零點幾，為何要因為這少數不良行為要制訂整個的士行業都反對的措施。建議從加大罰則方面著手管理。
11. 凌世豪認為「釘牌」的處罰會令司機難以為生，建議對司機違規的情況處以刑事。反對單一在的士行業實行「隱藏」執法。對引入警方執法表示認同。

日期：19/8/2014

社團代表：的士司機總工會、的士司機互助會及女職業司機互助會

內容：

1. 的士司機總會理事長郭良順表示，的士業界對於是次的士修法工作十分重視，一次性的交流未必足夠，建議在諮詢期內多舉辦幾次專場，諮詢更多業界司機的意見，或可由工會組織，邀請局方代表前往工會社區中心進行講解和交流。
2. 郭良順認為自出現有年期之的士牌後，開始出現不良分子，最嚴重是2012年發出的二百個有年期的士牌照後，現在2014年增發的二百個的士牌照仍未落地，情況令人憂慮，質疑現時之的士競投是被集團式壟斷，變成投資工具，真正之的士司機根本無法取得的士牌照。
3. 對於有傳聞指有博企包攬的士業務，業界指據了解有兩部的士是為博企服務，但並非傳聞中的數十部。
4. 有業界認為用“放蛇”打擊的士違規行為，“放蛇”一詞令的士司機壓力非常大，故此許多司機對此十分反感，所謂“放蛇”實際是一種偵查形式，將來法律文本中應明確為“可採取隱藏式執法”，不應該說針對的士行業“放蛇”。
5. 有業界擔憂政府是否會限制的士行駛時數，認為會違反自由市場原則。
6. 有業界認為不應把“繞路”放在文本內，因本澳現時的路面情況十分複雜，並非司機故意“繞路”，憂慮會對司機做成不公。
7. 有業界關注隱藏式執法的操作，是隨機抽查的士司機還是已掌握一批懷疑違規的司機，再透過隱藏式執法搜證？如是前者，會對司機不公平和構成極大無形壓力。
8. 業界反映，之前也曾向政府提供一些的士違規黑點，如將來法例通過後，應考慮在這些黑點執法，而不是排隊的地點，因違規司機通常會不排隊，憂慮執法人員如錯誤選擇地點，除浪費人力資源外還會殺錯良民。
9. 關於對重犯的司機加強處罰和釘牌方面，業界表示支持，但強調釘牌應是工作證而不是駕駛執照。
10. 有業界建議如將來引入隱藏執法

人員身份的調查手段，應是針對有不良記錄之的士司機，而非所有的士司機。

11. 郭良順表示，博企威尼斯人近期針對違規的士問題已約見該會，並打算對範圍內之違規的士進行清場行動，建議本局應與六間博企商討合作進一步打擊違規的士行為。亦有業界認為，由始至終打擊類似的的士違規都應由警員執法，不是現在才立法。
12. 有業界反映暑假期間，關閘的士違規問題嚴重，連中午 12 時也有許多乘客候車，有一批違規司機會於龍尾泊在另一行車線上，等候龍尾的人議價，亦有部分司機會在關閘廣場行車隧道內議價，此等情況應通知警方執法，即使沒有證據證明該批司機拒載，也可檢控其違例泊車。
13. 業界反映本澳現時道路擠塞，沒有路面讓的士通行，尤其繁忙時段巴士增加，擠塞情況更見嚴重，未知政府有何控車方案？另外，有業界則關注的士數量足夠與否是以什麼標準衡量，如只是問市民候車時間，其準確性令人質疑。
14. 郭良順提議，可以社企形式將部分的士牌判予本澳一些大社團經營，專門服務一批有需要的長者，當然，這類型的士收費不能太高，否則長者不願意乘坐，多出的成本由政府包底，作為一種福利政策。其又反映，個人牌照方面，很多司機想投牌，但價錢太高投不到，新入行自然壓力更大，加上見到同行有人用不法手段賺取豐厚收入，便會加入鋌而走險。
15. 有業界表示，對於之前法務局表示，如乘客主動開價，司機不應接受並可拒載的說法有很大迴響，認為無理由將錯誤歸於司機，司機亦無理由因此而拒載。
16. 郭良順重申反對把的士違規刑事化的立場。
17. 業界亦關注提高罰款方面的問題，建議罰則不宜過重，同時應設定當達到一定年期可以消除累犯。
18. 關於違規停牌的處理方面，有業界認為，判罰停牌作用不大，建議應規定違規者停牌一段時間後需要重考才可重新獲得工作證，如果重考之後再度違規，便應永久釘牌，但亦有業界認為，永久釘牌涉及喪失工作自由，必須審慎處理。
19. 關於“駕者有其車”方面，政府提出的概念為改變現有之的士牌照競投模式，力求降低牌照價格（但不是完全不用牌照費），再規定那幾個人可以駕駛相關的士，一旦司機違規，整個的士牌照亦受到牽連。有業界憂慮，這樣變相是需要幾個司機一同投牌，但以目前的實際情況，兩個人合投的士牌亦已產生許多爭拗，若以每個司機開八小時車計，需要三個人競投一個牌，那麼爭拗必然更大，故建議一人一個牌照較好，車主自己要開一更車，然後可分租一更或兩更予其他司機，若分租的司機違規，車主亦需負責，處罰表現於的士牌照的時間上，

相信能起到一定阻嚇作用。

20. 有業界亦建議，新的投牌制度應規定已經有的士牌的不能再投，對於新舊的士牌照的分別，政府亦必須向社會說明清楚。
21. 此外，有業界認為現時的士收費並不合理，在現在的社會條件下，對正當的士司機來說，是變相減人工，如每次調整價格均與服務水平掛勾，對正當的士司機也是不公正，促請政府盡快調整的士收費。
22. 有業界希望的士行業亦可實施節假日三工，與勞工法掛勾，同時亦建議對表現良好的司機作出嘉獎和記錄，若將來有關司機被投訴，都可根據以往記錄作為指標。

日期：10/9/2014

社團代表：民眾建澳聯盟

內容：

社團就的士調整收費意見如下：

1. 認為起錶加至 17 元或 18 元分別不大，市民是可以承擔，但關鍵是加價之後服務方面有何保證？司機不再是開價 100 元或更多？否則加價之後，的士車租繼續上升，市民仍然截不到車，無論司機和市民都無法受惠。
2. 政府的數據中未有列出的士司機的實際收入為多少，沒有指標評定的士司機目前的收入是否合理，且若司機本身是車主，其收入還應計算其的士租金收入，如沒有細化的數據分析，難以說服公眾是合理加價。
3. 是否有必要將檢討的士法律制度的諮詢與的士調整價格事宜綑綁在一起？現在市民是對的士服務失去信心，應是做好修法工作，加強對的士違規行為執法，挽回公眾信心才提加價，否則只會加重市民反感和怨氣。
4. 現時的士的發牌制度過於保守，政府經常說的士司機人資不足，但從上次的士競投情況似乎業界相當樂觀，因此，政府首先必須檢討建立制度，提升的士服務質量後才談加價，如果說要照顧一批正當的士司機，以目前的士行業的普遍收入不見得有如此迫切性，未至於要馬上處理。
5. 政府應建立資料庫，記錄不同範疇職業司機的收入水平，讓公眾有途徑了解和評價的士司機的收入是否合理。

社團對修法意見如下：

6. 法律文本不應寫入“放蛇”或“秘密搜證”等用詞，只須寫明搜集證據便可。
7. 建議違規方面，除司機要處罰之外，車主亦需要負上一定責任，罰多罰少也好，目的在於讓車主負起管理司機的責任，而對車主的處罰可反映在其的士牌照上，又或者扣起相關的士等。
8. 截的士現在對澳門人來說猶如中六合彩一樣，截到是好彩，形象已十分差，一方面是法制不完善，一方面是警方與交通事務局之間的協調也出現問題。曾遇到有警察處理違規的士個案，警察竟然對投訴者說無辦法，警察處理不到，著其找交通事務局。其實，如果警察真的無法處理，是否也可幫忙聯絡交通事務局，而

不是公然在的士司機面前說不能執法，這樣只會助長的士司機的違規歪風，令情況更為惡劣，可以說，現在差的司機估計已佔七成，只有三成屬稍為好的司機。

9. 現時本澳有 1180 部的士，但持有的士工作證的人士中，約 7 成沒有加入到行業內，主要原因是的士車租過高，故即使本身想加入的士行業，也由於成本過高而放棄，因此，在檢討發牌制度方面，建議改變現時價高者得的模式，應優先讓持有的士工作證人士取得牌照，避免造成司機只為車主打工既局面。
10. 現時本澳道路擠塞情況嚴重，的士司機可能一小時才做到一更車，這種情況下，會導致司機鋌而走險，寧願"揀客"而逃避走入擠塞的舊區路段，當然澳門路面狹窄，要設一些巴士、的士專道存在困難，但政府應考慮如何保障公共交通的優先權。
11. 建議政府好好利用 GPS 系統，監察的士分佈情況，如見到某些區域的士特別集中，可即時派人去處理。
12. 建議可仿傚機師制度，透過累積工作時數建立的士司機升級制，並利用科技手段記錄司機行車里數，當然要有獎有罰，可設定優質司機、星級司機等，當司機行駛一定時數沒有違規便可成為優質司機。

社團對黃的經營情況意見如下：

13. 宏益的電召率未如理想，應先反思宣傳工作是否足夠？遊客是否知悉透過何種途徑可電召的士？對此，政府和宏益是否也應承擔起責任？
14. 如今才知道黃的原來同一時段出車不超過 20 部，如是這樣，該公司不如結業。政府思維應開放，公司做不好就結業，不相信無人可以接手。
15. 宏益根本無心去經營，局方亦很被動，從有效的經營方向，無可能經營不來，如果說人資不足，可以透過提升薪酬或其他手段增加司機收入，現在宏益提供的薪酬水平當然無法吸引司機加入。
16. 電召的士數量 60 便應該 60，難以接受 60 部中實際又只得 20 部能提供服務，如是這樣，在合同中有何機制可以對該公司作出處罰，因為根本無法履行合約，政府的管治威信也受到打擊。

日期：11/9/2014

社團代表：台山街坊總會

內容：

社團對修法意見如下：

1. 對於守法的司機來說，是贊成引入"放蛇"制度，但反而擔心如何界定繞路的問題，因現時本澳有許多掘路工程，司機許多時為免進行塞車路段而改行其他道路，憂慮會被視為繞路而受罰，如某些司機由澳門過氹仔，不用嘉樂庇大橋，而改行友誼大橋，就會被指繞路，基此，建議政府作出指引界定如何為繞路。
2. 對於在的士車廂內安裝錄音監察系統，業界持保留態度，因為錄音錄影都可以避，始終"放蛇"最好，另外，要加強罰則，如司機

違規三次應該釘牌，而違規第二次，亦要加大罰金，最少應罰款五千元，才起到阻嚇作用，因為現在許多違規司機已將罰款成本計算到車資上再胡亂開價。

3. 的士濫收車資和揀客問題的確十分嚴重，下午 4 時左右新葡京一帶已經有的士落旗揀客議價。政府必須加強執法，除加大罰則外，還可規定違規司機若未繳交罰款，不能出境。
4. 關於增發的士牌方面，目前澳門就算增加多少的士牌也是不足的，尤其舊城區都是截不到的士，因為舊城區本身客源便不大，的士如在非繁忙時段進入也找不到客，因此更減少進入舊城區的意欲。政府如要發牌，應優先發予從事的士行業而本身仍未有的士牌照的司機，不要被集團壟斷。
5. 的士行業發展到現在的狀況只能說"治亂世用重典",認為的士執法權應由交通事務局轉回治安警察局。因為治安警察才有權扣車、扣押司機、廿四小時運作，令司機的犯法成本增加，單靠交通事務局稽查無法管治的士違規問題。
6. 以往發生於賭場酒店的士候客區的違規個案，警方會以私人地方為由表示未能執法，新的法例建議應寫明政府可於上述候客區執法。因為賭場酒店的士候客區也是為公眾服務，不是純粹私人地方，可以予人和車通行，就應該讓政府有權執法。
7. 梁慶球贊成透過加強電子設備協助執法，其認為目前的士拒載情況已去到民怨沸騰的局面，的士司機連本地人也欺騙，如在的士上設置錄音設置，便可對司機議價行為提供證據。故此認為安裝一定的電子監察設備令到司機自覺守法是必須的，政府更應該要求所有的士裝設 GPS 系統。
8. 就增發的士牌方面，建議政府訂立五年計劃，每年增加一百部的士，一來替代即將到期的年限的士牌照，二來可讓社會知道每年有的士數量增加，減少牌照被炒賣的機會；至於"駕者有其車"，認為現時有部分自己有牌照的士司機也是違規，對改善的士服務質素沒有幫助，因此一定要加強監管。
9. 至於增發公司牌及是否以電召形式經營方面，可以再研究，但公司車與個人牌的模式一定要區分，例如公司牌的經營年期一定要比個人牌長，如 15 年，否則年期太短，難以吸引投資者投資；另一方面亦都考慮司機數量問題，現時本澳職業司機人數不足，成立公司也很難招聘司機，需要全盤考慮。
10. 過去政府對解決市民搭的士難的問題，只是透過增加的士牌去解決，但由於稽查不足，更加難監管，解決不了居民搭車問題之餘，還出現更多不規則行為。是次樂見政府決心加強對違規的士的執法，希望政府真正從源頭做起，嚴格按規章辦事，要求的士按錶收費。
11. 不應將的士違規問題簡單看成是

行政違法或輕微違規，其實問題很嚴重，涉及欺詐，故建議嚴重的士違規行為應該刑事化。另外，黃一平建議釘牌應設年限，可讓其 5 年之內再考過牌。

12. 以人手執法效果有限，因人力資源有限，因此應加強電子執法，避免很多前線警員與居民之間的爭拗。
13. 建議每架的士都應張貼標示，標明澳門的士是按錶收費，同時應於當眼位置張貼有關資訊和投訴電話資料等，讓市民或遊客知道有何途徑可作投訴。
14. 現階段政府可先派稽查人員進行宣傳工作，派發宣傳單張，尤其向排隊候車的乘客解釋清晰，有哪些途徑可以對的士違規行為作出投訴，當然，過程中警方一定要配合執法，

社團對的士調整收費意見如下：

15. 對於的士要求加價，作為澳門人其實並不介意，但問題是市民上不到車，即使上到車的士也不是按錶收費，即使加價與否也與市民無關。
16. 認為加價問題不大，現在許多的士要求加“禮物”才提供服務，價值已超越有關建議加幅，問題是居民能否上到車。

日期：11/9/2014

社團代表：澳門婦女聯合總會

內容：

社團對的士意見如下：

1. 拒載、揀客、濫收車資等情況時有發生，的士違規和舊區搭的士難的情況越趨嚴重，不但居民日常出行受到影響，也嚴重影響本澳旅遊城市形象，有必要從速立法，遏止的士服務的不良歪風。
2. 電召的士服務在一定程度上解決舊區居民及殘疾人士難截車的問題，但目前「黃的」服務供不應求，未能滿足居民的需要，建議當局進一步穩定司機隊伍及擴大電召的士服務，並引入提前預約電召的方式，方便居民出行。
3. 同意引入警方執法，打擊的士違規行為。
4. 認為在的士安裝錄音設備的成果不大，建議一併安裝錄影設備，令取證更具效力。同時，有關攝錄資料必須由政府取證，的士司機在任何情況下都不能取得。
5. 建議加大的士違規罰則不少於澳門幣 5,000 元。
6. 扣分制度不應只限於的士行業，建議推廣至所有駕駛者。
7. 燃油價格持續飆升，政府是否應考慮向公交車輛作出補貼，以減輕的士營運成本，提升投入的士行業的意欲。
8. 的士法諮詢文本中，有關的士格價調整的計算方式，會否出現車資只加不減的狀況？

日期：12/9/2014

社團代表：司打口工聯

內容：

社團對修法意見如下：

1. 的士問題輿論提出許多意見，但是否行得通，現在的士營運是以一個好低水平的訓令去做。要修法的話是用什麼法律去做，如果全部法律可能會有許多限制，在法律層面上

也必須要考慮時序。

2. 作為的士，政府要求的定位是什麼？工聯認為的士始終是公共運輸，作為公共運輸便可管理，並須三管齊下：
   a. 特定服務：類似黃的電召服務，需要預約；
   b. 具年期之的士服務：讓業內的人"駕者有其車"，當中需要設定一些條件，司機需要達到一定條件才可續期，即將具年期之的士逐步過渡至有門檻的續約車；
   c. 公司車：須逐步安排該批永久的士牌過渡，如透過贖牌形式解決。
3. 諮詢文本中建議增設釘牌制度，須考慮會否與其他法律抵觸，因為不讓居民從事某種職業會抵觸刑法，但亦有工聯代表持有不同見解，主要認為現行道路交通法對嚴重交通違法行為，亦有停牌制度，故認為釘牌制度可行，關鍵是要通過立法，因此對相關問題必需小心處理。
4. 建議除明確賦予警察有的士違規的執法權外，亦要賦予現行稽查警察身份，在法律上要考慮此問題，因為如果全由持槍警員執法會十分麻煩。
5. 有代表認為現時的士的投訴機制不清晰，許多市民都不清楚如何投訴和表達對的士服務的意見，以及投訴後對司機的處理方式，政府藉著是次諮詢應加強宣傳相關訊息。
6. 十分贊同文本中建議建立的士司機的培訓制度，但如果有關培訓全由政府負責可能會較吃力，建議與民間社團合作，開辦的士司機培訓課程。
7. 澳門整體交通政策是支持市民綠色出行，多乘搭公共交通工具，但現在巴士服務不理想，的士又問題多多，作為青年便會選擇買車，整個政策怎樣推行？事實上，現時市民對於巴士司機和的士司機有許多怨言，但不是所有司機都是壞人，不應讓一些負面的訊息影響整個行業，希望了解更多政府在提升整個行業形象方面的想法。
8. 在修法的同時應結合其他工作一同進行，例如檢討現時的士站的位置，解決舊區的士站沒有的士的現象，規範的士須進入舊區等。
9. 工聯認為，外地以個人身份擁有的士的情況很少，澳門的情況很特殊，而作為的士司機需要有一個的士專業工作證才可從事有關職業，建議可以兩步走，對於要取得的士專業工作證必須要達到一定要求，同時因應的士工作證需要每年續期，建議考慮將續期時間延長，然後強制要求的士司機需完成一些培訓後才可續期，這些課程可以包括澳門最新的交通狀況、駕駛安全知識及的士營運政策等，以便司機不斷更近資訊，最後需要考慮這些課程是由社團承辦還是政府自己辦。
10. 林香生認為，司機接受培訓後才可續期與釘牌的概念不同，不是不給予司機工作權，而是要求他們承擔一定義務，是兩種概念。
11. 林宇滔則認為現階段較難再提高的士司機的入職門檻，而實際上社會對的士司機的不滿不在於技術

方面，而是司機的行為和職業操守方面，故此認為應透過加強執法改善司機的操守問題，加強司機培訓是可以，但若要求定期進修會存在難度。

12. 有代表關注的士司機嘉許計劃如何評核，反映現時許多對的士司機的投訴最終不了了之，不清楚被投訴的司機最終是否受罰。
13. 工聯認為須向業界解釋清楚設置錄音設備之目的，亦可邀請的士業團體挑選部分的士試行安裝作為示範。但最核心的問題是系統的保養方面，包括其維修程序以及如何防止司機故意弄壞系統，確保系統的正常運作。
14. 近年黑沙環新填海有多座豪宅落成，故此進入區內之的士有所增加，但有居民反映拒載問題嚴重，令人十分痛恨。
15. 有代表反映，部分的士司機之的士工作證與司機本人不符或車牌不對的情況，令居民無法記錄正確資料，當開聲問司機時，司機便會表示一時放錯證，然後快速更換有關證照。建議局方考慮在證照上加上 QR code，此外，由於的士工作證放於車頭前方，後座乘客難以抄錄有關資料，政府應關注有關問題。
16. 政府修改法律時，重點通常在於如何加強處罰，但鼓勵性的工作較為欠缺，認為應多一點推動行業的正能量。
17. 此外，政府應關注現時本澳的塞車問題，事實上有的士司機同業都反映，不是想拒載和不入舊區，但的確進入舊區十分麻煩。如鏡湖馬路、白鴿巢等，道路十分擠塞，有時甚至會被乘客怪責故意拖延，這些情況政府應予以關注。
18. 林宇滔指出，就是次諮詢文本，大部分內容均認同，但在操作上，如錄音系統並不是安裝上有困難，而是保養上，好的司機會視系統為保障工具當然會小心保養，但違法的司機，會千方百計找出問題，故此面對諸如錄音系統損毀時的處理程序等，必須要細節去考慮。
19. 局方經常呼籲公眾要記下違規的士司機資料，但實際上也難去記錄，故須加強公眾監督。例如可考慮在的士車身貼上的士司機的編號，以便被拒載的人士都可從車身獲得司機的編號資料，車廂內四方八面亦要張貼，這是一種比較好的公眾監督，也是一種形象上的革新。
20. 關於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，工聯期望能真正予以實行，因據了解，現時有關區域之的士司機態度更為惡劣，嚴重影響澳門旅遊城市形象。
21. 建議對的士司機分級，優質的為一級司機，然後二級、三級，分級後並按級對優質司機予以獎勵，以推動行業正能量，增加的士司機認同感。
22. 目前的士規章中有關停車等候的表述很有問題，當中寫明是“應乘客要求停車等候”，但實際操作上是塞車也計算在內，這樣很容易受到法律挑戰，固此，藉著是次修法工作，建議一併修改有關條文。

社團對的士調整收費意見如下：

23. 林香生認為加價問題不要拖，不要

等法律，而且加價問題的主導權必須由政府掌握，建議可調節起跳的距離，如首公里維持 15 元，之後 250 米一跳兩元，這次加完之後要一段長時間也不加，即每公里 8 元，這個幅度很大，但可一次過固定下來，之後不能年年加價，而加價後需同時透過的士規章加強某些工作。

24. 林宇滔則認為的士調整價格很有問題，不是反對加價，從客觀來說，澳門的士收費確實是平，無論相對其他地區以至本澳物價，但以交通事務局的計算方式，根本無法知悉司機的實際收入是多少，每程錶是多少錢，平均距離為多少，加價後司機的收入可增加多少，根本無法客觀分析。因此這方面一定要詳細考慮，否則只會引起社會爭論，參考香港能夠做到短加長減，政府有需要建立計費系統，掌握每架的士的營運資料，包括行駛里程、司機收入等，始能作客觀分析。

社團對黃的的發展意見如下：

25. 現時黃的 60 台純電召的士大約只有 20 台可出到車，認為需要思考黃的未來的發展路向，如是否應規定黃的一定要去醫院或者舊區，但現時許多的士基本上不載長者或行動不便人士，這些人既無法搭乘的士，巴士站亦距離較遠，需要解決這部分人的出行問題。

26. 目前宏益能真正提供純電召的士服務的只有 20 台車，十分影響營運效率，宏益聲稱請不到司機，實際上如果真的不夠司機，政府應取消它所有牌照，態度應強硬，促使他們想辦法請足夠的司機去經營純電召業務，至於要用多少混合的與其交換，從居民角度，最好是取消所有混合的，但不清楚實施操作如何，實際上黃的如願意出多一點錢可以解決司機問題，解決到營運效率營運成績應該會轉好，黃的是澳門的士改革的一個重要試點，故此政府應認真想想如何與黃的博奕。而正正由於目前黃的營運效率低下，現時設置的黃的站點也不能發揮作用，變成車輛違泊點。

27. 黃的指沒有足夠司機是不成立的，因為其混合的士每一更都滿，問題是制度問題，黃的是有潛力作為特別的士，至於是否專行舊區和醫院線可以再討論，所以政府要迫，甚至要給予社會壓力，適當時候交待目前的情況。

28. 長遠來說，的士數量不足的時候，也是需要通過公司制的方式去發展，因為易規管，這是一個方向，當然，對目前自僱方式的司機來說可能會覺得無選擇，但其實現在有 660 部永久的士牌，都是他們其中的選擇，政府中間應發揮好規管特別的士，與黑的互相制衡，令其服務都能有所提升。

日期：16/9/2014

社團代表：的士司機總工會、的士司機互助會、女職業司機互助會及業界人士

內容：

社團對修法意見如下：

1. 是次諮詢內容只著重罰則並懲罰的士司機，沒有考慮實際的士經營環境；就的士違規部份，交通

事務局並沒有給予的士司機與乘客對質之機會，欠缺公平。

2. 於車廂內安裝監控設備，是否只針對司機進行檢控，如乘客對的士司機不禮貌或誣陷司機，是否同樣會被檢控。
3. 的士價格調整已約三年，營運成本對司機已構成重大壓力。而局方要求所有的士必須購買保險，但往往因車輛曾發生事故而被保險公司拒絕投保，須由金融管理局作出協調，保險公司是否屬於揀客，為何現有法規只針對的士業界，由於“放蛇”是以欺騙形式進行，已與現行法例有所衝突；其次，於車廂內安裝監控設備，是否已侵害的士司機的私隱。
4. 現行的的士司機專業執照發牌制度監管不足，以致的士司機質素參差，而交通事務局近年多次對的士經營牌照進行發牌，以致人資緊張，迫使的士車主聘請質素較差的司機，建議當局從的士司機考牌制度中加強監管，以確保司機素質及駕駛技術均符合要求。
5. 違規行為主因現行交通環境複雜，以致經營環境困難，收入與支出不成正比，令的士司機倍感壓力；另外，司機經常在交更期間被誤會為拒載，當局有否考慮實際情況提出解決辦法。
6. 由於澳門各服務行業當中均存在違規行為，為何只針對的士司機進行“放蛇”，為何只有的士行業被標籤。
7. 的士違規屬於行政違法，而“秘密乘客”的出現應屬以欺騙的行為引誘司機犯罪，並屬刑事法的條文部份所監管，因此兩者之間必有抵觸，並不具有實際效力；而有關監控設置內的所有資料，皆沒有程序所監管，以致司機的個人私隱得不到應有保障。
8. 交通問題屬於複雜性問題，因此“放蛇”與監控設置更應好好考量，如乘客於車廂內以文字侮辱或以金錢要求司機接載，是否同樣會被檢控？同時，建議於車廂內將貼告示，或以廣告宣傳方式提醒市民的士須按錶收費，如遇有司機違規可作出檢舉，以達致阻嚇作用，而莫讓守法的司機成為違規者的代罪羔羊。
9. 的士交更形式，可參考香港現行的處理方法，如於車窗前張貼告示列明從氹仔往返澳門，以供乘客知悉；“放蛇”與設置監控設備均不會得到司機認同，主因涉及私隱問題，建議改為在關閘口岸及車廂內進行廣告宣傳，列明投訴專線以便乘客知悉及作出投訴。
10. 的士司機認為違規問題主因是經營環境困難，無法確保生計，如長程、中程及短程接載都能營利，的士司機的違規行為將因應減少。
11. 認為現行各服務業均設有“雙工”制度，為何的士業界不能設有“雙工”制度。
12. 颱風期間建議車資為一般車資的5倍，以鼓勵的士司機提供服務。要求保險公司提供颱風期間的保險，而保險費用為一般費用的兩倍。

13. 的士是否屬於公共交通?對於的士違規檢控可否交由警方執法?
14. 颱風期間保險公司是沒有提供保險賠償，如發生意外須由司機自費賠償乘客；因此，在颱風期間對的士進行檢控，等同強迫司機接載乘客，侵害司機權益。
15. 郭理事長提出在現行法例下沒有列明颱風期間所發生的意外是沒有賠償的，但只對受傷之乘客，而司機則不在保障範圍內，如超出賠償限額，則由司機及車主共同承擔，建議車主在颱風期間，應以司機的安全為首要。

二、來函及來電

來函

提供日期：5/8/2014

名稱：陳德勝(民眾建澳聯盟)

1. 增加取證手段，引入"放蛇"制度。
2. 提高違規成本，考慮增加釘牌制度。另外，作為營運出租的士牌照的公司或個人，同樣有保證服務質素的義務，對長期有違規行為的出租公司或個人，收回牌照，限制其以後的申請資格。
3. 引入電子科技手段，如裝 GPS 系統，掌握電召需求、高時段等數據，用以調整的士總量。

提供日期：9/8/2014

名稱：黃炳岐(澳門的士業聯合會)

1. 單一在的士"放蛇"，有違法律的公平原則，可引發從業員恐慌轉業、甚至罷駛抗議等行動，另外，"放蛇"有蓄意誤導司機違法的傾向。
2. 宰客與濫收車資應有所區分。宰客為嚴重罪行，贊成列作刑事，違法司機交由法院裁決。拒載、繞路、濫收車資定義必須清晰，量刑處罰。
3. 對於的士的非刑事違規行為，認為政府宜採取軟硬兼施手法制裁司機。如因應違規嚴重程度施以不同罰款、暫停工作證外，可增加職業培訓，如的士法律制度的課程，完成學習及停證期滿後，才可取回工作證。
4. 當局應提高警員的執法水準，必須公正嚴明，避免冤枉司機，引來更多反彈和不滿；同時要多表揚優質司機，藉以擴大宣傳，鼓勵大部分敬業樂業的士司機，繼續做好本份，重建的士行業的良好形象。
5. 對於一些非刑事的違規行為，政府宜採取軟硬兼施的手法。違規個案一經查證屬實，首犯罰款一千元、暫停工作證一周，學習“的士法”三至五節；次犯罰款二千元、暫停工作證兩周，學習相關法律五至十節，有關司機須完成學習及停證期滿後，方可發回證件；一年內三犯加重罰款至四千元、吊銷的士工作證一年後，方准重新考取。
6. 濫用投訴機制的乘客理應同樣受罰。
7. 希望政府修訂條文能適當調整增設”特別附加費”項目，減少大時大節及颱風季節乘車難的爭拗。

提供日期：15/8/2014

名稱：CHE SUT HA

引入"放蛇"制度及扣分制，扣至零分可取消牌照，三年內不得從事該行業。

提供日期：19/8/2014

名稱：黃炳岐(澳門的士業聯合會)

1. 反對強制的士安裝車程及收費電子記錄儀和的士車廂內裝設錄音監察系統等設備。
2. 反對政府投放類似內地無償出租車的發牌制度，避免造成另類壟斷，和避免引入外僱司機。
3. 本會質疑此法規有否抵觸基本法，不然的話，政府先行按市價收購 650 部永久的士牌照後，才重新研究新的發牌制度。

提供日期：29/8/2014

名稱：余健楚(中區社區服務諮詢委員會)

1. (1)增發有年限公司制的特別的士准照，建議在新的士執照招標條款加入特別要求和限制，包括只能電召或需在舊區候客等條文。
   (2)可通過要求公司在車隊加入 GPS 或其他監控設備，以提升特別的士服務質素。
2. 完善《的士規章》，加重罰則。在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴程序和加快處罰程序。針對屢犯的司機，當局有必要引入罰款以外的處罰，如強制上課、扣分、暫停執照、取消執照、甚至刑事責任等。
3. 增加純電召出車數目，探索特別的士服務模式。小組建議政府可考慮引入其他經營者經營電召的士服務。政府亦可考慮將部分特別的士牌照交由非牟利的社會服務機構或團體營運，服務對象主要針對舊區或針對一些弱勢社群的需要。
4. 建議引入電子監察及"放蛇"制度，提升執法效率和阻嚇力，認為當局必須及早釐清有關設置費用、維修保養、資料保護和調用、具體操作、監管以及確保系統正常運作上的責任，以免引起不必要的爭議。小組建議轉交個人資料保護辦公室，就增設電子監察系統及操作時，關於監管和保護個人私隱的意見。建議政府積極考慮"放蛇"制度的可行性，社會期望"放蛇"制度只適用於的士服務的規管方面，並非廣泛應用。
5. 建議引入具科學性的的士調價機制。另外，認為政府盡快釐清有關"候客-應乘客要求停車等候，每分鐘收取 1.5 元的費用"，這與香港"每分鐘等候時間或其部分"在定義上有明顯不同的收費準則，釐清塞車時的士能否收費。
6. 關注的士人力資源問題，打擊的士違規行為，理順營運環境，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務。
7. 優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。針對的士於節假日或颱風期間提供服務而訂立明晰的附加費標準。
8. 小組認同若落實有關"扣分制"、"放蛇"、電子監控、車廂錄影錄音、加重罰款等條文，當局確有必要針對有關安排制訂明晰規範的執行和執法指引。

提供日期：29/8/2014

名稱：李玉培、陳德勝(北區社諮會)

1. 長期以來，‘打的難’已成為廣大澳門民眾以及訪澳遊客共同面對的

問題，拒載、濫收車資、揀客等違規情況普遍存在。故此，樂見當局對《的士規章》啓動修改程序，藉此加強對的士司機行為的規範，從監督、取證、執法、教育等不同層面著手，透過不同形式，改善現時“打的難”的情況。

2. 的士司機以身犯險存在客觀及主觀的成因，有的士司機反映，現時的士車租費用高昂，加上交通道路情況惡劣，假如於高峰時間進入繁忙地段，等候時間難以預計，難以維持生計，故此，會盡量避免進入這此地區，特別是道路狹窄並以單方向、單車道為主的舊城區。另一方面，部份酒店娛樂場所，主動為的士司機提供顧客回佣，在利益推動下，促使的士司機專為這類用家提供專門服務。

《的士規章》的修改涉及不同部門，因此需由規劃、執行等不同角度、多方面考慮，因此，我們建議如下：

增加取證手段，引入“放蛇制度”

3. 取證的難易，將直接影響對違規的士司機進行處罰執法的效果。據消息，首 3 個月，已揭發的士違規個案共 212 宗，較去年同期大幅上升四成六。引入“放蛇制度”，更易於執法人員取證，不但有助提高對違規行為的執法效率，加大監督力度，透過持續執法，形成有效打擊；另一方面，“放蛇制度”將起到阻嚇作用，有利於的士司機養成良好載客習慣。

4. 提高違規成本，考慮增加“釘牌制度”現時，對的士司機的違規行為大多數只採取罰款形式進行處罰，與其獲得的回佣相比，顯然，違規成本相對較低。故此，除提高罰金以外，建議將的士司機的違規記錄與執業資格掛勾，對一些持續違規且被有效記錄，而又未能及時改善的的士司機進行“釘牌”，需進行學習及考核後，才能重新取得專業工作證及資格。

5. 另一方面，作為營運出租的士牌照的公司或個人，同樣有保證服務質素的義務，因此，對長期有違規行為的出租公司或個人，予以收回的士牌照，且限制其及後申請的資格，借此，更好地起到警惕作用。

完善分工，“規劃”、“取證”、“執法”三部曲

6. 透過不同媒體，我們不時聽到關於違規的士司機對執法人員出言侮辱、以至身體碰接等行為，此類事件，大大增加執法風險。因此，建議將對違規行為的檢控交予治安執法部門，也將有效規範違規者行為。

7. 過去 10 年，澳門總人口由約 46 萬增加到約 61 萬，增幅為 32.6%；去年，旅客總量由 2300 萬增加至約 3000 萬，增幅為 30%。反觀，的士數量從回歸後只增加了 430 部，未能跟上市場真正需求，現在，仍然“一的難求”。我們認為，澳門未來的總體人口數量仍會上升，因此，現時需引入電子科技手段，例如透過安裝 GPS 系統，準確掌握電召需求、用車習慣、分區用量、高峰時段等數據，靈活調整的士總量。與此同時，數據也有利於對設置不同類型、分區、的士總站配置等提供有效的參考信息。

加強教育推廣，防範於未然

8. 現在的士司機的違規情況日趨嚴重，難以抑制。某程度上，的士司機對於違規行為的認知仍未足夠。因此，除完善執法制度之後，也需增加對相應法規的宣傳及推廣，特別是作為的士司機的基本義務。
9. 我們相信，違規的士司機仍為少數，《的士規章》修改除有效打擊現時出現的違規行為以外，只會更有效保障澳門大部份遵守規則的士司機的權益。

提供日期：2/9/2014
名稱：王燕霞(澳門的士聯誼會)
1. 單一為的士行業引入"放蛇"制度，整體從業人員恐會被社會作另類標籤。
2. 文本第一章-第一條之 2.加強即時取證方式中，「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」中，業界憂慮情況是否會被濫用，若乘客以趕時間簽名後離開，會如何保障內容不會被扭曲及保障司機的辯解權利。
3. 反對在的士安裝具錄影功能的行車記錄儀及錄音監控系統。

提供日期：10/9/2014
名稱：梁耀宗(澳門江門同鄉會)
1. 建議未來能以附帶條件形式，延續部份年限快將屆滿的"黑的"牌照，或以有限制方式增發適量的"黑的"牌照，以舒緩本澳居民及旅客"搭車難"的問題。
2. 認同在監察的士運作時引入"放蛇"制度。
3. 提供電召服務數量有限(只有 100 台)，是否可考慮增加"黃的"執照數量，在條件充足下，"黃的"只給本澳居民使用。
4. 提高處罰金額及中止司機營業資格，嚴重者可取消其終身駕駛資格。
5. 認同引入先進監控技術，如行車路線記錄、手機預約功能和攝錄功能的監控系統。

提供日期：12/9/2014
名稱：陳德勝(民眾建澳聯盟)
1. 增加取證手段，引入"放蛇"制度。
2. 提高違規成本，考慮增加釘牌制度。另外，作為營運出租的士牌照的公司或個人，同樣有保證服務質素的義務，對長期有違規行為的出租公司或個人收回牌照，限制其以後的申請資格。
3. 引入電子科技手段，如裝 GPS 系統，掌握電召需求、高時段等數據，用以調整的士總量。
4. 關於單車的建議：第一、加強對單車違規個案的執法；第二、加強對單車於道路使用規範行為之宣傳力度；第三、研究建立單車使用指引。

提供日期：22/9/2014
名稱：澳門中華總商會
1. 認同"放蛇"、車廂內設錄音監察系統、釘牌、提高罰款金額等，及加快立法程序。
2. 建立合理的士服務費、車租訂價制度。
3. 更換環保、馬力較少的的士車種。
4. 認為的士"亂象"未解決，又增發牌

照，讓的士問題更加複雜，並認為的士牌照"去投資化"的目標須審慎考慮。

提供日期：23/9/2014
名稱：區鎰燊

1. 單一在的士"放蛇"，有違法律的公平原則。
2. 強烈反對安裝會侵犯乘客和司機私隱權的攝錄監控取證設施。
3. 強烈反對政府以任何形式批給牌照，造成不平等競爭，另外強烈反對有年期牌照轉化成變相永久牌照。
4. 認為的士採用 1500CC 或 100 匹馬力的車已足夠有餘，並認為渦輪增壓的柴油車不適合澳門。
5. 建議進行科學調研，結合未來數年後輕軌投入服務可能飽和的情況等因素，宜制訂短期、中期"的士"規劃。

提供日期：23/9/2014
名稱：洪榮坤(澳門法制研究會)

1. 若實施"放蛇"，意味著《澳門刑事訴訟法典》第 113 條規定的在證據上禁用的方法要重新訂定。
2. 諮詢文件所述，提高罰款金額、增設釘牌制度加強阻嚇、取證方面增設的士車廂安裝錄音系統、警方執法及增加即時取證等的措施，已可以直接及有效打擊的士的違規情況，無需引入"放蛇"制度。而且"放蛇"令警員與的士司機容易產生矛盾等問題，導致警員執法困難。

提供日期：23/9/2014
名稱：Andrew W Scott (澳門的士乘客協會 MTPA)

1. 建議下降的士牌照價格，及以合理的方式發放牌照。
2. 建議輸入外僱司機，以解決的士司機不足的情況。
3. 的士司機牌照續期時，可提供持續的培訓，包括新的技術、法規及路面知識等。
4. 認為的士司機牌照應轉為電子證件，並安裝行車記錄儀、GPS 系統及能讓乘客了解這些資訊的電子顯示屏。
5. 的士司機牌照培訓應包括駕駛技術、個人操守、澳門各地標的多種語言(包括普通話、廣東話、葡文及英文)、澳門街道及地標位置的知識。
6. 建議政府建立表揚及獎賞制度，如 "preferred driver" 或 "certified taxi"系統。例如京都，獲得好評的車隊車身貼上四葉草，象徵信譽良好的士。
7. 建議乘搭的士能夠以澳門通及信用卡付車資。
8. 認為不是營運中的的士應不能停車與街上的顧客談話，否則可即時檢控。
9. 建議的士安裝"Panic button"，可在兩種情況下使用：(1)當乘客受到司機的恐嚇時；(2)當司機發生違規行為時，乘客用以通知當局，當局能以 GPS 系統攔截的士，收集證據及進行執法程序。
10. 建議的士內外安裝以下設施：(1)在的士車身貼上 QR code，用以識別的士司機；(2)的士車內設有盲文，提供識別的士司機等信息；(3)

設有服務態度評分系統(1 至 5 分)；(4)安裝後座空調及安全帶。

11. 採用電力或混合動力的士。
12. 同意放蛇執法。
13. 加大處罰違規的士司機，包括吊銷執照的規定。
14. 建議引入小巴系統，改善道路擠塞情況。
15. 建議交通事務局建立一個獨立部門，專門規範整個的士行業。

提供日期：23/9/2014

名稱：澳門工會聯合總會

1. 重視加強從業人員的良好行為和具體正面個案的宣傳教育。
2. 保障就業權利及加強職業培訓。除一般工作操守外，有系統地開辦基本接待、初級外語及澳門文化等不同培訓課程，提高從業員的綜合水平。
3. 支持引入隱藏執法手段，應當加重對各類違法行為的處罰。對於設置錄音設備，當局必須確保沒有和個人私隱或其他現行法律相抵觸，並設定嚴謹的法律程序保障被錄音者的合法權益。
4. 進行的士服務長遠規劃，研究黑的總體數量如何配合城市發展；加強對電召的士的業務監管。

交通事務專線

提供日期：11/8/2014
名稱：黃先生
事主認為目前對於的士司機的違規處罰過輕，故建議應加大罰則，例如：
1. 初犯：罰款；
2. 再犯：停牌；
3. 第三次：監禁；
4. 第四次：永久停牌

提供日期：13/8/2014
名稱：男匿名者
事主認為《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》不用進行諮詢，因年紀較大或不識字的人士均無法明白上述諮詢文本的內容，故認為的士司機違規，應直接罰款，甚至處罰其停牌一星期、一個月或一年等。

提供日期：14/8/2014
名稱：劉先生
事主來電反映如下：
1. 多發的士牌，以滿足需求，因事主認為如果本澳容易乘坐的士，市民自行駕車的需要便會減少。
2. 希望高官及其下屬能親自乘坐的士，以理解市民目前搭的士難的苦處。
3. 多分析各種數據，以釐清目前的的士牌數量是否足夠，例如：10年前的旅客數量與的士牌數量與現在的旅客數量與的士牌數量作對比。

提供日期：20/8/2014
名稱：蘇先生
事主來電反映如下：
1. 建議當局修改法例，就的士司機違規行為，建議全澳執法人員應賦予執法檢控權，即時對違規的士司機作出檢控；
2. 建議的士客運業務執照持牌人若出租其的士牌照予他人營運的士業務時，當局應要求持牌人每年納稅，若持牌人自用時便不用納稅；
3. 反對的士客運業務執照以價高者得方式競投，建議持的士專業工作證人士才可競投；另若競投人沒有持的士專業工作證，而欲競投的士牌照作投資工具時，當局應規定有關人士必須納稅；
4. 反映現時永久的士牌照炒至千萬元，建議當局增發永久的士牌照，或研究其他有效解決方案；
5. 其表示明白的士司機於颱風期間營運時存在一定危險，故建議當局可設定於颱風期間的士收費標準，建議可研究適當地或加收一

倍車資接載乘客，改善颱風期間的士濫收車資嚴重問題。

提供日期：20/8/2014
名稱：譚先生
事主來電反映如下：

1. 反對以"放蛇"手段進行調查取證，因其表示若當局只針對的士行業採用"放蛇"時，有違對的士司機之公平原則；
2. 其認為"放蛇"行為有涉嫌欺騙的士司機成份及為不正當方式和手段，因此不可以以"放蛇"時之取證作為證據，因其表示根據《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；及按照《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。對此，事主認為若當局日後真的落實推行"放蛇"時，必須同時修改《刑事訴訟法典》第 112 及 113 條的規定，以免出現矛盾之情況。
3. 其認為若於的士車廂內安裝視像監察設備及錄音監察系統時，可能會觸犯的士司機私隱，因其稱的士司機於非營運狀態下坐在的士車廂內為私人時間；另其表示若當局真的落實於的士車廂內安裝上述設備時，當局應清楚說明攝錄之時間。

提供日期：26/8/2014
名稱：鄭先生
事主來電反映如下：

1. 事主為兼職的士司機，其反映現時的士牌照是以價高者得的方式投標，車主把投牌的成本轉移至司機，導致司機的租車金額成本大，而 15 元的起錶價低，馬路情況等各因素導致司機出現違規行為，事主認為如果一名守規則之的士司機一天駕駛 6 小時，其所賺取的金額不足夠支付租金，如司機一天駕駛 12 小時，其體力難以每天支撐，因此，事主認為是無良車主逼的士司機成為無良司機，事主建議本局不應以價高者得的方式投牌，另建議如果一名司機出現違規行為三次，可取消持有人之的士牌照，以減少車主給予司機過大的壓力，其認為如果的士投牌必需以價高者得的方式，黑的不應是服務性行業，而是形式上與黃的一樣是以月薪出工資。
2. 事主認為本局投訴方式及法例只保障乘客卻忽略了的士司機，沒有雙向的制度，只可乘客投訴的士司機，不可司機投訴乘客，其認為現時有很多無良乘客態度十分差，以很多粗語穢言辱罵司機，而司機只回應一至兩句，乘客便可以服務態度差致電本局投訴該名司機，事主同時反映曾有無良乘客以司機兜路為由要求在中途下車，並不給付車資，司機致電本局反映，本局建議其尋找警員協助，惟警員認為是小事，導致事主感到求助無門，其認為現時沒有任何法律保障司機的公平性。

提供日期：27/8/2014
名稱：盧先生
事主來電反映如下：

1. 事主認為現今的士數量不足，路面上難於尋找空的，要求本局加快發牌。
2. 事主支持"放蛇"制度，事主認為遊客來澳旅遊不願麻煩，主要也需依靠公務人員執法，因此，絕對支持。

提供日期：28/8/2014
名稱：黃先生
事主反映目前的士拒載問題嚴重是由於部分桑拿浴室、賭廳及食肆等為的士司機提供佣金，要求司機接載其顧客所致，事主認為上述行為已構成行賄，故建議廉政公署介入協助，打擊上述貪污行為。

提供日期：1/9/2014
名稱：男匿名者
事主來電反映以下問題，內容如下：

1. 事主表示其為兼職的士司機，認為現行法例只保障乘客亦忽略了的士司機，事主以乘客於的士車廂內嘔吐為例，因現時法例並無清晰規定相關賠償款項及細則，故倘若乘客不作賠償，司機只能與乘客前往警局要求警員介入協助，雖最終乘客願意支付清潔費及車資，惟司機與乘客於警局內擾攘三小時，租車費用卻無法追討，對司機營運造成損失及存有不公，故冀望考慮增加保障司機權利之法規。
2. 另事主指現時外界建議的士咪錶加價至 17 元，並且每 270 米後跳錶，令業界同行不願接載前往舊區乘客，建議參考鄰近地區修改。

提供日期：1/9/2014
名稱：男匿名者
事主來電反映以下問題，內容如下：

1. 事主認為現時競投的士牌照費用過高，令租車成本上漲，使的士業界壓力增加，引起連鎖相關問題，就此，建議只要在本局登記即可成為營運的士。
2. 另事主指現時外界建議的士咪錶加價至 17 元，並且每 270 米後跳錶，令業界同行不願接載短程及前往舊區乘客，加價幅度也追不上通漲，事主表示香港也已經改爲200 米開始跳錶，希望在加價上能夠考慮的士業界的需求。
3. 事主同時反映投考的士工作證的門檻過低，認為本局應該同時審查報考人之行為紙，如多次違犯人士，不應給予考試。

提供日期：2/9/2014
名稱：鄭先生
事主來電反映以下問題，內容如下：

1. 事主認為現時的士咪錶加價幅度過低，與市場脫節，及與本澳的生活素質及 GDP 不成正比，使司機難以維生，而且每 270 米後跳錶，令司機更不願接載短程乘客，導致市民更難乘搭的士。
2. 投考的士工作證的基本門檻過低，建議本局應收緊的士工作證的發證制度。
3. 不贊成現時競投的士牌照的價高者得方式，建議競投時要註明的士為服務性行業，且競投人在投

得牌照後需自行營運至少 6 小時，保障的士的正常運作。

4. 建議本局多派員巡查，以檢控違法的司機，惟檢控時必須有真憑實據；另外，罰則方面以吊銷的士工作證取代罰款。
5. 立法保障司機，避免車輛被毀壞時，司機投訴或求助無門。

提供日期：3/9/2014
名稱：吳先生
事主稱在諮詢文件內容只見到人口、旅客及的士數量與其他地區作對比，但就是欠缺澳門的士數量與輕型汽車數量相比之數據，事主指澳門地區雖細，但只有一千多台的士是不合理的，眼見澳門私人汽車數量眾多，本局應合理控制車輛數，並相對增加的士數量或提高起錶價，以便市民乘搭的士。
註：事主建議將澳門汽車數量與的士數量比較之數據向公眾公佈。

提供日期：3/9/2014
名稱：湯先生
事主同時贊成本局加強對的士業界監管，並建議濫收車資理應屬刑事罪行，一經定罪理應監禁入獄，從而起阻嚇之效；事主亦建議第一次定罪可緩刑，惟隨後則需入獄。此外，事主亦建議司機違規除司機扣分及停牌外，車主亦應實行扣分制，如達至一定分數，車主亦可能判罰停牌(的士照)。最後，事主希望本局在新法規出台前應理作出認真考量，如罰則不重，則阻嚇力弱，最終本局亦只會招人話柄。因此，倘若推行新法，本局必須以重罰方能真正理順現時的的士亂象。

提供日期：3/9/2014
名稱：黃先生
事主建議如下：

1. 建議當局除對違規的士司機作檢控外，亦應對的士牌照持牌人士作處罰；
2. 其贊成當局對的士行業進行"放蛇"及加重對違規司機之罰金；
3. 質詢為何的士司機載乘客至桑拿地方會有回佣？其表示當局一直是知道此問題存在，但為何沒有就此問題研究解決方案？其建議當局可立法作規管；
4. 建議當局應立法規定的士司機不可紋身，因其稱會影響澳門之旅遊形象。

提供日期：4/9/2014
名稱：謝先生
事主表示的士司機濫收車資違規等情況嚴重，主要因為租車成本高昂所致；因此，事主建議本局理應檢討現時的發牌制度，如參考台灣，以低價把的士牌照判給的士司機或一間公司等等，當成本降低，的士司機違規的行為亦會同時減少。

提供日期：9/9/2014
名稱：女匿名者
此乃交通事務專線市民的錄音留言，內容如下：
事主就諮詢文件提出以下意見：
反映新馬路的士站平日有眾多的士司機議價，要求本局加強監管，並考慮對違規司機加重罰則。
提供日期：16/9/2014

名稱：李先生
事主反映現時市民經常出現搭的士難問題，原因乃的士牌照競投價高，司機認為若以正常方式營運根本難以達至收支平衡，且對其退休生活並無保障，故事主認為本局除可修改的士起錶應為$20 及提高相關收費，且每當司機做滿一定年期可獲政府免費醫療補助，從而保障司機生活；另事主要求本局需定期對司機加強培訓，以改善現時的士司機態度差問題。

提供日期：17/9/2014
名稱：盧先生
事主建議應由本局作為的士牌照的持有人，由本局直接負責的士租賃的工作，以加強對的士監控工作。

提供日期：22/9/2014
名稱：葉先生(自稱的士司機)
事主致電反映如下：

1. 適時對的士發牌制度作短期或中期檢討，規定競投人在投得牌照後需自行營運至少一更，避免競投人或商人以的士牌照作為投資工具。
2. 加強對的士司機的違規處罰，且相關記錄會影響日後競投的士牌照及租賃的士的資格。
3. 已持有的士牌照的人士不可再競投的士牌照。
4. 在的士車廂內安裝錄像監控系統作為監控手段的成效不大，因司機懂得如何迴避，故應從發牌根源入手。

提供日期：22/9/2014
名稱：男匿名者

1. 事主認為本局以價高者得的方式投得的士營運牌照，導致司機的租車成本增加，入不敷支，才會出現違規行為，事主強烈建議本局廢除價高者得投的士牌照的制度。
2. 事主認為現時考取的士專業工作證的規限太寬鬆，只要符合持有汽車駕照兩年及過去兩年未曾被停牌，任何人士均可報名考試，其認為現時很多從事不正當職業的人士(如馬伕、罪犯、吸毒者等)都可考取此駕照，從事的士司機行業，其認為如要考取此工作證，應向本局遞交行為紙，以確保的士司機有良好的品德及操守。
3. 事主認為現時的士起錶價及跳錶價過低，澳門通貨膨漲嚴重，司機之收入無法符合生活水平，導致司機出現叫價問題，其建議本局應提高的士起錶價及跳錶價的幅度。
4. 建議本局應訂立的士司機在颱風及法定勞工假期的定額附加費，以免司機胡亂叫價。
5. 建議本局應多發數百個的士牌照，令更多市民(特別是舊區之市民)有更多的機會乘搭的士。

提供日期：23/9/2014
名稱：男匿名者
事主反映現時本澳的士拒載及濫收車資問題日趨嚴重，令市民及旅客均難以搭乘的士，事主提供意見如下：

1. 要求本局持續增加的士牌照，以有效舒緩現時市民出行需求。
2. 要求政府必須實施"放蛇"執法措

施及於的士車廂裝設錄音系統，從而有效監管及打擊的士違規問題。

3. 另事主認為政府應清晰訂定於颱風天氣搭乘的士之附加費用，從而既可保障司機權利亦能避免出現司機故亂開價之問題。

提供日期：23/9/2014

名稱：鄭先生

事主致電反映如下：

1. 贊成的士車廂內安裝錄音及錄像設備，藉以保障乘客及司機之利益；
2. 建議適當合理提升的士之起錶價及跳錶價；
3. 建議增加的士數量至二千部；
4. 表示現時報考的士專業工作證太容易，其稱留意到有部份的士司機身上有紋身，其表示嚴重影響澳門旅遊形象，建議市民若報考的士專業工作證考試時，除遞交現時行政手續規定之文件外，亦應同時遞交俗稱行為紙才可報考，或建議本局可研究其他方案；
5. 反對的士牌照以價高者得競投，並建議本局監管中標者必須經營的士客運業務，藉以真正為大眾市民服務；
6. 建議的士每更的車租費應由政府監管及規範；
7. 建議訂定的士於公眾假期及颱風期間適當合理地額外加收附加費。

提供日期：23/9/2014

名稱：顏先生

1. 事主建議本局清晰地立法列明的士司機之違規及不合理的行為，如濫收車資、拒載、揀客等，並對其作出相應之檢控。
2. 事主認為除了本局有權限對的士司機之違規行為作出檢控外，建議也賦予治安警察局此檢控權。
3. 建議對的士違規行為之重犯者作出停牌的處分。

提供日期：23/9/2014

名稱：男匿名者

事主反映現今的士違規問題的根本原因有如下 3 點：

1. 的士數量少
   事主認為有足夠的的士加入，能使業界有適當的競爭，從而減少違規；
2. 收費低，成本高
   事主表示現在的士司機都不願意進入舊區，由於路面堵塞，容易導致經營成本過高；而且現今的士車租沒有立法監管，租車成本一直上漲，的士司機為了賺取成本繼而違法；
3. 的士從業員發牌制度寬鬆
   事主表示現今的士從業員考牌太過容易，令很多背景複雜人士混入，使的士業界混亂，事主認為有案底或曾坐牢之人士不能考牌。

最後，事主認為放蛇及加裝監控系統，只針對的士行業而進行，認為是不公平的，就此，要求長遠考慮。

三、電郵及網上意見欄

電郵

提供日期：9/8/2014
名稱：匿名市民
現時$15 起錶價滿足不到大多數司機收入，應該吸引更多司機上班比較更有效。

提供日期：11/8/2014
名稱：匿名市民
敬啟者：
1999 年的第 366/99/M 號訓令，已經完全與澳門實際情況脫軌，政府必須迫切立法就<檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度>，本人述及以下幾點：

1. 在加強調查取證方面，本人認同引入"放蛇"制度，就此，可否設立一門特別法去規管輕型出租汽車(的士)的"放蛇"?
2. 增加影音資料方面，基於個人資料保護法，若果增設錄影錄音系統，會否給予司機或市民選擇關掉系統，那麼，就達不到取證效果。
3. 加重處罰力度方面，法治社會，並非單靠處罰，以達阻嚇作用，然而，的士的違規情況真的太過分。可以按違法情節的嚴重性，規範法律後果，提高罰款、訂立停牌幅度及釘牌制度。
4. 電召的士服務，雖然是有此項服務，然而，他們都經常以"暫時沒有司機"為借口拒絕接載。扶老攜幼，的士司機都不願意接載，特別是坐輪椅的病患，對他們漠不關心、視而不見。有電召的士服務，目的都不是幫有需要照顧的人，應設立一套良好的電召服務，在合理範圍內提高金額，我想市民都可以接受。政府大倡公交出行，然而，公交是幫不了肢體傷殘的人士，唯有截的士，的士又拒載，真的很無奈，傷殘人士，何來平等對待？可否增設一些 van 仔添加輪椅上車的設施，既方便司機又方便傷殘人士，增加一定數量這種類型的士，他們以接載傷殘人士優先?
5. 最後，本人建議可派人士(不須表明身份)定期對的士司機作出評估，類似抽查，從而將有關調查結果回饋工會，工商會跟進。

提供日期：22/8/2014
名稱：梁先生
希望交通事務局透過放蛇或隱藏執法，以及扣分制，用以改善的士服務!!
謝謝!!

提供日期：22/8/2014
名稱：馬先生
支持政府「放蛇」或「隱藏」執法，

並建議設立扣分制度，整頓的士行業，改善交通亂象。

提供日期：22/8/2014
名稱：黃先生
支持政府「放蛇」或「隱藏」執法，並建議設立扣分制度，整頓的士行業，改善交通亂象。

提供日期：22/8/2014
名稱：陳先生
支持政府「放蛇」或「隱藏」執法，並建議設立扣分制度，整頓的士行業，改善交通亂象。

提供日期：22/8/2014
名稱：潘先生
支持政府「放蛇」或「隱藏」執法，並建議設立扣分制度及永久吊銷營業車輛駕駛資格，整頓的士行業，改善交通亂象。

提供日期：22/8/2014
名稱：侯先生/小姐、何先生/小姐、黎先生/小姐、麥先/小姐
我們，支持政府放蛇或隱藏執法，並建議設立扣分制度，整頓的士行業，改善交通亂象。

提供日期：22/8/2014
名稱：黎先生/小姐
支持政府放蛇或隱藏執法，並建議設立扣分制度，整頓的士行業，改善交通亂象。

提供日期：25/8/2014
名稱：Filipe Mendes
Boa tarde,

Relativamente ao capitulo I, III - Agravamento das sanções, Alinea 1. Aumento do valor das multas, penso que estando o sector caótico como se encontra nesta altura, a medida mais adequada a ser aplicada deverá ser semelhante ao de Hong Kong. Isto se o objectivo for resolver de imediato a vergonha do serviço prestado pelo sector dos Táxis em Macau, seja a residentes ou turistas. A medida das sanções se for apanhado uma segunda ou terceira vez, resultará a médio prazo, mas nunca terá o mesmo impacto que a primeira. De qualquer forma, igual medida já foi aplicada em Hong Kong com resultados francamente positivos, por isso se resultou lá também certamente resultará em Macau.
Quanto ao capitulo III, II Estudo sobre as formas de aumento de concessão de licenças de táxis, ponto 1 - Definição de critérios de concessão de novas licenças de táxis, penso que se deve terminar com o concurso publico das licenças em carta fechada. Esta medida só tem vindo ajudar o aumento de infracções cometidas pelos mesmos, face ao preço especulativo em que as mesmas são vendidas. Penso que a DSAT deve ter um papel regulador neste sector, mas daí a desejar que as mesmas licenças sejam vendidas a preços exorbitantes não ajudará certamente o sector, fomentando ainda mais as infracções para que possam ser ressarcidos do investimento efectuado. Na minha humilde opinião, a DSAT deve criar um valor único de

venda para as respectivas licenças. Serão depois sorteadas individualmente, pelos candidatos, com um prazo de 15 ou 30 dias para pagamento. Apenas "empresas" poderão concorrer, isto quer dizer que se eu quiser comprar uma licença tenho que criar uma empresa e contratar mais 2 condutores por exemplo, para poderem fazer os restantes turnos de 24 horas de serviço. As sanções serão sempre aplicadas aos condutores em serviço, como perda de licença de condução, caso a empresa detentora da licença seja reincidente a mesma perderá a licença definitivamente. Não me parece que deva ser dada nenhuma preferência a outros grupos, com mais ou menos preferência para a condução de Taxis. O facto das mesmas poderem ser vendidas por sorteio a qualquer empresa, quebrará o monopólio que se diz existir de alguns grupos, fragmentando o sector e a força do mesmo em caso de protestos.

A DSAT, deve organizar e providenciar para os novos condutores, cursos de formação e boas maneiras de forma a habilitar os mesmos para a função a exercer. Código de conduta, legislação em vigor, boas maneiras, limpeza da viatura, etc...

Gostaria apenas de chamar a atenção do uso abusivo da utilização do cartão vermelho de fora de serviço/ mudança de turno. Sempre que se vê os taxistas no designado sistema de "Fishing" de clientes, este esquema é utilizado. Percebo que com a introdução de algumas medidas este esquema se vai tornar mais difícil, mas apenas no caso da existência de queixa. Ora para um turista com câmara fotográfica ao peito, será sempre um alvo fácil deste esquema. A minha sugestão vai no sentido de permitir o uso de fora de serviço e mudança de turno apenas 3 vezes por dia e apenas por exemplo, das 15 as 16 horas, das 00:00 as 1:00 e das 10:00 as 11:00. Enfim deixo ao vosso critério uma analise mais profunda e resolução do problema.

Finalmente, concordo com um acréscimo das tarifas na sua generalidade, esta medida ajudará certamente a acalmar o sector em caso de protestos e na implementação de medidas eficazes de controlo do mesmo.

Espero poder contribuir com as minhas humildes opiniões, sabendo eu tanto pouco do sector em causa.

Com os melhores cumprimentos,

提供日期：2/9/2014

名稱：澳門街坊會聯合總會

澳門街坊會聯合總會 對《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》諮詢文件的意見和建議

有鑑於現時本澳的士行業違規情況屢遏不止，對居民出行構成直接影響，為解決上述問題，本會就《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的諮詢文件提出以下意見和建議：

一、 改善違法行為的處罰制度，引入多種罰則以生阻嚇之效。

現行本澳法例對的士司機違法行為以「一刀切」定額罰款的方式進行處

罰。但此種處罰模式無法反映個案違法情節的輕重，因此本會建議由現時的定額罰款模式，改為訂定最低及最高限度的非定額罰款模式，令罰款可以針對有關違法行為的嚴重程度以及是否初犯或多次累犯等不同程度違規行為作出差別對待，使其產生實質上的處罰作用。然而，現時部份的士司機透過「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規行為獲取不法利益；據此，若只單純依賴罰款制度，恐怕未能有效打擊現時的士行業的亂象。因此建議除完善罰款制度外，亦同時考慮引入扣分制度，對嚴重或累犯者取消其從業資格，以提高法例的阻嚇力。另外有關當局亦可研究是否將嚴重的違法行為列為刑事犯罪，例如：亂收車資可以定性為欺詐行為，偷取乘客行李可以視為搶劫等，從多方面打擊現時的士行業的亂象。

二、 引入的士電子管理及監控系統，保障司機乘客雙方權益。

除現行法例處罰的阻嚇力度不足外，執法不彰亦是造成現時的士行業亂象的主要原因之一。縱觀現時的士違規行為，往往除乘客的證詞外毫無其他證據，使得有關當局在認定及證明違法行為存在甚為困難，令執法力度未如理想。故本會建議有關當局於的士車廂裝設電子管理及監控系統，如諮詢文本中提到的計程錶、身份識別器、路程記錄儀等等，特別是在的士車廂內裝設錄音監察系統，由於其在一定程度記錄司機與乘客間交易活動，當產生爭議時能便於雙方進行舉證，便於執法之餘，亦可保障司機乘客雙方權益。

三、 賦予保安部隊執法權限，落實全天候廿四小時執法。

現時本澳對的士行業違規行為的監察及處罰由交通事務局執行，但有關部門的稽查人員不具軍事化人員的身份，往往未能使違規司機主動配合執法，加上稽查人員數量有限且非廿四小時工作，使得入夜後執法工作出現「空窗期」，無疑為部份的士司機提供違規的誘因。故本會建議有關部門可參考《道路交通法》的執法模式，將的士違規行為的執法權限交予保安部門，透過具軍事化人員身份的保安部隊進行全天候廿四小時執法，對違法的士司機有一定的威懾力之餘，亦可填補執法的「空窗期」。

四、 完善的士發牌機制，科學規劃的士行業發展。

本澳從過去至今皆以「公開競投」、「價高者得」的方式發放的士牌照，令的士牌照有投資的價值存在，但的士服務作為一種公共服務，若其具有太強烈的投資色彩，長遠而言恐怕會對公共利益構成負面影響。為此，本會建議有關部門完善的士發牌機制，如參考內地的士行業做法，考慮以較低的價錢批予公司經營，以更有系統地管理的士司機，減少投資炒賣牌照的情況。另一方面，特區政府亦要就整個的士行業發展進行長遠規劃，例如疏理普通的士(黑的)與特別的士(黃的)之間的關係，並分析本澳的道路承載力、澳門人口及旅客量，科學調整的士數量，以紓緩本澳「打的難」的問題。

提供日期：3/9/2014

名稱：匿名市民

支持的士放蛇，打擊的士拒戴同亂收

費。

提供日期：3/9/2014
名稱：Leong Si Ian
致：交通事務局
本人非常贊成在的士內裝閉路電視、錄音器材和執法人員放蛇等等..。

提供日期：3/9/2014
名稱：Ip Ka Wai
致：交通事務局
本人非常贊成就針對的士服務所提出加強對違法行為的打擊力行，認為應該增加調查取證的方式和手段，其中包括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"），製作格式化的證人證言表及控訴書，利用視像監察設備收集可以作為檢控的士違法行為的證據資料，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等措施。
本人極力支持立法。

提供日期：18/9/2014
名稱：匿名市民
致交通部：本人意見有關出租車問題：
1. 濫收車資，必須要警方放蛇，在放蛇人身上有錄音設備，及必須兩人一組進行工作，作為日後雙方見證人。如捉到濫收車資必須嚴罰方為見效。第一次將罰款叁仟元及坐監叁個月，第二次者罰款一萬元及坐監半年，如第三次者即注銷駕駛機動車駕駛證，及坐監 1 年。以上條件看起來很嚴格，但是在國內如北京：第一次濫收者即罰停駕駛證一年。在現今生活中嚴罰之下，人才會遵守規則。
2. 有關颱風問題，當掛八號風球時，很多行業都休息，不工作，為什麼他們必須工作？但是在颱風期間確實不能無交通運作。我個人意見，現有出租車首先到一個政府部門報名同意在掛八號風球時工作登記。確實登記後有多少部車工作，將其總數量平均，要規定在澳門現在營業中的保險公司必須接受他們的保險。保費最好由政府補貼他們按比例計算，例如：政府估計 6：4 或 7：3（最後由政府決定為準）那麼在這情況下，有登記的車方可行駛（登記后的車應有標誌為準）。
3. 由於他們真的用生命來為賺錢生活，同時澳門又需要交通運作。所以澳門人應該支持他們。用一個方案應補償他們冒生命危險工作，應用咪錶收款要用倍數收款，最好在 3 倍以上。

以上之意見最擔心是沒有人報名同意在八號颱風期間作工作登記，這是問題的關鍵所在，以上之意見，請作參考。最重要是沒有後遺症為要。請有關部門先討論可行或不可行，作為參考!

提供日期：19/9/2014
名稱：周先生
致澳門交通事務局局長；
本人 XXX 是一名的士從業員，月中貴局的諮詢會因晚班錯過了。在日常工作中直接感受到客人對澳門的士行業怨氣日盛！也體會到貴局在各方面的壓力。的確行業中存在一些害群之

馬，貴局在執法中常遇到乘客不願意麻煩來配合執法工作。歸根究底在於：“犯罪未遂”，違法者也可用諸多藉口抗辯，增加貴局工作浪費資源。就算貴局能通過釣魚執法，放蛇執法也未必能根治。所謂威而不武，不一定要用罰！可否用獎來疏理這些怨氣？貴局可安排工作人員在落客站黑點或不固定地方作簡單訪問記錄。詢問下車的乘客對司機的服務如何。獎罰分明。這方法有多重意義。一，可得到乘客第一感受真實反映的意見。這些資料日後向社會公佈讓市民有中肯的判斷化解怨氣。二，假如司機有違法行為存在乘客覺得不公必定配合執法，違法者已實施犯罪也無法狡辯。三，不會影響那些急需用車願意消費的乘客，對司機公平能達到各取所需，令社會和諧。四，在犯罪學上這樣形成心理壓力會令犯罪者抑制犯罪行為。五，操作能在一分鐘內完成對各方都不會構成影響可行性強。

以上愚見因小弟文筆粗疏未能細緻表達，歡迎賜電論證(XXXXXXXX)。攜手淨化行業污垢。共建包容、和諧的社會氛圍。並祝台順。

提供日期：23/9/2014

名稱：洪榮坤(澳門法制研究會)

檢討輕刑出租汽車(的士)客運法律制度意見書

“放蛇”的概念

正如諮詢文件所述，“放蛇”並非是一個嚴格的法律概念，在學理上分為滲透者及誘發者，正如終審法院第 6/2002 號裁判所述：“在上述法律允許的範圍內進行調查的人員只是一種滲透者，即那些在隱藏自己的真實身份的情況下，以取得犯罪活動的情報或能把嫌犯人歸罪的證據為目的，取得個人信任，監視犯罪的實施過程，在必要時作出實施的行為，以便取得為達到上述目的所必需的資料的有關當局的人員或其合作的市民。但他們有別於所謂誘發者，儘管兩者都可以是一名警察或一個普通市民，而且不是以犯罪本身為目的，但誘發者是通過說服一個人作出一犯罪行為，以此作為證據來對有關行為進行刑事追訴並使之被判以刑罰。

滲透者的調查行為可以是對一個已在進行的犯罪活動提供協助，從而知悉有行為的情況，但這種調查行為不能變成推動或慫恿犯罪活動的進行。要嚴格區分提供機會以發現已經存在的犯罪和誘發一個還不存在的犯罪意圖兩種情況。”所以滲透者是法律上是允許的，誘發者是絕對禁用的搜證手段，然而，即使是滲透者或誘發者，都要滲入犯罪組織以搜集證據，以打擊犯罪活動。

“放蛇”的可行性

對於諮詢文件強調“放蛇”手段必須是被動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，那麼，我們結合學理及事實分析，究竟打擊的士違規的所謂“放蛇”是否能夠行之有效取證？首先，“放蛇”所指是滲透犯罪(或現在的違法)組織，在澳門，的士議價及濫收車資是即時性，其並沒有任何的組織性，而且更多的是一個人的違法行為，那麼，組織根本不存在，執法人員如何去滲入該組織，所以執法人員最多只是隱藏自己的執法人員身份，並沒有滲入任何的組織，此情況等同便衣警員在巴士上打擊小偷的

犯罪活動，這是法律所允許取證的手段。其次，在非主動的情況執法，非主動亦即是被動，假使執法人員坐上的士，指示的士司機載其到目的地，支付車資等這些行為已構成主動執法的問題，因為執法人員是作出了主動乘坐的上的行為，目的是透過這些行為監視或者希望的士露出其違法的意圖，然後作出檢控，故這些行為是執法人員為了本身執法而主動作出的，而非是執法人員本身需要而無意中發現的士的違法行為，故本人認為這一系列的行為是主動執法的行為，雖然可能強調的是沒有主動誘惑的士司機作出違法行為就視為被動，但是筆者認為要配合實際情況去分析何種行為是主動，何種行為是被動執法，才能確保這一種手段的合法性問題。

現時的士存在的問題

的士的違規情況相信市民心中有數，情況由以前的打風時才濫收車資，到現在下雨就見到大部分的的士下紅旗、拒載及議價，除了部份的士司機本身的問題，政府亦負有不可推卸的責任，主要原因在於三方面：一. 的士規章將執法權交由交通事務局執法，交通事務局人手不足，沒有執法身份，沒有輪班執法，到了夜晚的士是沒有監管。二. 立法滯後，政府修改法律腳步緩慢，的士違規的罰則已嚴重脫離現實。三. 縱容違法的士司機，面對的士的違法行為，政府視而不見，市民對違法的士的積怨沒有在政府的有效打擊下消除，反而越來越深，試問市民如何信賴政府？

“放蛇”的必要性及影響

現在，基於市民對的士的怨氣深，甚至有市民認為的士違規刑事化的情況下，政府就欲推出具大爭議的“放蛇”手段打擊的士違規，這是極不負責任的公開諮詢，因為市民沒有一個較為理性的氛圍下討論是否開放“放蛇”制度，“放蛇”除具爭議外，對於法治的理念的衝擊會更加大，因為實施“放蛇”意味著《澳門刑事訴訟法典》第 113 條規定的在證據上禁用的方法要重新訂定，“放蛇”制度會使人與人之間的互信不再受法律保障，不再有互信，社會就會爾虞我詐，產生互相猜疑，不能維持和諧，實非社會之福，因為法律改變就會改變人的思維，所以我們沒有必要為了打擊的士的非法行為而要社會付出沉重的代價，更何況的士違規的打擊並非沒有相應的方法處理，正如諮詢文件所述，除要提高罰款金額，增設釘牌制度加強阻嚇外，取證方面增設的士車廂安裝錄音系統，由警方執法以及增加即時取證等的措施，這些措施是可以直接及有效打擊的士的違規情況，並無需引入“放蛇”制度，因為“放蛇”制度只是為了取證，而以上的措施已確保取證的有效性，“放蛇”制度只是畫蛇添足而已，而且“放蛇”還要考慮警方為了執行“放蛇”而支付車資、車資報銷及合理性，警員與的士司機容易產生矛盾等問題，容易產生警員執法難，以及的士司機喊冤的情況發生，因此“放蛇”制度並非是唯一打擊的士違法的殺手鐧，故請政府或立法會三思。

提供日期：23/9/2014

名稱：的士司機總工會、澳門的士司機互助會、澳門女職業司機互助會

澳門的士司機總工會、澳門的士司機互助會、澳門女職業司機互助會就政

府發出（檢討的士客運法律制度）諮詢文件，三會非常重視，由於會令往後的士司機營運及服務有著深遠影響，三會已於日前舉辦專場諮詢會員、行友提出意見。

三會更聽取新成立（澳門的士乘客協會）和立法議員、社會人士意見，制定可行性建議向政府提供。

第一章　加強打擊的士的違法行為

建議：針對的士服務中存有小部份違法行為的士司機，需加強打擊力度，增加調查取證的方法和手段，引入交通事務局和警方共同執法，可改為（便衣執法），對於這種調查取證手段必需合法性，公平性，規定執法人員在構成違法行為事實和有足夠跡象違法時，可提起處罰和控訴違法者，在接收聽證期間可聽取業界社團意見和參與，以保證違法者得到公平處理。

第二章　優化的士服務的經營環境

建議：為有效管理的士營運及打擊小部份違法行為者，引入智能管理系統，可加強監管，對的士司機被無理投訴可有保障，然而只贊同在的士車廂內安裝錄音設備，不接受錄影裝置，有關資料必需即時傳送政府資料庫，並需要有加密設備和安全保護裝置，只是在有乘客投訴情況下才可由權限的政府人士查閱該時段錄音。

第三章 完善的士服務的長遠規劃

建議：由於在 2005 年開始以公開競投的方式發放有年期的士牌照後，並以價高者得，令公開競投價格不斷攀升，的士牌照已變化成投資牟利工具，有需要在往後回歸成為公共交通服務的工具，在改變發牌制度有意從事經營的士服務之司機優先申請，可先考慮已近三年的工作經驗，連續五年已有的士專業工作證續期，並符合政府規定的服務承諾，初期小量發出以實驗效果，此舉不會對現有的士牌照持有人影響。另外：的士服務費申請訂價制度必需要定立時限，每次申請理應不可長達半年審批，更應考慮在節假日等特殊日子，容許的士按章收雙倍的附加費用，以公平對代的士司機都是勞動者之一。

提供日期：23/9/2014

名稱：澳門工會聯合總會公關宣傳科對輕型出租汽車（的士）客運法律制度的意見和建議

澳門工會聯合總會

2014 年 9 月 23 日

特區政府文件指出，的士服務是本澳居民出行的其中一種重要交通工具，但近年社會各界對的士服務批評不斷，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象。因此當局有意修訂現行《輕型出租汽車（的士）客運法律制度》進行規範和完善，並就此諮詢公眾。本會就上述諮詢的意見和建議有以下幾點。

1. 首要重視加強宣傳教育－本會認為，當局進行的士行業全面整頓的同時，必須先做好教育和宣傳工作，讓從業員充分認識本身的權和責以及相關的法律法規，並加強對從業人員的良好行為和具體正面個案的宣傳推廣，促進業者進一步重視依法經營，以及個人職業道德和操守行為。
2. 保障就業權利加強職業培訓－本會認為，當局進行任何法律修訂和制度建立，都必須先考慮保障從業員的就業權益不受損害，並

針對違法違規者加以嚴懲。與此同時，誠如諮詢文本中提及，的士從業員一定程度上代表著澳門旅遊城市的形象，因此可研究加強培訓力度，除一般工作操守外，有系統地開辦基本接待、初級外語及澳門文化等不同培訓課程，提高從業員的綜合水平。

3. 支持引入隱藏執法手段－本會贊同修法引入隱藏執法人員身份的方式進行調查執法手段，加強對拒載等違法行為進行監察和檢控，相信可對業界中的不良份子起到真正阻嚇作用。此外，本會亦支持增加警察當局的執法人員共同執法工作，並適當加重對各類違法行為的處罰。對於設置錄音設備，當局必須確保沒有和個人私隱或其他現行法律相抵觸，並設定嚴謹的法律程序保障被錄音者的合法權益。

4. 進行的士服務長遠規劃－當局必須對的士服務進行長遠規劃，當中重點研究黑的總體數量如何才能配合城市發展的需要；加強對電召的士的業務監管，讓其更有效發揮應有作用；研究如何發牌才能體現既公平又能促進業界健康發展等等。

結語

的士行業既是代表澳門旅遊城市形象的重要行業，也是公共交通中不可缺少的行業，更是不少勞動者在職業生涯中的不同階段都有可能從事的行業，對特區發展和就業市場都具有其積極作用，當局必須認真審慎修改法律，完善制度，創造條件有利於市民出行和促進行業更健康地長足發展。

提供日期：23/9/2014

名稱：新澳門學社

敬啟者：

隨著博彩業急速發展，每年數以千萬計旅客大軍壓境，加上特區政府一直消極回應社會提出限制私人車輛數目的訴求，為本地交通配套構成沉重壓力，的士服務更是首當其衝，在供應嚴重不足、市面交通嚴重擠塞的情況下，的士拒載、濫收車資、繞路、釣泥鯭、拒入舊區等情況屢見不鮮，居民出行怨聲載道，也有損本澳旅遊形象，有見及此，新澳門學社藉交通事務局正進行的《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》公開諮詢表達意見如下，期望透過修法逐步扭轉現時不健康的的士行業生態：

一、讓的士服務回歸公交功能

社會大眾及業界代表普遍認為的士應該「去投資化」，回歸到提供公交服務的功能，現時「價高者得」的發牌方式令轉售和炒賣牌照行為活躍，衍生的士租金攀升，而持牌車主與司機的利益無直接掛鈎，乃行業亂象的根源。當局應創設的士行業健康的謀生營商環境，包括合理的收費水平和獲得牌照制度，在保障原有持牌者的合理權益下，按照新的規章監管制度發出有年期的個人牌照，讓投得牌照個人能以「幾人一車」形式經營，以電子指紋系統辨識司機工作身份，以回應業界「揸者有其車」的訴求。另外，學社認為應把原有制度下司機的服務質素和違規情況與車主的切身利益連結。

二、賦予警察執法權及加重處罰力度

不少居民反映指出，的士違規行

為多發生於一般公部門下班以後的時段，但按照現行法律制度，僅得交通事務局有權監督及處罰有關違規行為，以現時交通稽查人員的可執法時段及數量，成效肯定不彰，令部份不良司機逍遙法外，因此，政府應賦予治安警察局對有關行為的聯合執法權力，配合各違規黑點及候客區的視像監察設備，集中針對違規行為展開執法行動。另一方面，當局應加重處罰力度，包括提升罰款金額、引入累犯釘牌制度，以及「未繳罰款不予續牌」等規定，以收相較足夠的阻嚇之效。

三、對秘密偵查和車廂錄音存在一定憂慮

當局擬引入秘密偵查及車廂錄音設備，保障司機與乘客的合理權益；然而，現行《刑事訴訟法典》規定，除嚴重刑事罪行外，以主動誘使方式而搜得的證據皆為無效，儘管當局強調針對的士違規行為的秘密偵查屬被動式，並無抵觸上述法律規定，惟部份業界人士反映現時已形成「乘客主動出價」的行業生態，被動式秘密偵查的成效成疑，學社建議可加入主動偵查，例如加強於候客區和違規黑點派駐軍裝或便衣警員作隱蔽式調查，對疑似長期停車待價而沽或拒載行為產生一定程度的阻嚇作用；另外，基於的士本身屬於半公共場所，車廂內廿四小時或利用工作證電子（或指紋）化於載客期間錄音甚至把錄影鏡頭置於車頭，必然引起私隱爭議，諮詢文本上亦未見當局詳細說明保存和提取有關監察設備資料的守則，加上個人私隱保護辦公室成立至今的工作職效備受質疑，而民間一直有聲音批評澳門已漸成監控城市，而對公共部門（特別是警方）也缺乏監督力度，故難以確保當局（特別是警方）日後不會因其他特定需要、私自提取車廂監察設備的特定資料。學社對車廂錄音保持開放態度，但在當局無進一步提出相關執行守則細節的前提下，則對其實際執行情況和資料之運用存在一定憂慮。

提供日期：23/9/2014
名稱：李先生(聚賢同心秘書處)
就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本之意見
聚賢同心協會

搭的士難的問題在本澳已存在多時，近年，“揀客”、“拒載”、“濫收車資”等的士違規行為更越演越烈，不單影響到居民及旅客的出行，更嚴重損害本澳的旅遊形象，歸根究底，是政府多年來對的士行業的規管不善所致。必須承認，仍有不少的士司機堅持守法經營，但礙於違規問題已影響到整個行業的形象，令守法的司機蒙上不白之冤，故本會促請政府須從完善法制及管理兩方面著手，以提升本澳的士服務質素。

本會對諮詢文本有以下具體意見：

一、完善法制方面：支持強化執法工具，加強罰則，以有效打擊違規的士行為。

《的士規章》於 1999 年頒佈實施至今已經十五年，對拒載、揀客、兜路和濫收車資等目前居民相當不滿之違規行為，罰則並不高，就算被成功檢控，罰款金額僅為一千元，即使累犯罰款最多只可提高至兩倍；且每宗處罰程序最少數個月甚至一年，阻嚇力明顯不足。

而且，現時的士規章規定，交通事務局是唯一執法權限部門，受交通事務局稽查人手所限，加上目前缺乏有力的調查取證手段，令不少投訴無法處理。執法成效不彰、違法成本低，令的士違法行為越演越烈。故需從法律層面上堵塞有關漏洞，強化執法工具。

(1)本會認同引入警方對的士違法行為的執法權限，加強執法力度；並有必要大幅提高對相關違規行為的處罰，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴程序和加快處罰程序，以加強阻嚇力。

(2)本會認同文本建議，增加即時取證的方式，包括以表格化方式方便乘客提供證人證詞，以及格式化的控訴書等，簡化程序和提升執法效率。

(3)針對屢犯的司機，當局有必要引入罰款以外的處罰，包括強制上課、扣分、暫停執照、取消執照、甚至刑事責任等 。

(4)為進一步強化阻嚇力，本會認同，在設有明晰指引、確保偵查人員不能主動“引誘犯罪”的情況下，可引入隱藏執法人員身份的調查手段(俗稱“放蛇”)、增加即時取證和增加影音資料證據等，藉以提高舉證的成功率。

(5)本會亦支持在符合個人資料保護法的前提下，強制在的士安裝錄影或錄音系統，以便在出現投訴和爭議時，能有客觀的環境數據作為佐證，提升執法效率和減少無謂爭議。同時，為免執法成效被打折扣或引發不必要的爭議，有關電子監察系統的設置費用、維修保養責任、資料保護和調用、具體操作、監管以及確保系統正常運作上的責任，有必要及早釐清。

(6)本會亦建議當局，的士工作證除要在車廂內清晰展示外，亦應在車外能夠看到如司機證編號等，以便乘客即使未能進入車廂，亦可知悉司機資料。

(7)此外，因私人樓宇或酒店的士候客區不屬公共地方，就算有的士違規，執法人員亦無權執法，故本會認同文本建議應將其納入執法監管範圍。

二、優化管理手段方面：政府必須因應本澳社會及旅遊的發展需要，適當增發有年限的特別的士准照、優化現有的發牌模式、引入科學的管理手段，推動的士行業的良性競爭，帶動整體服務質素的提升。

(1)增發有年限的特別的士准照，探索特別的士服務模式。

近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，導致的士需求大增，但本澳的士數量嚴重不足，人均的士比例較鄰近地區偏低，供需嚴重失衡，居民普遍認同有必要增發的士准照數量。必須強調的是，永久的士牌價價格早已處於不合理的水平，的士發牌的數量和發出要求，應該更多考量公眾利益和實際需求，而非僅着眼於的士牌價的波動。

針對澳門目前的情況，就算增加“黑的”數量和改善服務水平，亦難以有效回應舊區搭車難的問題，故政府應透過增加公司制的特別的士服務，在新的士執照招標條款加入特別要求和限制，包括只能電召或需在舊區指定地點候客等條文，通過不同分工和定位，更有針對性地服務不同客戶群，以回應舊區居民搭的士難的訴求。

目前，由電召的士聘用司機營運的純電召的士出車率嚴重偏低，但以租賃制度租予司機駕駛的混合黃的出車

率近乎全滿，可見聘用制度或待遇吸引力不足乃是純電召的士出車率嚴重偏低的癥結所在。

本會認為，若純電召的士出車率理想，有關薪酬應可改善，為此政府有必要在硬件方便作出積極配合，包括在不同區份設候客點。屆時"黃的"除可提供電召服務外，亦可在候客點候客，從而減少不必要的空車往返，進一步提升特別的士的營運和調度效率。

必須承認，從政府監管角度而言，公司制的士在加入新要求監管設備或營運出車率等，遠較個人的士容易，亦是確保服務質素的有效途徑，故本會認為，待尋找到一套適合澳門、且運作成熟的特別的士營運模式後，可考慮引入其他經營者經營電召的士服務，並要求公司在車隊加入智能監控設備對其營運作實時科技化的有效監管，提升特別的士服務質素，從而對"黑的"服務質素形成更有效競爭，進而提升本澳的士整體服務水平。

除公司制的士外，若新修法成效理想，相關監管措施運作成熟，本會認為當局未來在新增的士牌照時，除以公司制發牌外，亦可積極考慮優先發牌予紀錄良好的的士司機。

(2)科學審批的士調價和附加費水平

目前，交局對於的士調整收費並沒有任何科學化的數據分析基礎，只能因應業界通過經驗值估算出加幅，再分析同期的通脹、油價、維修成本等因素，決定是否批准加價和訂定加幅。無論是否批准加價，加價幅度是否合理等，都沒有足夠的科學理據，這對業界和市民來說並不公平。

本會認為，合理的收入和盈利是確保的士服務質素的重要因素，為建立的士收費機制與服務水平合理掛勾的機制，本會認同當局提出引入的士車程及收費電子系統，透過系統性讀取營運資訊，以便掌握每程車的平均車資、收費結構、路程、等候時間等，從而為今後科學化審批調整收費提供參考基礎。

有關數據亦可作為科學設定包括"黃的"在內的特別的士電召附加費水平，透過適當平衡特別服務所需的營運開支需要，以推動電召回應率及質素的提升。

(3)提升行業形象及人力資源素質

的士司機收入不穩定，以及的士違規行為十分嚴重，令整個行業的形象變差，窒礙新人入行。故當局應有措施推動更多人投身的士行業。

本會認同文本建議推動司機的鼓勵及培訓計劃，如表揚一些服務良好的司機，頒發優秀的士司機工作證等，甚至可以考慮豁免工作證的費用等作鼓勵，藉以提升人力資源素質及行業形象。

(4)明晰節假日或颱風期間附加收費的標準，減少爭議。

本會認為，盡管當局強調不鼓勵的士司機在颱風或惡劣天氣期間營運，但實際上，仍有不少的士在期間營運，亦有不少旅客和居民需要在期間乘坐的士，在缺乏明晰的附加費標準下，的士濫收車資的情況必然出現。為理順有關亂象，故本會認為當局應該制訂明晰的附加費標準，並作嚴格執法。

必須強調，目前乘客和的士的交通意外險在颱風或惡劣天氣下仍然有效，理論上並沒有額外附加保險費用

的問題，但考慮到惡劣天氣期間行車風險較高，若設有明晰的收費規範的要求，當局可有權要求的士司機加裝如鐵絲網等設備才作營運，有助保障司機和乘客安全。

總結：點對點之的士服務，是城市公交系統中必不可少的一個重要環節，高效率之的士服務，不單能夠回應居民和旅客的出行需要，長遠更有助減少市民對私人車輛的需求。只可惜，目前法律滯後，加上長期執法不力，導致拒載、揀客、濫收車資等情況隨處可見，的士違規和舊區搭的士難的情況越趨嚴重，本會在此促請當局，能夠正視問題的癥結，通過完善法制、落實各項新措施，理順行業亂象，解決搭的士難的問題。

提供日期：23/9/2014
名稱：匿名市民
就"檢討輕型出租汽車(的士)客運制度諮詢文件"，本人有以下意見：

1. 初步認同"放蛇"於文件內概念，由於未有具體執行，故仍有保留，建議執行一年後對執行方式再作檢討，屆時希望再公開諮詢。此外，以對司機公平起見，應備有上訴機制及處理上訴的仲裁委員會，委員會應包括一定數量的業界人士，以提供專業意見。
2. 就有關罰則，重犯或多次違規的司機應作重罰，由於現有不少的士持有人把車出租予司機，因罰則是為阻嚇及懲罰違規的司機，為對車主公平及發揮處罰的實際作用起見，反對"連帶處罰"，由於車主與司機處於租賃關係，並不是聘僱關係，故處罰應適用於的士司機，不適用於車主，就如租屋者以屋作非法行為，也會對作案當時人作出懲處，不會判罰於屋主。
3. 文件談及以數據評定的士需求，似乎則重於增發的士牌的依據，那麼，若以科學計算的士需求，會有減少的士數量的機制？乘客與的士數量的比例應如何？文中見有參考鄰近地區的遊客、人口及的士數量的數據，但適當的比例應如何？鄰近地區的客、人、車比例，有考慮是否就當地為的士需求不足，還是過剩？故此，建議應訂定的士需求比例的標準，若日後數據顯示需求減少，可減少的士的數目，按現時年期的的士牌照，是否於其牌照年期屆滿後自動減少？亦即是說，是否每次年期的士牌照屆滿為檢視的士需求的時間？那麼，為平衡供求，年期的士牌照不應太長，5至10年較為合適。總而言之，建議訂定的士需求比例標準、檢視需求時間及合適的年期的士牌照期限。
4. 對於舊有的士牌照持有者，文件中建議的士牌照“去投資化”及的士營運回歸公交服務，就日後年期的的士牌照分配，以抽籤發出較為公平。同時，為考慮到的士牌照持有者的合法利益，文件中建議舊有牌照持有者建立的士公司，惟這樣方式成立的士公司，即返回數十年前的的士公司模式？由於這會涉及各持有者的利益分配及其他共同管理的問題，建立的士公司的推動力不

大，同時，政府亦需對公司競爭問題及可能引發壟斷的問題備有處理的方案。若從文件中建立統一的士管理調度中心作考慮，建議政府向舊有牌照持有者租賃其的士，由政府作為此的士管理調度中心，這樣可不損原有的士牌照持有者的利益（因其仍持有其的士牌照），又可讓政府統一管理的士服務，達致真正改善澳門的士服務質素，惟就此統一管理，須公平對待原有的士牌照持有者，就政府向牌照持有者所付的租金，可以現時的士司機租金作考量，並建立日後調整租金隨的士收費調整機制，雖然就此政府須向現有車主協調政府租賃的士制度及建立租金機制，但以此平衡各方利益以達致集中政府管理的士服務，解決現有的士的"亂象"，有助推動澳門成為世界旅遊休閒中心，實有為社會帶來長遠效益。

網頁意見欄

提供日期：9/8/2014
名稱：Stella
主題：檢違規的
1. 建議一定要實施放蛇
2. 重罰違規的士司機，釘牌

提供日期：13/9/2014
名稱：lam
主題：的士
由於年前地產中介法引至地產業界怒聲...法務局局長曾指出業界咨詢時不會發表意見，因而，現向兩位局長提出意見，祈作參考之用，謝謝!!
當局方心中理想草稿出台完成後，請局方將草稿與工會、議員等開會討論。
按照該草稿內容來執行，究竟多少年紀較大的司機，不再駕駛的士，欲馬上退休，將會有多少人願意從事這一行業。
的士業界意見
根據諮詢文件內容所編撰，其實好容易被陷害，世界各地的士，多數二公里才跳第一次，為何澳門要 1.6 公里？
當局曾指出工會人士提出加價預算方案，責任在各團體的理事，嗰班理事一個月的士上工作多少時間呢?
前線司機大都意願短加長減
的士站位置不適合，如氹仔新濠鋒酒店後，大三巴街，的士站被其他車輛佔據泊位，通常無權責人士抄牌，關閘、碼頭的士站設置應當局改進。站前必有班馬線，是不當恰的位置，班馬線應設置第三、四車後，以免上客後、出車時被班馬線行人攔阻，引至其他車上客時間拖慢。另外，開放一條車道被黃的上客<月薪的士專用>。
的士加/減價應每 12 個月要檢討，不能無理推遲，召開的士會會議商議加/減價議題，某些人製造各的士會分歧，引致推延加價日期。
加強招聘月薪司機的士車輛.
保持醫院周邊道路順暢<可聘請外僱在大三巴街、連勝街、鏡湖馬路、高園街設立站岡，以協助警方維持道路通暢>。
科大急診室應開多一條道路出入及指示不足。
限制刑事案底的人士考取的士工作證，或經過多層審查之後才可考取的士工作證。

提供日期：23/9/2014
名稱：匿名市民
主題：的士違規公眾諮詢
詳情：對於的士濫收及違規情況，本人有少少建議。
當局可實施的士牌照扣分制，每位的士司機有二十分，每宗投訴個案會被

扣一分，倘若扣盡了分數，即撤銷該名的士司機所持有的的士牌照。若該名司機在沒有的士牌照的情況下仍然接載乘客，應採取罰款或更嚴重判處徒刑，藉以阻嚇的士司機濫收及違規情況。

提供日期：9/8/2014
名稱：匿名市民
主題：支持檢討的士制度及立法增加放蛇及監察處罰
詳情：由於現時的士出現濫收車資及拒載等嚴重問題，令本澳市民及遊客深感無奈及帶來不便，而的士亦嚴重影響交通安全，時常發生突然急停或突然轉線等危險行為，令駕駛者感到相當大的壓力。因此，本人支持政府檢討及修改的士制度，望能優化本澳的公共運輸；並支持立法增加放蛇及處罰等制度，方能有效打擊及杜絕的士出現無理現象，以能有效作出阻嚇。最後，本人有以下數項建議：

1. 釘牌制度應不設寬限期，即持牌者一生只有文件中所述的三次機會，不應每一年重新計算；
2. 罰款制度應嚴格執行；
3. 車資訂價制度可仿傚鄰近地方的可加可減機制，因應經濟環境狀況而作出調整；
4. 嚴厲打擊拒載及截車難等問題；
5. 支持鼓勵獎賞計劃，鼓勵服務優秀及有禮的司機；
6. 支持增發的士牌照，但需考慮本澳的交通承載力；
7. 詳細檢討及規範現時的的士制度；

以上皆屬本人意見，本人是澳門本地居民，望政府能確實執行改革的士制度，謝謝!

提供日期：9/8/2014
名稱：匿名市民
主題：打擊白牌車
倘交通事務局銳意加強打擊的士客運違法行為，引入「放蛇」制度，這是好事。請也一併引入「放蛇」制度去打擊無牌客運行為（俗稱白牌車），這樣才對的士業經營者公道，謝謝！

提供日期：11/8/2014
名稱：Sunny Sin
主題：意見
詳情：

1. 支持引入隱藏執法人員身份的方式進行調查；
2. 支持於一些的士違規黑點或候客區安裝視像監察設備，以及在的士車廂安裝錄音監察系統；
3. 支持賦予治安警察局對的士違法行為的監察及處罰權限。

提供日期：11/8/2014
名稱：關先生/小姐
主題：就立法監管的士作出意見
詳情：本人為澳門居民，對澳門的士服務實在無奈。以本人截的士的經驗，十分質疑諮詢文本中提及的只有小部分的士違法，但就本人所見，應該是只有極小部分的士守法才符合事實。
就現時的情況，的士司機拒載、議價，都是立即開車走人。即使證人能提供司機車牌，時間，地點，只依靠證人單方面的"口供"。執法上實在存在取證上的困難，往往證據不足而迫使乘客有冤無路訴。故此，本人十分同意文

本中加入的錄音監察系統作為取證的一環，且應由政府主導，只有執法人員才能翻查紀錄，司機不能對監察系統具任何操作權。除搜證外，必須加重罰則，本人認為對於重覆違規的司機，"釘牌"是必要的，文本中提供對"嚴重及重覆違規"，希望新法中可以清楚界定何為"嚴重違規"及"重覆違規的次數"可導致釘牌。

然而，文本中並未提及的士司機拒載，或掛著停止載客的牌進行"揀客"的現象的管制情況，本人認為此等行為可以透過投訴扣分機制作出管制。

本人建議交通事務局應加大力度宣傳對的士違規的投訴或舉報方法，如印刷小冊子放於各大旅遊點及政府部門，讓市民或遊客知道當遇到的士違規時的處理方法，如：舉報方法，應提供什麼資料等等。同時避免的士業界因不清楚規則而企圖逃避責任。

對於的士業界有意見反映措施對守法的的士司機造成不公平，本人認為若司機是守法的，任何監管措施對其本身不會構成任何影響，既然是守法，何來會造成不公平？可見的士業界強詞奪理及千方百計逃避責任！

最後，文本中提及的所有管制措施及方案，包括放蛇、加重罰則、錄音監察、釘牌等措施，本人表示十分贊同，希望當局嚴格執法，打擊的士亂象。

提供日期：11/8/2014

名稱：Pak

主題：《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的諮詢建議

詳情：

1. 現時電召黑的與黃的，電召中心往往以沒有的士回覆為由，令電召服務形同虛設。實際上，如果說有附加付費，俗稱加禮物，才可以吸引的士司機回覆接載。本人在的士上，周不時聽到幾多份禮物，每一份禮物意指 10 元，如: 媽閣航海學校去威尼斯人，3 份禮物，意思即乘客願意多付 30 元，希望有的士接載。在看畢《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的諮詢文件，本人完全看不到如何堵塞這個漏洞。以金錢利誘電召的士已是潛規則，眾所周知，影響更是深遠。等於如果去公立醫院看醫生，需要給額外費用給醫生或掛號員，才可以得到應有的公共服務。不明白為何對這個現象，交局沒有進行防止及檢控。希望執法人員能擷取電召中心的記錄為證據，對明示或暗示需要附加收費作出檢控。
2. 本人十分支持放蛇這個行為，因為在鄰近地區已有相同的動作，亦非常相信這是最有效改善的士服務質素的方法。本人反對因要因為遵守非常古舊的法律而對放蛇動作有其他保留。
3. 建議引入的士司機的扣分制度及加重罰款，雙管齊下，以及引入影音錄音監察系統，對沒有錄音監察系統的的士或以系統故障為由的的士加重刑罰，對現時的士之壞風氣進行快速及全力的規管。

提供日期：12/8/2014

名稱：王先生/小姐

主題：《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的意見

詳情：

1. 贊同文本內加入放蛇的調查手段和增加影視錄像的方式作取證。
2. 在處罰方面，認同要把處罰提高至“釘牌”。本人認為如果的士司機作出違規行為，第一次罰款，第二次應停止執業三十天，第三次釘牌。只有加重罰則，才能有效防止的士司機違規，從而改善交通運輸的情況。
3. 對於司機怎樣才算違規要更清晰的列明。例如有很多司機都愛亮著暫停載客的牌子，他們可以聲稱自己要交更不載客。但當見到某些客人的時候會馬上換成可以載客的標誌，從而揀自己想載的客。這樣的情況又怎樣判定他是違規呢？
4. 另外想提出的是在暴雨或颱風天等惡劣天氣情況下，的士濫收車資的情況。其實在這些危險的時候駕駛應該收取更高的車資是正常，但是不能沒有標準地濫收，是否應該清晰訂明在惡劣天氣下，的士司機的車資為正常車資的一個倍數，例如三倍等等？
5. 增加的士數量以及電召的士數量是勢在必行的事。既然每年私人車輛的數目也是無限制地增加。的士再增量對交通承載力來說根本不會起到很大影響。反而如果的士數量多了，市民方便出行，可能不會再依靠私家車。一來不用考慮泊位問題，二來也更便宜。可惜截的難的問題太嚴重，特別在一些非旅遊區的地方，如北區更見嚴重。增發的士牌照，增加的士數量，甚至採用區域性的士劃分形式，例如維持特定數量的士只能在澳門本區載客（以色彩劃分），一些是在氹仔區載客等等。
6. 贊成諮詢文本內提出的的士牌去投資化。以公司經營方式管理和培訓的士司機等等。有些的士司機因為租金昂貴而有借口濫收車資，其實當中很大原因是因為牌照的價格高昂，羊毛出自羊身上，所以去投資化本人覺得很好。不然大家都把的士當成一門生意，價高者得，就忽略了的士本身也是公共運輸系統內的重要一環，的士也是承擔著義務與責任。

最後想讚揚一下這次諮詢文本做得十分詳盡及有建設性，希望法務局和交通事務局能就這個問題盡快起草相關法例，改善交通運輸情況。本人衷心期盼。

提供日期：12/8/2014
名稱：James SO
主題：支持“放蛇”、“扣分制“
詳情：建議採取“放蛇“，好讓的士司機可以守法，避免出現現時街上有的士上不得的情況，亦可避免的士司機輕易作出拒載、開天殺價之情況。加上有扣分制的情況下，可對屢次違反守則的的士司機有更進一步的制裁，直到終止其駕駛的士牌照為止，以現時的士亂況來看，只有加重罰則才可改善現有的士之亂象。

提供日期：13/8/2014
名稱：冼先生
主題：為利還是反利，對抗市場還是

順天道?
詳情：記得澳門日報編輯好多年前就在編餘小語說颱風上班搭的士被司機強索車資。法律如果是將颱風時車資和風和日麗車資劃一那這不是惡法什麼才算惡法?!
我們的社會，要保障私有財產保障自由還是維護公眾利益?要保障既得利益還是集體利益?是先保障私產還是先保護公眾利益集體利益?!
流動網絡已經很發達了。不過無論科技如何進步，還是要靠市場而不是中央集權中央統籌!
全球都在 UBER 不 UBER 之間走來走去。其實網絡對交通有很大用處：不過不是裝 GPS 報站系統，是調動市場我不讚同完全開放出租車市場，不過利用網絡將需求和供應溝通，可以讓供求更能配合，減少浪費。
電子化的地圖，實時的交通流量資訊，對乘客和司機資訊是公平的。
如果可提供車資的實時和歷史資料那還有什麼理由反對讓司機和乘客議價?!
的士的需求不是恒定的，靠固定的出租車數量滿足?發牌數量該視出租車需求的最低時段，這樣才對車主和司機公平。既然發牌是不足滿足高峰期的，那麼開放補充的有監管的服務就是最佳的選擇.
1 車要有出租車保險
2 司機要有的士駕駛證
所有臨時的士不能在街上揚手截，要通過的士台，的士台要保留所有記錄供調查。只有當正式的士未能滿足一召車時，的士台方用臨時的士應答召車要求。
如果社會條件成熟，可以引入無人駕駛的士。可以全部的士經的士台調配。可以全部收費電子化。

提供日期：13/8/2014
名稱：CHEONG MAN KONG
主題：意見
詳情：的士司機本身就是經考核之專業司機，若拒載，根本自己已經放棄政府予以之特別服務資格，市民付予你的資格，竟成了你以不正當手段獲取暴利的工具。
本人建議若拒載，議價等嚴重違規事實成立，即使首次也須立即停牌若干時間，再犯者終身停牌。

提供日期：14/8/2014
名稱：匿名市民
主題：支持推出輕型出租汽車（的士）客運法律制度
詳情：澳門作為旅遊城市，若旅客一到埗就糟受拒載，亂開價的交通服務，嚴重影響澳門的形象。再者，大多數的士司機都對市民拒載或無禮貌對待，市民已對該行業信心盡失。

提供日期：14/8/2014
名稱：匿名市民
主題：意見
詳情：
根據諮詢文件，如果錄音工具壞咗唔能夠正常運作，請問當時如果司機有違規行為，政府點樣處理？如果錄音工具唔能夠正常運作，政府會唔會要求相關的士司機必須要在一定時間內修理返個錄音工具呢？
1. 如果的士司機刻意唔出聲而只是做動作或者用其他方法示意拒載客人，咁請問錄音工具係唔係又

形同虛設呢？加裝錄影設施會唔會係一個比較好嘅解決辦法呢？

2. $1000 其實真係唔夠阻嚇作用，我認為如果能夠提高罰款去到$5000 會更加具有阻嚇作用。事實上好多的士司機係釣泥鯭嘅時候，起錶價格已經去到$150 或以上，而路程往往只是由港澳碼頭，去到永利酒店。

提供日期：14/8/2014
名稱：匿名市民
主題：檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度
詳情：
1. 減少拒載行為的建議
1.1 應嚴厲打擊拒載行為，若的士車頂的燈亮起時，不可將暫停載客、換班等紙牌放置於前方。
1.2 在乘客上車前，司機不可查詢乘客欲前往之目的地。
1.3 加強在各口岸的士站派駐管理人員，協助及教育乘客及司機。
1.4 如發現拒載行為，不論是乘客或第三者，均有權向警察或交通事務局報案，如發現行為屬實，初犯罰款10000，再犯罰停牌 3 年，若再犯則終身停牌。
2. 不按錶收費
的士收費已由相關法規列明，沒有多餘的幻想空間。若的士司機要求乘客支付多於咪錶及法例容許的附加費外，應予以重罰。不論是乘客或第三者，均有權向警察或交通事務局報案，如發現行為屬實，初犯罰款為濫收車次的 1000 倍，再犯罰停牌 3 年，若再犯則終身停牌。
3. 收取回佣
鑒於現時的士有向桑拿浴及一些成人場收取回佣的習慣，導致的士存在揀客行為。政府應嚴厲打擊此類收回佣行為，因此行為嚴重影響正常市民及旅客乘坐的士。有關收回佣行為應列作刑事及判監禁，否則起不了阻嚇作用。
4. 教育
4.1 應在給予的士駕駛執照前，除駕駛技術外，應給予一系列的培訓，包括守法的培訓及考核。
4.2 應給予旅客適當資訊。應在各口岸內當眼位置及各的士站前豎立關於乘搭的士的資訊，資訊應包括該乘車點前往一些熱門地點的車資(例：關閘前往氹仔市區 80-100 元)，同時大字標題列明澳門乘的士無需議價，必需按錶收費等，並列出投訴電話或其他投訴方法等。
5. 執法
5.1 支持以放蛇形式，恒常派員乘搭的士，以核實各的士司機均守法地接載乘客。
5.2 於的士內安裝不能由司機自由操作的錄照錄音設備，有關數據應定期傳送予交通事務局，而數據只供有權限人士在的士司機獲投訴時才可開啟。
5.3 的士站常設交通督導員可對的士站內司機的不法行為作出即時票控。
5.4 對於旅客的投訴，應接納旅客於電話內或面談時的對話作出證供，避免若因案件需再三落口供或上庭而需旅客再次回澳，以減少因避免麻煩而不願投訴的旅客。

提供日期：15/8/2014
名稱：陳先生

事主表示於的士車廂裝設監測系統之辦法是行不通，並建議本局可考量於每台的士裝設小型收銀機，並插電線與咪錶相連。而繳費後收銀機便會在收據上清楚例印的士車牌號碼、登車及下車時間以及車資，而乘客必須手持收據方能向的士作出投訴，這樣本局便能在證據充分的情況下對司機作出檢控。

提供日期：18/8/2014
名稱：Vong Mei Hu
主題：對的士的意見
詳情：本人對本澳的士有以下意見：

1. 的士太少，需要大量增加，但不能再用競投價高者得方式增發的士牌，應政府定一個牌價，再用抽籤的方法讓市民抽，杜絕炒賣的行為.
2. 趁着這個契機，將有年期的的士用雙方同意的價錢回購，不要因這些的士成為改革的士發展的絆腳石，也令持有永久牌的車主安心，大家無損失.
3. 現時從事不法行為的都是司機，有很多車主都不想自己的車輛被用作犯法的工具，但車子租出去，不良的司機做犯法的事，車主雖不斷要求司機守法，但司機陰逢陽違，車主都很激氣及無奈，因為車租出去，你不是 24 小跟着，你有你講，不良司機有不良司機犯法，拉到至算，建議政府統一租務合同，訂立一些要點保障雙方的利益，尤其保障車主不被不良司機拖累.
4. 現時的士行業出現一些判頭，這些判頭多少是的士行業不法行為的催化劑，所有炒炒作作，都是這些人做出來的，希望政府要正視，想方設法杜絕一些又不是車主，又不是司機的人攪攪震.
5. 訂立的士加價機制.
6. 颱風期間的士出現很多爭議，不如規定 8 號風球掛起後一個小時後的士不能在市面行走，至颱風落下為止.
7. 設立特別的士，這些的士只能做預約服務，不能在街上接客，車輛用其他顏色識別，牌照費比較平，個人申請亦可以.
8. 特別的士不等同電召的士，兩者功能要清楚，另要增加多一間電召的士公司，增加競爭.
9. 贊成放蛇制度、車輛裝拍攝錄音裝置、乘搭的士一定要發收據，收據要有車輛車牌等.
10. 贊成扣分制度，當司機違法每次都重金懲罰，扣至一定分數要再培訓，分數扣完要停牌，停牌完後重覆再犯至扣滿分就要重考營業牌.
11. 有罰也有獎，店舖有誠信店，的士也要有誠信車，無被投訴的的士，每年可得誠信車招紙，招紙貼在車輛當眼的地方，並可得各種優惠，例如：免稅或減稅，免費參觀博物館等等.
12. 政府推出手機 APP，讓市民可透過 APP 多知悉的士電召的情況，幫助市民乘搭的士.

提供日期：18/8/2014
名稱：許小姐
主題：就文本提出六項特別建議!!!
詳情：本人係一名市民，有關文本，

大部分的提案皆贊同，惟以下 6 點作出建議，希望你地真心睇完會放入法案當中或作出修改，因為我真係打左好耐同好有心想幫你地手！或者咁講，我愛澳門，希望澳門變得更好。

1. 就文本提出之人資問題，眾所周知，澳門本地人力資源本來就不足以應付每年幾千萬的遊客，即使增加的士供應，無司機，等於無用。我身邊有不少朋友都持的士牌，但並無揸的士，主要原因純粹為考多張牌傍身，以免將來失業時可以做司機。又有另一個真實案例，本人某夜乘的士時，遇上一兼職司機，他本身已有一份正職，家中多兒女，生活成本高，無法之下，在下班後要通宵開的士做兼職賺多一分錢，或大假時做的士，當時我問他為何不在放假個日才做(他說一星期放一日)，而要凌晨做，他稱因為這是秘魯，是違法，自己可能都揸得唔長久，因為怕被發現而無左份正職。但那名司機年輕 30 餘歲，語言相信 ok，中英普通話流利，態度友好，對澳門景點又有一定知識(因為受過高等教育吧，讀過大學)。本人當時突然有一想法至今想反映給你們知，就是!!如果政府可以特別為的士行業將秘撈合法化，相信會令更多有知識，有好態度，有文化的年青人/中年人在非上班時間投入的士行業做兼職。當然，法律上一定要有監管，例如，做的士兼職的時間和日期，前提一定要不妨礙正職的上班時間，一定要非辦公時間(如放假或大假)，此外，不可影響正職的專注力及精神，同時，揸的士時一定要是精神狀態飽滿下才可以。否則有一定處罰。亦可以規限上班時數。同時，須得到公司老細批准。當然，公務員例外，或者將來可以考慮。上述的提議的確超出框框，但！在澳門現時的士兼職當中的確存在不少！另一方面，真正的全職司機，其實好多都係阿叔，因搵食持家原因，無受過很高教育，亦不懂文化，知識亦缺，對他們來說，背書難過登天，態度好壞唔識分，純粹想賺多一點養家活兒，他們從以前就一直係咁，直來直往，有時是大陸人態度唔好激發他們愈來愈差，其實好多事都有原因，並不是一朝一夕的。所以，為何不引入其他特別的司機，有學識，態度好，想賺多一分錢的拚搏人呢?講真，如果真係可以開放，絕對不會造成大亂，因為做得秘撈的人通常都係肯捱肯上進的、或為家庭的人。
2. 交通事務局你地成日話有好多潛在的士司機，其實你們手上只是有考到 pass 到的士駕駛證的人數資料，你們有真正打電話去問呢 d 人係咪真係有開的士?!!!我相信好多廿幾三十歲都係考左牌，但純粹多張牌傍身。當然，唔係要你地去取消呢班人的牌照，因為難保他們有一日真係會做的士司機。但，你們應該行多一步，親自聯絡去統計下，真正潛在的士司機有幾多人。一定無你地而家公佈的咁多，然後先去做更多的研究或政策。你地會發現，其實

係人唔夠。

3. 有關培訓，其實唔係唔好，我都好 support！但要知道，本身 d 全職司機好多都係粗人，叫他們讀書?!世遺知識?!又呢樣又個樣，他們真係會發脾氣寧願唔做！澳門而家係人揀工，唔做的士，大把人請做穿梭巴士(黎緊咁多大型酒店落成，實爭崩頭)所以，你地培訓千其唔好令他們太辛苦，你知啦！一日開車十幾個鐘，仲要去上堂，真係人都癲(企係 d 司機角度諗)。我覺得你地可以同文化局，旅遊局合作，地藉局等等合作，係 d 的士車廂到可放置 d 旅遊資訊單張，特別係澳門地圖個 d，咁一來 d 的士司機唔駛記咁多，二來乘客就算語言不通，打開 d 單張或地圖就可以指到俾的士司機聽佢要去邊到！仲可以宣傳澳門！而另外，反而我覺得司機要培訓的是街道名同次要地標位置，因為好多旅客都係講街道名而唔係講花城麥當勞(舉例)。

4. 有關 GPS 系統，裝埋導航，因為司機都係人，好多都係靠經驗，有時唔係有心繞路，係佢知道的路就係呢條，或者他覺得呢條最唔塞車，出發點係好，其實好難有標準，所以導航係好好建議，俾他們做參考。當然，導航系統唔會顯示到塞唔塞車，培訓時教 D 司機講句 如果要行導航呢條可能會塞，繞大 D 個圈，會貴 D，但無咁塞，問個乘客想點，由乘客自己決定，咁就唔會成日比人投訴繞路，塞車又投訴。因為澳門就係細

5. 好多旅客都將黑沙同黑沙環搞亂，令到 D 司機好冤枉咁俾人話呃錢，其實交通事務局可以係呢方面諗下辦法，做下調查(同改街道名的部門)，有 D 地方，差一個字就係一個南一個北，而旅客真心唔知，司機又好無辜。

6. 而家澳門賭業發達，有好多危險大陸人，或飲酒唱 K 醉晒人士坐的士，其實的士的人身安全好受危險，建議學大陸做法，司機同後座之間加個欄杆(好密)或膠板，以多一重保障司機安全。

以上大約係咁多，希望你們會認真考慮我的建議！謝謝！

提供日期：21/8/2014

名稱：余先生

主題：請盡快落實的士行業的法律制定

詳情：的士作為使用道路營運的駕駛者，理應按照本澳現行道路法例安全駕駛，其行政執照及相關罰則亦應配合相關法例之理念，以及必須具有阻嚇力，以使的士行業者知法守法.

本人覺得，是次諮詢文本是補充及優化現行的士規章的不足，隨著澳門道路環境變得複雜，應盡快修訂規範使用公共道路的從業者及駕駛者的法律，以保障其他道路駕駛者，行人，乘客及第三者的安全及保障。

本澳要成為世界旅遊休閒中心，優質的旅遊服務及高質素的公共交通配套是必要條件，現行的的士規章已經給本澳居民深刻體會是無助促進及跟上澳門發展步伐，故本人建議交通局盡快修法，對全澳門市民都有好處!

提供日期：22/8/2014
名稱：陳先生/小姐
主題：優化營商環境
詳情：請關注司機用廁所問題.

提供日期：22/8/2014
名稱：David Lee
主題：使的士客運服務重返正軌（設立順風車服務之概念）
詳情：的士行業揀客、濫收車費的情況日趨嚴重，恐有失控之虞，造成如斯局面的主因，乃供求嚴重失衡所致；的士司機待價而沽，這情況會一直持續下去，永無寧日。放蛇制度不可行，除衝擊現行法律精神外，道高一丈，魔高一尺，收效亦存疑。
的士司機可以肆無忌憚，原因是沒有合法的競爭者加入市場，故此，的士服務由普通商品(normal goods)變成奢侈品(superior goods)，要將的士客運服務重返正軌，必須將之變回普通商品，令社會大眾受益。方法只有一個：引入競爭者加入市場。具體辦法如下：

1. 全澳某幾處設立的士站(taxi stands)，供的士候客、載客及落客。
2. 每一的士站設交通督導（一至二名）。
3. 當的士站長期沒有的士駛入，而又出現大量市民遊客的情況時，交通督導可揮動綠色訊號（旗幟），示意所有輕型私家車可駛入的士站，充當「順風車」服務。
4. 順風車（輕型私家車）劃一收費，分澳門區、氹仔區、路環區、澳大橫琴區；統一收費由政府訂定。譬如$30， $50， $70。行李費另加($5 一件)。
5. 所有願意做順風車的司機必須預先在網上登記；只限輕型私家車。汽車倘已報失，其網上登記不獲接納。
6. 如果順風車司機正想去氹仔，而搭客也想去氹仔，在交通督導的平板電腦的協助下，雙方快速完成購買一份臨時保單(insurance policy)，保障司機乘客在這段路程上的路險。
7. 交通督導將劃一的收費表交予乘客，在分區價錢上劃一個圓圈；表上附有交通投訴熱線。順風車司機僅可收取表上圓圈內的價錢。雙方同意後，交通督導記錄該順風車的車牌號碼，及乘客上車時間（可有電腦應用程式簡化這個手續。）
8. 乘客上車前，交通督導很快計算出該程路程的總收費，順風車司機預先知道了應收款項，可以檢查一下自己有沒有零錢找給乘客；乘客亦可檢查一下自己有沒有足夠的現金。雙方同意後才開車。（有一方不同意，或改變主意，交易可以告吹。乘客再等下一輛順風車。）
9. 順風車計劃將的士拉回正軌，同時打擊現時的白牌車（收費奇高）。
10. 當有適當數目的的士駛入的士站，交通督導可立刻停止綠色訊號，私家車一律禁止駛入的士站。讓的士正常運作。（只有在交通督導揮動綠色訊號時，已登記的輕型私家車才可駛入的士站。否則違法，作口頭警告。）

這一招運用經濟學最基本的理論，供

求關係，以臨時的方式大量增加客運車輛（順風車）的供應，迫使的士做回正常正當的生意，竭誠為市民遊客服務（真正目的）。
贏家：政府（有王牌重新主導局面）；市民遊客（不怕被宰客）
無輸贏：的士（重回正軌運作）
輸家：不受規範白牌車
這個是概念，具體操作可再作細則商議。謝謝

提供日期：22/8/2014
名稱：Vitor Moutinho
主題：DUAS 2 Propostas de Melhoramento do serviço de Taxi
詳情：Prosta: Automatizar e temporizar o mecanismo de Mudança de Turno.
Uma das situaçoes que permite controlar a disponibilidade do táxi e evita situações de abuso pode passar pela automatização da ativaçao do mecanismo de Fora de Serviço/Mudança de Turno. Deste modo o profissional do taxi teria de registar automaticamente que ativou o sinal de indisponivel. Além disso este sinal teria de ter um temporizador e não poderia ser retirado, nem desactivado, durante pelo menos 30 minutos. Tempo suficiente para efectuar uma mudança de motorista e também tempo suficiente para que o motorista não fique tentado a ativar sistematicamente a mudança de turno，para não recolher clientes.
Proposta 2: impedir parqueamento de taxis a menos de 500 metros de locais de embarque de passageiros.
O estacionamento de taxis - fora de serviço - em zonas de Praças de Táxi deveria ser proibido e penalizado. O estacionamento das viaturas só deve ser autorizado a mais de 500 metros dos locais de recolha de passageiros evitando assim possibilidade de infrigir a lei.

提供日期：27/8/2014
名稱：黃先生
主題：感謝交通事務局
詳情：感謝交通事務局
支持放蛇，設置影音盒子，請大力打擊的士拒載，表揚優良服務的司機，對於違法的司機，可給予篇幅報導，大力打擊的士司機拒載，揀客，繞路等的心態，以及希望可以宣傳一些優良的士服務的 Video，希望的士司機會努力嘗試改變形象，見客即載，給予的士司機一些有關禮貌的培訓。
澳門市民

提供日期：28/8/2014
名稱：ANDY LO
主題：增加車廂內錄影、即時取證、釘牌
詳情：

1. 增加車廂內錄影：基於打算引入放蛇，為避免執法人員濫權檢控，還有基於倘僅有錄音時，司機可以透過非語音方式(如：紙仔或手勢)向乘客提出濫收車資或拒載的，從而避免其違法行為被記錄，亦有，避免司機與旅客間因語言不通而生之誤會投訴。因此，建議應同時引入在車廂內錄影。此錄影與錄音一樣，只能由有權限當局在接獲投訴時，方被

使用。為保障私穩，有關錄影與錄音記錄，不應被非監管當局之人使用，包括司機。以及，有關錄影與錄音設施亦需強制在營業時開啓，以及配備一個後備方案，以防設備失靈時，應如何維持運作。

2. 針對錄影與錄音之合法性問題，事實上，只要經立法會通過的法律容許作出及賦予下，有關行為已具合法性，構成《刑訴》規范之例外情況。
3. 針對即時取證方面，考慮到特別需要下(如：旅客需趕離澳)，可以例外地由投訴人同意以錄音方式，作成證言。其後，再由執法者制作錄音筆錄。這可以大大減少對旅客之阻礙及提高主動檢舉之比例。

針對釘牌方面，建議采納韓國制度，首次罰款，第二次則停牌 5-30 天，第三次則加長停牌期間。此方具預防再犯的效果。

提供日期：29/8/2014
名稱：Florence Cheang
主題：《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》意見
詳情：同意加入"放蛇"手段；
同意在車廂內安裝錄音監察系統，並建議同時安裝錄像監察系統。

提供日期：29/8/2014
名稱：Sergio Spencer
主題：Consulta Publica sobre o novo regime juridico para Taxis
詳情：
Exmos Srs.

Sendo morador em Macau há mais de 20 anos, é com enorme preocupação que presencio à continuada degradação da prestação de serviço de taxi nesta fantastica cidade.

É ainda maior a procupação quando verifico diariamente que é cada vez maior o numero de trabalhadores do sector - condutores de taxi - que de forma inpune actuam à margem da lei, abusando dos turistas, dos residentes e principalmente desrespeitando as proprias autoridades, passando a imagem de que esta é uma cidade sem lei nem autoridade!

Verifico que o documento apresentado para consulta publica inclui diversas medidas positivas que podem contribuir para a melhoria desta situação.

Na minha opinião, gostaria que a nova lei inclui-se ainda as seguintes medidas.

1. Criação de uma linha activa 24 horas, para denuncia de situações de abuso da lei, com a possibilidade de despachar agente de autoridade no momento e para o local.
2. Tal como para muitas outras classes profissões, criar para os condutores de taxi, curso de frequencia obrigatoria para a obtenção de licença bem como da sua renovação. tais curso deveriam promover a formação civica e legal dos condutores de taxi.
3. Criar medidas especificamente orientadas para a necessidade de disponibilizar taxis nas zonas historicas da cidade, ao serviço dos

residentes, pricipalmente pessoas de idade e com dificuldades de mobilidade.

Com os melhores cumprimentos,

提供日期：30/8/2014
名稱：范先生/小姐
主題：反對無償批給
詳情：政府若要改變現有制度，必定會造成對現在持牌人不公平的現象。之前牌照的成交價都數以百萬計，現在一改，恐怕之前投資下去的錢都化為烏有。因此，若要推行新制的話，在新發的的士牌方面作出更多限制，這樣就算是公開競投，牌價也自然會下落，否則，無償批給，對原有持牌者不公平。如果強行推出無償批給，希望政府能以市價收回原有的士牌照。

提供日期：31/8/2014
名稱：alvin
主題：建議考慮乘客可透過錄影/錄音的方式作為起訴的其中一項證據
詳情：現今手機的普及率高，基本上人手一部，亦多配備錄影/錄音功能，建議考慮乘客可透過錄影/錄音的方式作為起訴的士違規的其中一項證據，同時對錄影/錄音作出一定的規範，以保留現場的完整性。此法亦對的士司機起到阻嚇作用。

提供日期：31/8/2014
名稱：匿名市民
主題：支持加強的士執法
詳情：本人支持當局加強的士執法，即使放蛇或神秘顧客亦可，亦可在車廂內安裝錄音裝置，技術上絕對可行，業界話支持但又話怕被標簽，簡直是多余的.現就是因為的士服務太惡劣才要修例打擊，放蛇，如其他行業有需要，也可逐步推廣，支持當局。

提供日期：5/9/2014
名稱：Frio Lei
主題：支持打擊的士違法行為
詳情：絕對支持：

1. 引入執法人員以隱藏身份方式進行調查(放蛇)--
   外面的論點為引人犯罪，本人不認同，執法人員只是扮乘客，哪有引人犯罪之嫌，若加上錄音系統，還怕什麼！
2. 安裝錄音監察系統--
   的士從業員們的論點為侵犯私隱，本人不認同，的士為公共交通一部份，政府有權採取措施進行監察，本人身為乘客亦不怕被錄音，司機們怕什麼！他們反對，是怕影響到亂開價的情況！
3. 引入扣分制或釘牌制度--
   絕對有必要，現行法例根本並沒有阻嚇作用，當人們不自覺而進行了違法行為是，是有必要訂定更嚴厲的措施去作出規範，而不是放任不管！隔近地區應行之有效，本澳為何遲遲不引入，務必即時制定有關法例！

提供日期：5/9/2014
名稱：匿名市民
主題：支持引入“放蛇”， 加重對違法行為的處罰及“釘牌”的相關意見， 建議及反駁理由
詳情：作為一個土生土長的澳門人，面對澳門的士行業越來越嚴重的違規

情況， 以下是本人對支持澳門政府所提出的引入“放蛇”，加重對違法行為的處罰及“釘牌”等制度的一些意見。

首先，我們必須清楚了解的士行業於澳門發展的道路上的角色。的士是全球所有發展及發展中的地區內必需的大眾公共運輸工具，的士行業除了的服務本地居民，澳門作為一個國際化的旅遊城市，的士亦是旅客必不可缺的交通運輸工具。因此，的士行業可謂是旅客評價澳門形象的第一個感覺。可惜，今天澳門的的士行業「議價」、「釣泥鰋」及「濫收車資」，不但令守法的的士司機蒙羞，並且令澳門的形象受到無可限量的損失。更令到澳門的居民面對搭的士難的不合理局面。

因此，作為一個陽光政府，政府是必須對的士行業的違法行為進行整頓。第一，本人支持引入“放蛇”制度，“放蛇”制度可以對違法司機起威嚇的作用。的士行業可能會提出反對的聲音，而其理由可能為的士違規屬輕度違法及社會產生互不信任情況。這是無理的反對。無論違法行為輕重，當社會某部分人的人失控地進行違法行為，“放蛇”行動是一個可接受的做法。“放蛇”不但能成功阻嚇， 並能顯政府對打擊的士行業違規的決心，向社會向旅客對澳門被的士行業損害的已受損形象進行補救。而對社會產生互不信任情況更是違法司機於無法反對政府進行陽光施政的手段。我們必須清楚知道，是違法的的士司機的所作所為令社會產生互不信任情況，因為市民及旅客已被的士司機的各種欺騙對澳門的人和事產生不信任，澳門政府引入“放蛇”制度正正是為消滅社會產生互不信任情況而生的。此外，“放蛇”並沒有進行任何可稱得上欺騙的行為，因為“放蛇”人員並沒有主動提出違法的誘騙，何來稱得上產生不信任。因此，的士行業提出的兩的觀點是不成立的，而且是無中生有的。我們必須提出，與澳門相鄰的香港，在打擊的士司機遺法的時候亦會使用放蛇的手法，並且收到正面的成效。因此，遺法的司機有見及此，便用盡一切無中生用的理由反對澳門陽光政府陽光施政，引入“放蛇”制度。我們必須揭出的士行業的司馬昭之心。

第二，本人亦支持加重對違法行為的處罰及引入“釘牌”。一，現在澳門的士行業的各種遺法行為可認為是到達失控的情況，正是因為目前政府對的士行業違規的執法及判罰力度過輕，因而令的士司機有恃無恐，抱著輕微的罰款只是他們進行違法行為的成本，因為進行違法行為的收入比輕微的罰款高出很多，而且目前被執法人員成功檢控的機會更加是非常小。所以的士司機抱著饒幸的心理進行各種違法行為。因此，加強罰則是阻嚇違法的士司機的不二法門。這是法治社會中防止失控違法行為常用的手法，例如，為了加強阻止亂拋垃圾煙蒂及阻止於公共地方吸煙的行為時，防強罰則是澳門及鄰近地區已採用的手段並且明顯收到成效。而引入“釘牌”這針對性制度，則可以明顯地表明澳門政府對打擊的士違規的決心，首先，如的士司機不進行違規行為是不會被“釘牌”的。而“釘牌”言一做法，亦是澳門政府打擊醉酒駕駛的手段，如果的士司機違法可免於“釘牌”，莫非為表公平，醉酒駕駛的司機亦可免於“釘牌”?

此外，本人亦建議於的士車廂內進行錄音及錄影。於的士車廂內進行錄音及錄影於發展中城市亦是非常普遍的，如澳洲各大城市(布里斯班，悉尼，墨爾本)。的士司機的反駁可能為錄音及錄影可造成私隱侵犯。這是無恥的理由，澳門各大賭場為阻嚇荷官偷取籌碼，於賭場範圍安裝錄影設備，商店超市為阻止盜竊，亦於店內安裝錄影設備，某些政府服務櫃位及銀行櫃位，亦會安裝錄影及錄音設備以保障公眾利益。因此，於的士車廂內安裝錄音及錄影設備是保障市民旅客及的士司機的手法。並要對所錄下的音訊視頻進行適當的加密及讓獨立的執法人員存取。

以上種種只是社會對支持引入"放蛇"，加重對違法行為的處罰及"釘牌"，於的士車廂內安裝錄音及錄影設備的部分支持聲音。望澳門政府能重視七十萬澳門市民旅客及守法司機的利益，對社會內小數的違法司機進行打擊，以正視聽。

本人誠懇希望澳門政府能儘快修訂現行輕型出租汽車（的士）客運法律制度以保障社會各界的利益。

提供日期：10/9/2014

名稱：趙先生/小姐

敬啟者：

近年澳門的士服務猛受批評，少數害群之馬的行為讓整個業界蒙羞，社會早已有聲音要求進行整治。如今，有關方案終於給予諮詢，讓我們市民都能發表一下意見，集思廣益，讓的士服務得以"撥亂反正"。

1. 應該說，大部分的士從業員是守法的，然而不良風氣如果沒法打擊，越來越多的亂象生。為此，認同文本的建議，引入被動式"隱藏執法"制度，這樣是最為有效的方法。由於使用的士有很大部分是遊客，而且遊客一般會嫌麻煩，不會主動報警，這反而助長了的士不良的作風，只有從警方/稽查員主動出擊，才能見效，而且執法人員的數量必須充足，以免被"點相"影響成效，因此，建議由治安警員和交通事務局稽查人員共同執法。
2. 有關取證方式，認同文本的建議，提高即時取證的效率，包括將個案製成各種選項並表格化，讓報案人現場簽名，以便儘快地提供證供。另外也認同於車廂內安裝錄音監察系統，而有關錄音資料僅供警方或有許可權人士查用，然而，本人對錄音系統的安裝程序較為擔心：第一，錄音系統安裝時是否有人已經事先知道位置，而提前採取防範手段損壞有關設備？第二，倘若車廂內司機有意將喇叭聲音調大，有何辦法保證聲音證據清晰可辨？第三，錄音系統的成本和安裝費應如何計算，是否建議由政府、車主、司機三者共同攤分呢？建議認真研究這些方面的問題。
3. 對於違法司機的行為，應當嚴以處罰。為此，建議將罰款金額提高為單次澳門幣 100,000 元，以有效產生震懾效果；對於屢犯者，建議進行"臨時釘牌"或"永久釘牌"，而不建議"扣分制"，以便更好地適應有關制度的操作性；也同意將的士從業員的專業工作證

續期制度與是否繳納罰款進行掛鈎，以避免犯法者拖延繳交罰款。

4. 在優化的士服務經營環境方面，認同有關採取更多的資訊科技手段進行管理，包括：增設的士服務智慧管理系統（相當於大學生所用的 IC 卡系統）、行車記錄系統（時間記錄、候車記錄、行車軌跡，並按等候時間長短等折算成費用數據）等等，以詳實地對每輛的士、每位的士司機的行為進行記錄。關於"的士候客區"，認同對"有客下車"或"空車待租"的車輛准入之建議。然而，目前仍然有許多的士存在"釣泥鰋"現象（例如晚上有 5~6 輛的士在東望洋酒店附近"守候"），建議通過加強巡查和民眾舉報的機制，促使的士合理分佈在不同的區域，以發揮其應有的功能。

5. 關於完善的士服務的規劃方面，首先認同目前的士數量卻有不足，然而單從增加供應量著手並不能根治有關問題，應該先整頓好整個行業的營商環境，推動的士"打卡制度"（如每輛的士必須要到哪些點進行"打卡"，跟保安巡邏打卡類似），"打卡"點由中央系統統一分配，選址則隨機產生，以有效讓的士進入不同區分。否則，任憑供應量多麼的高，的士最後又是集中在娛樂場、關口、"泥鰋區"同樣不能解決問題，反而增加了路面的負擔。而在的士的發牌方面，"去投資化"是必然的目的，改變現有的士租賃市場模式也相當重要，建議在以後逐步引入文本中的"揸者有其車"制度，避免因的士牌照"有價有市"的前提下逼使司機因牟取暴利而實行不法行為，新制度也同時能對"司機"與"車"進行關聯，利於管理。

要讓的士市場重回正軌，不能是一朝一夕的事情。期望　貴局能早日將相關的制度建設好，充分採用法律方式進行規管，以挽回廣大市民對的士從業員的信心和支持。

上述謹代表市民身份的意見。

順頌台安

提供日期：15/9/2014
名稱：劉先生
主題：檢討輕型出租汽車的士客運法律制度
詳情：讚成加強打擊的士的違法行為
引入隱藏執法人員身份的調查手段
增加影音資料證據
加強處罰力度，提高罰款金額、增設釘牌制度
不交罰款並不予續牌的措施
但的士牌照的發放方式及新的士牌照的經營規範，建議再另作討論，以再考慮用其它方法

提供日期：17/9/2014
名稱：黃先生/小姐
主題：有關濫收車資的處罰建議
詳情：就監管的士業界的處罰制度方面，其實"濫收車資"的問題最為嚴重，而本人認為"濫收車資"在法理上基本上滿足了刑法典中有關詐騙的罪狀，因此，強烈要求將有關行為刑事化，以加強打擊的士司機中的害群之馬。

提供日期：18/9/2014
名稱：Ms.Fong

主題：檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度

詳情：本人十分同意立法去管制的士的營運及服務態度。本人是土生土長的澳門人!由懷孕起到小兒已出生，多數是以的士代步，在這幾年間，眼看的士服務每況越下，司機態度惡劣，向客人惡言相向，聽到目的地如是較近的地方。就細語或甚至表明不滿地方太近，收入不多。澳門作為旅遊城市，外來遊客到澳後，很多時第一時間接觸的就是的士司機的服務，他們的形象，態度絕對是影響澳門形象的最初及最重要因素之一。本人丈夫是外國人，這幾年在澳門生活，無數次被他們的態度感到極度憤怒，最近一次亦被的士司機濫收車資，不按計程錶收費，當本人丈夫要記低他車牌的時候更大聲破口大罵，這是應有的服務態度嗎?

本人就事件發生的第二天已即時打電話到貴局紀錄事件，唯到現在仍未有回覆跟住事件如何，和司機如果持否認的態度，事件又如何跟進?本人非常同意在的士內裝設 CCTV 去作為証據，司機們如有信心，認為自己的服務不會受到投訴，實在不怕在車內安裝監測器吧。

希冀貴局能盡快立法，立即改善現在搭的士困難/受氣的亂局!!!!!

提供日期：18/9/2014

名稱：徐先生

主題：檢討輕型出租瀛車的士客運法律制度意見

詳情：本人曾經帶同兒女到醫院睇急症時，遇到的士拒載，亦在很有需要的士時，明顯地揮手截車，卻被無視直接駛走，使本人十分困擾和無助.本人曾經憤怒地需要走出馬路中間才能截停的士。因此，本人認為澳門的士行業的卑劣行為實在太過份。

濫收車資、繞道行駛和拒載，可比喻為搶劫和見死不救，完全沒有職業操守和社會責任，相信全澳市民已對的士行業存在很深的怨氣。

本人認為，的士行業具備一定的社會責任，不良的士司機的行為將有機會影響市民承受嚴重的損失和帶來日常不便和困擾，因此，有必要對不良或違規的士司機採取極度嚴厲的懲罰措施，才有效作出阻嚇作用。

另外，本人十分同意引入視像錄影、錄音和放蛇制度，並付予執法者更大權力作出取證和檢控，容許即場扣押和即場取證，這樣能加大對的士違規的阻嚇和打擊，更能對不良的士司機作出有效的懲罰措施。

在市民投訴方面，建議設立 24 小時警員到場檢控熱線，當有市民投訴的士司機違規或不良行為時，能立即致電警員到場作出取證和檢控。如果的士司機不合作或逃離現場，則根據其車牌號碼和事發時間，由警員向受害人錄取口供，然後開設檔案，對逃離現場的士司機作出通輯和調查。

總結：必須大力加強對違規和不良的士司機的懲罰，引入上述各項檢控方式。建議一經定罪，立即取消的士營業資格和巨額罰款.罰款金額最少五位字。現時罰款約一千或數千元太輕，的士司機成功多犯幾次規已能賺取，才會縱容的士行業的不良風氣，嚴重影響市民日常生活，嚴重缺失其職業操守，嚴重違犯應有的社會責任。

提供日期：19/9/2014
名稱：匿名市民
主題：方便程度
詳情：非常困難.

供日期：19/9/2014
名稱：SIO
主題：贊成加强打擊的士違法行為
詳情：多年來，本澳的士服務一直備受批評，不僅是市民或遊客皆怨聲載道。截的士難、司機服務差劣、亂收費、釣泥鰋等不良現象從未見有所改善，甚至因訪澳遊客增多而變本加厲。本人身為市民，對以上情況更是身同感受。每天在街上可見到，行駛中的的士，很多時候都掛着暫停截客的牌子，要等到一輛肯上客的的士是多麼困難，因很多時候，就算有的士，司機亦會揀客，你的樣子不像遊客，他才不願做你的生意。若僥倖能上到的士，還要看你要去的地方是否合的士司機的心意，不然，一整程車你就要忍受他的怨言。這些都是市民的親身經歷。的士業界常說這只是一小群害群之馬所為，但就現實來看，從社交網站上各位市民吐的苦水可見，這已不是一小群黑羊所為了。因此，本人很樂意見到政府進行的士法律制度的檢討工作，提議加入放蛇等制度以打擊違法行為。就像中央政府嚴厲肅貪，使官員“不敢貪、不能貪、不想貪”一樣，加強手段以打擊的士違法行為，嚴懲害群之馬，令的士司機“不敢犯、不能犯、不想犯”，以改善目前的士服務質素差劣等問題。

提供日期：19/9/2014
名稱：Inácia
主題：É bom e necessário reforçar o combate contra infracções no serviço de taxi
詳情：Estou completamente de acordo com o reforço do combate contra as infracções por parte dos taxistas, sugerindo tomar como referência as experiências das autoridades portuguesas nesta matéria. A ASAE, responsável pelo combate contra as infracções económicas e de segurança alimentar, também fazer investigação por agentes da autoridade com ocultação da identidade para detectar infracções no serviço de taxi. Os agentes vão fingir turista apanhando taxi, de modo a verificar se o taxista comete alguma irregularidade como cobrança abusiva de tarifas. Acho que esta medida é aplicável para a situação de Macau.

提供日期：19/9/2014
名稱：匿名市民
主題:大量增加俗稱“黃的”電召的士數目
詳情:應該大量增加俗稱“黃的”電召的士數目，以滿足居民的出行需要。同時向遊客宣傳電召的士“黃的”的電話號碼，呼籲居民及遊客多使用電召的士。以電召的士為主，“黑的”為輔。對於的士的違規行為，應予懲罰性罰款，由於旅客抵澳後，的士是其對澳門的第一印象，因此必須嚴格監管的士行為，以免破壞澳門的形象。

提供日期：20/9/2014
名稱：Ken CHEONG
主題：檢討輕型出租汽車（的士）客

運法律制度
詳情：就只從的士數量說說，與鄰近的城市相比，人均分的士的數量比遠遠相差很遠。另如你們没有提及過的泰國，他們的的士數量足可以是使到主客情況分的很清潔：是由人選的士而不是由的士司機選客接載。因此本人認為應在短時間內增發多一倍(大約 1000 架)的的士以供居民和遊客使用，以解決當前澳門所出現的情況(比國內的情況還要差)，以解決燃眉之急。至於其他立法的，加裝錄音系統的或增加罰款的可以再一一推出，因為那些的是又要有社會共識，又要過立法會，這往往要等的時間一定相對較長。這樣，增加車輛定必能把現在澳門的搭的士情況逆轉。至於說增加車輛又影響路面情況之如此類的，其實是另一個問題，不是因為的的士的增加而所產生的，而是由批給車輛的政策所影響。因此不用太過于考慮此點。

提供日期：20/9/2014
名稱：Ng Wai Tou
主題：有關電召的士應召率不足的因素
詳情：本人從本年 3 月起便在電召的士公司，任職純電召的士司機一職，剛巧這時正是　貴局要求電召的士公司必須提供 60 部純電召規定後，本人及後從傳播媒體中得知，原來公司的純電召率未達標，或可能這因素，公司常常都在司機會議中要求我們能作出配合，而我與其他純電召及混合式的同事都十分積極地想完成多些電召的叫車，耐何，從我 3 月剛開始工作至現今在工作期間經常發生的就是，客人致電叫了車，控制室同事已回覆有車及等待的時間，但在我們差不多到達目的地時，常收到控制室同事通知客人取消的消息，例如，有次本人在二龍喉附近收到通知要到高士德太平電器門前接客人，在考慮當時屬交通暢通的時段，便回覆控制室待通知客人，但在本人在目的地對面陳光記待交通燈時，親眼看見此客人招手及乘載了途經的黑的，但在我看時鐘時發覺，根本還未到與客人約定的時間(我回覆 5 分鐘)，我還不相信，在到達目的地時，在未見客的情況下，立即通知控制室待向客人查詢，後來回覆答案是他已乘坐了別的車，有的客人在坐了別的車情況下，更連我們致電的電話也不接，但不可不否認，確有一些較有責任心的客會主動回電取消叫車，本人若不是昨天在電台得知原來公司還未達標，本人也不急於作出個人工作的經歷分享，正如有時與客人交談時，客人都認為一些叫了車又不出現，或未到預定時間而乘了別的車的客人，甚至有主動回電取消叫車的客人，都正正剝奪了他們這些守承諾客人乘車的權利，謝謝！

提供日期：21/9/2014
名稱：AKIRA
主題：《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本意見
詳情：

1. 引入隱藏執法人員身份的調查手段、化被動為主動以增加執法靈活性
   現時的士違規行為猖獗，除因《輕型出租汽車(的士)客運規章》嚴重過時和脫離實況外(自 1999 年起

沿用至今已十多年)，還因賦予現行執法人員(交通事務局稽查人員)之權力(稽查人員均沒有明確之截車權力，亦無違令罪，迄今已發生多起的士司機駕駛的士加速越過(冒險)步出行車道示意的士司機停車之稽查人員的情況)和執法手段有限，致使問題如腫瘤般不斷惡化至如斯田地。上述執法手段有限的意思，是為現時稽查人員只能在黑點保持一段距離觀察的士司機有否作出違規行為，即使懷疑的士司機出現違規行為時，亦只能依靠的士乘客的口供來進行搜證，一旦的士乘客拒絕合作(多見於內地遊客)，稽查人員亦只能徒呼奈何，未能對相關懷疑違規行為進行執法，執法手段相當被動。因此，增加執法手段和工具對打擊的士違規行為相當重要，故引入被動式放蛇制度，可使將來執法人員在執法時更為主動、彈性和靈活，而鄰埠香港的成功經驗亦已證明放蛇制度是具相當效用和起阻嚇作用的。

2. 增加即時取證方式、省卻行政程序

其實，現時稽查人員在現場執法和搜證時，已採取為配合調查工作之的士乘客即時錄取口供和親筆簽名確認筆錄的方式，故毋須對此進行任何檢討。然而，現時整個檢控和處罰的士違規行為之行政程序，則必須如諮詢文本內所述般訂定特別處罰程序，方能有效打擊和遏止的士違規行為。

而現時相關行政程序的流程「一般」可見如下：

1 稽查人員製作現場實況筆錄→2 電話通知的士司機進行聽證→3 發函向的士司機發出控訴書→4 的士司機提出書面辯護→5 發函通知的士司機駁回書面辯護和繳納罰款→6 的士司機提出聲明異議→7 發函通知的士司機駁回聲明異議和繳納罰款→8 的士司機繳納罰款

以上「一般」情況，是建基於的士司機應交通事務局的電話陳述通知、前往郵政局接收所有函件的理想情況下之程序，但上述 8 個步驟至少需耗費半年的時間(最樂觀的估算時間)，程序之慢和阻嚇力度之低已可想而知。

但相關行政程序的流程之「實際情況」其實可見如下：

1 稽查人員製作現場實況筆錄→2 電話通知的士司機進行聽證→3 的士司機無視通知→4 發函通知的士司機進行聽證或作出書面陳述→5 的士司機無視信函→6 郵政局將信函退回交通事務局→7 電話通知的士司機收取信函→8 的士司機無視通知→9 在中、葡文報刊刊登公示通知的士司機進行聽證和作出陳述→10 的士司機無視通知→11 發函向的士司機發出控訴書→12 的士司機無視信函→13 郵政局將信函退回交通事務局→14 電話通知的士司機收取信函→15 的士司機無視通知→16 在中、葡文報刊刊登公示通知的士司機行使辯護權→17 的士

司機無視通知→18 發函通知的士司機繳納罰款→19 的士司機無視通知→20 郵政局將信函退回交通事務局→21 電話通知的士司機收取信函→22 在中、葡文報刊刊登公示通知的士司機繳納罰款→23 的士司機無視通知→24 透過財政局向的士司機進行強制徵收。

從上述實際流程可見，現時絕大部份時候要成功處罰一名違規的士司機，必須歷經 22 個步驟，而在耗費大量行政時間外(估算時間為 1 年半)和大量公帑(刊登公示費用，包括葡文翻譯)後，最終僅能處罰的士司機一千元(因不繳納罰款對的士司機基本沒有任何影響，故甚至存在不少的士司機沒有繳納一千元罰款)，而在上述處罰程序期間的士司機已可賺到 N 次一千元(當然的士司機在此期間亦存在再次或多次被稽查人員發現違規的情況，但數次一千元之違規成本與 N 次一千元之利潤相比實是九牛一毛、不值一提，且可拖延繳交甚或不繳交)，因此實際上程序之慢和違規成本之低是縱容的士司機有恃無恐的一大因素。

所以，訂定特別處罰程序是必須之舉，稽查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，已可即時發出控訴書，省卻上述實際行政程序中 2、3、4、5、6、7、8、9、10、12、13、14、15、16、17 之 15 個步驟，加快程序以提高處罰執行力度和阻嚇性。而續後之行政程序在配合其他處罰限制下，可進一步縮短流程，後文再述。

3. 增加影音資料證據、須同步引入車廂內錄影系統

鑑於的士流動性大，稽查人員相當有限且不能 24 小時隨時隨地進行執法工作，因此在黑點和固定的士站內必須裝設視像錄影監察設備，全天候監控有關地段之的士營運情況，以遏止揀客、拒載等違規情況，增強阻嚇力，亦有助乘客投訴時可作為交通事務局取證的手段。而的士車廂內只安裝錄音監察系統之建議，其作用實在有限和相當雞肋，考慮到一旦乘客因司機作出違規行為(甚至傷人等刑事行為)而與司機爭論時，司機可偽造言詞來混淆視聽，如沒有被乘客打可自說「不要打我」，又或多收錢時可自說「你沒有支付足夠車資」等，更甚是可以不作聲僅以手勢或以手寫形式進行議價以規避錄音，儘管有關行為普遍乘客會向司機作出質疑、而有關錄音資料亦可聽出不合理之處，但在司機偽造言詞和沒有作聲的情況下，實對執法人員釐清和還原事實未能起到多大作用，且根據現時澳門法律的規定是否可以成功檢舉實存在極大疑問，此種只屬聊勝於無、僅收些許阻嚇作用之效的錄音裝置實屬雞肋之作，繼續各執一詞。因此，錄影錄音必須兼具之，缺一不可，以使執法人員在需要進行調查工作時完全還原事發時

車廂內之情況，真正做到完全取證的工作，亦可保障乘客和的士司機的合法權益(迄今亦已發生多起的士車廂內傷人情況，錄影可助調查孰對孰錯)。對於所謂私隱的保障，誠如張永春局長所言，的士屬於公共交通工具，的士車廂內亦屬於公共空間，因此絕不存在侵犯個人私隱的情況，如乘客或司機不欲所謂之私人對話和資料外洩，則留待回到屬於個人私人空間再暢所欲言，因現時進行錄影錄音之場所均已張貼相關通告，如不願意則自行考量是否使用的士作為交通工具或工作場所，完全個人自由和「願者上釣」。

4. 加強執法工作、引入警員執法

稽查人員數量和執法權力有限，因此，在法律未能增加稽查人員執法權限的情況下，明確引入警員執法甚或將執法權完全移交治安警察局實是必須之舉。正如前文曾述，由於稽查人員數量無法與警員相比及非 24 小時執勤，且沒有截車、違令、身份認證等權力，大大制約稽查人員的執法行動和影響成效，故引入具備上述權力的警員進行執法工作絕對具備成效和起到震懾力；再者，現時被坊間普遍批評和詬病之的士大量停泊在某路段集體揀客、拒載和議價的現象，隨著警權的介入將可大力加以打擊，皆因上述情況多見於的士站以外之黃實線等不能停泊和上落客等路段，而不具備抄牌和指揮交通等權限的稽查人員只能無奈放任上述情況，市民和遊客大肆抨擊之餘，亦影響澳門的形象，但警員則可對相關的士進行抄牌，「打散」的士司機聯群結隊，讓的士司機不能肆無忌憚聚眾「劏客」，即毋須以《輕型出租汽車(的士)客運規章》的條文作出檢控，以《道路交通法》作出檢控已可收到極大的阻嚇作用。

5. 加重處罰力度

現時的士違規行為之罰則僅為罰款一千元，罰則之低明顯已脫離實況，亦如前述般間接令違規行為愈加猖獗，因此，必須提高罰款金額，同時應根據不同違規行為訂定不同的罰則。然而，訂定罰款的最低及最高限度之方法實不可取，因為拒載便是拒載、濫收車資便是濫收車資，實無嚴重與否的程度之分，故定額罰款較為符合現實情況。

除罰款外，亦須引入中止或取消的士司機之專業工作證的制度，且與累犯處罰制度並行之。簡單地說，首次違規僅科處罰款；第二次違規則將罰款金額累進(如雙倍罰款)，且中止專業工作證一定期限；第三次違規則將罰款金額進一步累進(如三倍)，且取消專業工作證。以收到最大之阻嚇作用。然而，罰款制度必須成功發揮其處罰作用方可稱作有效，不然則只屬擺設。如前文提及，現時不少的士司機均拖延甚至不繳納罰款，無法達至懲罰性的作用，究其原因，便是不繳納罰款對違規司機基本沒有影響，仍然可以隨時「劏客」。因此，參考《道路交

通法》必須繳清罰款方可續期的做法實有實施和採用的必要，以增加違規的成本，亦能收到如前文提及般進一步加快行政處罰程序的執行和發揮最大的處罰力度(因如實現執法人員在現場即時發出控訴書的措施，則的士司機作出辯護與否，假設的士司機辯護理由不成立下，下一階段已是通知繳納罰款的程序，那麼，在每年 1 至 2 月進行專業工作證續期的期間，則的士司機必然受到續期的限制，交通事務局的工作人員亦會告知的士司機尚有罰款仍未清繳或通知其領取罰款通知的信函，從而省卻 22、23、甚至 24 的步驟)。

然而，上述制度尚須引入和落實懲處車主的制度方可發揮最大效用。原因在於，倘的士司機不進行續期(甚至已被中止或取消專業工作證)的情況下仍然可以駕駛的士繼續營運，則相關處罰制度實屬形同虛設，故有關把關責任必須落實至車主身上，限制車主在租賃的士予某一的士司機前，必須要求該司機出示有效專業工作證(意指持有且已進行年度續期)，而交通事務局必須提供相應配套和資訊予車主進行查閱和執行，方法可採用類似於現時網上「查詢車輛狀況」的系統，讓車主可自行登上網頁輸入相應的專業工作證的編號後，查閱該證的有效和續期情況，從而拒絕租賃的士予未持有有效專業工作證之人士。倘發現未持有有效專業工作證之人士駕駛的士營運，則同時向有關的士車主作出處罰。

6. 持續優化和提升的士服務質素

現時科技發達，長遠而言，採用電子監控和管理措施實是大勢所趨，因此，文本中提到之智能管理系統必須引入和採用，全面更換電子專業工作證，以至推行電子上岡制度，實時記錄每名的士司機的資料，以便行政當局作一切倘有之調查和取證之用。此外，採用如澳門通之電子收費系統，以方便乘客支付和省卻司機找贖，進而記錄每程服務之行車資料，方便發生爭執時作翻查之用。

而現時的士站(如關閘、機場的士站，私人的則如威尼斯人西翼的士站)在沒有執法人員在場時，很多時候均處於極度混亂和無序的狀態，因此，將私人實體之的士站納入執法部門的監管範圍絕對有利於更好地監管的士營運，同時在各的士站點設置監控系統，以起到預防和阻嚇作用，亦利於倘有之調查和取證之用。

但要整體提升的士服務質素，則須摒棄私人制度，從建立公司制度開始入手，發牌予有意經營的士之公司，引入多方競爭，再配合相應之培訓和晉升制度，以使的士司機必須有著服務性從業員的自覺，而非現時「唯我獨尊」、「老細」的自我意識形態，從根本上去掉過往不正確的營運心態，擇優汰劣，更好地服務居民和旅客。

7. 其他建議

取消現時機場的士站附加費、澳

門往氹仔或氹仔往路環的附加費，因為，上述附加費的訂立原意為從前鼓勵的士司機前往機場等候和接載旅客，及一定程度上補貼的士司機接載乘客前往氹仔或路環此等偏遠地區後難以接載回頭客而訂定。然而，以現時澳門實際環境來看，氹仔和路環(包括機場)已不屬偏遠且渺無人煙的地區，再者，氹仔和路環之界線已相當模糊(如威尼斯、銀河等酒店地處路氹連貫公路，實難以界定屬氹仔還是路環，近年出現之橫琴澳門大學校區更是沒有氹仔和路環甚至應否收取附加費的定義)，故不時造成乘客和司機就相關附加費進行爭拗，亦會出現旅客因不清楚機場設有附加費而與司機進行查詢和爭拗。因此，取消不合時宜的附加費以避免無謂的爭拗實有必要為之。

提供日期：21/9/2014
名稱：LAO KAN UN
主題：就加強打擊輕型出租汽車司機違法行為的建議
詳情：第一點：就加強打擊輕型出租汽車(下稱的士)司機違法行為的建議：面對的士那極小部分違規司機，政府採用貓捉老鼠，引入隱藏執法人員身份的調查手段和增加影音資料證據等行政法律行為手段，對那極小部分的士違規司機根本就形同虛設，因為受到其傷害的大部份都是遊客，只有小部份是澳門居民，取證較難，就算成功將其按行政法律行政處罰和檢控，也只不過是其不正當收入的九牛一毛，起不到應有的心理震懾阻嚇作用，但政府所付出的財政及人力資源，卻遠遠高於違規者所付出的金錢和時間，再加上這樣會無形地令到前線執法人員因面對可能需進行相關的法律訴訟而增加工作量和心理壓力，同時也會影響到大部分自律、守法的士司機的日常正常運作。所以本人建議就依據現行《輕型出租汽車(的士)客運規章》，採用「請君入甕」的處事方法，讓違規者自食其果。自己處罰自己。

「請君入甕」的方法就是要待違規的士司機違規行為已成事實，或乘客依據現行《輕型出租汽車(的士)客運規章》將的士司機違規事實行為舉報，那執法人員就可輕而易舉地依據乘客證言，現行《輕型出租汽車(的士)客運規章》對違規的士司機進行行政處罰和檢控。正如乘客上車前口頭承諾向提供客運服務之的士司機多少車資去某酒店，到達酒店後，乘客只願支付按的士計程錶上所顯示的金額，但違規司機一定會向乘客追討乘客上車前口頭承諾支付超出的士計程錶上所顯示的金額，那麼違規司機就不經意地將自己濫收車資的違規行為公開，當乘客舉報時，執法人員就可不用吹灰之力地依據乘客，違規司機證言和現行《輕型出租汽車(的士)客運規章》的相關法律，第三章，第十二條，第三款a，屬濫收車資，對違規的士司機進行行政處罰和檢控。要成事實首先就必須將澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》進行大力宣傳，在出入境口岸、旅遊景點、相關商號及手信店，向遊客及市民免費派發小冊子，宣傳單張或年卡，當中介紹有關澳門輕型出租汽車的士司機之義務、對違規的士司

機的處罰制度，法律賦予乘客應有的權利和義務，以及最重要是有舉報違規的士司機的熱線電話。讓廣大遊客及市民充分明白他們接受的士司機提供的客運服務，只需支付的士計程錶上所顯示的金額和政府行政法規所容許的附加費，更重要是讓遊客知道每一個的士乘客不單是的士司機的米飯班主，更是的士司機行為的義務監察員，同時是違規的士司機的目擊證人。依據澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》的法律精神，無論乘客上車前口頭承諾向提供客運服務之的士司機多少車資和金錢利益，如果司機因只是提供客運服務將乘客送到目的地後，收取超出的士計程錶上所顯示的金額和政府行政法規所容許的附加費，或索取任何形式的小費，都是觸犯澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》的相關法律，第三章，第十二條，第三款 a，屬於濫收車資，乘客有權利和義務即時用電話或向現場執勤的警務人員、交通事務局稽查人員舉報。執法人員就可以對該的士司機提出行政處罰和檢控。但執法人員與乘客同的士司機對質時，的士司機聲稱因言語不通誤解，而的士司機實際只按計程錶所顯示的金額和政府行政法規所容許附加費收取費用，則執法人員不應對其提出行政處罰和檢控。雖然政府執法人員未能成功對違規的士司機檢控，但已成功粉碎違規的士司機意圖通過違規賺取更多金錢的美夢，挽回乘客不必要的金錢損失，更重要是為澳門特別行政區旅遊城市贏得口碑。

若的士司機接受乘客口頭承諾的車資，卻不啟動的士計程錶計費，那麼到目的地時，乘客只需支付計程錶所顯示的車資和政府行政法規所容許的附加費，而無需與的士司機就有關車資所費唇舌，因在無償載客時，才可以繼續顯示空車之標誌。如果是有償載客時，繼續顯示空車之標誌。不啟動的士計程錶計費是違反澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》的相關法律，第三章，第十二條，第三款 c，也就是說無論的士司機在提供有償載客時無意或故意不啟動的士計程錶，其後果及損失將由該的士司機負責。乘客接受司機有償的客運服務，只需支付的士計程錶上所顯示的金額和政府行政法規所容許的附加費，如果的士計程錶上所顯示的金額為零，則今次的士司機提供的客運服務就是無償，乘客無需支付任何客運服務費，如有需要亦可即時用電話或向現場執勤的警務人員、交通事務局稽查人員舉報。若當乘客上車後，的士司機提出要求乘客支付高於正常車資而建立的客運服務，但乘客拒絕接受，的士司機就可能會用不客氣的語氣或動手將乘客趕下車，乘客就必須清晰記得該的士車牌號碼、事發時間和地點，並行使法律賦予的權利和義務作即時舉報，因該的士司機已違反澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》的相關法律，第三章，第十二條，第三款 f，拒載。但乘客因趕時間，口頭接受支付高於正常車資的客運服務，但到目的地後乘客拒絕支付，只願意接受支付計程錶所顯示的金額和政府行政法規所容許附加費，若的士司機堅持收取超出計程錶所顯示的金額和政府行政法規所容許的附加費，已違反澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》的相關法律，第三章，第十二條，第三款 a，屬於濫

收車資，乘客有權利和義務即時用電話或向現場執勤的警務人員、交通事務局稽查人員舉報。

假若廣大遊客及市民可以明白和運用現行法律賦予他們應有的權利和義務，既可懲治的士客運服務那極小部分違規司機，也可以挽回他們不必要的金錢損失，更重要是為他們日後在澳門特別行政區旅遊城市裡可以享受到公平公正之的士客運服務，那何樂而不為呢?再加上政府相關執法部門鼎力合作，在接受遊客及市民舉報時，盡量對乘客的影響降至最低，並以最短的時間和最快速度解決。那極小部份違規的士司機將無所遁形，在得不到通過違規可賺取更多金錢的回報，而得到的是來自政府執法者的處罰和檢控。我深信違規的士司機也只能是苦海無邊，回頭是岸。

第二點：就加強對違規的士司機執法和處罰工作的建議：

雖然按照現行法律規定，對的士司機違法行為的監察及行政處罰工作是由交通事務局負責，治安警察局只有管制及監察車輛通行的職責，但治安警察也有肩負維護社會治安的神聖職責。若乘客與的士司機因車資而引起糾紛，那麼治安警察就有權加入調解和處理，若乘客不按的士計程錶上顯示的金額和政府行政法規所容許附加費的確實數目支付，警察可以責成乘客支付。但是因的士司機要求收取超出的士計程錶上顯示的金額和政府行政法規所容許附加費的確實數目，這樣該的士司機已違反澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》的相關法律，第三章， 第十二條，第三款 a，屬於濫收車資，治安警察可以即時將處罰和檢控工作知會交通事務局執行處理，而乘客做簡單的證人筆錄和支付計程錶上顯示的金額和法律所規定的附加費就可以離去，這樣既可以現場取證，也可以即場對的士違規司機執行處罰、檢控，同時也將對乘客的影響降到最低，對的士違規司機起到立竿見影的處罰效果。

另本人建議對違規的士司機不應採取以較高的罰款金額來起到阻嚇作用，而應使用文明的管治方法，要違規的士司機對他們的違規行為負責，當的士司機事實違規行為成立， 政府執法者就要即時提出處罰和檢控，同時中止違規的士司機的從業資格，暫收其專業工作證。的士司機違規的主要意圖和動機都是想賺取多些錢，對法律的認識也可能是一知半解，那麼就應該讓違規的士司機放下工作，好好去學習澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》和有關的法律知識，憑著已交罰款收據和自費去接受由政府舉辦的士司機再培訓課程，且考試合格才發回的士專業工作證，不合格就需繼續重修，直到考試合格為止。這樣對違規的士司機未來的工作起到主導作用，讓他們明白到其平凡的工作，可以嚴重影響一個旅遊城市的形象和信譽、口碑，從以改善他們的服務態度和服務質素。

第三點：本人就優化的士服務的經營環境建議是對從事的士服務行業的司機，無論其是車主或工人，只要他們在節假日提供客運服務，就理應可以享受獲得節假日加班津貼的待遇，節假日馬路車多、人多。的士司機假日和非假日同程客運服務所費的時間相差很大，雖然節假日乘客人多，但收

入因塞車影響，有時還會較平日小，所以要提高的士司機節假日提供客運服務的積極性和動力，有助提高的士客運能力。建議節假日每一程無論是短途還是長途客運服務，均可額外收取附加費葡幣$5，雖葡幣$5 只是一個小數目，但對於需 8 小時工作的士司機來說，也算是獲得一個節假日津貼吧!

另關於增發的士牌照問題，本人建議首先要根據澳門實際情況，公共道路車輛承載力，最重要是調查常居住在澳門的市民和外地勞工，非節假日遊客對的士客運服務的需求，合理地增發的士牌照。但澳門在非節假日晴天的日子裡，上班一族多數出行的交通工具依靠的不是的士、巴士，也不是輕型私家車，而是摩托車。所以遊客、市民都較易接受到的士客運服務。但在節假日大量數以萬計的遊客進入這彈丸之地的澳門時，政府就算增發 1000 個的士牌照，也是無能為力，無辦法應付大量遊客對的士客運服務的需求，但當非節假日（打風、下雨天除外），現有的士客運服務都基本可以應付到日常需求。那假若為應付節假日大量數以萬計的遊客而增發多個的士牌照，他們在非節假日同樣加入相關的客運服務，這勢必影響到現有的士從業人員的收入和工作，所以本人建議是否可以大膽嘗試根據澳門特別行政區的實際情況和節假日有大量數以萬計遊客的需求，由政府發出節假日的士客運服務牌照，該節假日的士客運服務牌照經營者或司機只能在節假日提供有償客運服務，非節假日不得從事任何有償的客運服務。這樣既不會有損現有的士從業人員的收入，也可以充分解決在節假日遊客人潮對的士客運服務的大量需求。該節假日的士車輛，必須符合《輕型出租汽車(的士)客運規章》的有關規定，車輛顏色可豁免規定，但車輛必須自首次登記日起計不超過 6 年，1500CC 以上五座位的輕型私家車，並需向政府繳付相關車輛節假日提供客運服務的稅款，其它細節可容後從長計議。增加節假日的士客運服務一定可以減輕遊客對客運的服務需求，也對因供求失衡而挺而走險的違規的士司機起到阻嚇和警惕作用。

政府若要切實根治輕型出租汽車的士司機的違規行為，不但要相關政府執法部門全力以赴，更重要是通過向遊客及市民進行大力宣傳澳門《輕型出租汽車(的士)客運規章》，依靠廣大遊客及市民運用法律賦予的權利和義務，每當他們接受一次的士司機客運服務，就等同對一次的士司機客運服務的審裁，若的士司機有任何違規行為，他們既是受害者，也是目擊證人，應即時舉報。重中之重是需清晰指引乘客接受的士司機提供有償的客運服務後，只需支付的士計程錶上所顯示的金額和政府行政法規所容許的附加費，若的士司機提出任何超出收費的異議，都是濫收車資。這樣，本澳的士司機還會有違規行為嗎?

提供日期：23/9/2014

名稱：Mok Ka Kei

主題：檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度

詳情：本人覺得對的士要行扣分制度，因好多不合法情況都係罰錢，起不到作用。如果用扣分標準只要扣滿

分就取消營業資格.車內要加裝影像鏡頭，以便做證據但一定要真真正正的管理。

提供日期：23/9/2014
名稱：陳先生
主題：2014 年 9 月 22 日新聞刊載 有關澳門的士的負面新聞報導
詳情：以下為一篇網絡新聞，本澳的的士不法行為，已經對本澳的旅遊城市形象帶來重大的負面後果。
敬希交通局盡快實行有效工作，以打擊的士的不法行為!
澳門「黑的」屈錢 fb 揭恐怖經歷
太陽報 –2014 年 9 月 22 日星期一
澳門「黑的」橫行，不少人曾遭司機「屈錢」或恐嚇。有人於社交網站 facebook 開設名為「Macau Taxi Driver Shame」（澳門的士司機蒙羞）群組，試過受「黑的」威脅的人分享恐怖經歷。群組有逾二千名會員，創辦人更整理出「黑的」名單，讓市民自求多福，避免「上錯賊車」。
製 73「黑的」名單上載
上載名單的黑的共七十三架，群組負責人強調製作名單有限制，例如態度有問題的的士司機，可能每日駕駛不同的車輛。名單紀錄了由六月底至八月底，市民舉報的士個案，包括值得表揚的十五架「白的」及有問題的七十多架「黑的」，涉一百四十一宗個案，八成半屬投訴，其餘為表揚個案。不少人在網站大吐苦水。在澳門居住四年半的 Ana Macedo E Couto 指，日前與友人在澳門威尼斯人登上的士，司機不斷用手機談話，又沒徵求乘客同意，突然停下讓一名女子登上前座。Couto 相信該女子為司機妻子，女子把司機名牌收起，令他們無法記下司機姓名。抵達目的地時，司機印出一張七十元單據要求他們付款，但 Couto 肯定實際車資少於五十元，於是拒付款，卻遭司機反鎖車內。Couto 三次致電報警，才獲警方派員處理。
另一苦主 Wheymz Maverick Tagura 與同事在澳門街頭尋找的士，發現七架的士排成一行，當中六架拒載。最後一架的士司機開天索價，要求他們支付貴一倍金額。Tagura 拒絕乘坐，竟然遭到司機落車恐嚇，另外六架的士的司機加入戰團，最後鬧上警局，卻沒人被檢控。

「檢討的士法律制度」意見欄

1. Centralized Taxi Stations - Regulate Taxi Price - Monitor taxi fare n services- Stregthen the examination of taxi license- Driver who need to apply / re-apply the taxi license need to be appraised - educate n train the drivers<b
2. Improve government department efficiency- make it tougher to get a taxi licence- Limit licences to Macau Permanent Residents- Make Police & Government departments responsible for on the spot fines- Be more heavy handed to law bre.
3. Terminar com a sub-concessão dos taxis e ser o próprio que adquiriu a licença exercer a profissão. - Implementar um sistema identico a de Singapura em que as tarifas durante o dia são diferentes que as de noite (por no.
4. 司機必須提供事次服務登記表及收據- 服務登記可填寫表揚或投訴，遞交後可跟隨資料取證- 採用智慧系統管理及必備行車鏡頭，可確保投訴合理，也可保障司機。
5. 在每部的士內及車身張貼投訴電話或電郵地址，讓乘客即時提出意見或投訴。- 定期收集市民意見，對有禮沒錯的的士司機讚揚，違反的士司機守則的公開司機號碼。謝謝。
6. 完善投訴機制- 研究現時情況的成因，(1) 是否供求失平衡 (2) 營運成本是否過高 (3) 是否欠缺有效監管機制國務院副總理汪洋，在第八屆 APEC 旅遊部長會議中強調，中央全力支援澳門加快建設世界旅遊休閒中心，推動經濟適度多元發展，擴大與世界各國各地區的旅遊交流與合作。可惜澳門的士業界的情況，不單於南華早報被報導 http://www.scmp.com/news/china/article/1597021/macau-taxi-drivers-na
7. 很多商店及公共地方也有CCTV，的士為公共交通工具應當也設有，以便監管及保障司機或乘客勸益；- 加入放蛇，但放蛇必須提供清析指引，以避構成引人犯法行為；- 加重罰則，以起阻嚇作用。
8. 的士交替更應分多個時間，平常大約到黃昏 6 時，街上根本截不到的士，要不就所以的士都交

更，要不就揀目的地戴客。應分多時段交替接更。增強和規範的士電召服務，有多時候的士只往賭場酒店待客，打電話到 call 台只回答「暫時沒車」，要不就要表明多加錢才會有的士願意召喚到場…的士應增加導航系統，以防止繞路等問題，方便市民和遊客….在各拒戴黑點（如北京街等多內地人區域）增加警員，因這。

9. É necessária um reforço na fiscalização, dar autoridade aos policias para actuarem. Existem locais que toda a gente tem conhecimento de práticas erradas pelos taxistas, no entanto nesses locais nem policia se ve. Qualquer

10. É urgente actuar para resolver um problema grave que afecta a vida das pessoas e a imagem do território como centro mundial de turismo e lazer!

11. "的士服務"對澳門居民來話已名存實忘，澳門居民有幾多會經常去賭場，酒店，浴室，夜總會等地方，若不去，勿想有的士坐。交通事務局常說公交優先，老實說，你們說的公交應為誰服務? 巴士常爆，的士常拒載，請用多點心為澳門人服務吧，不要坐在辦公室，走出街感受澳門人的苦況，局長，你也是澳門人，不要忘本。不要高高在上。取消新馬路交通專道，你所謂政績工程不會為你加分，只會每天被澳門市民在心裏記掛著你，拜託。

12. "黃的"回復"100%電召"。

13. (1) 修改法例，嚴厲管轄措施，例如釘車主的牌(短期及永久)，不是釘司機的駕駛牌。令車主要小心不隨便出租，或加價壓榨承租司機，令承租司機為賺回租車錢，而變相出現濫收車資，擇客現象。(2) 強制在的士車窗外張貼，私下議價屬違法行為，阻止旅客議價坐車。(3) 強制的士司機要幫承客搬運行李入車尾箱，且不另收費。(4) 取消行李費。因為太不合理，沒有服務，只系放件東西入去車尾箱，等於架車坐一個人 vs 兩個人 vs 三個人，車資都不可能按人頭收費啦。除非有服。

14. 的士電召幾個電話上下班下雨永遠無人聽增加電召的士數量嚴懲劣質的士增加的士牌澳門的士問題已嚴重影響澳門形象。

15. (1)警方放蛇， 即時執法及處罰。(2)違規司機按情況嚴重罰停駛 1 週至 1 年不等，並需交出駕照等扣押予執法部門。(3)違規司機駕駛的的士亦不能出街營業 3 天至 1 個月不等，以便車主及業界互相督促守規。

16. (1)部份嚴重違規行為刑事化。(2)引入客觀的獎懲制度，大刀濶斧地加大獎勵和懲罰力度。(3)全面改由軍事化人員負責稽查；或者將 DSAT 的士稽查人員轉為軍事化人員。(4)按照最基本的市場原則—供求關係，科學地增發的士准照。(5)簡化起訴程式，突顯震懾作用。

17. （撘 Bens 容易過撘的士）！悲哀！

18. Sistema de pagamento do táxi com Macau Pass. Obrigatoriedade de

impressão de factura, em que mencione o valor a pagar (com respectivas taxas adicionais discriminadas), matrícula do táxi e número de licença do taxista. Aument.

19. 嚴厲升級。加強巡查及放蛇行動。在的士上加上視像監察。

20. 【太陽報專訊】【本報訊】澳門「黑的」橫行，不少人曾遭司機「屈錢」或恐嚇。有人於社交網站 facebook 開設名為「Macau Taxi Driver Shame」（澳門的士司機蒙羞）群組，試過受「黑的」威脅的人分享恐怖經歷。群組有逾二千名會員，創辦人更整理出「黑的」名單，讓市民自求多福，避免「上錯賊車」。

21. 1- criar mais estações e vias exclusivas de taxis. 2- não permitir os taxis, como quaisquer outros veículos pararem em linhas amarelas contínuas. 3- caso certa matrícula de taxi infringir frequentemente certa.

22. 1- Fines should be a lot heavier for both Driver and Owner of the taxi (person who rents). 2- Radio Taxi calls should be recorded and a confirmation code when confirmed should be sent either by SMS or voice message to passenger. 3- Taxi drive.

23. 1) 嚴肅執法及打擊的拒載及濫收車資問題 2）停牌最少 3 個月 3）罰款額需提升致千元以上 4）大部份賭場門外的的士司機經常拒載及濫收車資，希望當局重視。

24. 1) 司機太易取待，不良分子容易借在的士做不法交易，利用公交專道接送賭場 VIP 大客出入。2) 司機禮貌欠奉。3) 司機不認識澳門街道。4) 車廂內必須安裝錄影及錄音器，以作監控作用。5) 凌晨時分單獨女生坐的士，怕遇意外方法提出證據。6) 每輛的士只可分兩更，並需放置當兩眼位。7) 司士車身不可賣廣告。8) 司士車身需寫簡單號碼，客易給客人認別。9) 有些司機不會講廣東話。

25. 1) 建議成立的士公司，以包身制方式聘請司機駕駛的士 2) 禁止的士司機以任何型式收取回傭。

26. 1) 拾遺不報要不得 2) 如沒有載客，車廂內都要嚴禁吸煙 3) 提高道路使用安全駕駛意識，不要時常胡亂 cut 線 4) 找錢時，時常扣起尾數，要不得 5) 遇上近路程，對客人態度非常差。

27. 1) 的士司機立牌。2) 多些與的士公會溝通。3) 加強執法。4) 汪雲時常後知後覺，另找別人代替他吧。

28. 1)黃的不再接街客，只接電召。不行就取消黃的。2)加強處罰的士隨便上落客金額，確保交通暢順。最好壹仟元一次，只要有甚何照片(包括手機照片)，能確認事實的，即啟動處罰程式。

29. 1）不可以拒載 2）誠心接載客人到目的地，現在司機，見客有大件行李，不幫忙搬，行動不便又 5 開車門 3）按標收費，不能有議價出現 4）不能揀客，影響本地旅遊形象 5）對不良的士司機扣

分，扣滿分 5 年不能做同類工種，還要從新考牌，6）各堂區多設的士站，放便乘客上落。

30. 1)供求失衡引起問題，曾加的士數量。2)除嚴懲韋規者，亦可獎勵守法者。

31. 1）加強對黑的檢控。2）懲罰透明化(向市民交代事件結果)。3）採用終生停牌制。4）收取額外收費(俗稱：禮物)者，需於以嚴懲。4）賭場外圍的士站（候車區）只作上落客用，不能長期停泊。5）成立專責投訴部門，嚴重打治黑的。

32. 1)建議在的士玻璃顯眼處張貼由政府加簽確認的該輛的士的換更時間，避免不良的士司機偽作換更為"冚旗"揀客。2）對新入行的士司機要求通過對澳門街道的認識考試，包括行駛方向，街道名稱及位置等。

33. 1）強制要求考證上崗，無證不能開車，2）參照韓國重罰違規的士，不能再從事任何公共或旅遊業交通工具之駕駛一定年期，3）嚴查電召黑的時用暗號加＄召車，如加一份禮物即加十蚊，重罰召車人，4）設立酒店門前停泊的士數量，超額或非停泊區拍照抄牌，5）重罰及嚴禁非交更時間蓋旗車周圍逛而不埋的士站，候車人拍到照片也能作證據舉報，5）訂定颱風，週末，節假日等期間收費制度，6）每日分時段按堂區（車身顏色識別）訂定的士數量，如返工放工時間，其餘時間可跨區行駛，如避免司機胡亂自稱為氹仔車，非氹仔客不載，7）只准該堂區的士停的士站侯。

34. 1)放蛇 (警方處理)2)設監察系統3)證實違規[重罰款]，即停止有關的士工作三個月或以上，一年重犯三次取消的士工作證，兩年後才可重新考取.4)多犯永久性不得持有的士工作證及有關的士行業。5)有效配合方法之一就是減少的士數量。

35. 1)政府或團體可以支助司機在公餘時間進修(例如語言課程)，提升業界質素。2)政府及民間機構要多做宣傳或教育。3)增加執法人員及執法力度，嚴厲打擊行內的害群之馬。4)從澳門交通狀況對症下藥。

36. 1)檢討執法程式-本人曾經致電投訴，但需時頗長，而且成功檢控機會很低；2)的士公會所謂行業中只有少量害群之馬，其實是當市民白癡，如真如他們所說的"少量"，澳門的士質素怎會如此為市民所詬病，甚至臭名遠播！再不加強監管，政府再如何努力建立旅遊城市形象，也輕易被這群貪得無厭之徒所破壞；3)強烈要求引入放蛇制度，原因如下：3.1)現在的士司機只要推說無見到市民舉手示意召車，便可輕易將拒載之罪名推卸，市民就算肯舉報亦"奈佢唔何"。

37. 1)每名的士司機需繳交保證金，以保證其不會犯違法行為，如揀客，濫收車資，道路使用安全等，倘司機一等內，沒有違法，有油券/獎金回贈，以作鼓勵；2)在的士競投，引入計分制，如年資越長的士司機分數會較好，樹立論

工行獎，多勞多得的價值，讓社會大眾知悉好人有好的果報。

38. 1)的士內裝設 2 個或上攝影器材 2）的士自我增值培訓。

39. 1)禁止的士違規停泊於桑拿、酒家、酒樓、卡拉 OK 等不合法的位置等候，應增派警員執法及重罰，如屬屢次違規，可終止牌照。2)只准的士於指定的士站點上客。

40. 1，引入扣分制，扣滿分停牌。2，增加多個的士侯客區，但必須有執法人員在場，否則形同虛設，已有實例供參考：在葡京區的士候客區，本人曾多次在這侯客區等車，時間大約下午 4 時左右，經過這侯客區之吉的士有 20 多部，但沒有一部停車載客，反之有多部的士停在候車區的後面，與沒有排隊的客人議價，真令人目定口呆，實屬影響澳門旅遊形象。

41. 1，教育中國大陸旅客，澳門的士是按咪錶收費，免得一邊在問價，一邊又濫收車資。2，增加電召的士，亦要保障電召的士司機收入 3，電召的士不能排隊等客，但為什麼不能到碼頭?關閘?各賭場?澳門人回澳不能電召的士回家一定要等黑的而又遭拒載?4，颱風期間為何要濫收車資?司機若覺得有危險可以休息休假，而不是以"危險"為名後不按咪錶收費!必需立例 5，絕對要加強放蛇/加高罰金/即時罰款以加強阻嚇性 6，教育司機，交通安全至上。

42. 1，交通擠塞是主要的士不入舊區的原因，希望政府能作出相應的措施 2，營運成本也使某些司機為快些回本而作出一些違法行為 3，司機的培訓也是重要一環，籍培訓來提高司機本身的質素，以及提高其專業形象，如巴士公司也把巴士司機的職稱改為巴士車長，以提高司機本身對行業的責任；另方面巴士公司也不定期為其下的車長提供客戶服務，安全駕駛，危急應變，語言等培訓最後本人衷心希望，將來本澳的士從業員都會因自己也是為旅遊業及公共事業貢獻大而自豪，可媲美日本的的士從業員般。

43. 1，司機不幫忙搬行李就不應收行李費。2，對沒有掛上司機執照的予以懲罰。

44. 1，在車內增加電子監察設備，監控乘客及路面情況 2，試行引入扣分制，違例將被扣分，扣到一定分數就停牌一段時間 3，引入放蛇執法（最能起到作用）。

45. 1，增加即時舉報拒載措施，如電話專線或網上專區 2，引入扣分制 3，不得拒載孕婦、手抱小孩及長者 4，電召司機服務很好，相反「黑的」經常嫌地點太遠或太近

46. 1，採扣分制，分數扣盡即時釘牌。2，加重罰款，例：濫收價錢的 100 倍。

47. 1，杜絕的士牌投機及投資，誰駕的士誰有權投標，這是治本的；2，倘第一點認為不可行，可以由持牌者經營，付薪式請司機，收入全歸公司，司機按月收糧 3，自稱為國際大都市的澳門黑心的士已成為鄰近地區的笑話，當局

快點拿起勇氣和魄力改革。

48. 1，檢討發的士牌的方式，參考台灣最好，但要處理好舊有的士牌照的車主 2，修改法例，加重罰則 3，增加執法，引入隱形執法 4，在考取駕駛的士執照也需修改，現在考試實在太輕易，沒難度，取得者也不會珍惜，應加入執勤駕駛態度和清楚知到違規的後果 5，完善乘客投訴處理機制。

49. 1，設立指定交更點，避免停車揀客以交更為籍口 2，8 號風球法定收取 3 倍車資 3，立法違規扣分制 4，取消的士牌照競投制度 5，每五年以抽籤形式，增發的士牌，只可由中籤者經營該的士，需交 80 萬圓按金，五年期滿退回一半按金，如果期間因違規扣滿分，非法租或借予他人，除收回牌照外，按金全數沒收 6，暫停載客時，嚴禁停車問客。

50. 1、加大加重的士司機違章的罰款金額，這樣才起到阻嚇作用。2、統一的士司機工作制服，澳門是一個旅遊地方，遊客眾多，這樣起到一個宣傳作用。3、實行扣分制，也要實行有獎有罰，如果一年來或者一個季度裡，的士司機沒有被扣分，交通事務局可以對司機有所獎勵，例如免交稅或者免交有關行政費用。4、如果掛風球，應該電召的士可以提供多服務。如果黑的士可以免打錶，但一定要實行統一收費標准。例如：過橋與不過橋統一價。不能有海鮮價，如果有發現濫收一定重重罰。

51. 1、成立的士專屬執法政府部門，所有司機入職要加考禮儀試，塑造專業司機形象。2、危險駕駛之司機，應停牌，終身不能再駕駛，並行使社會服務令，擔任交通風紀，讓其提高道路安全意識。

52. 1、的士在非遊客區真的非常難等到。2、晚上威尼斯人側門外，常有結隊成群的的事等客，他們入的士站，而在外面等候和有意乘車的人議價。3、今年叫了約十次的電召的士，在線上等候多時；但都沒有成功過。4、在大部分的經驗中，的士司機均有少找錢，和自作主張不找零；例如車資 36 元，給了 40 元，司機不主動找錢；車資 32 元，給 40 元，只找 5 元。態度惡劣。5、早上上班時間幾次遇到態度良好的司機，我只坐 15-20 元的距離，但他們沒有挑客或擺臭臉。

53. 1. Fixação de um preço único e reduzido para as licenças. 2. Sistena de pontos para os ibfractores (cada infracçao implica a atribuicao de pontos. quando o infractor atingisse um certo nro. de pontos perderia a licenç.

54. 1. Regulate taxis to line up at legal/official taxi stations ONLY. Prohibit ALL pickup from anywhere along any streets. 2. Prevent taxi drivers from abusing the use of "halt service" sign which prohibits the public to wave for taxis 3. St.

55. 1. 交通事務局投訴熱線(88666363)，只於辦公時間服務，非常不合理，應設 24 小時服務 (非電

話錄音)。2. 應增加多條的士電召電話線路，現時只有三條線路，嚴重不足。3. 嚴禁任何企業/場所向的士司機給予傭金 (現時很多的司機接載乘客光顧某類場所均可收取傭金)。4. 在各區適當分配的士(站)數量，以免有車無人搭，有人無車搭。

56. 1. 加強執法並檢控違規的士司機 2. 設司機扣分制，被扣滿分司機會停牌，需參與培訓後才可復牌。若三次停牌便不能再復牌。

57. 1. 加強的士司機的培訓 2. 增加獎懲制度：在車上安裝簡單儀器，讓乘客下車前為司機的服務打分，一年或一季度統計一次，載客量和服務質素高的有獎勵；幾次統計成績都是最差的，司機必須再培訓並考慮停牌。也可開發手機 APP，上車前掃瞄車門/坐上車後掃瞄車上的 QR Code，下車後再為司機打分。

58. 1. 加重刑罰 2. 採取扣分制度 3. 加入管理公司管理 4. 增設投訴及表揚機制 5. 應登記一個的士牌所配對的'的士司機'，以便監督 6. 嚴謹審視的士司機牌照的發放， 例如需要參照行為紙。

59. 1. 可於的士上加設價錢參考表，以打擊的士濫收車資 2. 提高處理投訴案件效率 3. 加強司機違法處分 4. 於的士內加設行車紀錄儀，以便於處理交通事故個案。

60. 1. 向入境旅客，尤其是大陸旅客，發送手機短訊，宣傳乘坐的士必須按里程錶收費，不得議價，違者罰款。2. 參考其他旅遊城市的成功經驗，在各主要口岸，尤其是機場，由交局人員統一為旅客和的士登記發車。3. 以非競價方式增發的士，杜絕的士成為炒賣工具。

61. 1. 在車廂內貼上收費表，清晰列明各項附加費用細明，並附上舉報熱線；2. 在車廂內外裝設監控裝置，保護司機和乘客雙方的權益；3. 與保險公司協商，擴大保險範圍至颱風日子；4. 提高的士司機牌照的申請資格，或提高考試難度。

62. 1. 增加"本地人電召的士"，專門處理澳門舊區至各口岸(或各口岸返回舊區)的居民出行(很多老人家真係迫唔上巴士的)。2. 法律不夠阻嚇力，今時今日澳門失業率得哥百分之二，佢唔撈的士咪第二行囉，應該從極高額罰款(例如被放蛇捉到繞路每次罰 10 萬)或者刑事方向去想，以嚴懲少數害群之馬。3. 補充：其實絕大部份的士司機很好的。

63. 1. 增加大量的士牌照，數量一定要多，否則是沒有用的，因很多的士都是由大集團投得，該的士目的不是為市民服務；2. 另需監管某些場所向的士司機提供回傭的做法，很多的士司機為了回傭而不載本地人，設置十萬個的士站也沒有用。3. 員警也應該可以執法，不應只靠交通事務局人員，因的士司機根本不怕交通局人員。4. 提高罰則，至少要令違規的士司機受到很大懲罰，扣分和釘牌是很好的做法。

64. 1. 增加的士種類--如設立只限於民區內之的士，限制該類別的士

不能泊在賭場、酒店及旅客區等客，否則一味增發的士數量及牌照，而所有的士只集中於上述區域等客，變相居民還是不能使用的士服務，增加道路車輛承載力之餘，無形中也提高了的士行業之競爭，可能會引發更多不法的士經營行為。2. 引入的士預約系統--參考國外的士服務,考慮增設的士預約服務中心、熱線、網站、手機應用程式等，讓使用者可預約 3 小時後至 7 日內之的士服務，方便居民、遊客及商務來訪者安排出行時間，並穩定的士從業員之工作時間及收入。

65. 1. 增強黑的電召中心之服務質素，和對服務使用者(乘客/來電者)最基本的禮貌和尊重。2. 改善揀客黑點之問題，如壹號廣場正門的士站。3. 明確制定的士之上落班/交更時間，增強服務使用者使用此交通用具之便利性，並降低因交更拒載之可能性。

66. 1. 增發的士牌，減弱利用作投資工具，同時也可降低租金使從業員容易搵食。2. 從業員要受培訓服務的課程。3. 開放電招給所有的士。4. 定明確服務收費，且必須遵守，違者受罰。

67. 1. 增設專門電召的士服務及數量，並加強推廣電召的士的管道(如電召的士 app)2. 提供清晰收費表，並設有繁忙/非繁忙時段收費(如繁忙時間為交更時間、夜間時段、颱風時間)，明確訂立日夜交更時段，在繁忙時間提高收費或加設附加費 3. 改革司機發牌制度(分開日夜更牌照),通宵車司機需考試才可領牌(包括專業道德)，並隨時抽查牌照，無牌罰款停牌 4. 確保的士站有的士待客。

68. 1. 對於不守法的司機應該終止其駕駛執照半年，之後在半年內接受培訓，包括司機操守，2.定時設立司機加許及表揚獎金，或在的士外邊設有禮貌司機標誌，以表揚司機禮貌行為，鼓勵司機服務市民，樹立好形象。

69. 1. 建議的士必須錄影和錄音；2. 完善投訴機制；3. 減低的士競投價格決定中標的因素。

70. 1. 建議需培訓的事從業員整體素質，態度，濫收車資等等，並可採用扣分制 2. 應嚴厲循查和處罰白牌車或 van 仔等汽車非法接載乘客，還有車輛嚴重超載等問題,影響的士司機的生計 3. 可以引入共乘制度，但需在的士上清晰註明是共乘之目的地 4. 電召服務員在 call 的時不可再讓市民用增加禮物(即加錢)的數量以誘使司機接載。

71. 1. 必須改善現時市民投訴的士服務的機制，方便市民及遊客投訴及舉證，尤其投訴後投訴人必須於辦公時間內到交通局作供，這很不科學，因為大部份投訴人也需要上班。2. 另須要大力宣傳投訴的途徑、方法及能成功投訴的要件(如車牌、時間、地點、目的地和工作證編號等等）。3. 除了放蛇外，亦應推行鼓勵市民監控有關服務的政策，如交通局要求投訴人於辦公時間內到交通局作供，交通局應開具傳詔公函，

而有關工作機關應予以配合放行及令該名投訴人外出履行有關義務時免除成本（如需要補時或利用自己有薪假。

72. 1. 採取扣分及投訴基制，取消不良司機的經營牌照。

73. 1. 揀客問題最嚴重：停泊酒店旁假裝休息，實際接載目標乘客 2. 交更時間嚴重缺的士。請訂立輪替交更制度 3. 對於婦孺小孩路邊揮手視而不見。

74. 1. 改善管理模式 2.提高服務質素。

75. 1. 改變經營模式，由的士公司聘請司機營運，的士公司集中調度，培訓司機等，保證服務質量。可仿效巴士模式一樣由政府為的士公司設立評鑑制度，作為保持良好服務的誘因。2. 引進先進科技手段，為每輛的士加設定位追蹤，並收集的士當前服務狀態(空轉、前往接客中、載客中)、司機標識等以便監察。3. 大幅調升懲罰力度，如兩次即釘牌、大面額罰款等，在違法成本上升下，司機才可能守法。4. 的士業每次提出加價前必須先通過公共事務委員會或民意調查等方式，按民意滿足度決定加價幅度或是。

76. 1. 政府一定要規管，監察，放蛇 2. 嚴懲違規司機及其公司，重犯釘牌 3. 制定合理收費，收費表展示車站及車廂內 4. 加強司機培訓及服務質素 5. 改善應召服務質素（輕是旅遊區，電的不應召，特別新橋，提督馬路，沙梨頭區。

77. 1. 新增有期限、不能在的士站候車的 "的士經營準照"數量；2. 車租太貴，多發較平價、有年期的"的士準照"予個人經營，以減少的士司機因經營成本高，而冒險違規；3. 減少賭場巴數量，多建停車場，將路面的泊車位盡量減少，以增加路面交通暢順，有利的士的營運，從而減少的士司機冒險違規；4. 要加強、加大罰則之餘，要從一般的士司機角度考量，他們只是為了生活，只要有好的經營環境，一般不會冒險違規。

78. 1. 新設一些危機處理培訓並發出證書，打風期間，只容許受培訓的士司機行車，並有額外附加收費，以作保障司機安全；2. 提高違規罰款，同時，獎勵有禮貌司機(可加設良好表現評分螢幕，給顧客評分)；3. 立法修訂發牌基制，並發出有期限駕駛執照，如 3 年續期一次等形式。

79. 1. 新馬路黃實線區域嚴禁上落客，或加設只準落客站，減少的士在街上隨意揀客情況，並可減少對公交運行的影響。2. 增設指示及督導員，協助旅客到指定的士站點。3. 加強對旅客宣傳及必須予乘客收據，必須列明：行車總路程，每段收費，總收費，額外費用。4. 給予督導員適當的權力，如發告票、口頭警告等。5. 增設路面監察系統，實時記錄違法行為。

80. 1. 澳門目前嚴重缺乏電召的士服務，除了應增加電召的士的數量外，亦應將電召的士劃分區域，以致每區都有適量的電召的士應召。2. 對於颱風天下之的士服務，本人認為可適當將價格調

高，而價格調高的部分應由政府以及乘客按既定且合理的比例分擔。3. 對於的士司機換更的情況，應盡量協調的士司機不要在同一時間換更，應設立換更時間表，以致街道上不會因的士司機在同一時間換更而暫時性缺乏的士服務。4. 政府可考慮在每一輛的士上安裝 gps，並製作的士 apps，令市民可通過 apps 召的士以及掌握的士在路。

81. 1. 無限量增發的士牌照；2. 加重的士司機罰則；3. 改善的士站設計並吸引的士司機到的士站候客；4. 打壓的士牌炒賣並控制的士車租；5. 的士司機行業可以引進外地僱員。

82. 1. 燃油成本高漲下，我不介意政府提高的士起步費，但必須要同的士服務質量掛勾。2. 與其引入高科技監察儀器安裝於車內，引來成本、破解、私穩問題，倒不如增加人手執法、修改法例"放蛇"，直接增加黑的犯罪成本更有效率。

83. 1. 獎勵誠信司機 2. 設“誠信司機”計劃。

84. 1. 由檢舉到處罰的時效太長，沒有即時阻嚇作用。2. 增設假日及夜間投訴專線(非錄音系統)。

85. 1. 的士司機實行扣分制！2. 惡劣天氣時，政府向自願上班之司機提供短期高危活動保險！3. 於各黑點加派人員監察的士司機違規行為！

86. 1. 簡化乘客打電話投訴的士嘅步驟，投訴電話永遠沒人接聽，留言後，唔覺有人覆。2. 的士司機工作證，應該學台灣咁，前邊一個，司機位後面放多一個放大版，方便乘客如有投訴，容易看見私機工作證編號和名字。

87. 1. 計分賞罰制度。例如：被投訴拒載或議價=扣分；被表揚=加分；分數影響來年續牌/牌費減免等。2. 規範上落客地點。只可在指定的士站上落客，違規即時停牌，如此便能在的士站設閉路電視 24 小時監測防止議價/拒載。

88. 1. 電召的士可提前廿四小時預約接載。2. 電召的士的電話永遠接不通，曾試過打了一小時仍未通，這方面真的要改進。3. 十多年前，在新加坡的巴士站，已有投幣之的士召喚機，當時投入五角新加坡幣可召喚的士，如當有的士回應，五角便會被用，之後會出一張收據，上面寫著的士車牌號碼、司機電話號碼以及預定到達所在之位置的時間，的士司機會核對收據才可上車。本人曾試過只有早到，沒有遲過預定之時間，乘坐之的士費用沒有增加. 此服務本人覺得非常好，希望 貴局也能引入。

89. 1. 駕駛的士人員需要十年駕車工作經驗且沒有違法紀律 2. 必須為澳門永久居民3. 每2年強制檢討的士工作中沒有違規行為，如處罰過多，可停牌或最高可釘牌。

90. 1. 在發牌制度，可考慮以下方式：1.1 統一的士牌照的投標價格，以抽籤方式進行，限制投標人的特定身份，以及日後營運等條件，廢除現時價高者得發牌方

式；1.2 揸者有其車，經行政當局審批後向有意從事的士業務的從業員發放牌照，使其擁有自身的車輛營業，減低其營運成本。2. 在特別的士方面，可考慮直接批給予現時正在為弱勢人士提供接駁服務的社團，政府適當給予資助。3. 在處罰方面，就服務欠佳、繞路等違規行為可引扣分制度，明確使行為人清晰各種行為之計分方式，而對於濫收車資、拒載等。

91. 1・上調收費 2・減少私家車量(增加年牌費稅)(其他相關車輛之稅費提昇)不包括營業車。3・七年驗車計劃(所有私車)(七年後附加稅)4・停車場收費增加每小時最少 15 元。5・易手車交易附加環保稅。6・一家一車計劃，第二輛車再上加稅 100%。

92. 1.不定期增發不同要求限制、不同收費標準、不同定位的的士牌。除了過往以價高者得方式投牌外，讓有意投身行業有熱誠的司機當車主，當然他們要經過入行前的專業培訓，要求他們定期向政府提交業績，配置獎懲制度對無不良紀錄司機免稅收或免費續期，對不良的就立即暫停工作證。2.引進新的的士服務，如新加坡車、韓國車身不同顏色的的士有不同收費標準，願意付出較高金額或願意付出附加費時有權要求較佳的服務。3.嚴擊現時的士害群之馬，賜予警員對釣泥鰋，拒載，拉客的違規司機可即場票控重罰的執法權。4.鼓勵舊車。

93. 1.不應分電召或非電召的士 2.應定期公佈不規則的士司機之不當事宜及懲處罰則。

94. 1.不能關閉安裝錄音監察系統，以保障司機及乘客，同時鼓勵乘客多投訴(遇違法行為)；2.簡化改善投訴機制及效率，以打擊違法行為。

95. 1.予廣泛宣傳載客情況 2.定期定時開培訓班。3.司機與乘客同樣要理解乘車守則。4.培訓司機對長者、弱能人士上落車的需要和常識。

96. 1.可仿照星加坡，不同時段有不同的附加費 2.在關閉口、碼頭及機場等口岸，有專人派送咭片，除記下的士車牌外，咭片上亦附有服務投訴熱線或求助熱線，供乘客馬上表達意見或讚揚 3.為全澳的士裝設 GPS 監測系統，可 24 小時監測的士在各區之流量及分佈。

97. 1.可增設一類為酒店的士，因酒店已有接駁巴士，無需太多黑的來服務酒店 2.取消黑的有電召的服務，使黃的有生存的空間 3.改善乘客的投訴機制，如投訴熱線及即時危機處理的服務等。

98. 1.可效發台灣不限制的士發牌數量 2.政府介入規管，如發現違規，即時取消其牌照。

99. 1.司機私自決定不找回 5 毫是不合理的，而且是違法的，但本澳司機都一直在如此作為。2.機場上車為何要收附加費，也請給予合理解釋 3.行李為何也要另外收費？

100. 1.在沙欄仔和沙梨頭也很少的

士，增加候車區。或增加其他改善方案。2.為到願意進入人口密集區，例如沙梨頭的司機，可能因塞車，少了收入。增加補貼給這類司機，讓他願意入舊城區載客。3.增加投訴熱線。

101. 1.在車頭安裝行車記錄器，以監控有否拒載、揀客、駕駛習慣、道路安全、超速等等！而記錄器由政府出資安裝，平日可由政府抽樣調查，以取得所需證據！

102. 1.增加的士司機需入卡才可啟動的士收費系統，乘客可利用時間及號碼即時投訴，政府亦可由系統數據得知是否相對應記錄 2.加重罪款 3. 清晰條例， 執法人員可即時執法。

103. 1.增設扣分停牌機制，投訴成立即時扣分，分數扣至零分即時停牌二年。2.引入市民個人取證合法化，如以手提電話錄影取證，以作為投訴成立之證據。3.增加的士公司牌照，以增加市場的競爭力，從而提升服務質素。4.的士公司負責管理屬下的所有的士司機，如有任何違法行為，公司將被處以巨額罰款及以上相應的扣分停牌機制。

104. 1.大量發牌增加的士，限制在賭場等客，只能在大客到這賭場後才接客。2.由政府創建 App，其中之一功能，是表揚或投訴的士司機，只要遊客或居民填上簡單聯絡識別資料，若為投訴，立即由交通事務局跟進。3.的士司機發生違規行為，每次都必須參與服務改善課程及罰款，每多一次違規罰款多一倍。達 5 次違規後停牌半年。若三年內違規十次，需要終身停牌。4.在的士內由政府出錢裝監察和 Gps 系統，以保護和監察行車。要求一個月中一定日數必須進入舊區接客！(通過 GPS 監察，若達標給予表揚及獎勵(五位現金)。

105. 1.完善交通建設，加強道路維護的管理力道:效率，質量。2.強烈贊成放蛇，釘牌。3.學習新加坡訂立於繁忙時段前往市區的附加費。

106. 1.對旅客濫收車資情況日趨嚴重，導致的士專車旅客及到旅客區堆積，而其他街道少之有少，特別為早上 10 時後至晚上 11 時。2.大多司機因私人理由需接載親友而暫停服務，而接載時間都於繁忙時段，在繁忙時段求車人多，而的士數量則相對減少，大多客人因此而苦等導致上班遲到。3.而較氣憤的是下午 4 時開始至 8 時，整整數小時內，而交更時間為 5 至 6 時，的士都掛牌或拒客，有些會視而不見走過。

107. 1.就算扶住老人家、手抱小嬰兒司機也拒載，請加強改善澳門的士不車澳門人的奇怪現像!!!2.的士數量太少!以致司機專橫擇客，經常拒載、目無法紀，遇到執法人員檢控，就減少的士數量，不出車接載乘客。3.增加執法人員數量及權力、加強檢控機制，設立扣分制，被投訴超過某次數的士司機，應立即取消牌照資格，以達致管治成效，現時執法太弱，的士司機不害怕。4.濫收車資、拒載事件，導致澳門旅

遊業形象大損!可以學外國設立由政府管理的士站專區，並派人員代旅客/居民召喚的士。

108. 1.建議增設錄音，但只限於上車落錶前，這樣可保障乘客私隱。2.當證實司機違規，應作出具相當阻嚇性罰金及罰則，第一次2000，第二次4000，第三次10000及停牌。

109. 1.建議釘牌，取消的士牌照 2.建議放蛇 3.增加的士數量 4.增加電召的士服務 5.增加的士候客區 6.採用智慧系統管理的士 7.加強的士司機的培訓。

110. 1.引入隱藏執法人員身份的調查手段 2.士車廂安裝視像監察設備。

111. 1.強制的士必須按咪錶收費，必須列印收據予乘客，同時收據內應有上落客起點。上落客點可用數字代表，但必須對外公佈，所有列印數據需接駁至中央網絡。2.強制的士司機接更時登錄司機身份，遇有投訴可即時更進。3.以上兩點數據內容可作為日後發牌及續牌參考價值。

112. 1.很多的士司機明明空車但你截的士他們卻裝作看不見（不是換班時間）2.澳門已經習慣性 5 毫子不會找續（例 17.5 已當成 18 元）。

113. 1.後排乘客座位前應清晰顯示的士司機的姓名、編號以及投訴/表揚電話。2.設立投訴及表揚機制，以作的士司機續牌的考量。

114. 1.必須加入俗稱放蛇行動！2.提高罰款！

115. 1.應該要司機接受培訓學習應有的禮貌；現時太多態度惡劣的司機影響澳門的旅遊形象。2.（題外話）現時好多地點的的士站是多餘的，因為乘客一個接一個，的士跟本不用在站頭等客，倒不如都把它改成車位，更合理利用資源吧！

116. 1.應重點加強的士從業員的職業道德及駕駛道德，顧及其他道路使用者的使用權及道路安全。2.若以增加的士數量為改善的士服務質素的其中一種手段，請同時考慮澳門道路車輛承載能力。

117. 1.成立 24 小時熱綫讓市民可以舉報以及投訴 2.拒載的士報警處理。

118. 1.我希望有個真正的監測及管制的系統（可以參考新加坡的士系統）2.加快制定颱風的收費，以免司機與客人糾紛 3.加快在車廂內安裝監察系統，保障客人及司機的安全。

119. 1.扣分制，可取消該司機的牌照 2.放蛇。

120. 1.投訴及嘉許機制，根據車廂內的監控錄音核實，作出訂牌或表楊制度(如誠信店作例)，可將嘉許展示於車身當眼位置 2.十年前所研究的限車構想還未能實行，導致車輛過多，司機不願意駛入住宅區或舊城區 3.要堅持執法，不要"雷聲大，雨點小"4.禁止炒賣牌照，避免因要盡早回本而揀客或濫收車資，一經發現，立刻註銷牌照，並向註冊者重罰 5.接受網上投訴，以照片及短片為證，因旅客逗留時間短，為免麻煩，通常會不了了之。實行全民監察，

除網民提供相關資料外。

121. 1.拒載及服務質素嚴重欠奉，不少商人及外地遊客反映態度欠佳，濫收車資，嚴重破壞澳門形象。2.澳門地少人多，街道窄狹，巴士供不應求的情況從來沒有得到明顯改善，若果的士服務刻意迎合指定客源或刻意不走市區路線，會日漸加深市民對政府交通及相關管制的不滿，希望政府關注和採取法律管制。

122. 1.提供便利方法方便市民舉報違規行為；2.對違規的士司機採取扣分制，按違規嚴重程度扣分，當累計一定分數要即時釘牌；3.違規執法行動須持之以恆，以免違規的士司機心存僥倖。4.對沒有違規記錄的的士司機予以獎勵，如提供某些稅務豁免等。

123. 1.旅客對本澳的的士作出提訴，如他已離澳，也可作出投訴及接收跟進。本人曾在香港旅遊期間遇上超速及危險駕駛的小巴司機，回澳後以電郵形式向香港旅遊發展局投訴(註明日期，時間，地點，車牌及發生經過)，對方立即回電郵表示跟進並把此投訴轉交香港北區警察局處理，隨後一個星期香港員警主動聯絡我們瞭解詳情，並在半個月後回覆電郵清楚列明法規解釋為何此投訴未能立案，但就此投訴轉交小巴協會跟進。就此事，作為遊客我覺得這對於一個地方的形象十分重要。希望澳門作為一個旅遊城市，有一個完善的投訴機制。

124. 1.派員到各家賭場檢查的士於非輪候站停留等客，2.於各入境處或碼頭，檢控的士於非輪候站非法接客，3.增加舉報熱線 4.增加電召的士數量及進行監管。

125. 1.澳門司機揀客情況嚴重，每次我與 BB 同行，每每遇到拒載，大概 3-4 架空車也未能上車。2.澳門的士司機車速很快。3. 的士司機已成習慣多收$0.50(例如車資為 26.50，司機會收取$27)4. 電召的士電話沒有用(打一百次 CALL 車，一百次都話無車，未成功 CALL 過一部車)5. 無障礙的士太少，建議增加 6. 的士數量與澳門發展不吻合，無法載車往目的地，相比香港同珠海，都能隨時截到的士，如果在澳截到的士，那天稱得是好運了。

126. 1.澳門需參考鄰近地區對於的士服務的標準。特別是對於「揀客」、議價、拒載的的士司機的罰則應該加強。2.應加強執法部門的權力，增加人手及延長在出入境口岸的士站監察（港澳碼頭應 24 小時有人員在場）。3.應與業界商討「交更」時間，現在的士幾乎都在同一時間「交更」，實在影響乘客乘搭的士出行的安排。」

127. 1.瘦弱女客人有大型又重的行李時..司機不下車幫忙搬上後車箱 2.有些司機載客到機場出境，為方便自己可載下一個客人，對客人要求戴到入境處，要客人自行走路回出境大廳。

128. 1.的士公司提供的士司機獎懲制度，2.為的士司機提供定期的培訓。

129. 1.的士司機牌照制度化，司機應

需要通過培訓，考試等，通過後正式發牌，以增強司機守法意識及安全駕駛，亦需要每隔數年，或定期作測試，以作檢討 2.牌照制度化後，增加網上可查閱的士司機牌照資料(如地產經紀牌照一樣)，政府，司法部門與的士聯會一同作為監督部門，為方便市民檢舉違法的士司機。

130. 1.的士從業員背景要清白，不應有三合會背景 2.政府收購的士業，每月支付固定月薪，讓的士從業員有穩定收入，收益歸政府所有，從而減少的士濫收車資及揀客現象。

131. 1.的士收費調升與服務表現（由公眾評價）掛勾，表現不佳，凍結調漲申請。2.強烈要求電召合同批給透明公開，反對以所謂的「考慮公共利益」而私相授受。3.引入全時監察系統：強制的士安裝衛星定位裝置，政府全盤掌握的士的運行狀態，避免的士集中在賭場而不入住宅區，以及防止拒載的情況。4.強制的士列印收據，配合定位系統監察，防止濫收車資及繞道。

132. 1.的士數量不足，應增加的士牌照。2.為了提高司機素質，建議所有司機「全職/兼職」強制性參加培訓班以提高服務質素。3.提高違規司機既罰金，並採用扣分制，扣完若干分數後必須停牌兩年或以上，並須重新報考培訓班方可再獲發牌。4.增加電召的士數量。5.若政府可「放蛇」抽樣檢舉的士司機，對違規司機們可作警惕作用。6.以上建議亦可用作各大交通工具「例如巴士」，提升司機素質令乘客或旅客更賓至如歸。

133. 1.的士數量太多，以及需要有一定年資的駕駛人士經驗。2.必須有收據。

134. 1.監管持牌人出租收費以免因租車成本高而挺而走險 2.加強司機法律道德培訓 3.加強執法以收阻赫作用。

135. 1.規定的士必須進入市區的時數，首先滿足本澳居民的乘車需要。2.強化監督及處罰機制 3.公佈違法違規的士名單。

136. 1.設法割斷非正式途徑之利益關係鏈，如桑拿、賭場等的收受。2.營造有利營運條件及待遇，如整理堵塞情況，適當增設附加費。讓的士回歸正式收入。

137. 1.設立完善投訴機制，包括比乘客及司機雙方。2.完善法律手段，放蛇制度最有阻嚇力。3.增加電召車比例。

138. 1.調整收費制度:例如不同日子，時段，價錢不一。2.嚴懲的士司機違規行為（當拒戴、揀客等）:大金額罰款、停駛，釘牌。3.平均的士分佈，增加住宅區的士數量。

139. 1.請提升司機之服務水準，高於內地司機之上。2.客人付款不應讓客人自行搬動行李到車箱，司機只留在車箱內等待，此行為連外國機場巴士司機都不如。

140. 1.部分的士司機影響，應引入隱形執法人員及扣分機制。2.重點打擊賭場附近區域。3.應考慮司機選擇區域車載客人做成的問

題。4.除了處罰不法司機外，處罰的事擁有人及的士公司亦因考慮。

141. 1.限制於酒店空車等客的士數量，將該部份的士引入澳門市區，服務澳門市民 2.要求的士車主，必須購買颱風等災害的保險，立法制定颱風期間的收費標準。

142. 1.電召要以派車方式接載乘客(現採用諮詢司機，沒回應就沒車)2.簡化投訴程式，增加宣傳投訴機制，增加人手跟進投訴。非工作時間致電投訴不方便。

143. 1.颱風期間引入自願上班及咪錶自動雙倍收費制度 2.多發牌照。

144. 1.鼓勵的士司機舉報違規的同業司機 2.在的士車廂及碼頭設意見表和意見箱，收集市民及旅客對本澳的士之意見 3.在的士車廂標示電話熱線，鼓勵市民及旅客提供意見(包括投訴及表揚)4.定期與的士工會開會，以便提升的士服務 5.每半年對優秀的士司機進行嘉許，例如獎狀或實用的禮品或獎金。

145. 1・增加的士牌照稅 2・在颱風或惡劣天氣下，設的士收費表，導絕濫收車資 3・設扣分制。

146. 1・成立扣分制。扣分科處罰金，一定分數訂牌。2・車箱內外貼滿乘客投訴電話。並設 24 小時專人接聽電話。3・違規黑點設投訴站或常駐人員。

147. 1/如拱北口岸一樣安裝服務意程度收集器；2/大力向旅客宣傳推廣不要諮詢司機<去不去>或<去**多少。

148. 10 個有 1 個是合格的。

149. 135 黃的可以在賭場候客區，246 黑的。咁樣就能讓部分的士主動出外接客。好比北京的車牌單雙號碼管制。值得參考。

150. 1 增加道路，2 壓止本澳私家車輛增加，3 將部份主要政府部門遷住新區，以減少舊區的壓力。

151. 1 增加電召的士數量，如黃的。

152. 1 態度要好 2 就算距離短也不能拒載 3 颱風天不要亂喊價 4 主動幫客人把行李放上車 5 眼力好一點，在路邊攔車手已經舉很高了 6 明明還有一個路口，竟叫人自行走過去我是一個外國客，來這工作，對於澳門的計程車司機，完全沒有好印象。

153. 1-本人提意政府可以對每位的士司機發的牌有有效期（即司機牌可以為一、二年），續牌條件視乎司機有否違規或做出過份行為而投訴。2-並且希望政府能加強對違規司機的懲罰！不僅澳門是一個旅遊城市。

154. 1-設立投訴熱綫 2-增加的士私營公司（像黃的），自負盈虧，但政府擬定管理機制 3-對違規司機重罰，違規司機扣分制**政府不要有頭威沒尾陣，狠力執行**。

155. 1 讓的士司機感覺到身為的士司機除了是一份職業之外，也可以是為澳門繁榮及澳門形象的的使命作出貢獻，2 為有禮司機嘉許，3 給乘客可以評分服務好的司機，4 增加多項管道給的士司機有機會在一些平臺表意見，給市民瞭解他們行業的經營情況等。

156. 24 小時監控。

157. 24 小時隨時有人接聽及錄音功能對話，可以即時瞭解問題所在，或可以即時解決！
158. 2 間的士司機公司需有一套完善的培訓制度培訓司機，培訓完才可申請的士司機車牌。
159. 培訓的士司機有服務性行業的優質服務態度，對客人有舒適及安全駕駛態度，合理收費。
160. 的士台幫 d 黑的 call 濫收車。
161. 8 號或以上颱風訊號時，只接受的士電召服務(由公司主理，如黃的)，亦可整訂颱風時電召服務附加費。增加即時取證及處罰，可整訂如有違規行為，即時沒收及停牌五天或以上，視乎不同情節而罰則。
162. 99%服務質素惡劣。
163. A gravação em tempo real de Audio e video para cada taxi, devia ser uma boa forma de controlar todo o tipo de interacção entre taxistas e clientes. Desta forma, os clientes que fizessem queixa, aprensentaria somente a matricula e a hora.
164. a lot of taxi drivers reject to go hengqin.
165. A não submissão da administração aos interesses do sector. Macau, sendo um importante destino turístico, merece um serviço de taxis de qualidade de forma a criar uma imagem positiva nos seus visitantes.E uma pergunta.
166. As a Macao people, I feel shamed because of the taxi drivers' behavior. Many problems can be solved by money, but disability of Macao government can derive more problems. Shame on you! Government!
167. As licencas de taxis deveriam ser entregues a empresas ou pessoas colectivas e nunca a pessoas individuais. As penalizacoes devem ser durissimas, porque sao condutores profissionais, alem de que dao uma muito ma imagem do Territorio. Os infractores deveria.
168. Atribuição da frota de táxis a empresas e/ou cooperativas de portadoras de licença de condução de táxis, que facilitariam a fiscalização dos mesmos. Revisão da legislação relativa ao exerc.
169. Aumento e melhoria da rede de autocarros e avanço nas obras do metro de forma a tornar menos necessária a utilização de táxis
170. Aumento substancial de taxis e multa.
171. call 台服務需要提升，每次 call 台都話無的士，全澳門咁多的士，都話無的士?
172. Call 親的士都冇的士。
173. cancel the licence if the driver illegal.
174. Cctv 監控，以保雙方利益，保存期為三個月，有效壓制本澳部門不守規人仕。
175. Deviam de falar inglês básico，bem como o Cantonense. Muitos taxistas falam mal o Cantonense.
176. D 的士司機專接去按摩場 D 客，好多時仲要揀過橋 D 客，希望你

哋執法，謝！

177. English should be spoken by Taxi Driver.
178. enhance their service mindset. driver's bad attitude is one thing to improve, but the mindset of the visitors should be corrected too because if they hadnt offered high pay for the taxi ride, the driver would not have been led to this kind ofmindset to cho.
179. Entra nesse actuacao，nao so'fiscais da DSAT, Mas sim com maior intervencao da PSP,para acabar duma so' vez com essa podridao da imagem da RAEM, dos taxistas malfeitores impunes.
180. FORMAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TÁXIS EM LÍNGUA ESTRANGEIRA (INGLÊS) ， COM VISTA A MELHORAR A ESTADIA DE VISITANTES QUE NÃO SAIBAM A LÍNGUA CHINESA.
181. Gestão das mudanças de turnos entre taxistas (que por norma caem nas horas de sair do trabalho). Melhor distribuição de taxis por todas as zonas da cidade.Maior numero de taxis passiveis de serem chamados pelo telefone (para os
182. HEAVIER FINES AND PUNISHMENTS:• To the TAXI DRIVERS for irregular behaviour, specially when they reject customers, or fishing.• For the TOURISTS that pay high amounts to reserve the taxis, while they gamble. They can hire a private chof
183. https://m.facebook.com/home.php#!/ida.poon.50?ref=bookmark&soft=more
184. https://www.facebook.com/groups/macautaxidrivershame/
185. https://www.facebook.com/video.php?v=859132010764913&set=vb.100000043673900&type=2&theater
186. I believe that restructuring the current licensing system may help to improve taxi services in the long run. I learnt that the taxi drivers have heavy burdens due to high taxi rental cost (some of the drivers rent the taxi by shift). The cost was
187. i have experienced a very bad service on 19th september, 2014. my Friends & Familyand I were in Grand Hyatt hotel in Taipa to prepare my cousin's wedding, we were trying to get a taxi to go back to coloane to pick up all the gifts and the wedding cl
188. I have lived here for a long time and there seem to be more bad taxi drivers than good lately. Also one of the things that is the craziest here is EVERY taxi in the city has the same shift change time which means no taxis between 4:00AM/PM-6AM/PM which at
189. i met a lot excelent taxi driver as well. if above problems can be solved, there will be more taxi on the street and this will definitely

benifit the whole society.

190. I suggest the government take complaints seriously and not just for record. Drivers should be obliged to answer to complaints. I personally filed a complaint about a driver choosing customer (I wasn't waiting for a cab) & the passenger had to say that
191. I take a taxi nearly every day. And for the most part 90% of the time my driver is polite and takes me where i need to go. Unfortunately the 10% of the drivers that I am forced to deal with that are not polite, or try to overcharge ruin my viewpoint of
192. I think the government should send more under covers for inspection and raise the penalty for illegal behavior conducted by the taxi drivers.
193. I'm a local Chinese. But it's a great pity that a lot of my western friends told me that how ridiculous and annoying the taxi drivers are in Macao. It definitely has a negative impact on our tourism since those people are probably the first or second group
194. Improve management service and driving skill for taxi system
195. Infelizmente, atendendo à gravidade da situação a que se chegou parece-me que só um aumento substancial das sanções a aplicar aos motoristas nas quais se devem absolutamente incluir a cassação/revogação da
196. Introdução dum sistema de punição em que se exige não só multas mas também de diminuição de pontos, que a fim de x pontos leva a suspensão não só da carteira profissional mas também da carta
197. It should be placed a notice in 3 languages in all taxis back seats, with complaints phone numbers, and how to proceed, if any irregularity occurs. Heavy punishments for irregular behaviour taxi drivers and big fines for the companies they work for.
198. Lady drivers are very good. Should have more.Local Macau drivers are generally good.Night drivers and PR drivers have poor attitude. Poor performance indoctrination and training until attitude changes. Consequence for defaming Macau tourism
199. Legislation and training
200. let us, macau citizens to be part of the monitoring system. no one knows better than us how good or bad the service is, not the spy, not the police, not the transportation bureau, not the tourist, its us, local people who can tell you the truth and who can
201. Limpeza dos táxis e das respectivas bagageiras
202. Macau Government should follow Hong Kong's Driving Offence Points system. Not only apply to

public transport drives, its a good system to punish all Macau drivers, since everyday there are plenty of accidents caused by these selfish drivers that do not car

203. Macau regulator should set up strict rule to control the taxi irregular behaviors
204. macau taxi = rubbish!
205. Macau taxi is the first impression to tourist. Macau taxi is worst than anywhere you can travel (worst than ZhuHai)hope governament do something and push light rail to build faster
206. Macau's taxi service is absolutely horrible, I can say it's one of the worst I've ever experience. In HK, taxi drivers are offering discount to get more customer; In Taiwan and Japan, the drivers are extremely polite and professional; In Macau, not only it
207. Make sure the taxi drivers know their way around Macau-Taipa-Coloane, and increase their customer service. As part of service, taxi drivers should be helping passengers with luggage/belongings, and clean their car trunks so passenger can put their belongin
208. Melhor atendimento sem negócios ilegal que se vê muito
209. more government enforcement, increase penalty, take serious people's complaint, report back to citizen how the government has handled the complaint! Straight forward. You don't need to do a survey to know what to do!
210. More restrictions to the taxi driver. Increase the punishment amount and revise related policies (for fines and taxi driving license) ， so as to frighten the illegal taxi drivers.
211. More training
212. Must have proper monitoring process to oversight taxi driver business conduct.
213. não há fiscalização eficente, parece que precisa de polícia, se instalar os equipamentos no táxi, significa que força os cidadãos aceitar, no percurso da viagem, alguém os vigiarem, se calhar isso viola o princ&
214. Need a taxi!!!!
215. Need to change taxi shift time. During the rush hours when everyone need to go home or go to work or take lunch, they need taxi. At the same time taxis are changing the shift. So, nobody can find taxi. That's also increasing the frustration and encouraging
216. Not all taxi drivers are rude or over charged! i met some nice ones but mostly all taxi drivers are BEGGARS!!!! if they chose to take this job, they should have the responsbibility and also their professionalism to do their job! and also those COMMISSION o
217. O principal problema sao as

licencas na posse de empresarios e investidores e nao dos condutores. Os maus taxistas nunca vao perder licencas porque nao sao deles. Muitos dos prevaricadores nao sao taxistas profissionais mas sim part-timers que tem outros e

218. O serviço que prestam é péssimo.Pretendem que seja o cliente a fechar o porta bagagem，tem linguagem indecorosa em muito dos casos.Todos ocupam a bagageira com baldes e outros materiais de limpeza não permitindo colocar as ma

219. O servico é mau, os taxistas sao normalmente antipaticos e nao ajudam os clientes e têm mau aspecto (andam mal vestidos e mal arranjados). Dao uma má imagem de Macau. No último ano tenho ouvido tantas más notícias que passei a

220. one of the groverment staff try to stop the taxi cox the driver refused to pick him up, but the driver left by very high speed while the said staff holding the handle of the door. so the staff falling down and hurt the heard, he cant move and send to hospi

221. One suggestion is if they had three buttons with smile face, normal face and sad face where passengers can immediately comment on their service, like at China immigration. And these buttons should be out of sight of the driver so you are not intimidated in

222. Os veículos devem ser inspeccionados regularmente e não deverão ser admitidas quaisquer modificações que ponham em perigo ou limitem a liberdade física dos passageiros, nomeadamente cintos de segurança bloqueados no banc

223. os condutores de táxis deverão ter uma formação de condução mais exigente e devem aprender como se lida com um cliente.

224. Os problemas com os táxis e taxistas cresceram com o aumento dos visitantes. Os titulares dos alvarás devem ser responsabilizados por não controlarem os condutores dos seus veículos com regimes que visam obter o máximo lucro no men

225. Passar ás ações de imediato

226. Penalties for misbehaviour need to actually exist and be implemented, the equipment that locks the passenger doors should be forbids as I'm pretty sure that can be qualified as crime to imprisioned someone without any kind of authority to do it. Police

227. Penalty is a must without/before well trained!

228. Please impose higher penalty as soon as possible. In addition, police should treat complaints about taxi driver seriously.

229. Please take this issue seriously.

230. pls make better public transportation system. taxi first, then bus...dont understand why there is no public transportation after midnight despite 24 hour operations in casino and hotel.
231. poor performance. need to increase more license for avoid speculating the taxi license. cancelled the license plate if drivers continues violate the laws in certain period of time.
232. Provide 24hours complaint hotline for citizens
233. Que a polícia intervenha de uma forma mais efectiva como autoridade representante da lei e não como mero espectador que alega nada poder fazer!
234. revise all licenses and implemented strict controls whom can ontain and operate.Increase strict control, cleanliness & attitude. eliminate criminal backgrounds as drivers (sorry but has to be, just like any operational service Indus
235. Revoke all permanent 'black taxi' licensed before 1999. And impose strict regulations on taxi driver license, review for offenses and accusations to decide annually if license can be extended. These drivers now, especially the young ones with gut
236. send more polis in venetian taxi stand at north. u will get what i mean. time after 10pm, 12am.
237. set taxi driver credit system, to deduct credit for any offences; need police to pretend guest
238. Shame of macau
239. Should impose heavy penalty to violated taxi driver and suspend taxi driver for a period of times.
240. Should not choose consumer, (especially mainland instead of local). Should line up at taxi station rather than rejected. Should not increase the prices all in suddenMore training, focus on customer needs rather than drive around in different rou
241. Shuttle Taxi，某兩兩定點循環的TAXI，尤其是在旅遊區想搭的士都排隊超耐
242. Simplify the procedure for charging a taxi driver with bad conduct by accepting the taxi drivers card number. Nowadays you have to visually identify the driver via photo. This process is preventing more people from charging taxi drivers for improper conduc
243. Suspender a carta de condução definitivamente, por ter cometido grave inflações e ter dado mal aspecto do que o território é.
244. Suspensao da carteira profissional，apo's 3 condenacoes, por periodo nao inferior a 1 ano. Passa maior participacao da PSP, na actuacao contra os abusos constants desses malfeitores, que tem posto a dignidade e a autoridade da RAEM

na rua da armagura

245. Take Action now.....

246. Talvez se a subconcessão/"aluguer"/autorizaçã o não fosse permitida， talvez o problema fosse resolvido de forma bem simples. Para os detentores anteriores das licenças, elas não deveriam ser renovadas e concedidas aos

247. Taxi drivers must get familiarised with english names given to famous touristic attractions. Creating a smart phone app where they can order taxi. The taxi drivers in Macau are very rude most of the time, they need to be given sensitivity training

248. Taxi drivers prefer local customers or people who go from casino to casino. For students it is extremely difficult to get a taxi to drive to University new campus during night time. Some don't even stop for us, some ask for more money and some refuse to ta

249. Taxi drivers with multiple offences of refusing fare or bargaining for fares should lose their license permanently.

250. taxi refuse to bring me and my children when location is near. in the morning taxi that are unoccupied dont stop when i wave my hand

251. Taxi should be clean inside.

252. The cleanliness and standard of most taxis is below acceptable. Drivers smoke in the taxis. Seats are dirty. Taxis are old and probably unsafe. They NEVER help with luggage that goes in the boot, but they always charge. They can learn a lot from HK tax

253. The inspection of taxi drivers should pass to the Police instead of the DSAT

254. The taxi driver poor and bad attitude can ruin the image of Macau, while the competition is so keen today. In future, if Japan Casino open, definitely the gamblers want to go to Japan rather than Macau due to the service mind difference.

255. There are good taxi drivers in Macau, however a very minimal number. Understand there are frustration to taxi driver when passenger destination are near, perhaps can apply sur-charges to near destination (such as airport hotels/residences in Taipa).

256. There are so many things wrong with the taxi drivers and taxi companies in Macao that it is difficult to say that there is one or two things/ideas that will fix the problems. Taxis are the face of Macao, and they are giving Macao are very bad reputation am

257. There is no customer service of the Taxi driver in Macao. Most of them are just like gangster. Government should regulate their behavior. Set up strict rule against

them.

258. there something seriously wrong with the system because there is always everyday a situation outside my house where there is long line of people and ZERROO taxis, and after few hours there is a long line of taxis and ZZEERROO customers, where is the plann

259. Tourism as the major industry of Macau, I see no reason that our government should tolerate further when every residents & tourists are complaining seriously as such! Take action now!

260. Wish they can focus more on the local, not only take care the mainland china people

261. You must have stronger punishment. There should be zero tolerance of drivers overcharging. They should have their licence removed. As simple as that. Every journey must have the meter. In return, maybe increase the cost， so drivers can make more money. Thi

262. 一、可嘗試統一的士公司，由於黑的管理混亂，參差，少不免出現各種違規情況，應從規章制度等處著手，統一的士公司管理。二、另外想對電召途徑提出意見，本人覺得每次嘗試電召的士也只回覆沒車，甚少成功，也有嘗試電召黑的回覆沒車後，便看見有一、二部空車經過，想瞭解為什麼有這情況發生。三、司機有可能濫用交更時出示之告示牌，當遇到理想客人後便把告示牌除下，變相達到拒載或揀客等目的。

263. 一、的士牌投標價格過高，令租車嘅的士司機經營成本增加，也是令他們濫收車資的其中一個可能性！建議的士牌不供對外購買，變為向政底租車經營。二、交通問題已成為市民最關注的民生問題，交通事務局的領導層責無旁貸，對於其管理方式應重新作出審視。

264. 一位老澳門的司機也對現時的的士情況表示不滿。

265. 一個字！差！

266. 一個字，實在錯，本地人很難可以坐

267. 一個星期中總有數次乘坐的士，但當你在街頭或某些大型賭場前攔截的士時，總得花上大半小時去跟司機逐一議價，對此非常不滿，希望能盡快加重刑罰或嚴厲執行法例，遏止的士橫行此舉。

268. 一加強培育良好司機！改善的士服務質素！

269. 一千個的士司機都無一兩個系好的。

270. 一句說完！認真執法，有法不執，形同虛設！不要再做門面功夫！不要天真到已經司機會善良到自動自覺！

271. 一句講曬...態度惡劣服務性差...

272. 一塌糊塗！

273. 一天法例不完善， 都不可能解決問題所在!

274. 一定要加強司機培訓，嚴厲打擊不法司機。

275. 一定要加強電召的力度，那個電

召台基本是沒用的。

276. 一定要嚴加處罰違規司機，本地人實很難搭的士，他們多向內地人議價。巴士又迫，要支持綠色出行談何容易？

277. 一定要嚴厲且持續地執行檢控，杜絕黑的死灰復燃的機會。

278. 一定要嚴厲制止揀客議價的的士司機，令遊客放心，市民放心，也令那些正直的的士司機受人尊敬，製造一個和諧澳門都市。

279. 一定要引入“放蛇”並嚴格執法。

280. 一定要引入放蛇，及加裝錄影錄音功能,行得正企得正咩都唔怕。

281. 一定要提供專業培訓。

282. 一定要放蛇，並且加重懲罰!

283. 一定要放蛇，加重個罰則，現在的罰則太輕，基本上除了交通事務局人員當場捉到的士司機違規外，其他部門捉到都係的廢，根本不拿處罰，司機完全不怕員警！員警捉十個，當中都得一個可能成功被檢控！比員警捉到不會被罰，那怎能有效打擊！？

284. 一定要放蛇，在賭場，酒店等客的的士數量要規定。

285. 一定要放蛇才能有效打擊的哥之不法行為。

286. 一定要放蛇整頓的士，太離譜會影響澳門旅遊城市形象。

287. 一定要有放蛇，由於只是行政處罰(定額罰款及訂牌)不涉及刑事成份因此進行放蛇是可行的亦有助整頓司機的不良經營手去。

288. 一定要有放蛇制度！

289. 一定要有放蛇制度，捉到超過三次，該司機應被停牌一年，以起阻嚇作用。另外治安警及司警也應具備執法權。

290. 一定要有相關法律條例監管，以對乘客、司機都有適當法律上之保障及權益。

291. 一定要罰。Macau 會墮入一個 ugly country!

292. 一定要設辦法打擊拒載、揀客、濫收車資的士司機處罰。

293. 一定要遵從所訂法則，勿再紙上談兵。

294. 一年內，無違規之的士司機。政府應考慮，給於一些獎勵之類。

295. 一看到婦女，孩子都拒載。聽到去的目的地是塞車區，就拒載

296. 一般司機都缺乏禮貌。

297. 一般還好，但是挑客都得是希望當局正視。

298. 一號廣場門口，天天下午有多輛的士在揀客，為何民署表示已有檢控?

299. 一言難盡！

300. 上述已表達了，無話可說，政府會改善先算啦！

301. 下車時，跳標到有 5 毫子時，的士司機一定不會找 5 毫子給你(即他多收你 5 毫子)。

302. 下雨天很多的士不進的士站而是在路邊等客再議價。警方放蛇再好下大雨，黑點澳門機場，關口，酒店。

303. 不予置評！

304. 不准揀客，熱誠有禮！

305. 不只是為了澳門市民 也是旅客對澳門其中一個評價的印象！必須打擊這些沒有工作道德的行為！

306. 不可以選擇客人和該客人想到達

的地方！

307. 不可拒載、揀客！車內要設有 24 小時錄音！
308. 不可拒載或選擇客人！
309. 不可揀客，不可揀地方，的士司機要有誠信。
310. 不可濫收車資。建議在各區增加的士站。
311. 不單止立法，還要執法。
312. 不如改善交通好過。
313. 不如逐部增加黃的純電召數量，減少黑的的發牌，在街上及各賭場執行放蛇行動。對的士從業員實行扣分制。
314. 不守法的的士司機實在太可惡，嚴重影響澳門作為國際旅遊城市的形象。
315. 不守法的的士司機實在太過份了。
316. 不少的士在夜生活場所等待傭金不願出車，因一但叫號時不在傭金便沒有了，這制度要改善。
317. 不建議放蛇，大陸法不用，員警搜查也不用此道，因為行為不正，漸漸會形成證明對方是錯而行為不軌正道，成風的話整個社會將付上沉重代價。
318. 不想載客不要把車開出來，不想服務不要開的士。
319. 不應只處罰的士司機，認為也需要處罰車主，因車主不一定是當直司機，一架的士可以同時給多名分租租用，如遇到處罰的士司機時，如記錄的士車牌，日後立牌時應收取更高的的費用。
320. 不應在打風落雨時加附加費；不應拒絕乘載到近的地方；改善澳門人截不到車的現象。
321. 不應拒載！
322. 不應由交通局文職人員執法，執法由員警，行政程式由交通局，理順職能，增加效率。現在部分司機轉以群體，有組織性，警方應加大力度以打擊不法組織繼續肆虐。另外亦需監管各娛樂場所回傭問題，避免澳門旅遊形象繼續惡化！
323. 不應該只載旅客，拒絕和無視澳門本地居民乘客的坐的士權利。
324. 不應該濫收車資!會影響整個澳門的形象!令澳門蒙羞!!應對違法司機採取強制罰款或停牌!
325. 不應過度依賴警力，更應設立專屬部門去聆聽意見、收集資料、設立及不斷完善機制。目前對本澳的士業界意見求訴無門，我有我講，無人去聽。
326. 不批准的士去賭場等客，未開車時不可講有關車費多少！
327. 不拒載 不濫收車資 不需把刑罰訂太高 而需要把刑罰執行更嚴格 由其對夜更的士。
328. 不拒載和揀客已很好。
329. 不揀客，不拒載。
330. 不敢祈望，自求多福。
331. 不是"害群之馬"是好司機太少!
332. 不是全部也是這樣，也有一些司機是很好的，但有不法份子經常搞事，我們市民已經夠苦了，現在坐的士我們也已經沒有了像以前的方便，請當局盡快解決吧!!!
333. 不是每一個司機都不好，也有好的司機。可惜一部分違法的司機嚴重影響本澳的國際形象及本澳市民的基本需求。懇請執法部門加強執法。不要只著重抄牌等執

法。請多做更加重要的事情。

334. 不是每個司機都有問題，如遇到不良司機將其影下後給有關部門跟進 如確實可以即時罰想有效。
335. 不準揀客及濫收車資！
336. 不準的士在賭場外排隊！
337. 不知所謂！
338. 不置評論！
339. 不能一竹竿打一船人，也有遇過好人的司機。但確實有一群害群之馬，需要執法才可打擊。不然非常形響澳門旅遊城市之形象。
340. 不能一竹竿打一船人。
341. 不能只接大陸人的生意，重點新年打風不能加價。
342. 不能姑息，現在的士司機根本不是接載澳門人，只為錢看
343. 不能拒載！
344. 不能拒載，不能揀客，要有笑容，不能亂收車資。
345. 不能於颱風天時濫收車資，設停某地點必須有的士停泊，因太多車胡亂在路邊甚至紅綠燈前載客/落客，導致交通擠塞。
346. 不要不停資詢，盡快制定，以免影響澳門旅遊形象。
347. 不要亂收費！
348. 不要光說不做，口號掛嘴邊。
349. 不要兜路就行！
350. 不要再拒載，請遵守職業道德，尊重澳門人請不要再以內地客人為重而無視澳門小市民的需要，賺錢是為重要但澳門人仍然是自己人，自己人都沒辦法服務好，請以賺錢為提之前亦要照顧好本地小市民，近在幾年的士服務行業更是惡劣！
351. 不要再揀客，這裡不是菜市場別亂開價。
352. 不要再限制的士數量！增加供應量，問題自然解決！
353. 不要到上下班時間亂開價.....投訴無門...澳門旅行城市全部毀滅...機場過夜晚 00:00 價錢更亂...政府係邊度。
354. 不要只停泊在賭場附近。
355. 不要只說不做。
356. 不要在單一旅遊區(如酒店，賭場等)存在有的士，而分配一部份在一般居民區，從而居民區都可以有搭的士的權利；另，在打颱風的時候，應制定一些高危營運的附加費用，免得打風天亂收費情況嚴重.....
357. 不要在遊客多的區域挑客人或者胡亂加價。
358. 不要安排大部份的士都在同一時間換班或俗稱交更，增加的士的流動性。
359. 不要對大陸乘客態度那麼差！
360. 不要對個別不良的士司機行為過於擊進及放大，不然大部分好的司機會心灰意冷。我過去兩、三年幾乎每天搭的士上班（氹仔到氹仔地區），約搭幾十次才遇到一個態度較差的司機，行為都只不過是說話無禮貌，原因應是該司機教育水準低，每一行教育水準低的人都較沒禮貌，可以理解。我較好彩，遇到大部分的士司機都很友善，可能是因為地區原因，又或者我對他們尊重和禮貌，我亦能得到相對的對待。
361. 不要忘記大家都是澳門人，為了賺更多而忘記本澳人，沒有當初我們的乘載，就沒有你們！態度

要良好，這個問題一直惡化！

362. 不要拒截！

363. 不要拒載和濫收車資的話質素就能上升。

364. 不要拒載就好！

365. 不要揀客，不要亂開價，不要只做大陸生意。

366. 不要揀客，無論目的地幾近都願意服務，打風時不要亂加價。

367. 不要每次都拒載，而且零頭都不找「搭 56.5 元，給 100 元，好一點的司機，找零 43 元，差一點的直接 40 不找零」惡質！！！

368. 不要比他們有機會濫收車資同提高他們的競爭力（多幾間的士公司）

369. 不要浪費時間討論，馬上執行有關處罰，的士是公交，不是白牌，不是只服務有錢遊客。補充第一條問題，一年沒坐的士是因為根本截不到，上車後被趕下車。什麼公共服務？

370. 不要發牌制度，設立的士公司制，公司以月薪及福利招聘司機！

371. 不要突然在路中心急煞車截客或者突然切線，別把真實路面情況當成打機，以為自己在打機嗎？

372. 不要經常以暫停載客為藉口，其實在揀客。在關閘/港澳碼頭的士候車站有 2 條隊，2 條隊都有候車乘客，但的士不會進入小人的那條隊伍。

373. 不要經常拒載，經常 call 不到的士。

374. 不要聘請國內司機，因為他們的技術實在太危險。

375. 不要說在街頭截，在的士站也是等不到的士，在新馬路，南灣附近經常看到的士司機釣客人，開口去關閘 150 元等...在南灣的士站根本沒有的士去到，看到遊客在那呆呆的等也覺可憐。的士好多時都是"暫停載客"的狀態，尤其在晚間女生更難找到的士。請政府可加強監管力度，釐清各部門的職責及加強的執法部門的執法力度...不要一直處於被動，加快立法，使可更直接及有效地打擊黑的司機。不要令澳門成為居民及遊客都失望的城市。

376. 不要說澳門的法律有別於香港，法律是死，人是生的，法律可以修改，只能這樣才可對 9 成的士的害羣之馬，受到處罰。

377. 不要讓不良的的士司機毀掉的士行業的信譽，讓良好的的士司機為你們蒙羞。

378. 不要讓少數人的不良行為影響了整個行業的評價。

379. 不要開天價，近的地方，服務超差。

380. 不要限制的士數量，由開標競投，改變成有意經營者註冊納入規管模式，加重釘牌罰則，以增加供應，增加阻嚇力度。

381. 不要隨便起價，特別在狂風暴雨的日子，請找回自己的良心。

382. 不認同增加的士數量，有車亦可以冇人渣，司機亦唔夠，解決不到問題，現時很多的士都係自顧，我天天也在大酒店的士站搭的士返屋企，的士是非常足夠的，我好瞭解他們揀客的背後原因，因為上，下班時間，入中區，真係好塞車，入得去落客，亦未

能接得客出來，1，2 小時被圍繞在圈子裏，哥個鐘是底過最低工資，哥種塞車的心情我們自駕也覺得難受，何況是人家要搵食呢？是門賠本生意，生活在這個高消費者的澳門，渣的士，賺的已經不多，誰還願意這麼夠良心自找賠本生意來做嗎？致於濫收車資及服務質數上，我相信邀請廣大用家來評分就最好不過，政府實行獎勵。

383. 不論於上下班繁忙時間，就連普通時間都未能截到的士，往往致電的士台永遠回覆都是未有車，如有突發事情真令到人不知所措，希望有關當局能關注這個問題。

384. 不論黑的或黃的都很困難搭乘，本人出外或歸來，都要事前要求家人協助車去碼頭或機場，更甚者，曾有朋友帶著子女及行李可以一個小時也搭不到的士。日間還可以，夜晚則不知如何是好了。外地來的旅客對澳門的士司機的濫收及議價等作風實在不敢恭維。他們雖有不滿但會說作為旅客管不來。希望政府或交通事務局正視的士業存在已久的不良風氣，設置可行的措施打擊不良份子，挽回澳門的旅遊形象。建議對違規的士從業員實行強硬及嚴懲的措施，例如吊銷牌照以收阻嚇作用。

385. 不釘牌只罰錢無阻嚇力，只會令罰款轉移到乘客身上！

386. 嚴懲亂收車資，拒載，投訴三次者釘牌二年以上，或訂扣分制，扣滿幾多分開始釘牌嚴重者終身釘牌。可設置列印收費機，設定路程收費出單，乘客照單給費，例：關口一新葡京 48 元.....

387. 嚴懲拒載，亂要價，態度極差，飛車，罵人，打人，

388. 嚴打與重罰不法的士司機，提高的士服務質素。

389. 嚴格執行！

390. 嚴格的士考牌，重罰違法司機及車主，及取消的士司機牌照.....

391. 嚴謹管教的士！

392. 嚴重打擊違法的的士，提高服務質素。

393. 並不是每個 taxi 司機不好。只是我真的遇到選客 taxi driver。到我時他就掛牌下班。

394. 並唔係每個的士司機都係咁差，其中亦有小部份係好司機。澳門市民亦明白每一行都有困難既情況，但的士這一行業太多無良司機令到無論本地人或遊客都怕怕，尤其係關閘、機場等等遊客眾多既地方。希望澳門政府可以真係整治一下，唔好令到澳門旅遊城市既影像日漸差差差，亦可令澳門小市民輕鬆地坐的士。

395. 中午前至晚上根本截唔到車，尤其係醫院附近，一架的士都冇

396. 中止或取消違法司機的從業資格!!引入隱藏執法人員身份的調查手段!!

397. 中止或取消違法司機的從業資格（俗稱釘牌）。

398. 中止或取消違法司機的從業資格（俗稱釘牌），增加警方人員參與執法，引入隱藏執法人員身份的調查手段（俗稱放蛇）。.

399. 中止或取消違法司機的從業資

格，增加即時的取證方式及處罰程式，提高對違法司機的罰款金額，增加警方人員參與執法，100%引入隱藏執法人員身份的調查手段（俗稱放蛇）。

400. 為了加強澳門的競爭力和服務提升，對的士如有下列情形的，1.拒載、揀客、議價的，視情節輕重，可採取罰款，停牌三至三十天不等。

401. 主要作為旅遊業出口的國際城市如果再容忍的士司機們的惡行國際評價 經濟影響會帶來嚴重後，盼望政府能夠推行有利政策，不只是在於的士業界，但這是第一步讓政府來實踐。

402. 主要原因是罰款金額低及累犯者不會加重處罰，那些害群之馬只會繼續下去！這已經成為國際笑柄，連交通都做不好何來實踐其他政府承諾！希望貴局注意！當然貴局的錯亦不止於此，希望盡快重新審核這幾年來所制定或更改的交通規條！

403. 主要因政府監管不力，推卸責任。建議先評核有關政府高層之工作效率。

404. 主要在機場加強監管！

405. 主要是扣分制度，扣滿分後三年內不得從事營業車行業。

406. 主要是的士司機，經常裝看不見截車。

407. 主要要杜絕的士司機亂開價，亂收費，揀客的嚴重問題，尤其是凱旋門酒店門口非常嚴重！

408. 主要解決旅遊區的士揀客議價的問題，採取高嚴懲法例阻嚇部份缺德的職業司機。

409. 主要還是增加的士數量和加強電召的士服務。

410. 乘客可以即時檢控的士司機違法行為。

411. 乘客所提供不正當司機行為片段，所有都要認真對待及處罰，往往乘客投訴，沒有跟進！

412. 乘客攜帶大型行李需協助；禁止司機候客期間抽煙。

413. 乘客是有支付行李費，的士司機有責任及義務將乘客的行李搬入車尾箱。目前絕大部份司機只識收行李費，但執勤人員指引混亂，對早排隊的乘客很不公平。責任欠奉。當局應立例，若士司不搬行李，乘客不用支付行李費。碼頭兩個候客區，採用的方法對早排隊的乘客不公平，應採用乘客只需一列排隊，那一面有的士自動往前走向有的士的區域，執勤人員要負責任地及適當指引，同時，應有警員執勤。

414. 乘客越來越多，的士司機，都要找緊時機搶錢，員警不拉人，不罰，政府又不立法！那有不要錢的人，日做夜做為什麼？最大問題在於不制止，不立法！

415. 乘的士不是為了受氣，是付費買的士服務，乘客不是欠了的士司機，希望加強基本的待客之道，不過若非必要，澳門人都不會選擇的士，這是高速發展經濟的副產物，澳門人須承擔的代價！

416. 也有認識的朋友從事的士行業，也聽過不少的士的好人好事，但近年的害群之馬比例日趨嚴重，自己也親身經歷非法議價問題，而這問題也十分普遍，常在的士

電台聽到加一份禮物兩份禮物實為全行皆知的另加收費的暗號，建議放蛇及增加的士數量。

417. 亂收費 不給就載回原地 太過分了。

418. 亂收費，態度不是一般的差，比大陸還差，反正澳門的士是我覺得全世界最差的，希望政府部門嚴厲整治。

419. 亂要價嚴重，高峰期打不到車

420. 亂世用重典，不能以為區區少少放蛇能有效控制。應加強罰款，釘牌(以年度計算)。

421. 亂收車資和下雨天颱風天亂開價!!這和搶和趁火打劫,落井下石有何不同??

422. 亂象需用重典以制裁。

423. 事不延遲，已經臭名遠播。

424. 事在必行！

425. 事實上，增設罰金是必須做的事！我認為應不時為的士司機的服務作出評估。（不時放蛇）

426. 事實上錯不在的士，錯在執法不力，交通部門責任重大而沒有做好其本份。

427. 交更時間搭的士最難，本澳多個地區沒有的士出沒。

428. 交通事務局和交警沒有協調，前者就嗡後者唔執法，兩部門是否不和？

429. 交通事務局執法無能，交回警方對付違法的士。

430. 交通事務局多下區看看市民坐巴士的苦況，老人家坐公巴的危險，買了很多東西時坐的士難，迫巴士的苦況。買少少東西要花十分長時間泊停車場，生活質數下落，真不明白公交做不好，又要令用私家車的人沒有街上的位泊，把十分多的私家車位變成電單車位，令我們車老人家及買東西的人沒有車泊，也沒有的士坐，也沒有公車可坐！而且車站也十分遠，如何坐車呢!

431. 交通事務局對澳門交通所做的破壞大家有目共睹其實很多制度都是一些沒有長遠計劃而做成的後果要提升質素，應從根本出發，找出問題根源，如提升培訓水準，不應胡亂發牌 (應經過考試制度)從業員如犯法，應加重處罰，釘牌，刑事處罰等另一問題根源是,政府與商家之利益輸送，使樓價日日飛升，引致通貨膨脹的士價格調整不足以反映通貨膨脹，從業員試圖犯法以獲取更好報酬，亦應歸政府的責。

432. 交通事務局應加強打擊，不要全交給交通廳處理，他們也有他們的工作（交通事故，交通指揮，協助消防，抄牌…等等）！你們是局級他們是廳級！過去見過交通事務局人員打擊但部分人員正係企係的士站嚇鬼！城市日前地mgm長期有的士揀客交通到場抄唔到牌，因為冇地線符號！交通警員解釋多次要求加上落客符號但你們不理會！

433. 交通事務局應加強管理，尤其是對於行車日誌的監管，不要將責任強加於員警，因為的士違法既最終處罰機關是交通事務局本身，只安裝錄音裝置，對於處理投訴及取證方面根本沒有任何作用，而向的士司機發牌應增加審批條件。

434. 交通事務局應對違規司機重罰，增加 24 小時投訴的士熱線電話

435. 交通事務局應讓要輪 24 小時，因為的士拒載，根本不能作出即時處理，繼而要勞動到員警，但又做不到甚麼!

436. 交通局應修改滯後的法律，打繫違規司機。

437. 交通警察人手不足，可以聘請專人抄牌及裝天眼，各口岸及中區增加採用外國式泊車大樓！

438. 亦常有司機用「不順路」作為藉口地揀客…希望能改善。

439. 人，要有良心，做得服務性行業就要卑一個好既服務態度卑人，無論客人係從邊到黎既，都要有一個良好既態度卑人！明知有人坐的士就代表佢地趕時間！唔好因為要的士戈啲係學生，又或者係一啲你知道唔會去到好遠既地方既你，就視而不見，有心試過將心比心？請檢討！

440. 人善被人欺，馬善被人騎。 政府對不當手法的司機仁慈，即係間接害市民被司機欺負﹀人﹀

441. 人性本惡，沒有刑罰，難以規管。事件更嚴重到揚威國際，請務必盡快執行放蛇行動。

442. 人所共知，的士其中主要收入是從飯店，浴室，手信店給予回佣。立法嚴管這類行為有助解決揀客行為。

443. XX 的士佬，冇得救，現有的士牌的人全部釘牌，從新考過一批，要有學歷的，至少要有中學畢業優先。

444. 今年本人只坐過 2 次的士，平日跟本截不到車。即使看到有的士，是可以塞客的，在他面前叫停他，他也不會接你。有的也是問你到哪裡之後，地點若不符合他的目的地，就跑了。建議強烈打擊的士的違規行為，增加固定電召的士，讓澳門市民能夠坐的士。

445. 今日香港太陽報都以“澳門「黑的」屈錢 fb 揭恐怖經歷”為標題作出報導，可見本澳的士問題也受到鄰近地區的關注，有關問題存在已久，而且愈趨嚴重，亦已對澳門作為旅遊城市的形象造成嚴重影響，實須正視。本人認為可參照鄰近地區如珠海的做法，例如，“半年內兩次從事非法營運，司機不但被罰 2 萬元，還將被吊銷駕照。”為能查證有關司機的違法行為，如拒載，濫收車資，議價等，本人贊成“放蛇”，車箱內裝攝錄設備，採扣分制，吊銷其執照等措施。本人亦曾目睹有的士司機在酒店門外公然叫價 150 元到關閘口岸。

446. 仍有部份很專業和很有禮的的士司機，只是有部份違規的司機嚴重影響澳門形象和市民的生活，希望政府能加強力度管理。

447. 他們小孩同孕婦都拒載，令真係有需要的人上很慘。

448. 他們常選客，到不遠的地方他們便不接，沒有小禮物又不接，見到孕婦或有小孩 bb 車的又不接，真的很難接的士。

449. 他們是服務性行業，怎可能每天揀客，特別是女性客人，他們常拒載的。

450. 他們的態度和服務質素有待提

高，在街上通常不能成功攔截的士，他們會裝作看不到等，這些地方需加強。

451. 令的士司機知道犯法後果，加上的士是服務大眾的行業，並不是只為大陸人或賭場服務的工作，大陸人上車前開價，係因為大陸文化不同，澳門的士並不同!建議賭場/酒店的士的牌照要同公共的士牌照分開，牌照費用當然不同，的士監聽真係要抽樣聽取!曾經試過遇到拒載問題，投訴無門，報警時都說幫不到我!

452. 以上打擊的士違法行為應該要大大加強，不要信口開河，因為加強力度才可增加阻嚇性。

453. 以上提意都列入去監察的士的服務。

454. 以下只是一個高中生的意見：我認為在出租的士的價錢上可調低些因為若的士司機不揀客做生意的話他每天所賺的錢恐怕連出租費和油費也不夠付或者可以嘗試按次數來出薪金可能會比較好。

455. 以公司形式經營，多幾家公司可增加互相競爭，提升服務質素。

456. 以刑事重罰！

457. 以客為首、要有禮！

458. 以家的士太惡了，根本本地人係唔駛搭的士。政府真的要放蛇捉人。

459. 以服務人為本，不要揀客，議價，給各遊客樹立澳門良好型像。

460. 仲有好的司機，但有部分人就影響成個行業。

461. 任何人都希望多賺一個錢，載旅客消費能獲得店舖額外小費的潛規則，的確令很多的士大哥只願意載旅客，間接令揀客情況惡性循環。

462. 任何累犯者應加以監禁及留案底等刑責。

463. 仿傚鄰近地區(如香港)的法規。

464. 仿效新加波，的士牌跟人，不能轉名；一人一個的士牌，每人都可審請，完全市場化競爭！

465. 仿效英國的士等級制度，以資力，過往紀錄，澳門旅遊知識決定的士的種類及收費。

466. 住宅區什少的士出現（臺山區、祐漢區、快子基至青洲一帶等等）應加強監管和控制的士出現的地方。

467. 作為一個旅遊城市，搭的士困難，影響旅客來澳意欲，相比其他城市，澳門這樣管理十分大問題，另外，本地人也非常難找到的士，有的士搭是好彩，拒載也是常事，這令澳門人非常難以接受，政府怎樣管治與管理，民生受影響也不處理，為何星加坡香港泰國都沒有問題而只有澳門有這麼多困難。

468. 作為一個旅遊城市，連一項公共運輸工具都未能表現出好的服務實在難以持續發展為一線舒適的地方吸引遊客來消費旅遊。

469. 作為旅遊名城，的士是十分重要的一環，加強管理力度，嚴懲不法擾亂之徒！

470. 作為旅遊城市，澳門的士司機服務真是很差。建議監管的士司機及他們的營運公司，引入競爭，提升服務！

471. 作為旅遊城市，交通問題是非常重要的一環，現在已非常嚴重，

無論本澳居民和遊客都根本無可能截到的士。政府要放蛇兼加重刑罰。

472. 作為旅遊城市，劣質的士服務只會趕客，旅遊局每年大額向外宣傳澳門，可是宣傳成效毀在一部份劣質司機手上。打風期間的士胡亂開價，真正有需要的市民卻付上巨額費用，希望局方加入打風期間附加費，規定保險公司受理打風期間的財物損失。

473. 作為旅遊城市，澳門的士太不像話了！

474. 作為服務業者，應該要有足夠的收入，我明白，但有收入的同時，服務質素應提高，令人感到有被尊重時，我願意俾多些錢，服務態度是很重要的。

475. 作為澳門人，我搭唔到的士，因為的士司機態度太差，攞車如賽車，路霸，危害其他道路使用者，釣泥鰋更是忍無可忍，損害澳門形象，政府請認做事，清除不良的士司機！

476. 作爲公共交通工具之一，的士的作用應該主要為本地人服務，然而，本地的士對於本地乘客的態度真的令人覺得很差，首先是：如果不是生活於大酒店付近，能乘搭的士的機率極低，所以建議於其它地區（如黑沙環，青州等地段）增設的士候客區。另外，對於的士司機自行調整價錢問題，建議更嚴格的監管及處罰程式。

477. 你班官唔好成日掛住炒車位，切實做一些對民眾有益的事，就是你們不作為，泥鰋的才如此猖獗。

478. 你能做到問卷的我的要求，便已足夠！

479. 佢唔拒載我已經覺得佢好。

480. 例如可參考鄰近國家，例如台灣、日本，這些國家會為的士司機提供一些培訓，例如：簡單的語言培訓啦。又或者在車內加入導航系統。

481. 便衣放蛇絕對有需要！澳門的士拒載十分嚴重！！！完全不把澳門人放在眼內！

482. 係澳門經常都超難搭到的士，一吾係就拒載，一吾係就揀客，有啲只見內地人就車，見到本地人即走……都吾知澳門係少的士定係走曬去邊？總之一句話澳門有錢無的士搭，香港有的士就無錢搭。

483. 係的士內安裝電子監察器材，即時錄影和錄音，即時回轉有關部門以便監管。

484. 保障的士司機的收入與福利和退休機制，只有保障到切身利益，工作心態自然會改變。

485. 修例管制！

486. 修改價高者得的發牌制度，改用抽籤形式，避免中標者抬高的士租金中標者必須為該牌照的駕駛者之一可採用電子的士執照，紀錄牌照的駕駛者資料。

487. 修法，有法可依！

488. 修法及加強執法，杜絕桑拿給與的士司機回傭以致他們挑選乘客及開天殺價。

489. 個人品格！

490. 個人經驗，純電召（包薪司機）服務態度及駕駛手法一般遠較其他司機優勝，希望可增加此類的

士數量。

491. 個人自覺性需提高，品質需正面灌輸給。

492. 個人覺得作為的士這類服務性行業在特別情況下可以接受一定的津貼調整。例如打風、十一黃金週、農曆新年年初一、二及三等都可以享有特定的收費調整。如果價格方面令的士司機心理感到平衡、我相信一定能改善議價呢個陋習；另外，多派便警巡視亦可減低及助長一些不法司機的做法。

493. 個人認為一方面要研究現時的士訂價是否保障的士司機能獲取合理的收入；另一方面在合理訂價的前提下加強打擊濫收車資行為。可在的士點設置稽查人員；設立簡單易記的舉報熱線(可貼於的士車身上，既易於乘客得知，也能對的士司機作警示用途)；加強與的士工會進行溝通合作，聽取的士司機的意見。不贊成增發的士牌照，因澳門交通擁擠，的士量遠不能滿足旅客需求，即使發多一些牌，只要求大於供，還是會有濫收車資情況，還會令交通更堵，令的士更不願載短途客。另外，如果澳門有單車專道讓市民能安心以單車出行，在澳門這麼小的地方相。

494. 個人認為現時澳門的士服務情況差不多到達崩潰的地步，胡亂收費，揀客的情況已到了無日無之的地步，政府應採取強硬手段去改善情況以保持澳門作為旅遊城市的形象，但唯有關於颱風時亂收車資問題，我覺得司機在沒有保險的情況下載客的確有一定風險，所以我認為可立法增加定額附加，以令司機乘客雙方都能得益。

495. 做到以上咁多點 ge 改善就已經會好好。

496. 做好你們的查詢及行動。

497. 做好本份！

498. 做好本份便可！

499. 停止發的士牌照。的士司機經常問完去邊唔順路就開車走人，又或的士全數去關閘，賭場停留等客，應增加的士的流動性，使其他市民都可以乘坐。

500. 停牌、 扣分、 監禁、兼換交通事務局負責人。

501. 停牌，不給予他繼續營業！

502. 像員警一樣。即時開罰單上交局交錢。每年續牌時未清罰單。不能續牌。

503. 像香港那樣，把的士分區，否則較偏遠的地方好難截車。

504. 儘快加強罰則，因以影響澳門的形象了。

505. 儘快改，甚麼都好，要比黑心司機一個訊息，市民遊客不是羊鼓。

506. 儘快放蛇監管！

507. 儘快規範的士，以免嚴重影響澳門作為旅遊城市形象。

508. 儘量做好本職工作！

509. 允許巴士站上落客。

510. 充公架車罰款坐監釘牌。

511. 先把無能的汪洋交通局局長換掉再說。

512. 先採取扣分制，扣滿分後即取消牌照，以確保的士不可胡亂揀客不拒載此外，交通事務局應簡化及優化投訴制度，因為我知道即

使上投訴及即場認人亦未必能制裁違規的士司機。變相交通事務局助長歪風。

513. 先改善塞車的問題吧，這樣的士司機全都湧去賭場候客的機會便會減少，居民能截到車的機會會增多。

514. 先改善澳門交通塞車的情況為大前題，如果不是太塞車，我相信有部分司機都願意載入舊區，換覺度睇，自己做司機，明知舊區一入去必定塞好耐先出到黎，不如去其他地方載客好過，夜晚的士拒載就真係要罰，但一定要保障番司機安全，有 d 人飲醉酒，的士拒載我覺得係合理，見過很多醉酒人士都踢車門。另外執法時只係單方面聽取乘客意見，就相信的士係拒載，我都聽過有的士朋友講過，有一次的士司機兒子入了醫院，司機要拎飯去醫院，見到前邊有人揮手，佢好心話我現在去鏡湖，你去開哥頭我都可以順路，點知撞正執法人員，執法人員問乘客一 d 問題，乘客只係話

515. 內地以往都有現在澳門的問題，為何現在內地這問題得以解釋？還需要市民建議？

516. 全世界都不會有像澳門這樣坐的士的麻煩，請澳門政府真的多個監管，以免影響我們旅遊形象。

517. 全面檢討的士收費機制（例如短如長減）以確保乘客與的士從業員的利益。

518. 全城持有效居民身份證，有駕照都可以成為的士司機。

519. 全球的士服務最差！！請馬上跟進。

520. 全部的士安裝 gps，在的士站設立監測系統，規定要到的士站，接客次數，例如關閘的士站，每上客一次為 1 分，規定每部的士每天要在關閘載客 5 次，若長期未能達標，需要書面解釋，嚴重者，受處罰等。gps 監測的士出行，行走裡數，若每月不足裡數，需要解釋或處罰，免得有車無人渣，颱風期間增加費用，立例。

521. 全部都有改羨啦……態度大部分都超級差……有時候打電話去總台……都好似好不耐煩似的……

522. 全面用電招的士，禁止部份的士左的士站等客，增加隱藏執法人員。

523. 全面禁止的士在關口，賭場等的士站無限制的等客，政府應限制每個的士站最多停泊 10 架以內的士，其餘的士必須在街頭兜客，在各街道設置的士站候客，嚴厲執法打擊濫收車資，設立熱線方便殘障人士或老人使用的士服務。

524. 全面開放的士牌，只要有車就可轉做的士用途。

525. 全面開放的士牌照數目，讓市場來調節所需數量。亦應該考慮全民監控的手段，讓"市場"來解決它該有的服務品質。

526. 八號風球打的費巨高。

527. 八號或以上颱風訊號，打擊濫收車資。

528. 八號風暴或以上的士價格調整加強執法加重刑罰！

529. 八號風球時車資應該劃一收費！對一切沒有服務態度、在路邊揀

客人或對客人說粗言穢語等行為加重罰款或直接取消牌照！

530. 公佈被釘牌司機惡行！

531. 公共交通工具連公眾都上不到，爛仔式收費。

532. 公平接待每位客戶。

533. 公眾假期應多派員特擊檢查，違規應該嚴罰。

534. 公開的士市場，臨時開放電召的士(黃的)純電召服務。

535. 關鍵要改善亂收費，揀客人增加監督體制，收費調整。

536. 其一：應增加黃的的數量，可給市民多一種選擇。其二：引入放蛇執法後，勤放蛇，打擊黑點，特別酒店附近。

537. 其他地區的士都有標明怎樣收費，澳門並沒有明確標明例如過橋要收過橋費，車箱內放行李要收行李費希望能明確清晰收費

538. 其實澳門的司機很多還是非常好的！只是有那麼一小部分的司機比較過份，尤其是在特別著急的時候。

539. 其實，拒載和揀客的情況，的確十分影響澳門市民的日常出行，而且有損澳門的旅遊形象，必須加強管制。

540. 其實一樣米養百樣人，澳門的士司機一定有好人嘅，只係衰嘅比較多，比人覺得澳門人係上唔到的士咁，就好似關閘的士站有兩邊排隊，司機見到下個唔係大陸旅客就唔會去第二邊。太現實囉。

541. 其實不全部所有司機都是拒載的，議價及揀客的。其實以上的種種問題，不單單是司機問題，亦有好多外在人為因素而影響造成的。1.點解會截不到車？因為的士都在賭場附近，很少會在一些住宅地區出現，尤其三盞燈高士德祐漢或黑沙環。我有問過司機，他們都說因為塞車故不想去那些區，所以弄致很多人可能在街上企過半小時都沒有，有時可能剛好碰上有人下車才能截到。所以本人認為交通擠塞亦是重要問題之一。2.點解佢地會揀客？我亦都有問過，他們都說喜歡截大陸客，因為如果車他們去某些場所，場所會提供"介紹費"給他們，有時車幾。

542. 其實不是完全沒有有良心的的士司機，只不過是十個裡面未必有一個。政府若真要瞭解問題，其實不用做什麼問卷，晚上七、八點的時候，派數個人到新口岸，皇朝區隨便看一看，都可以了（當然不要穿制服）。

543. 其實不是所有的的士司機都是壞人，有遇過不少好司機！

544. 其實不是每一個的士司機都是那麼差，只是有一部分害群之馬在影響整個澳門的士事業。政府有關機構應該趁早把這些不良司機給去除掉，那麼澳門的士就會給全部人一個很好印象。

545. 其實不用再問。其實大家都知道要點做先可以糾正的士行業的陋習。請盡快執行。

546. 其實也有很好有禮待人的好司機，希望傳媒不要以偏概全，只集中在一些汙點並將其無限擴大，這對其他司機不公平呢!

547. 其實以上方法對於改善的士載客情況都大有幫助，只是政府一向

少理以致的士司機目無王法而已。

548. 其實又不是全澳的士司機都是不好，但有一大部份的司機素質真是有問題，我覺得裝閉露電視是對雙方（司機及乘客）都有保障。

549. 其實多數違規的士，都是黑的。他們主要是揀客和不願乘載本地人，經常在浴室門口和高價食肆看到的士司機圍集，和收受回傭。

550. 其實對違規的士司機罰錢是沒有用的，他們很囂張，被罰多少就直接在車費那增加到乘客身上，比如說在颱風天。就算他們這樣做還是會有乘客要坐他們的車，因為供不應求嘛下雨天。建議可採取扣分制，扣到一定分數，扣起牌照一段時間，如重犯再重罰。車上也可安裝攝像頭，因為的士內也算公共場所，這樣可以監管的士司機，要是爭吵起來也有個依據，保障雙方。

551. 其實已放棄乘搭的士，這行業差不多只為遊客服務。加上供不應求及行內害群之馬不少，加上執法不力，對這個「服務行業」已絕望。

552. 其實我曾坐過的的士司機，其八成是好司機，只有一成被拒絕過，一成態度不好。這種方式能試試嗎？比如每次乘客利用的士後，如果客人滿意想表揚，就問司機拿寫上該司機的號碼的綠卡；如不滿意想投訴的話，問司機拿寫上該司機的號碼的紅卡，乘客可以把這張卡拿到有關的管理中心或者在街上方便的地方設置的投卡箱。

553. 其實所有措施都治標不治本，問題的根源是的士牌的炒風比樓價還要恐嚇。所以我認為最有效的根治方法是立法規管的士牌照價格(牌照尤如法定貨幣或證件，內裏價值或意義雖由持有者擁有，但實體物件則為政府財產，豈可任意定價?)。對於過渡期或者對市場自由的尊重，可先設立類似香港樓市辣招以之措施，而且應加入對租金之規管，並使用非金錢罰則(如設立扣分制、或逼令增加每年驗車次數，或提高排放要求甚至是牢禁)以避免最後轉嫁消費者。如果政府不在牌照價格上做規管而打擊不良司機有成效，那麼在澳門極度擠塞的交通環境下，某些司機的。

554. 其實日更的士司機很多都很好。只係晚間的士司機行為某部分很惡劣。

555. 其實最重要係解決：揀客與濫收車資！

556. 其實有些司機是真的敬業樂業，但無奈被一些無良司機導致所有的士司機都被標榜攻擊。

557. 其實有人覺得加錢都還可以接受，但響街上截佢時佢睇到你，跟住當睇你唔到走左。

558. 其實本人暫時還很幸運地未遇到黑心作業的的士私機，所以想信大部分的的士從業員的印象都是正面的，只有存在少數數害群之馬，希望相關執法單位可以盡快制定法紀，消滅那些害群之馬。

559. 其實本人發覺每每揀客的都是些新移民，操不純正廣東話的，應該加強訓練這類人，這些不被抗

拒的做法，令本地人的司機認為沒有管制就也跟著做。增加投訴的士而具有執法能力的部門。

560. 其實澳門只是彈丸之地，以當今的的士量來說，應該不致於現況那麼緊張的，但為何澳門人有時那麼難搭到的士呢?我覺得是因為很多的士都集中在賭場或遊客區，有的士司機曾告知：寧可在酒店排隊，也不願到鬧市或中區周圍走等客。結果當本地市民需要的士時，往往無法 call 到的士。我建議將的士依照上客區分類，例如這一批的士是專門為中區市民而設，在不同區域都設置的士站，可讓的士司機休息及等客，不用他們周圍去，浪費油。而司機所屬區域則可以月來更替~又或者可以限制在各大酒店等客的的士數，當那裏已經有一定數量的士在等候！

561. 其實澳門是有不少良好的司機，只是差的司機數目更多，遠遠超出好司機的數目！所以遇到有問題的司機，一定要嚴懲！（方法以上已選）另外可增設專門的投訴熱線給客戶舉報～

562. 其實澳門甘細，可以用智慧系統好好管理澳門交通事務，現在科技一日千里，好多系統都合適澳門使用，希望澳門政府真的可以去好好考慮。

563. 其實澳門的士司機態度惡劣最近 10 年是很明顯的。當局應該早早加以管制。我不介意它們提高收費，但至少表現&態度能好一點嗎？我想只有澳門的的士司機可以這樣囂張吧!為什麼他們可以這樣欺負乘客?拒載，揀客。在皇朝每日不停發生。乘客為了上的士真的有心理壓力!因為會被司機不停鬧。不是付錢那一方大哂，但至少基本互相尊重吧。我覺得除了培訓，應該將懲罰大大提高才有阻嚇作用!

564. 其實澳門的士對澳門人好好 對遊客就麻麻～

565. 其實澳門的士服務質數下降 主要來自的士司機收入不足 入市區塞車導致收入減少 可以增加入市區時加附加費 減少對入市區塞車導致的損失 且加強對的士的監測 已可解決不少問題 同時建議車費同時間掛鈎 時間愈長 收費愈多 的士司機就不怕入市區塞車 就可以變鼓勵的士入市區 接載澳門人。

566. 其實澳門的士服務質素差不是一朝一日的事，本人約 3，4 年前一人遠行兩箱行李回澳在港澳碼頭乘車回北區，一般情況下司機為免乘客踫撞車身都會主動安放行李，但當時女性司機大聲告知有手傷不可幫忙，並喝令本人小心擺放行李，本人也許因身型比較細小因而被喝，因此也沒哼聲靜靜上車，誰知道上車後司機仍喋喋不休地"訓話"，本人用手提把車內的的士投訴熱線拍下，司機看到本人拍照後才慢慢收口，下車時也有幫忙取行李，並用正常語氣再度告知其手傷而未能幫忙。本人因看到其態度轉變而沒有投訴，也許當時。

567. 其實澳門都有好司機，應多表揚，例如有年 10 月 1 日，清早，

我同女兒要去十一歡樂跑現在集合，個司機都係剛開工，知道我地去個度會塞車都車，仲要話唔收我錢，話鼓勵小朋友，我話唔得佢先係咁以收我 10 元，呢 D 司機咪要贊囉。但又可以係邊贊呢？市民唔知邊度有管道可以贊？

568. 其實澳門都有很多好的的士司機，如果一下子就針對全部的士司機好像對他們有點不公平...有時只採取打壓的方式只會令問題更嚴重，何不先理解他們為何這樣做?

569. 其實的士多不代表可以提高的士供應量，因為司機們一直只在賭場內私的士站或附近接客，在其他市區內的市民有緊急需要時他們又狂哪裡呢??他們好像沒有存在的意義了!!!就算幸~運~地....在區內成功截到，司機們見到截的士的是女士、學生或一般市民可能會先停車問地點或議價，若果地點不是到賭場、氹仔或路程不太遠的就會掛上接更牌、暫停接客或不亮起表示"吉"車的燈，有時有某些乘客不小心掉下了財物，大部分司機們都會據為己有...本澳的士問題是眾所周知的問題，就算於馬路上的駕駛人士都不多喜歡的士司機們。

570. 其實的士私機都有好人的，但澳門的消費太貴啦～樓價又咁貴，這樣的情況下，當然迫人在有機會能多賺錢的時候，多賺一些，攪好澳門的經濟咪唔洗迫各位搭貴車囉～

571. 其實的士行業根本不愁無生意，如果大家都奉公守法，不但不影響司機收入，而且可締造一個更有效率的市場，對司機與乘客都雙贏，固此必須致力維繫一個守法的的士服務環境。

572. 其實罰錢係無用的！重要的是教育！教育可以影響成個社會。

573. 其實自由行的數量，影響最大，應該每日有個額度放人，否則，的士行業也是受害人。

574. 其實要打擊的士司機的違規，首先應從打擊會回傭給的士司機的商店著手，沒有快速方法賺錢，對乘客態度自然改善，因為載客會變回主要收入來源，才是的士行業的原本。

575. 其實這是證明瞭人的素質是逐漸下降，應由教育方面做起。同時政府可設立投訴熱線，另外可在車廂內設置電子的儀器，由乘客選擇，滿意、不滿意、一般、投訴等等.....作為以後司機續牌的憑證。

576. 其實需要取消的士牌競投制度，減低成本。

577. 其實黃的沒什麼事情發生（因為電召通常召黃的，幾分鐘內到）至於黑的（你去近的地方，有些司機會給說話客人聽。例如：（你去那麼近。我油錢都浪費了。你等這麼久的士。走路也去到了，然後某部份司機會踩大油玩急煞。另客人不舒服。）（至於颱風方面。我本人能夠體諒沒有保險問題。但也不用這麼誇張 一個客 500 元 一車 4 個人兩千。我坐直升機都沒有那麼貴）態度非常惡劣。影響本澳居民名聲。影響

澳門環境。希望能夠改善。

578. 其望不是只有非本澳居民才能坐的士。應駛善司機的品德。加強對他們的培訓。

579. 冀盡快切實執法！普通市民有車沒有位泊，沒有車者又迫不到巴士，走路又太遠，搭的士有如中彩那麼難。

580. 再唔立法加強管制澳門的士就會玩完。

581. 凌晨時分在港澳碼頭的士站冇的士埋黎的士站，但就有很多的士司機在站外與乘客議價。

582. 幾乎在街上搭不上的士，司機明目張膽地拒載，視法律無物，要求采用計分制。

583. 凱旋門門口，金龍門口 D 司機長期只車大 6 人。

584. 出政府的士，市民監管。

585. 出現招手司機不理會，扮睇您吾到不知道增加的士數量是否真的能解決問題，因為就算好多的士，旅客如此多，他們依舊能揀客! 扮睇您吾到，係的士司機既質素問題。電招又如何，又係打極電話都無人聽，哂氣。希望執法人員努力監督並處罰，否則事件好難有所改善，謝謝!

586. 出遠門時，好多時都電召不到車，住宅樓下完全無的士，被迫坐巴士到機場或碼頭，不只一次從外地回來由機場坐的士回家要受氣，因為的士司機全程在投訴我家住氹仔，太近，浪費他在機場的輪候時間。又未到目的地要我落車，叫我過條天橋回家，因為他要轉入賭場酒店接大客。

587. 分區發牌！阻止的士集中曬旺區。

588. 分地區性的士，設專門過海的士，收過橋費，可減少汽車增加，增加乘坐公共車輛，公共車輛和專門過海的士才有專用免費拍卡免收費。

589. 分等級！仿效外國！有分級的士！外國高級的士有多樣技能一般最少有 3 種語言！能提供地圖

590. 切實執行！

591. 列印的士收據，方便投訴或表揚。收據上面明確地註明車牌號碼，司機工作證號碼，時間，上車地點及目的地終站。有了以上資料，可保障司機服務素質，亦可令乘客放心，不用動氣完沒證據跟進。

592. 列表告知旅客一般點對點的士費用大概價錢是多少，例如：關閘到澳門機場的一般價格應為澳門幣 50-70，葡京到官也街為澳門幣 60-80。如旅客發現的士收費與一般價格有很大差別，則向司機索取收據並向交通事務局反映。此方法可避免部分首次來澳旅遊的遊客被濫收車資及繞路。另外，亦要在各的士站派發列有一般價格的及 24 小時投訴熱線宣傳單張及派工作人員記錄每輛的士的車牌號碼，並把該車牌號碼連同 24 小時投訴熱線一起交予乘客，讓乘客可隨時投訴違規的的士司機。

593. 判制定打颱風睇錶加兩倍的建議後可能沒有這麼多違法亂收車資的問題了！

594. 判決坐牢！

595. 利用和的士功能相同的小巴承擔

的士未能承載的客人，改善的士運力不足問題，具體操作如下：在小巴安裝有澳門地圖的平板電腦，市民和遊客上車後點選要去的地方，系統根據數據，自動生成路線，司機只需按路線行至目的地附近的巴士站停靠，其他承客依次上落，繼續點選路線，如此類推，形成真正為人民出行的自由公交，並建議起點站和終點站設在口岸，重要設施和有條件的舊區。

596. 利用政府 CCTV 作監察違法司機。

597. 利用現有 cctv 對有疑問的士作跟進，要求的士到警局問話。強制收據發放。有關的政府部門設責任人，設定責任條款。設投訴電話及 apps。定服務承諾，所有投訴需兩星期在網上回應。所有投訴有獨立編號，以作跟進。有關政府部門每月上電臺回應市民問題。

598. 制定他們去上課，學習對乘客的服務太度,加大有獎有罰的程式。

599. 制定及統一特別附加收費：如黑雨/暴風訊號懸掛時可加收特定附加費硬性規定列印電子收費單...收費單上清楚列明司機牌照,收費款項等資訊,以便追查。

600. 制定颱風時段收費制度。

601. 制定在娛樂場建築物等客的的士許可制度。新入行（3 年以內)司機不獲發許可，不可在娛樂場等待，但可載客人去，卸客後要立即回社區尋找客源。可用不同顏色的工作證在車頭玻璃貼上分別新及舊司機。而娛樂場分開兩種司機所駕的的士。

602. 制定有颱風時的價格，另外加強執法。

603. 制定法律條例監管的士，監控的士司機拒載及濫收車資等情況。

604. 制定法規嚴懲違法的司機。

605. 制定的士司機服務質素賞罰，或扣分制度。.

606. 制定的士工作最低時數。增加電召的士的數量。

607. 制定相關法規，增加罰款，完善罰則，設立一專屬部門嚴格監管的士違規情況。

608. 制定結合通脹的車資調升機制，令業界有合理的收入，從而減低司機不規範經營的比例。

609. 制定颱風的士收費指引，統一定額收費。

610. 制定颱風的士收費指引。加緊隨機抽查的士錄音,公平公正執法。

611. 制度出現問題！可在車內提供投訴熱線，車內錄音，如事實者則在報章公佈車牌及司機資料！

612. 制度扣分制，扣滿就停牌！增加牌。

613. 制度決定行業！

614. 制訂法律，犯規重罰！

615. 制訂法規加以監督的士司機的職業操手。對違法的的士司機處以罰款，再犯者則以扣分制加以懲罰。提供互聯網給予乘客投訴管道。

616. 制訂特殊情況下(如颱風期間)的附加費標準守則，釐定的士司機承擔風險的相應應得報酬，讓司機及乘客有統一的額外收益/額外支出預期。

617. 制訂的士扣分制，如有人投訴滿

10 次扣多少分。

618. 劏遊客就算，陀地都劏，證明現在的士行業生存惡劣，不能全怪司機，建議增加的士牌照，這樣做可以加大供應，從而減低租的士的費用，那麼的士司機不用再為業額煩惱而廷而走險。但在這基礎下必須加入隱藏執法人員，以造出阻嚇作用，謝謝！

619. 加價太頻繁！

620. 加入交通督導員，有權現場開罰單。

621. 加入扣分制！

622. 加入扣分制，如有濫收車資、不按錶收費，一經證實，馬上釘牌及按嚴重性付上法律責任(邪事）。修改的士排照世襲及商業私有化。

623. 加入扣分制；對某些多次嚴重違規者取消牌照；加重罰則；多發牌照等。

624. 加入扣分制度，單一罰款只會引起更多違規行為（彌補罰單金額），加大科技投入如智慧手機叫車服務，只須輸入位置及要到達地方，就自動找應招的士。如國內「滴滴打車」手機軟件，可在線付錢.....這樣可減少的士找換錢幣時間，有效降低塞車情況.....同時電子記帳遇有爭議時能成有力証明。

625. 加入的士內監控錄像，可以的完整記錄所有問題！

626. 加入的士扣分制制度。

627. 加入的士扣分制度

628. 加入的士服務扣分制度，扣滿分即停的士牌半年，停牌期間不得申請任何政府援助。

629. 加入管理的士牌照者及的士公司提高管理的士司機。如多次違法，的士牌照者及的士公司需同處罰。如釘牌。

630. 加入警方直接檢控制度！治亂世，用重典！

631. 加入資訊手段對的士服務提供更全面的監察，提議刑事化部分違規行為，加強執法力度，規而不管是沒有用。

632. 加入類似香港和大陸的扣分制，扣到底要停牌和參加駕駛態度改善課程(強制)，由於要夜間交通順暢和少人搭乘關係，建議在 23 時或 24 時到早上 07 時，加入夜間服務，10 元左右，另外加入車輛清潔費給在車上嘔吐的人(主要針對醉酒人士)在前座和後座之間加裝鐵欄，保護司機，參考美國的士。

633. 加大保險保障雙方，打風時的士加收服務費。

634. 加大力度對付拒載，罰款要有阻嚇作用，捉一次起碼罰 5 萬.

635. 加大及加重處罰力度，除了司機，車主亦要負上管理責任，責任到位，司機停牌，甚至要短時間扣押的士不准營運，重犯或嚴重永久釘牌取消的士牌照。增加 24 小時舉報熱線，增加 GPS 追蹤系統，上落客及候客都有時間記錄。

636. 加大對揀客司機的處罰力度！

637. 加大懲罰力度 適當鼓勵良好行為。

638. 加大打擊不法的士司機，引入刑法。

639. 加大採證手段：如錄影、放蛇

等，增加的士司機收入(加的士收費)，同時加大刑罰，參考香港有機會坐監，訂定繁忙時段、夜間、颱風附加費。

640. 加大監控的士司機拒載，揀客行為。並對此等行為作出懲罰性處理。

641. 加大處罰，增加執法人員。

642. 加少許價，以保障司機生活，但需在合理範圍內。

643. 加強，加重對違法司機的處罰。

644. 加強並持續執法！

645. 加強人員安全禮讓意識，避免危險駕駛，如：斑馬線讓先，不要超速。也不應揀客等。

646. 加強公民宣傳、推廣。

647. 加強力度放蛇！

648. 加強力道監管，增加的士牌照，建立懲罰機制，加大懲罰力道才有阻嚇作用，我和身邊的朋友家人深嘆近年澳門是沒有的士的，所有的士都是服務國內遊客，拒載揀客試過無數次了，有急事想坐的士是要超好彩才能截到，如果去的地方近還要受的士司機氣，態度差，一直俾油急停，坐得超辛苦，俾錢換罪受，經常遇到開門後問去邊，地方唔遠就唔載，或在遠處見到不是旅客打扮的即刻落旗熄燈，黑的打上臺叫的士一定要加禮物，加禮物即係等於在車資上再額外加錢，他們的術語，唔加無人接，在新馬路到碼頭開價兩佰，街頭長期拒載，澳門人想坐的士難上加難，當然也有好的。

649. 加強即時執法及協助的士司機達到公平競爭。

650. 加強即時罰款，多次重犯，取消的士司機職業証。

651. 加強司機有效培訓，打擊拒載司機。

652. 加強執法!

653. 加強執法!!"有法不依"是澳門多個部門的通病鏟除所有有問題"黑的"，釘"黑的"牌及其司機牌。

654. 加強執法！加重刑罰！

655. 加強執法！加重罰則！打壓違法司機！危險駕駛！

656. 加強執法！立法！

657. 加強執法*培訓的士司機*。

658. 加強執法，嚴厲處罰拒載行為。

659. 加強執法，嚴懲違規司機！

660. 加強執法，嚴格執行，增加放蛇，不要只講不做，絕無二次機會，已經每年都講了，但年年都有人繼續犯法，要做到工作給市民看，重拾市民，遊客對澳門政府的信心，勿讓澳門市民掉架呀，做野啦，澳門政府。

661. 加強執法，在劏客黑點加派警務人員，若大多數員警視而不見，定甚麼法例等於無用。競投的士牌照時，應加入限制條款，例如最少三個人競投一個牌照，同時要持牌人自駕，實行全電召方式。

662. 加強執法，提高罰則，修緊法律法規。

663. 加強執法，提高罰則。

664. 加強執法，有法而不行即是沒有法。加強罰則及即時票控。短期交罰款。引入扣分制，被扣一定分數後會被暫時停牌及必須參與改善課程，再犯會被終身停牌。增加純電召的士服務，改善電召服務質數。引入新系統來監測每

部電召的士狀況，由服務台安排由哪一台的士接客。當有客人需要電召服務時，服務台必須安排車輛入讓客人知道候車時間，不可以回答沒有車。分批接更時間減少服務時間的真空期。

665. 加強執法，用行政手段規範的士行業的不良陋習，政府應該行政主導，加強入職的士司機的培訓，提升專業操守。

666. 加強執法，罰款，旅客來澳第一個接觸的服務是的士服務，政府應該對的士服務更加嚴厲。不要影響旅遊影像。

667. 加強執法,避免揀客及拒載情況。

668. 加強執法、加大違規的罰則、還有訂定更有效的檢舉法律憑證。

669. 加強執法..用扣分制度..如有違法至某特定分數就停牌..加強在酒店或按摩場所的執法。

670. 加強執法不要手軟。

671. 加強執法人員，以及罰金。

672. 加強執法力度！

673. 加強執法力度， 主要放蛇和安裝車內監控鏡頭。可以用扣分制，扣完即釘牌， 限期內不能再考牌。

674. 加強執法力度，修改的士規章！

675. 加強執法力度，增加執法部門，例如所有員警部門及民署，引入扣分制，對累犯者予以釘牌。

676. 加強執法力度，多聽取民意。杜絕一切非法議價或濫收車資活動，成為一個良好的旅遊城市。

677. 加強執法力度將執法權交回治安警察局將嚴重違法的士司機作刑事法檢控。

678. 加強執法及加重刑罰；簡化報案程式；所有案件必須跟進，並於指定時限向回報人作出交代.

679. 加強執法及檢控違法的士司機。

680. 加強執法及歡迎市民舉報。

681. 加強執法同增加罰則。

682. 加強執法和撿測！

683. 加強執法和監管；加重處罰和罰款；吊銷牌照；修改法例，如効法香港設立合法合理的”放蛇”制度。

684. 加強執法懲處在馬路上不遵守交通規則的士，經常胡亂轉線，逆駛，在新馬路黃實線停車等嚴重影響交通秩序的行為，警方及交事局人員應該加強執法。

685. 加強執法監管！！！在賭場或旅行區增加引入隱藏執法人員身份的調查手段。

686. 加強培訓！

687. 加強培訓，增加罰款，實施扣分制度。

688. 加強培訓排隊,避免乘客爭的士。

689. 加強培訓從業員，加強向旅客宣傳旅客們的權益。

690. 加強處罰、釘牌！

691. 加強宣傳澳門的士是按程收費，如司機議價即屬違規，加強司機質素培訓，以獎懲對付違規的士，如加重罰款及扣分制度加快的士糾紛調查程式，以及對違規的士加強監控，即使曾涉及投訴，但未被處罰的仍需設監察期，如在該等候期間再發生投訴等糾紛，如被證實時則加重處罰

692. 加強對司機素質的培訓。

693. 加強對的士司機的專業培訓，定期對的士司機作考核和評核，務求把的士行業的質素得以加強。

以客為尊的服務態度，讓旅遊業的發展得以提升。讓每個來自不同地方的旅客對澳門有著更好的印象。

694. 加強對的士司機的教育，讓他們認知到自己在旅遊城市中扮演的角色，同時亦是大眾交通工具的一環。改變罰則性質，金錢上的損失司機可以以違規載客補救，應改以中止牌照，違規者須接受培訓等方式執行。希望可引入台灣方式的「社會服務令」。政府設置的的士站要設立值日制度，每日某數量的的士只能在特定的士站載客，確保居民遊客在的士站能截車，並有效利用的士站空間。的士站設置電子監控系統。

695. 加強對的士司機的素質教育最重要。

696. 加強對的士扣分及罰金！

697. 加強對的士服務的監管！立法會通過放蛇方式！

698. 加強對的士的管理，減少揀客情況，的士都只留在賭場，市民要在市區要找的士是有夠難。除非你打扮成自由行。

699. 加強對的士違規執法人員，採取即時票控及提高罰款，採用扣分制度達到滿分違規者即時停牌。

700. 加強懲罰力度，達到嚇止作用。

701. 加強打擊，嚴勵執法，對違法違規之司機一經確定之行為，即依法律處理，不拖延，起釣殺一儆百的阻嚇作用，同時，加強專業操守及品德教育，塑造一個良好的專溪形象，免致遊客及市民對這人士產生負面形象！

702. 加強打擊，重罰違規司機！！

703. 加強打擊不法行為及罰款、以及取消的士牌照如果真的犯了不法行為。

704. 加強打擊力度，加重罰則。

705. 加強打擊和嚴懲違法司機如上述。現在澳門九成以上的士司機很差，嚴重影響澳門的形象。

706. 加強打擊打風時間的士亂收費用，短線路程服務態度。

707. 加強打擊拒載！加重罰款！

708. 加強打擊濫收車資和揀客的士，提升或增加罰則。

709. 加強打擊無良的士司機，需嚴懲。

710. 加強打擊的士師機拒載和揀客的不正當的經營行為，因為嚴重影響本地居民！

711. 加強打擊黑的！

712. 加強執法力度，對違法者予以重罰。

713. 加強撿控，引入放蛇制度，實行扣分制，三震出局。

714. 加強放蛇！

715. 加強放蛇，打擊做壞規矩的士司機。增發的士牌照，降低競價成本。

716. 加強放蛇，及加以重罰！

717. 加強放蛇行動，三次違法，可取消從業資格。

718. 加強政府執法及加重罰款，對的士編更進行管制。

719. 加強文化素質。

720. 加強檢控，加大阻嚇，加多抽查

721. 加強檢控不按咪錶收費，拒載揀客的司機，最好設立扣分制度，一年有 15 分，扣滿便需停牌 3 個月，這樣才有效管制司機亂開價或揀客載的劣性。

722. 加強檢控不法拒載行為。

723. 加強檢控力度，加重罰則，杜絕現在老弱婦孺皆不能搭的士的情況。
724. 加強檢控執法，引入放蛇制度，採取扣分制(釘牌)，加重罰款金額。
725. 加強檢控違規的士，提高罰款及監禁，才能減少違規的士的陋習。
726. 加強法律約束及罰則， 提供教育課程，強制司機參加。(如廉處到私人公司進行的宣傳課程。)
727. 加強的士司機培訓。
728. 加強的士司機培訓，從司機的工作態度著手培訓。加強執法檢控違規的士司機。澳門是一個旅遊城市，部份聲譽敗在司機們手上!
729. 加強的士司機服務態度以及駕駛品德的培訓。
730. 加強的士司機服務質素，技能與語言培訓，減少黑的數量轉變為黃的電召的士。
731. 加強的士司機的服務態度水準，澳門是一個文明的旅遊地。我曾遇過司機開車一半路程後才說不去目的地，本人當場O咀，自問很好態度與司機溝通，反被罵得一文不值，我也算是個消費者吧，先不說他開到一半路程才說不去目的地，光是他的態度也令人反感萬分，本人深深感到澳門是一個只愛掙錢而沒有文化水準及服務態度的地方，希望此情況真的能夠改善，感謝！
732. 加強的士司機的職前培訓，嚴厲打擊濫收車資及拒載等違規行為，可引入扣分制(例:10 分)，情節較嚴重之違規行為的扣制需具阻嚇性(例：拒載及濫收車資扣 5 分)，由首個違規行為起計 2 年後分數重置，2 年內如分數被扣到 0 則需中止營業的士若干期間，被中止從業超過若干次則需取消從業資格。為保障司機權益，可於的士設置監察系統，必要時可用於舉證。
733. 加強的士司機自律守法的意識，令他們明白良好的駕駛技術和服務態度也是澳門旅遊業成功的重要一環。
734. 加強的士從業員的職業操守培訓
735. 加強的士業界本身對工作的認識，認清的士為公共交通工具，大部份業者卻以一已私利，任意惘為，如想暴發請轉行加強罰則，除金錢外，應加入扣分制，雙拼執行，打擊不法之徒增加獎勵，提供証據或檢舉，讓全民加入監測，獎勵有貢獻之士加強宣傳，凡成功處罰案例，大力宣揚，讓準犯者心理增壓力。
736. 加強的士業職業道德培訓和加強罰金。
737. 加強的士處罰。
738. 加強的士違法法例！
739. 加強監管制度，另外市民都要有良好的表达，大家都要尊重對方，遊客要多瞭解自己目的地，以掌握實際情況！
740. 加強監察及檢控加重處罰！
741. 加強監察及處罰！
742. 加強監察業界的操守，以刑事執法。
743. 加強監控與引入放蛇行動。
744. 加強監督，處罰力度。。
745. 加強監督、處罰及培訓

746. 加強監督管理
747. 加強監管！加強處罰！
748. 加強監管，保障乘客利益，打擊違法行為。服務未見整體改善時，禁止加價。
749. 加強監管，加重刑罰，的士服務專業化!!
750. 加強監管，嚴厲執法。
751. 加強監管，增加罰則，引入扣分制度。
752. 加強監管加重刑罰提高阻嚇作用
753. 加強監管力度！
754. 加強監管及檢控，制訂颱風懸掛車資，對違規司機嚴懲及加快檢控程式。
755. 加強禮貌培訓！
756. 加強禮貌用語！
757. 加強立法在颱風期間， 的士司機亂收車資的問題。
758. 加強管制！
759. 加強管制全澳門所有違規的士司機及加以重罰，現時澳門大部分的士佬的經營方式真的是無法無天，所以希望有關當局立刻執行！因為的士的駕駛者好與壞會直接影響本澳旅遊城市的形象
760. 加強管制才能保住澳門在全世界旅遊業的地位，才能吸引更多遊客來觀光，才能更有效發展澳門的旅遊業.為此，打擊違法司機是必要的。
761. 加強管理，加重刑罰！
762. 加強管理，完善法律，提高懲罰。
763. 加強管理制度及規則，尤其對黑的。另外，應多打擊及放蛇等措施去禁止的士出現拒載及議價，濫受車資的情況，嚴重影響澳門旅遊城市形象。
764. 加強管理及嚴格實行罰則。
765. 加強罰則!因為經常即使能夠成功上車，都會比司機用難聽的說話人生攻擊，例如無錢賺，塞車，又或者用粗言罵人!!!
766. 加強罰則，只有重罰方能有阻嚇，如濫收車資可罰 10000 或以上等等。就算司機嘈都唔好怕，因為無人叫佢犯法，亦無人叫佢做司機，唔鐘意可唔做。加上而家全澳門人都想打擊的士，所以交通事務局應該放膽做，咁順應民意打擊的士之餘，又可提升局既形象。而全域得幾個稽查實在太小，建議可向司長建議多增 50 或以上稽查，就算市民都會支持。最後都係個句，既然全澳門人都想打擊的士，咁貴局就好好把握機會，做一 d 市民支持既野，快請多 d 稽查，加強罰則，同市民同一陣線。
767. 加強罰則，起阻嚇作用！
768. 加強罰則嚴懲違法司機。
769. 加強罰款，政府應該立法處罰違法司機法律。
770. 加強罰款和檢控.每部私家車都是的士每個市民都是的士司機。
771. 加強罰款與人手監控！
772. 加強罰金！
773. 加強職業陪訓，加強打擊的士違規行為(放蛇，釘牌，扣分制等)，支持的士內裝 CAM OR 錄音器，在賭場黑點進行檢查， 制定打風時車資上限。加大的士牌照。謝謝！
774. 加強處理客人投訴的士司機的處理，現時手續太過繁複。
775. 加強處罰！

776. 加強處罰，阻嚇違法的士司機！
777. 加強訓練！
778. 加強員警對的士的票控，如拒載，濫收車資。應該放蛇。
779. 加強警方執法或增加的士牌照500個。
780. 加強違法的士司機罰款或罰則，增加執法人員，增強的士人員培訓數質，如特定假期或8號颱風或以上，應設立特定法例之收費模型進行。
781. 加強違規的士的刑罰提高採用扣分制。
782. 加強違規罰則，絕對支援放蛇，增加舉報方法。
783. 加強阻嚇性。從 CORRECTION 出發，犯罪行為人會從懲罰(如刑事責任承擔或罰款)、中止繼續犯案能力(中止從業資格)、教育及修正(強制培訓課程)、阻嚇(對犯罪行為人及社會進行具阻嚇的行為)和補償(對社會及受害人補償)。的士服務已經不堪至難以形容的地步，別說高官有沒有落區體察民情，光聽民怨已經略知一二。這些問題並非一日之寒，冀希盡快執法。
784. 加強電召的士的監管。曾發的士牌照。
785. 加強人手作出檢控，如違規者可作出扣分制度，扣到一定的法定分數要處罰甚至要停牌。
786. 加強司機的素質培訓，增加車內的錄音和攝像頭！
787. 加強執法加重刑罰吊銷牌照。
788. 加強培訓，提高本澳旅遊城市印象。
789. 加強培訓司機的服務質素。
790. 加強對入境旅客的宣傳，不應乘坐開價的士。
791. 加強執法！
792. 加強持續執法和培訓！
793. 加強方便乘客容易投訴機制，及扣分制分本地人與外地遊客兩類別，外地遊客投訴扣分比本地客扣多五十巴仙。
794. 加強檢控，保持澳門良好旅遊形象!
795. 加強的士司機的職業培訓同職業操守。
796. 加強的士監管，打壓的士揀客，濫收車資，恐嚇等問題。給予警員和監控人員權力。
797. 加強監管，或以扣分制度去令司機自行監管，一旦扣滿分，此司機的問題都應該再審查，發司機牌亦可按此為指標，不會做成司機多的害群之馬。*沒有信心此調查可做什麼出來，事態的嚴重，已做成社會咁大問題。
798. 加強立法，嚴厲打擊。
799. 加強管理，提高罰款金額，大力打擊。
800. 加強管理拒絕揀客。
801. 加強素質培訓。司機素質是我見過全世界最爛的。
802. 加強職業道德教育和從業培訓，健全管理和監督機制，規範行業行為準則。
803. 加強處罰，程式間化。
804. 加快審案！
805. 加快打擊速度！
806. 加快檢控及處理，加大力度盡快改善。
807. 加快檢控及處罰的司法程式
808. 加快立法，打擊違法行為！提高

的士司機牌照領取門檻！

809. 加快立法及加強人員巡查及執法，對屢次違規司機吊銷牌照。

810. 加快立法監管的士司機多種惡劣行為。

811. 加快立法進度，嚴厲打擊可惡的士司機不正當行為。支持安裝以上措施可保障乘客及司機。可立刻解決星斗市民及遊搭的士之艱苦困難。

812. 加設行車記錄議和車入錄像議，提升服務水評和不會拒載，同乘客和司機安全，如果警方調查沒有記錄，司機會處分同 3000 以上金額。

813. 加車資！

814. 加重刑法！

815. 加重刑罰！

816. 加重刑罰、增加的士數量！

817. 加重刑罰！！！加重刑罰！！！加重刑罰！！！

818. 加重刑罰，加大罰金額，引入邢責。引入扣分制，累積一定罰分後停牌，再者釘牌。

819. 加重刑罰及釘牌，按司機個人進行扣分，增加及接納市民取証手斷，加快案件行政時間！

820. 加重到刑罰。罰金建議5000-20000。增加執法人員管制的士拒載揀客。

821. 加重對違司機的處罰，加強的士司機的培訓(包括個人道德，服務態度，語言)等，建立一一個完善的獎勵制度。

822. 加重形罰! 你話一次罰十萬， 邊會有人走去做犯法事?

823. 加重懲罰！

824. 加重濫收車資的罰款（第一次罰$1500，第二次$4000，第三次則被停半年，兩年內再犯，則吊銷其的士營業牌照），以收阻嚇作用。如拒載，揀客等等行為（第一次罰款$1000，第二次$3000，第三次則被罰停牌半年，兩年內再犯，則吊銷其的士營業牌照。

825. 加重罪則(如設停牌、加重罪款，加強打擊的士拒載，濫收車資。無論調整車資到 30、40、50 元起標，一樣會拒載，因為平時佢地開價都一、二百元，車個客去桑拿，又收百幾。

826. 加重罪則，嚴重者永久吊銷的士牌加多公開召考，而不是是用錢即可，請參考台灣的士人員的專業及有禮。

827. 加重罰則，廣告宣傳在旅客多地方張貼的士大約到達目的地價錢，假設新馬路去媽閣$30，葡京去碼頭$25 類似推廣。

828. 加重罰則，態度需改善，不要黑口黑面，因為客人是幫助他們賺錢的工具。

829. 加重罰則，立相關法例，加強阻嚇作用。

830. 加重罰則對違法的司機處理。

831. 加重罰款。

832. 加重罰款及扣留牌照！

833. 加重罰款及永久停牌！

834. 加重罰款或停牌！

835. 加重罰金及取消營業執照！

836. 加重罰則以扣分制取消的士牌或司機牌接受市民舉証並作出處罰

837. 加重違規罰則，不定期進行抽查，加強宣傳守法行為對澳門旅遊業的影響，及對犯法者的懲罰等。

838. 加重開價的士司機罰款。
839. 加開專業試考核，培訓司機清楚並遵守規則。
840. 加高 d 錶錢，因為太多人覺得平，4 個人坐 20 蚊車都係平，就減小有需要坐車嘅人任，不過的士車租一定控制，政府可以係繁忙時間入塞車地方司機有獎勵，亦可係繁忙時間用分鐘去計算車資，對司機收入有保障。
841. 勿濫發牌，禁止將的士牌炒，駕車者就是持牌人，不準轉售的士牌。
842. 北安碼頭候車客排長龍，但沒的士埋站，只在 15 公尺後等待心儀的客人。政府缺乏監管，應在該處裝天眼，以收阻嚇作用。
843. 區分居民及旅客的士，避免所有的士湧到大酒店，拒載本澳居民。
844. 區錦新不要做的市協會會長，官商勾結，利益輸送，拍賣再多的士版照都係俾佢地龍斷曬。
845. 十個九個半衰，檢討下喇！
846. 十分不滿澳門絕大部分的士司機的行為。
847. 千萬不能增加的士數目，否則只會對交通做成更大負擔。
848. 南灣國際銀行的候車區沒有的士，反而有幾架停在百合攝影的位置選客。現在的澳門的士好像廿年前的曼谷，曾經被遊客在街上問我哪裡可以截的士，作為澳門人我十分尷尬，祇能告訴他們"沒可能截到的士"
849. 危險架使，危害其他人，尤其電單車，胡亂切線，隨意上落客。
850. 即使加入"引入隱藏執法人員身份的調查手段（俗稱放蛇）"，只要的士司多車幾次賭場/夜場客就可以回本了，根本問題是"違法司機的處罰"太低! 以至違法司機不怕現有的處罰!直接"提高對違法司機的罰款金額"及加入"中止或取消違法司機的從業資格（俗稱釘牌）"等處罰程式吧!
851. 即使在賭場的士站，空車的士都會不埋站。建議如乘客可提供相片，可對相關的士司機處罰。
852. 即使有好司機都不知十次有沒有遇到一次
853. 即使的士加價或什麼附加費亦無助改善的士司機的服務態度和水準。
854. 即時取消所有賭場發財車，改為與的士行業合作做輪更式定點接送，的士司機可以有相對穩定收入，而路面壓力會稍為放緩。
855. 即時執行！
856. 即時票控，提高罰款，停牌，嚴重釘牌，服務件行業，這類行為，嚴重影響大眾市民，旅遊城市形象，已嚴重至網上，報章，傳媒，為何乃要放縱，治亂世，用重典，必須的，有如強盜，無法無天。
857. 原地踏步的制度，只會助長不法司機，切切實實引用扣分制度，提升安全、可靠、便捷的的士服務。要真正使的士從業員提供正當的操作，只有盡責的相關政府部門，才能為市民做事，您會在哪一個部門做事呢?
858. 去哪打表，嚴肅拒載和議價！
859. 去臺灣或日本考察！
860. 去舊區都拒絕載和晚上賭場打的都不載他們專要車去桑拿或者是過橋，我們澳門居民好不方便，

希望政府全力整治。政府是有能力，但不做。

861. 去過很多城市，大陸也好，香港臺灣也好，澳門計程車司機的態度和職業道德實在是我見過最差的。不光是我生活在澳門的外地人這樣認為，即使是不能跟司機溝通的外國人，他們也能強烈的感受到澳門計程車司機的惡劣態度，簡直是有目共睹。我認為只有定制有效可行的獎懲制度和監督機構才能從根本上改善這種違規行為。

862. 去過多個國家及地區，只有澳門的士司機不會協助老人或女士搬運行李，羞恥!

863. 參考香港的士法！

864. 參考一下臺灣的士司機的待客之道。

865. 參考其他地區在全澳的士安裝GPS 定立颱風附加費。

866. 參考日本的士司機的及態度！扣分制！

867. 參考香港的服務態度，再加以培訓。

868. 參考香港相關制度，引入相關的刑事責任。因現今人的思想同以前已大不一樣，的士司機亦然，他們急功近利，爲了金錢而至法律於不顧；有關澳門的士服務的負面新聞已滿佈整個網絡和媒體，其亦成爲澳門打造世界旅遊休閒中心的障礙。故此，單純的罰款已起不到阻嚇作用。

869. 取消不合理的的士發牌制度，的士牌是公共服務，不應該成為少數人用作炒賣以謀取暴利的工具

870. 取消只以價高者得的單一發牌考慮標準；增加的士數量；收回永久的士牌，以杜絕炒賣圖利現象，將的士服務返回公交功能。

871. 取消商人競投的士方式，由政府發的士牌予合資格的司機，根據司機的各項評分，如培訓時數，年資，乘客評分等等，如中央開考般，每五年考取的士牌，只給擁有合資格的士準照的司機投考。

872. 取消所有的士牌照，全部人行路，不方便行的全部殲滅，不要阻住地球轉。

873. 取消現有電召公司資格，另外簽一間，咁先起到警惕有作用，另到澳居民增加對政府信心。放蛇，扣分，取消的士牌，的士是平常居民代步交通之一，非常重要，不能助長此風氣。其實士的士牌可飛給慈善機經營，扣除成本可用於助人用途，又可幫助有需要乘坐的士居民。

874. 取消發出單個私人的士牌照，改為只發出的士公司牌照。的士違規行為由警方執行檢控。交局根據警方提供的違規資料，執行中止或取消的士工作證的程式。

875. 取消發牌制度或改為無限發牌，司機可派發卡片予乘客，方面便對其電召，以提升司機服務質素。

876. 取消發財車 令道路通 可令的士增加載客次數 路面維修及地底安裝配套急需改善 多建設停車場減少路面泊車可擴展路面空間。

877. 取消的士牌，容許私人購車經營，轍底開放的士業務。

878. 取消的士牌制度，如有人有興趣

入行。可以由政府提拱車輛。

879. 取消的士牌照制，只要是澳門人都可駕駛的士。

880. 取消的士發牌上限，由市場調節的士數量。

881. 取消的士發牌限制，任由有志加入的人士申請牌照，從而淘汰一些不法經營者

882. 取消的士競牌、引來用者自負，由政府監管的交通局租牌予的士司機，規範行業經營者等……尋求治本之方法。

883. 取消道路交通法第 109 條，因職業司機更應小心駕駛，以免危害其他道路使用者！

884. 取用扣分制度及取消的士司機駕駛執照。

885. 只做大陸旅客的生意，卻莫視澳門人！大家都是澳門人，理應同聲同氣！

886. 只可自律！

887. 只希望政府幫忙盡快執法，加強對的士司機刑法 並增加電召的士司機包薪服務!

888. 只想有多些的士投入服務，不想再被拒載，不想每次搭的士都很恐懼，很怕司機覺得路程短而被趕下車，我還試過因可能下車時只付$15 元（路程短），在我還未下完車司機便關門，夾住我成個人，自從那次後我就很少搭的士，或是迫於無奈搭的士之情況下，內心都非常心驚膽跳，我是客人，我有禮對待司機，為何很多時他們都很冷漠。

889. 只想有效快樂實施打擊的士拒載和揀客現象。因為現在的士不良風氣真的差得令人髮指。

890. 只想的士司機能自律。沒有其他意見只會接載遊客，希望可以改善這種風氣。

891. 只有加強罰則，多法牌照，加強檢控。

892. 只有嚴懲才是最佳的方法。

893. 只有在十數年前才有遇到好態勢的司機。

894. 只有講，不執法，都是無用。

895. 只有重罰，才有阻嚇作用。

896. 只有重罰方能有阻嚇力，所以建議把罰則提高至 10000 或以下不等，如果唔係司機就唔會驚。同埋的士稽查得幾個太小，所以要大量加人，如加 50 人或以上。而家全澳門人都想打擊的士，所以交通事務局應該順應民意，大膽去做，咁市民一定支持。總之市民要打擊的士,貴局就藉 lee 個機會大膽做，可能咁樣重可以另市民支援貴局。市民反對去做就話難，但市民都支持而去做就一定無問題。

897. 只能用「無法無天」形容，尤其深夜時段。真心認為釘牌可打擊違法司機。

898. 只能說,好的的士司機已退休了。

899. 只能說，對澳門的士感到非常的失望，更嚴重的是，不知錯，還認為自己是對的，簡直羞於我們澳門人。

900. 只要不拒載及揀客就可以了！

901. 只要不拒載和不兜路已經好好呀！同埋加 D 假日彈性增加的士流量！

902. 只要司機開足工，絕不揀客就已經幫助不少了。

903. 只要執法人員多參與和行政長官

立令打擊，一定有改善

904. 只要政府監管兼執法嚴厲自然有改善不需要市民提出任何意見或建議，問題是政府肯不肯出手對付那些違規的士司機，小朋友都識講殺一警百

905. 只要政府肯落實面對加強打擊，事情總有一天能解決!

906. 只要有投訴必定認真公正處理及處分.且有錄像中央監控.相信必定對目無法紀的司機起阻嚇作用.現在大多拒載.揀客都因為投訴無作用.亦沒有處分.而致他們越來越過份.曾經試過多次仆佰伴門口停四五部的士等客.見有小朋友直接窗也不開.拍門不應.又或直接說「唔車呀」.根本無法律.想點就點。

907. 只要服務態度好，多學學台灣的的士。

908. 只要看到無論行李大小，堅持要放候車廂，但明明物品是後坐是放的下的應該給與底薪，其餘的司機各自憑本事賺，減少拒載行為發生若遇交班時間，拒載情形嚴重，知道這樣會讓人趕不上飛機嘛素質低落，找錢不實，67 元的車資，給 100 港幣只找我 30 澳門幣今天服務良好，我不計較，服務又不好，我幹嘛給小費香港的司機都比妳澳門司機好多了

909. 只要重罰，任何人都可以放蛇，偷拍可以做庭上証據拾法

910. 可以使用法律控制的士停靠範圍，避免造成阻塞交通。

911. 可以加入扣分制度，檢討的士司機質素問題！

912. 可以參考鄰近地區對的士違規的執法，增加的士牌照是沒有用，只是治標不治本的做法，主要是的士司機的職業操守問題。

913. 可以在主要乘車地點提供的士車資的資料供乘客作參考，以及加強立法規管的士行業，杜絕不良司機及不良駕駛行為。增加"放蛇"監察，起訴違規司機，取消的士駕駛執照等罰則，亦有助提高業界自律性。在增加罰則的同時，要加入良性競爭，增加小量的士牌照以解決的士數量不足之問題，此舉亦有助業界良性發展。

914. 可以增加特別附加費，如 8 號風球，一來可以保障的士司機，二來不會濫收車資。

915. 可以增加的士牌數量，以免有人及令到的士牌價格升高。增加電召的士的宣傳，可減少路面壓力及出現塔吾到的士的情況。特別在颱風日子，可以與的士業界之間溝通特別情況的調整收費，達到互惠互利的局面。但平時亦要著重捉的士的犯法行為。

916. 可以增加電召的士及夜更通宵收費，令更多市民方便出行引入市民舉報，被拍片舉報只要經過簡易程式即可票檢司機同車主。

917. 可以引入香港的扣分制！！捉到就扣分！

918. 可以提供舉報和加強警員管制的士司機！

919. 可以提高收費，不過同時要大幅度提高罰則，阻嚇違規司機。

920. 可以的話，違法的士司機理應重考的士工作證！

921. 可以給予懲罰幾年不能開的士，當作懲罰，不用釘牌那麼嚴重

922. 可以考慮一下扣分制度，扣到某分數必需終身牌……！！
923. 可以考慮增設離島專用的士，只限路氹城區，過澳門收取附加費，增加的士停等待站位，要求在途人看見及方便上落位置，由交通局，保險業，的士業界洽談颱風附加保險費用，以及增收附加費的比率，以確保有車運行！
924. 可以蓮架車同從業 1 起釘牌。
925. 可以設立檢舉機制， 讓市民如遇到不良的士司機的違法行為，可在哪裡投訴及檢舉，以便執法機關處理，也可收阻嚇之效。政府可訂明違法準則，檢舉方法，違法後果等，檢舉方法除了電話或親身報案外，可設立網站，市民可留下 ID 號碼，以便執法機關跟進，同時增加公眾透明度。
926. 可以設電子系統化的士收費，一人一卡設的士通，上車先拍卡確保卡內不少於 200 元，的士私機起錶計算，到目的地再拍卡收費，而的士要以跳錶數據方可收取車資，在的士內設錄音被監督，發現開價要被處分。可在的士站增設流動的士卡增值機，機場或七仔 ok 士多買到的士卡，或公有化的士，叫車才能出車，或分地區性的士，設專門過海的士，收過橋費，可減少汽車增加，增加乘坐公共車輛，公共車輛和專門過海的士才有專用免費拍卡免收費。
927. 可以進行一啲扣分機制，若遭市民或遊客提交有証據的舉報就扣分，扣到一定數目時就要撤銷該牌照，的士上最好有錄音設備，有爭議時可提交該段錄音。
928. 可仿效國外做法，提供優質服務的司機在服務一定年期後贈予的士牌照。
929. 可仿效歐洲的士的收費方案，讓的士可跟客人都可各取利益，達至雙贏。
930. 可參照其他較完善的的士制度的國家，如日本。
931. 可參考內地的的士公司做法，靈活分配的士，監控的士。
932. 可參考其他地區公司或經營，由公司管理其下的士，在的士車身清楚標明所屬公司以及投訴方式，並直接對的士公司處罰。
933. 可參考台灣推行定點定時共乘車。增加的士包車服務，令的士司機取得額外收入。採取扣分制，增加乘客投訴管道，如有專用 apps，在的士內貼有投訴二維碼，只要一掃就即時作出投訴，二維碼內容包括的士車牌等資料。
934. 可否不要集中在同一時間交班？因黃昏時間一架都不願意停，而且醫院這類有需要接載傷殘人士的地方，一架都無法截，靠電召亦未能每次解決。
935. 可否引入類似台灣的士的經營方式。
936. 可唔可以的士司機唔好揀客！
937. 可增設只準在賭場載客的的士，其他的士不準在賭場等客，一定要實行扣分制警員進行放蛇嚴加罰款！
938. 可增設培訓課程！
939. 可增設扣分機制及被釘牌後最少三年不准從事相關工作，及在網

上公佈因違規而被釘牌司機的名單，供公眾查閱。

940. 可多引入一間或多間電召的士專營公司，畢竟以目前澳門的士數量，仍遠遠未能滿足澳門需求，而且以公司形式經營，管理上較方便。

941. 可多發牌，但必須檢討投牌的遊戲規則。以防多數車輛落入小數富人或公司手上，他們會有效控制每日在市面流動的的士數量。澳門的士服務的臭事已臭至全球，服務素質亟待改善。

942. 可引入暫時的士牌照，以租借形式由政府管理。讓一些有意從事的士行業的人仕參與，當中可以加入兼職司機在開放自由行的同時，有助民生和舒緩交通，如遇惡劣天氣也可使用這羣司機協助解決路面沒有公共巴士時乘客的需求。

943. 可引入的士司機扣分制，最嚴重可永久釘牌設立里程制，使的士行走裡數達某標準以防止車輛長期停泊酒店等客，使市中心有需要之人士不能截到的士而浪費資源，保證街道上的士的數量。

944. 可引入的士司機牌照扣分方式，有如香港的駕駛執照扣分方法一樣，對於不同錯誤扣去相對應分數，當司機分數歸零便釘牌。

945. 可引入要求的士每月基本接載本地人次數機制。

946. 可強制性參與培訓課程，考試合格者才有資格駕駛的士。

947. 可批准自行錄音取證。

948. 可採納市民的錄影、錄音佐証！

949. 可推行一些賞勵及處罰的制訂，因有賞有罰較公平啊！

950. 可效發台灣，台灣的士司機服務真的很好、很體貼。

951. 可考慮引入評價機制，安排質量控制的公司隨機，定期，定量地測試的士服務，評價為不合格便警告，再犯釘牌，以避免隱藏身份的執法人員變得熟口熟面，難以有效執法。

952. 可考慮扣分制度，若扣滿若干分數，可有權取消該的士司機的士駕照。

953. 可考慮採用扣分制來實行停牌及釘牌。

954. 可考慮日後的士發牌以的士公司作單位.不再以個人持有或 8~10 年的短期牌.如巴士公司一樣.以的士公司作單位之好處:政府與的士公司可雙重監管司機違法行為.可提供穩定月薪及其他福利
減少因現時各違法行為導致租更的士租金上升
有統一服飾.提高旅遊形象
增加電子收費
仿傚鄰近地區。

955. 可考慮設有一個 24 小時我投訴及舉報機制。

956. 可考試制定扣分制度，達到某次數應採取釘牌，應更有效管理提升的士服務質素。

957. 可能的士車租太高，應該增加的士數量。令到的士的車租下降，而且也可以解決“搭的士難”的問題。

958. 可設立處罰制，嚴重違規則取消駕駛的士資格！以此改善服務質素，重整澳門旅遊業聲譽，以及可以令本澳廣大市民可再有機會

乘搭的士。亦可再略為增加的士數量。

959. 可試行對違規司機實施取消從業資格(1 至 3 個月的處罰)。

960. 可適當調高收費...但同時大大提高罰則這就是鼓勵守法...然後嚴懲違法司機。

961. 可郊法內地方式有專線投訴電話，即時作出罰則，罰款初步 mop100 起。

962. 颱風下可總一加一個價格，保險公司要受保或政府主導下對的士從安裝 GpS 跟蹤要求要到舊區。有罰有獎，引入扣分制，減少害群之馬，加強宣傳投訴機制及電話，市民錄影取證等。

963. 颱風營業附加費設定收費準則，如往來澳門區按錶收費另加 $100-200 往來離島區按錶收費另加$200-300 另可否同的士商會或業界協調交更時間

964. 颱風不要亂收費！

965. 颱風斬客，自己睇啦！

966. 司機不要拒載乘客，不要亂加車費。

967. 司機整體素質的培訓 不亂叫價不拒載。

968. 司機質素太差，花錢買侮辱！

969. 司機一定要是本地人，並且在所有的士內都必需增設類似“黑盒”的設備！！確保的士質素並且政府應公佈並制定颱風天的士收費表。

970. 司機不能開大價，睇標收費。不能歧視短程客人。

971. 司機也是有家庭的，政府工年年加人工，的士幾年都沒加價，如何對抗通漲。

972. 司機亂收車資已經司空見慣 自己親身經歷過幾次啦 等的士見到都不少 這種行為極其可恥 還有如果你去得近少少 司機就故意急剎車急轉彎 或者一路上罵罵咧咧都唔止一兩次遇到。

973. 司機個人質素方面：可在的士車箱入加入評分儀器，並由當局發出服務標鐵並張貼於車身當眼處，讓乘客容易辨認該司機的服務水準。服務水準低自然無生意，司機只有兩條路選擇，一，注意服務質素，二，如態度依舊，無生意進帳，將自然淘汰，退出該行業。對於服務較差的司機，當局應開辦培訓課程為業界提高服務質素提供平臺。如該司機於一定時間內的乘客評分低於特定水準，當局可強制性要求該名司機進行培訓，待通過培訓後，方可再從業。車內配套：安裝澳門通用的電子支付儀器，現金依然接受 1. 縮短支付時間。

974. 司機只去酒店新口岸地方接內地遊客，引致澳門居民沒辦法坐的士。

975. 司機可效法日本的士司機統一制服，增強的士司機職業的專業感，加強外文的能力等等可考慮強制定期的考核，為通過考核的司機提供津貼及醫療保障可以以現在很普及的全球定位服務配合中央電腦系統管理去監控及分流所有的士全澳門所有的士位置及召喚的士的位置一目了然，令未載客的的士可以更有效率去服務需要的士的人。

976. 司機同乘客要互相忍讓，以禮待

人，增加上下車，等候區，

977. 司機多不願接長者病患，一見便即加油走人。碼頭區非去賭場客便惡言或態度差。考的士牌的考核中宜加入守則考核，舊司機亦要定期重考。車內及的士站也公開守則，抵觸者可致電投訴，但同樣要有保護機制，勿被濫用害了好司機。相同也應有表揚機制。

978. 司機太惡，對行人過馬路沒有要讓路意識，完全忽視行人。

979. 司機學習外語，認識本士文化，學習公共服務應有態度。

980. 司機態度差.馬路上亂按車鳴.睇客而載.無視交通規則。

981. 司機態度從來不合悅 如遇雨天高額喊價情形與日嚴重 下車收取小費 如路程稍近馬上不耐煩身為在澳門工作的外國人 感覺連搭車都備感壓力 大大降低澳門素質 如果不是工作因素 絲毫不會想再度光臨。

982. 司機數量不夠，再多發車牌作用不大。

983. 司機服務態度以及打擊拒載議價方面。

984. 司機服務態度差，開車快，坐的時候感到唔舒服。

985. 司機服務態度超差，應再培訓濫收車資和揀客人實在太嚴重當局應嚴打。

986. 司機牌照應每年或每兩年續牌，如司機存在一定數量的合理投訴檔案，應拒絕續牌申請。

987. 司機的拒截、選客、濫收車資，澳門本地居民基本乘搭不了的士！若果只截大陸客，叫他們回大陸工作吧！那兒最多大陸人。

988. 司機經常拒載！

989. 司機要自律。

990. 司機違規扣分制，到一定分數取消駕駛的士資格。加強罰則，可起阻嚇作用。簡化投訴機制。澳門的士已經成為方皇管程度，更被鄰近地區或國家旅客不願來澳旅遊的其中原因。

991. 司機需為澳門永久居民；司機需定有一定開車經驗（年計）；設定新入職規文（季度試用期）；設定臨時的士牌保障制度「試用期間技術、行為或職業犯錯（交通法），不獲發正牌、續牌及作適當處分（執行交通法）」；司機犯法、車主仍需同時承擔所需責任。

992. 司機需要定期參加培訓，或可設定發牌機制。考核過關的的士司機才獲發牌，有牌照才可擔的士。每年或每數年再考核，過關再續牌，如此類推。

993. 各上落站加監控，如有違規，加大加重罰則，司機車主一同受罰。定期對的士從業員培訓，投訴扣分制。澳門道路已經非常擠塞，請不要再發的士牌。

994. 各區道路要疏通避免塞車，因司機有時知道該區經常塞車而拒載。

995. 各區居民雖對的士需求不同，但太多的士只徘徊賭場，路氹區，希望可以增加措施令不同地區居民也可以得到服務。儘管路程不遠，但顧客至上，太多司機因路程短而拒載是不合理的。

996. 各問題問是否曾經遇過的士司機：只係非常之少數！能遇到的

都算有運。

997. 各行各業都有好人和壞人，但大家都居住在澳門，大家打著辛苦的工，用血汗換工錢，但不是這樣讓的士佬這樣明搶，放蛇、員警執法必不可少，沒監管就吾會有秩序，希望政府是認真聽取訴求，而不是隨便說說而已。

998. 合理制定澳門大學橫琴校區的的士安排。

999. 吊高來賣。

1000. 同意立法放蛇制度，強烈打擊的士濫收車資。

1001. 同時建議加強的士司機遵守交通規則意識，好多時他們不根據交通符號讓先,對其他人造成危險。

1002. 名人海鮮火鍋，每車$100 元，每人頭$50，四人上車，司機除了賺取車資外，更得到火鍋店$300 傭金，試問司機如何不接受呢，但如果長期下去，澳門的交通發展只會越來越差，的士是大眾的共公交通工具，不應不可有這樣的特權，希望當局加大加強法則。

1003. 向旅客宣傳的士只能按標準收費！若多付旅客亦受罰。

1004. 向日本司機學習，用扣分制管理司機，扣到一定底分便硬性參加陪訓及罰款。

1005. 吸引年青人及外勞加入司機，平衡司機不足。

1006. 吾該檢討下你地自己 D 制度先啦，投訴又要人上去認人，之後最後都吾會告個的士老，次次都係咁，改善 D 咩呀你地!!!! 幾多年呀大老，無進步過!

1007. 咁愛車大陸人返大陸攞啦

1008. 和廣大市民一起監督的士工作。

1009. 唔可以揀客，開大價，有次地點近個司機全程依依哦哦不特止，好似勁鄙視我咁，仲成日無端端剎車，窒窒下咁攞車，呢種服務態度要改下囉！

1010. 唔好亂收費同拒載已經足夠！

1011. 唔好再揀客！

1012. 唔好淨係在賭場等客，希望在街道上可以隨時搭到車，多些服務澳門市民。

1013. 唔好只揀大 6 客。大家都係澳門人，都係搵餐晏仔姐，唔係趕時間都唔搭既的士啦～

1014. 唔好影響旅遊都市形象！

1015. 唔好成日屈人錢！

1016. 唔好成日揀客，泊埋一邊係到等大陸佬，亂開價錢，就算見到老人家唔好嫌麻煩拒載.....

1017. 唔好成日明明無客都唔著的士燈。

1018. 唔好揀客！

1019. 唔好正係只車遊客，唔車本地人，見到老人家唔車，小朋友又唔車，打去電召，10 次有 11 次都唔會有車，應該要提高罰款金款，違規既要釘牌，永遠都唔可以再攞的士，否則會影響質素。

1020. 唔好正系掛住車大陸客唔該，以澳門人為主，澳門人出街等吾到的士，打親去 call 的都冇！

1021. 唔明白點解任何時候打幾百次電話都話無的士 落到街有空的又唔車你 過時過節濫收車資非常之嚴重 只想講句 大家都係澳門人 有無必要噤做 即使旅客黎旅遊 坐程的士都要比人殺到一頸血 即使澳門幾繁華都好 亦只會比呢一班人污染 左！

1022. 唔鐘意揀人車！
1023. 問完唔該政府做野先得嫁
1024. 喜慶節日揀客情況嚴重，作為香港旅客很難找到的士，只接載內地旅客! 希望有關機構正視問題，難道內地人才是的士該接載的旅客?
1025. 嚴加處罰拒載，短程拒載，濫收車資，尤其在打風天候，市民趕著返工，應該停牌!
1026. 嚴厲執法！
1027. 嚴厲執法，重罰違規司機，停牌期間雖接受職業道德教育及考試
1028. 嚴厲執法違規司機，例如罰金重，才能改善日益嚴重的不良風氣!電召的士合理加收費用制度，保障司機生計之餘，乘客亦可在急須時得到服務。的士違規很多時各執一詞，最簡單例子是拒載，本人亦經歷過，無可能隨時手執手機拍攝，司機拒載發生只是幾秒間時間，門未開已駛走。本地人不接客，外地人是水魚，影響城市形象。執法，監督，罰則最為重要，當然時政府角色,不要每次立法後都虎頭蛇尾。
1029. 嚴厲對付拒載之的士司機。特別是見到有老人家及小孩時，一定拒載。
1030. 嚴厲打擊！
1031. 嚴厲打擊濫收車資，拒載行為。不可以“塞車”為理由去拒載。不可因路程長短而揀客。最好不要粗言穢語，敬請有禮。多謝！
1032. 嚴厲打擊違規的士司機，引入放蛇制度，加強罰則，重犯則立刻釘牌，終生再不接受的士工作證申請。
1033. 嚴厲處罰！
1034. 嚴厲處罰違法司機。
1035. 嚴厲重罰揀客，拒載，議價，收取回佣。
1036. 嚴密執法！
1037. 嚴懲違法的士司機！
1038. 嚴懲！
1039. 嚴懲，獎勵！
1040. 嚴懲不正當經營的的士司機。
1041. 嚴懲不法司機、亂世用重刑！
1042. 嚴懲不良司機，自然提升服務質素。
1043. 嚴懲亂收費,拒載客的的士司機。
1044. 嚴懲兼永久吊銷牌照。
1045. 嚴懲及立即釘牌。
1046. 嚴懲司機濫收車資。
1047. 嚴懲害群之馬，絕不姑息！
1048. 嚴懲拒載、議價司機，嚴重或重犯者須罰款及終身停牌！
1049. 嚴懲拒載及濫收車資，提高罰款，訂立扣分制，多次拒載便釘版，增發更多的士牌。
1050. 嚴懲拒載嘅的士司機！
1051. 嚴懲違法的士司機！由罰款到釘牌！
1052. 嚴懲違法行為！
1053. 嚴懲違規(揀客議價兜路)的士,包括終生釘牌以起阻嚇作用。在車安裝監察系統以免錯怪好人。定期突擊檢查車輛輪呔咪表是否改裝。
1054. 嚴懲違規的士，加強服務，增加的士數量。
1055. 嚴懲違規的士司機！
1056. 嚴懲違規的士司機，揀客，議價者，一經確定 1.先取回的士牌照(如是租的士者，可給予牌照主一次機會，起互相克制作用)2.租的

士的，先罰暫停載客 3 個月，再犯釘牌 3.牌照持有人，如牌照違法 3 次，收回牌照，永不可再申請。嚴厲處理有關的士服務問題，請相關法律快快出臺。

1057. 嚴打，嚴懲。
1058. 嚴打、狠狠的打。
1059. 嚴打回傭桑拿店和酒店，打擊黑的 call 台的禮物制度，一份禮物代表附加十元，十份禮物則代表附加 100 元！凌晨時份下班時常截不到的士，皇朝區，的士都掛了暫停接客，卻又會停下講價
1060. 嚴打拒載！
1061. 嚴打拒載！！
1062. 嚴打犯法的士司機！
1063. 嚴打賭場揀客的的士司機，禁止一次性收高價。
1064. 嚴抓嚴打，不能雷聲大雨點小
1065. 嚴格地收緊罰則！
1066. 嚴格執法，必要時停牌，禁止違法司機再駕駛的士。
1067. 嚴格執法，罰款提高，實行扣分制，嚴重即時要釘牌，年期要有阻赫性。
1068. 嚴格執法，釘牌及罰款。
1069. 嚴格執法對付拒載，揀客，議價，濫收車資的司機。並在每個的士侯客區派駐執法人員監察。設立專為公共交通進行監察，檢控的獨立執法小組。嚴格執法。不要把市民的投訴不當一回事。
1070. 嚴格執法規範，清除害群之馬，重拾澳門過往良好形象！
1071. 嚴格執行對的士給於小費的餐廳，食肆，夜總會或沐室作出重罰。
1072. 嚴格執行有関的法律及措施，令到所有司機守法之如，又可以得以謀生。
1073. 嚴格培訓新入行的司機，特別注意職業道德方面，以及年輕一輩司機的駕駛態度，請的士司機不要只顧接客，而不顧附近的交通情況，特別是後面的來車。
1074. 嚴格打擊的士司機選客和濫收車費的現象。
1075. 嚴格扣分制！
1076. 嚴格撤查遭投訴之司機，加強執法力度。
1077. 嚴格管理司機違規行為！
1078. 嚴格處理！
1079. 嚴格規範的士行為！
1080. 嚴正執法！
1081. 嚴禁的士司機在車廂內吸煙，加強車廂內之清潔衛生，因曾有在的士車廂內見到蟑螂及被蚤咬的經歷。
1082. 嚴肅處理的士違規問題。
1083. 嚴重影響本澳旅遊形象，現在去廣州搭的士都沒拒載和議價，澳門的士服務簡直係倒退，沒有進步反而倒退真可悲。真的需要嚴厲執法，引入扣分制或放蛇制來加強執法。
1084. 嚴重打擊！
1085. 嚴重罰款違規的士！
1086. 嚴重重罰的士行業！罰輕司機覺得下個客俾反罰既錢！罰重先會有阻嚇成份！沒甘多不法份子！我本人應為罰則重才能阻止濫收車資！第一次罰錢，第二次停牌！第三次終身不得重考！這樣才能有威嚇成份！
1087. 因不斷發牌（即增加的士數量）及不調整的士起標及跳標價，的

士從業員才會挺身犯險。政府應監管發牌問題，的士數量增加並不是解決問題的方法。

1088. 因不知的士所擁有的福利或資助，無法分析出有用的建議

1089. 因人而異，態度惡劣係因他們本人教養，改善係好難！增加多些培訓才給予駕駛資格！

1090. 因只要有駕駛的士的牌照便能駕駛的士，所以有些黑社會人士或曾犯刑事之人士均能成為的士司機，所以如能立法規管的士司之資格，例如：有刑事記錄者不能當的士司機等。

1091. 因執法人員有限，我建議當局可採納市民以短片或錄音形式來舉證違規的士司機。

1092. 因太差，好似賊一樣，重罰款，停牌，加強監管。

1093. 因澳門地方小，所以認為加強電召服務能有助改善現時難搭的士的問題。

1094. 因澳門地方細小，放蛇人員如即時作出檢控，違法的士司機好快已辨應出放蛇人員，司機只須視而不見不停車就能避開檢控。建議：希望放蛇只須取証，過後發控訴書檢控！隱藏執法人員身份！我們令願的士合法加價，確保有的士搭，對可恨違法者嚴懲！！！

1095. 因澳門賭業興旺，很多大陸賭客的豪爽習性，導致的士司機光做佢哋生意已達收資平衡，再加上收費不用跟隨咪表... 試問仲點會有市民截到的士? 法例監管，放蛇打擊，是必需的。如政府可對的士業提供多點思想教育，補助等，或可令其放低單靠接載賭客就已達每日收入指標的概念...P.S.多發的士牌照,絕對無幫助可言，因為澳門交通已飽和，道路已經沒有再承受增加車輛數目的上調空間...

1096. 因澳門除遊客區外，都比較難截的士。可仿效台灣於便利店召喚的士，便利店附近設停靠點。

1097. 因為公交沒做好，所以才讓的士有機可乘，演變成全球的笑話。雖然說如果有學識都不會做的士司機，但其實有部份的士司機是操一口流利的英文，所以當中根本不是如別人口中要包容別人學歷低要"搵食"才揀客等。加強司機的培訓固然重要，最重要係有有效的法例及罰則來監管。

1098. 因為拒載或揀客而被人記低車牌號碼打電話去投訴既的士司機，若在一個月內被投訴超過五次或以上的予以處罰，一至五次罰一千五百元，五次以上每次罰三千元，超過十五次的即時釘的士牌，一年內不可再搵的士。

1099. 因為本澳得黃色的士有公司管制，而其他就沒有，所以會形成質素參差。希望可以成立管理所有的士的機構，才能監管及培訓出更好的司機，至少不會形成多種派別！令民眾反感！之前有些外地朋友都反應的士司機質素及態度有問題.....藉此更希望可以盡快改善，才能留住更多遊客！

1100. 因為的士行業接觸外地遊客比較多，並代表了澳門給外地人的印象，所以必須要求的士行業應有的禮貌及要有服務質素的培訓，

重點是要給他們嘉獎貼在車上或登報獎勵。

1101. 因為讓司機們瞭解的士本身功能，提升服務心態，仍要看各人自求，太被動，現在社會風氣太自我，亂世要嚴治，故嚴正執行罰則，有損失才令其改變。

1102. 因目前澳門的拒載、揀客及濫收車資情況的情況太嚴重，建議加強對的士違規的處罰

1103. 國內外的城市走過多個，態度差、拒載等不規範行為澳門可以排第一，而且明目張膽，關閘候車處當著管理人員的面拒載，且不只一個，這麼明顯的違規，在其它地方還未遇到過，實在不可思議！

1104. 國內早已安裝的士內的視象鏡頭監察系統。為何澳門這麼落後？還等什麼？

1105. 國際銀行的的士站根本等不到的士!

1106. 在 2014 年 9 月 20 日，晚上約 1 點左右，我和朋友乘搭的士，車牌 M-29-27，司機年約 25 歲，我們由上車開始，這位司機已經用左手講緊電話，車內殘舊，車速極快，態度極度惡劣，又沒有預備足夠資金作為找續之用！我覺得政府應該提供足夠的培訓給他們，同埋設立專責部門，去聆聽市民的意見及投訴，監督他們的改善進度！制定服務條款及價格，打擊他們拒載及濫收費用的情況！

1107. 在下班的時候，百分之九十以上的司機都講價。

1108. 在中區或新口岸一帶加強巡查。

1109. 在交更時不要拒載！

1110. 在住宅區截唔到的士的情況嚴重，而旅遊旺區的交通亦受到的士長龍的影響。政府當局須研究並提出有效的方法去協調及改善該情況。

1111. 在住宅區截唔到的士的情況嚴重，而旅遊旺區的交通亦受到的士長龍的影響。政府當局須研究並提出有效的方法去協調及改善該情況。

1112. 在全澳的士車身貼小告示。"根本澳門法律，車資只按咪錶收費，如濫收車資即屬違法"。

1113. 在加強打擊違法的士司機的同時，亦應對守法敬業的司機加以保護及表揚。

1114. 在各個出入境關口派發單張，令旅客對違規的士都有處理手段並知道要記錄相關資料，可對違規的士司機有一定限制。

1115. 在各區由政府設立的士站，發一些必須政府的士站上客之新的士。

1116. 在各口岸作宣傳，因向的士司機問價最初由國內旅客開始，應告知其不用問價。

1117. 在名方面加強檢控及從速處理

1118. 在增發的士牌照時，加入更多限制，如投得牌照者需自駕，使用純電召方式以減少議價及揀客的機會。

1119. 在市區增加值多一些的士站！

1120. 在市區是很難看見的士的走動，只有在賭場附近或出入境的地方才能看見，故在市區乘搭的是一件非常艱辛的事，希望能改善這問題。

1121. 在引入「放蛇」制度前，警方應加強宣傳，向旅客說明澳門的士的收費制度，並提醒市民和遊客遇到違法司機時要主動舉報；而警方在接到舉報後亦要嚴厲執法，千萬別放過違法司機。

1122. 在引入放蛇、釘牌等一系列強烈措施後，適當增加的士收費，司機有足夠的收入便相對不會挺而走險。

1123. 在打風時間的士亂收車資跟拒車嚴重……應對風球時間例出對應方法……不能給的士司機在風暴情況下以沒有保險或別的原因拒載或亂收車資。

1124. 在新馬路商業銀行的士站常常大排長龍~大量的士停在的士站後方搞下車窗等人問價~\新馬路去關閘開價$200~去氹仔$300~簡直離譜!

1125. 在旅遊城市澳門，如果的士沒有管理好對我們澳門是有很大影響的。因為大部分來澳門玩的客人都會乘坐的士，如果客人感覺澳門的士像賊一樣對客人，大家想想還會有客人來澳門嗎？就算下次來的話，其客人都一定不會再乘坐的士。更可能這客人會大力推廣這種不快經歷比所有朋友，上網討論等等。希望有關部門盡快處理這些問題，使我們澳門能夠繼續發展，成為世界第一的旅遊城市。

1126. 在晚上等的士時，的士司機不願乘載單身女仕，漠視女性夜間安全。並且本人深感女性司機給人感覺較為親切和藹，有禮貌，不會言穢語。故政府可考慮多增聘女性的士司機。又或者可參考鄰國馬來西亞做法，設置的士櫃檯，客人只需告知櫃檯人員去哪兒，即可於櫃檯繳費，給予收據，乘搭的士，待櫃檯跟司機私下對數。這可避免司機濫收車資及揀客人。及可增設一條專責前往機場，碼頭的旅客電話熱線。

1127. 在機場的士站，的士司機公然因行李過多而拒載。在機場出現的旅客、市民、學生必定是有一定的行李，的士司機既然選擇來機場載客，就要預左機場乘客是有行李，無論多或少，再者機場的士是有額外加收費用，所以拒載實在太過份啦！

1128. 在港澳碼頭，有兩個的士站，但沒有職員指揮，的士入線隨意，對排隊的人不公平，帶來運亂，請跟進。

1129. 在澳門，很難截的士，如有需要，最快的方法是去附近最近的賭場才能截的士，的士司機都去做賭場在職人仕或外地遊客服務，卻變了我們本地市民有錢都輪不到我地搭嘅問題日益嚴重！令到夜晚真的急需要坐的士嘅人無法享用服務！提供尊線電召的士服務，方便有需要人仕，如病患者，老年人，孕婦等！期望你嘅聆聽和改善，也辛苦你了，謝謝！

1130. 在澳門各賭場或黑點長註便衣進行二十四小時放蛇行動，這能直接對市民得益和旅遊形象加分。

1131. 在澳門搭了十五年的士只遇到三個好德士司機，人性是要管制的不然澳門就像個賊國了，一不管理大家都會出來搶錢…。

1132. 在澳門搭的士仲難過坐火箭，建議建立相關機構對的士進行規管和增加的士數量加強競爭力
1133. 在澳門搭的士太難 的士都不進的士站 都在旁邊議價 颱風更甚價錢驚人 而且都好像集團式一樣 去多遠的地方都同一個價 好像所有的士司機都把價錢商量好一樣 反觀鄰近地區香港 的士司機很禮貌 只會收取應得的車資 澳門的司機真的非常非常的過份 希望大力打擊 !!
1134. 在特別日子或假期可以加多的士數量！
1135. 在的士明顯處貼上投訴的電話，方便市民或遊客舉報違規司機。
1136. 在的士站多加搖控及檢控人員！
1137. 在的士站我排第一，司機鎖住門唔開比我上車，係要車後面個大陸人。
1138. 在的士站設立人員即場監管，在的士內貼上廣告讓乘客可知悉甚麼是違規行為，及舉報方法。
1139. 在節假日時，街上更加難有的士，就算有的士亦會拒截或揀客人，情況相當嚴重。希望政府正視。
1140. 在繁忙時段(9am，2pm，7pm，11pm) 和繁忙地段(高士德，三盞燈，新馬路，龍圓，碼頭) 增設多架的士!
1141. 在興旺的地局加強的士選客的監管，防止的士成機逃離的士等候區。
1142. 在街上完全無法截的士
1143. 在設有的士站附近規定範圍內，應禁止的士隨意上落客，以避免對在的士站內輪候的人出現不公平現象，更容易出現不守規則的亂象，破壞本地區旅遊城市形象。
1144. 在賭場附近兜圈兜客的害群之馬應該取消的士司機牌照!的士司機應該實行扣分制，如有拒載，濫收車資等應該扣分，分扣哂了便要停牌 1 段時間!
1145. 在路上勿快車，斑馬線要讓行人！勿沖紅燈！不要任意爬頭，響喇叭，顧及路面行車情況！此致！多謝！
1146. 在車箱內增加溫馨提示，提醒乘客下車前檢查清楚自己的財物，避免出現捨遺不報的情況發生！另加裝監控裝置，以阻嚇有關犯罪的出現！
1147. 在車箱內安裝錄音設備作用不大，原因是司機可先下車商議車資或揀客，根本不能錄到相關對話，將桑拿或某些店鋪回傭刑事化，及一經發現立即取消的士工作證，車主亦需付連帶責任，例如司機出現違規，初犯必須停止不可租賃給其他人士，若再犯將強制取消的士牌。強迫車主付監管責任。對於司機方面，必須記錄其目的地，因某些司機經常停留桑拿等客，若記錄每位司機的目的地，將有助瞭解該司機的營運模式。同時必須規定一定數量的電召士可在舊城區（如三盞燈）或山頂醫院候客。
1148. 在遊客區的士站到晚上或沒有臨時督導員的時間，每天都見到的士泊在的士等候區的較遠處，要乘客自己行去問價，明目張膽無法無天。若是市民上車去較近之處（如：生病去附近醫院），有

司機態度不好。這些表現，是因為的士業界對自己工作的敬業操手問題，加上不嚴格監管執法，也沒有需要承受後果所致。另一方面，如果的士司機認為對他們有不公平之處，亦應建立對他們合理權益有保障的相對規章，以及讓他們上報的機制。

1149. 在酒店門等客應泊開 D，阻住其他客上落車。
1150. 在醫院外要有一定數量的的士
1151. 在街上根本無法截到的士，即是有車是沒有客的但見到是本地居民都不會停下來。
1152. 在颱風天氣的時候，希望的士能更多的為我們服務，並不是要議價才能上車，還要過分的收錢
1153. 在香港、上海或北京等交通繁忙地區，的士數量都是多於巴士的數量，但澳門的士數量明顯不足，加上的士牌昂貴，形成"吾憂做，揀客，開價"等風氣，強烈建議增加的士數量。
1154. 在香港濫收車資是刑事罪行，澳門可以參考。同時拒載亦應加強打擊!!!!
1155. 坐得好啲、坐位多啲！
1156. 坐監 3 個月即時執行！
1157. 垃圾政府都吾去管梗系搞到今時今日咁樣，攬收車錢又拒車客，的士佬又似住要開工亂 cut 線，吾理道路安全。
1158. 垃圾政府都吾去管梗系搞到今時今日咁樣，攬收車錢又拒車客，的士佬又似住要開工亂 cut 線，吾理道路安全。
1159. 垃圾澳門的士司機。
1160. 城市人口太多，旅客無限增長，對的士需要大增，必須控制旅客數量，限制自由行，否則問題根源永遠無法解決!!
1161. 執法不嚴，警惕無用！...
1162. 執法人員應隱藏身份調查 的士司機有否濫收車資及拒載 需經常調查應提高對的士司機提高濫收車資及拒載等金額罰款或扣分制度。
1163. 執法人員的執行力度要加強！
1164. 執法人員要多監督現行的士濫收車資的問題，因澳門是旅遊城市，但就給目前的各種各樣的士惡行破壞了澳門的形象！這絕對是澳門帶來長遠的影響！
1165. 執法方式增強，罰則需加強阻嚇力，現時許多"黑的"並不太害怕被罰錢，許多一個月甚至會有 4 萬以上的收入，更甚者有 8 萬收入，另外現時交通環境也是一個因素，許多"白的"尤其白天，塞車情況更令他們士氣低落，交通事務局等卻仍沒能改善現今情況，交通網絡需由警員人手指揮去疏導交通，已可以體會其失敗與無能。
1166. 執法要嚴！
1167. 執行先得，無得個講字！
1168. 培訓心理質素，嚴懲違法的士，再不改善，澳門旅遊業發展會急促下滑，令遊客止步。
1169. 培訓會是其中一環，但以長遠來說，應以法律及法規去監管及加強現有既執法力度。否則，難以糾正某些的士從業員的歪風。
1170. 培訓現在的士司機服務質素。
1171. 培訓的士人員對顧客服務的素質，要以客為尊。加強道路及駕

駛安全意識。

1172. 培訓的士司機，每年續牌要考慮此的士司機有否不良記錄、如被投訴、揀客、拒載！改善的士司機颱風下的保險，以免以此為藉口濫收車資！

1173. 培訓的士司機，規管的士司機。

1174. 培訓的士司機勿揀客，勿蹺路，加強執罰

1175. 培訓的士司機要以禮待人，安全駕駛的知識。

1176. 培訓統一的服務態度。

1177. 培訓良好司機。

1178. 培訓是基本要求，但只有嚴厲執行罰則才能有好的服務。要急急，執行否則會由小，小壞份子影響大澳門聲譽。

1179. 培養素質服務,誠實及以禮待客。

1180. 基本上，澳門人不會考慮答的士，因拒載非常嚴重。而且的士司機經常在行車時揪煙，實在難頂。政府應加強管制的士制度。

1181. 基本上在酒店旅遊區比較常遇到揀客的士司機，中區電召基本都沒有車來，黑沙環區廣福祥公園外巴士站就比較容易截車澳門交通環境太差，有些區分的士司機不敢進去，因為進去可能 30-60 分鐘才能出來，這部分我能體諒司機們的難處，因此的士服務的提升，不止於如何規範的士司機，更應該有更多交通配套來完善，例如限制旅遊巴/發財巴數目，巴士路線的整理，限制買車，提高買車的成本如重消費稅，行車稅，減輕道路負擔的士司機不當行為的罰則應加強，錄音/錄影有助於保障雙方權利，放蛇也早應該由法律制。

1182. 基本上是沒什麼，態度始終還是最重要的，有個好態度，一切順其自然會好起來。

1183. 基本上現時服務態度好的本土司機見少買少。不止揀客而且不看乘客亂高速開車。澳門是著名的旅遊之都、的士利用量之多跟司機的服務之差成強烈對比。希望澳門能儘速改善。

1184. 基本上的士司機只會載大陸人/外地人，看到青少年或是老年人都會拒載(視而不見)。我建議增開投訴制度，例如被投訴 1-2 次就罰金額，再犯加額。

1185. 基本已對的士服務質素心死，但真正縱容的士服務行為的是政府，別只做這種門面問卷，出一張嘴沒用，應該要行動執法警惕這群人人。

1186. 堵截付給司機傭金的場所；將司機姓名放在更顯眼地方，如司機頭枕後方；明確製訂的士司機在颱風下可收取的附加費金額；向旅客加強宣傳可舉報的違規行為；設立的士違規行為舉報熱線；加強培訓的士傳呼台接線員或在其服務熱線錄音，使其不轉達額外給付的費用；提高的士罰則。

1187. 增加多些的士！

1188. 增加官方驗車中心 定期及隨機抽樣檢查的士計程咪表。

1189. 增加更多的士！

1190. 增加的士數量，增加電召的士，電召的士不能在街兜客。有些的士司機是值得表揚，可惜為數不多，至於對那些害群之馬缺德之

的士司機須進行道德教育，在証據確實情況之下必須嚴懲，以免其惡行影響澳門形象。

1191. 增加電召，現在打去電召的士都沒車，電召的士恍如虛設。

1192. 增設的士司機牌照計分制度增加放蛇的士違法問題嚴重影響澳門形象。

1193. 增加 GPS 導航，方便司機遇到不熟悉地段也能安全到達。

1194. 增加一些小型的士，由投標人自行駕駛，需接受交局提出的特別條件(1000cc 以下)，走舊城區。

1195. 增加不同交通工具讓遊客選擇，減少對的士的依賴。

1196. 增加乘客投訴機制，開通官方投訴管道牌照一年一續司機續牌與平時投訴情況相關惡劣司機可考慮不與其續牌。

1197. 增加交通事務局人員，只有 5，6 個人員可以做什麼，增加及大大加強對違規的士司機的罰則，甚至釘牌，對執法人員的檢控簡單快捷，可以不需要乘客做證人，因為他們都怕煩，導致司機可以不受檢控！

1198. 增加人員加強執法，嚴懲違紀司機，培訓後才發從業執照。

1199. 增加人工就咩事都冇 LA。

1200. 增加便捷之舉報方式。但遊客一般很快離澳，故應考慮增加有效的即時的取證方式及處罰程式，在遊客離澳前或即時可作處罰。

1201. 增加保障 or 條例鼓勵多些良心的士服務澳門本地人。而不是全部都在賭場門口等宰割遊客和賭客。給遊客澳門黑的印象不只，令到本地人變相少了一直交通福利。

1202. 增加停牌處罰！

1203. 增加公共汽車，加快完成輕軌，改善交通網絡。

1204. 增加其他公司的士牌照，不能只有黑的能在街按客，把有問題的黑的司機釘牌永久不能再擁有的士牌照，扣分制對待。

1205. 增加即時的取證方式及處罰程式，增加警方人員參與執法，引入隱藏執法人員身份的調查手段（俗稱放蛇），中止或取消違法司機的從業資格，釘牌。

1206. 增加取締違法喊價行為、尤其在雨天時。增加電話叫車服務，或用智慧型手機下載 app 叫車。

1207. 增加可載 6-7 人的士數量。

1208. 增加吊銷的士牌機制，不可重發牌照。

1209. 增加執法！

1210. -增加執法人員-增加投訴熱線-鼓勵市民監督及檢控-政府設有電召的士或出租車，服務市民。

1211. 增加執法力度和增加的士站。

1212. 增加執法及懲罰措施，提高的士司機質素！

1213. 增加執法和取消執業牌照一

1214. 增加執法強度密度，重罰違規司機，澳門的士行業已臭名遠播，嚴重影響澳門旅遊城市形象！

1215. 增加培訓，提高質素！

1216. 增加培訓，給他們要注意良心工作，不要攬收車支，要有好的服務態度，因為的士都是服務行業，理應對客人有禮，要人們給錢都要覺得值得，就算比多小小當小費都無所謂這才行。

1217. 增加培訓、修法、立法，加強管

制。

1218. 增加培訓管理，改善服務態度
1219. 增加外地勞工司機！
1220. 增加多 d 的士！
1221. 增加多 D 的士，澳門人冇車的話，的士，巴士都上吾到……
1222. 增加多 D 的士。
1223. 增加多些即時管道，投訴。增設 24 小時熱線，即時跟進。增加人手，即時處分。在黑點多加人手維持秩序及監控。在的士等車處，設有 24 小時投訴及解決難題熱線。即時處分。罰款及昂銷牌照。
1224. 增加多些牌，引入競爭。
1225. 增加多些的士，提升的士服務的素質。
1226. 增加多各種交通工具數量！
1227. 增加多方面監控與賞罰以全面加強澳門都市形象
1228. 增加多間管理公司像電召的士那樣 ～ 多些競爭 ～ 便不會有像壟斷的情況出現 ～
1229. 增加夜間收費，遊客加收車資！
1230. 增加大量的士讓乘客有得選擇，現時的士數量太少在街上想搭要用搶的，如果有超大量的士服務自然提高水準。
1231. 增加官網。官網上有各個司機編號和照片。增切打分服務。劣分者。一星期或一個月不可接客。市民才是最有效的監督員。員警很多都做假。
1232. 增加對違章司機的罰、多讓他們提升自身的數質！做好澳門的司機形象！
1233. 增加對行動不便人士，長者及嬰幼兒優先乘車的規定，即同一時間有不同人士截車，司機須優先接載上述人士，以解決上述人士乘車難的問題。
1234. 增加對違法的士的懲罰！
1235. 增加導航設備，及即時交通訊息，讓乘客得以瞭解最佳路線
1236. 增加小企電召或網上預約系統機制，勿給予的士公司單一召喚的士系統，讓市民有更多選擇機會及平衡市場需求。
1237. 增加成為的士司機的入職條件
1238. 增加打擊"白牌車"。
1239. 增加扣／減分制！扣／減曬分後需要重新再考的士牌。
1240. 增加扣介制，被投訴成立 3 次！停牌 3 個月，成立 9 次停牌 2 年
1241. 增加扣分制、達到最低分、停牌或重考、嚴重或者數次不改，釘牌。
1242. 增加扣分制度， 颱風期間規定收費表， 推行的士服務好的司機選舉。
1243. 增加扣分機制以增不良服務或拒載行為等的阻嚇作用。
1244. 增加扣分處分！
1245. 增加投訴管道！
1246. 增加接載老人家，殘障人士，懷孕婦女出行的電召的士。
1247. 增加放蛇制度制止的士違規～
1248. 增加數量，提高服務。
1249. 增加數量，增強服務素質。
1250. 增加於颱風期間營業的附加費
1251. 增加更多公共交通工具，或推行社區 car polling 等等。
1252. 增加有獎有罰制度，加強在出入境口岸對旅客及市民宣傳！
1253. 增加檢舉途徑，的士記分制，違規到一定程度停牌。盡辦法可以

讓的士在打風期間有保險！

1254. 增加每公里車資。同時增加放蛇和提高罰款，甚至釘牌。

1255. 增加無理拒載，選擇人客罰款，車內加綠音監管。

1256. 增加電召電的士、或開放市場白牌電召，拒戴一定要罰、道路增加閉路電視監測路面，如有拒載、可作證據。

1257. 增加發牌！

1258. 增加發的士牌 政府做車主 租俾有志服務社會之退休司機 合理整治整體路面交通 (包括斑馬線及交通燈位 行人線位和黃格區等等……)。

1259. 增加的士，多點的士等待區域。

1260. 增加的士，多的士才能有競爭，競爭才有好服務。

1261. 增加的士，最好每個月 30 部.平標價.有牌不能參加.到時通街的士,租金點貴.街上又多的士.我都唔開車啦.因無車位.多加電召,隨時 call 車.少人開車實有客.的士搵到食.租金平,我都開反轉.政府又唔使搵地起停車場.如果氹仔路環的大地盤，有點對點巴士更好.因路上唔塞車.因點對點唔使站站停.市面又少咗巴士.的士走多兩轉.大家好.如果加有監視器就更好.想無禮都唔得.又點佢載揀客。

1262. 增加的士，派警員放蛇。

1263. 增加的士,立法放蛇,加重罰則！

1264. 增加的士上落區，如黑沙灣應設網站，要確保有的士到站，不要全去到酒店接客。

1265. 增加的士上落客地點提高的士司機素質合理適當增加車費，提高司機收入，減低濫收情況嚴懲濫收車資。

1266. 增加的士不是唯一的方法， 一味增加只會令道路壓力日益加重。

1267. 增加的士並不能改善澳門居民日常生活的需求。澳門不是沒有足夠的士，是的士都停在酒店附近，居民日常居住地點的士長期不足，酒店門口永不缺少的士。增加的士只會令交通更塞。

1268. 增加的士公司（每間公司 10-50 個牌），政府規管處罰公司，公司規管管的士司機。

1269. 增加的士公司，提升競爭力。

1270. 增加的士公司以聘用司機模式來營運，以減少單一壟斷市場的經營方式，而司機應在聘時接受一系列的培課程,以提高服務質素。

1271. 增加的士只會增加馬路上的使用壓力。放蛇，增加罰款或取消執照較好。

1272. 增加的士司機的福利待遇，做得好的要表揚獎賞，相反要有一定的處罰。

1273. 增加的士司機培訓！

1274. 增加的士司機培訓，不要求好似日本的士司機的服務質素，起碼不要比內地還要差，仲要收日本的士的價格，起過份！

1275. 增加的士司機扣分制，對的士司機有違規事件發生，有刑事責任!

1276. 增加的士司機扣分釘牌制度，並且予以員警一定執法權力，能夠即時採取罰則，不需令投訴人(乘客)面對太多程式。

1277. 增加的士司機的品格培訓，改善本澳道路交通擠塞問題。

1278. 增加的士司機責任心的重要性，

何謂的士司機？最起碼以民為本，有責任，確保乘客及自己安全。有禮貌，保持澳門旅遊城市的面貌。澳門的士司機如果能做到以上兩樣，可回到 80 年代熱血質素！

1279. 增加的士在街上的數量，電召的士服務制度化，像新加坡，電召的士可以用短訊方式，另外如果要預約的士，例如早一日或特定時間，可以收取額外費用。遇上違規的士司機，一定要嚴懲，否則只會有更多黑的出現，另外，要教導市民及旅客不要與司機講價及問去不去。

1280. 增加的士在街上行走的流量，例如管制賭場，酒店等待客的士數量，及增加的士站，務求方便市民可以更便捷，順利地截到的士。

1281. 增加的士好像台灣一樣自己買車便可做的士司機

1282. 增加的士總數目最重要。

1283. 增加的士數量，達至自由競增

1284. 增加的士數量以提升競爭力，檢舉方法應要方便市民以改善的士的服務行業，多訂立規例以示警戒，如有違規應加倍罰款及停牌，嚴重的可直接釘牌。

1285. 增加的士數量最重要，數量多了，的士就不可能只做遊客生意，居民自然較易找到的士。其實在關閘的士站，部分的士司機揀客行為明目張膽，要捉拿並不難，問題是根本沒有執法人員加以管理，另外刑罰需加重。總結，增加的士數量，加強執法管理，加重刑罰，必需三管齊下，缺一不可。

1286. 增加的士數目、加重違規的士司機懲罰、加強司機應有服務態度。

1287. 增加的士數量 和嚴厲打擊自行揀客和濫收車資的司機。

1288. 增加的士數量!!!!!

1289. 增加的士數量(永久牌的黑的)，否則無法滿足一年約 4000 萬旅客及澳門居民的需求，歸根究底供求失去平衡，只有增加永久牌黑的的數量，可以促使的士司機前往舊區載客。還有電召的士不提供電召，澳門真是與別不同!!建議開放競投(如電訊公司及巴士公司)，讓有能者經營.請考慮!!本人畢業於台灣國立成功大學交通管理學系 86 級周小姐，以上是本人的專業意見，謝謝!

1290. 增加的士數量，加重違規刑罰，在出入境口岸向遊客宣傳推廣正確的服務形式，鼓勵舉報不當行為。

1291. 增加的士數量，令市民和遊客易於乘搭的士。

1292. 增加的士數量，加強監督酒店候客的士、

1293. 增加的士數量，完善電召的士，的士發牌制度參考台灣，只要普通人讀左的士服務課程，符合作為的士的車輛，同當局申請，批准後即可營運，當然要訂定一系列法律，嚴懲違法者。

1294. 增加的士數量，嚴厲執法。

1295. 增加的士數量，嚴格遵守按咪錶收費

1296. 增加的士數量，增加電召的士服務。

1297. 增加的士數量，提高拒載，揀客懲罰。

1298. 增加的士數量，提高的士間競爭力，限制娛樂場所，酒店等的士站的士等候數目，嚴懲拒載司機，增設駕駛監察系統以使交通部門知道路面的士狀況，也可以設 app 讓市民知道實時的士狀況.....
1299. 增加的士數量，監管濫收車資及拒載的司機，設立舉報熱線，制定懲罰制度。
1300. 增加的士數量，重罰，第二次重犯永久吊銷牌照。
1301. 增加的士數量、加強執法。
1302. 增加的士數量及加強違法罰則。
1303. 增加的士數量及加重罰則，增加員警的執法權力。司機繞路，趕客落車，濫收車資不算刑事，但乘客因司機繞路而不給予車資則屬刑事，現時法規比較偏坦司機一方，對乘客保障較少，而且，若因繞路濫收車資而報警求助，員警亦只能轉交交通事務局跟進，沒有執法能力。
1304. 增加的士數量及重罰違法的士司機。
1305. 增加的士數量和加強對的士司機的素質培訓，應更加重視的士牌照的考試資格，加強對的士的管理，令澳人可用澳的士。
1306. 增加的士數量對改善整體的士服務並無任何幫助，必須從的士司機態度入手,加重刑罰是必要的。
1307. 增加的士數量或採取自由營業制度，由自由市場決定的士數量。劣質的士會自然淘汰。另外的士交更時不要在上下班時間。
1308. 增加的士服務態度及的士數量，在澳門真的好難搵到車坐，的士又揀客，巴士人多到逼唔上。
1309. 增加的士服務類型，如其他運輸車輪。
1310. 增加的士熱線服務。增加的士等候站。防止的士司機拒載！
1311. 增加的士牌， 跟本不能解決問題。本身的士司機質數良莠不齊只有加強執法才可產生警惕作用。
1312. 增加的士牌，加大打擊不法司機力度，制訂放蛇和大幅度提升罰金。
1313. 增加的士牌也無補於是，因 D 的士只會泊在賭場等大客，佢地唔係載市民的。且增加的士牌，可能導致搵巴士的司機也轉行，影響巴士公交服務。建議的士調查交更時間，因放工時間好多的士都"落旗”交更唔載客。
1314. 增加的士牌及增加的士數量，增開新的士公司，就如巴士新時代（維澳蓮運），有競爭才會有進步；或可仿效香港分區域的士，以保障澳門居民乘搭的士便利性。
1315. 增加的士牌在短時間內。
1316. 增加的士牌照，引入更多競爭，增設扣分制度。
1317. 增加的士牌照；增加執法人員；加強罰則以增加阻嚇性；
1318. 增加的士牌照數量是最有效改善本澳的士服務的方法。冰凍三尺，非一日之寒，做成今日的士服務差劣，令本澳市民及遊客出行受到影響，更對老弱病者的影響更甚。政府在改善的士服務方面，可以說是後知後覺。我認為，特別應有措施安排老弱病者能乘

搭到的士.這對他們的出行很重要。

1319. 增加的士站，禁止的士在酒店非的士站範圍停車載客，交通事務局加強對的士監管。
1320. 增加的士車，改善服務。採取扣分制，扣滿分停牌。
1321. 增加的士車牌，增加多的士公司，引入競爭。
1322. 增加監管，扣分制，放蛇，應增加專設的士上落區的士上落地點應有規劃.的士隨便在路上接客嚴重影響道路行上暢通
1323. 增加監管人員加大處罰力度
1324. 增加私人汽車(白牌)行走,這樣才有競爭，才會改善，
1325. 增加素質培訓
1326. 增加罰則，或引入扣分制。
1327. 增加罰款違規的士司機至 5000 元以上派執法人員打擊違規的士（放蛇）國際新聞也報導澳門的士的嚴重情況違規的士嚴重打擊澳門旅遊業聲譽。
1328. 增加罰款金額及引入扣分制度，嚴重者中止或取消違法司機的從業資格。
1329. 增加罰金！
1330. 增加颱風輔加費，例如，氹仔加 100，路曙加 150，……等等。不得再加，同時用放蛇在颱風期間出動，這種阻嚇作用應該湊效。
1331. 增加舉報有獎的行動，讓大眾市民共同監察的士服務業，同時加重罰則，起阻嚇作用。
1332. 增加舊區的士服務，採用政府購買服務方法，由公司僱用的士司機，用特別顏色區分，多入住宅區載客。
1333. 增加處理的士投訴及稽查人手，給予更多執法權力，保障稽查人員人生安全，並適當增加相應資源，不要讓這個部門像交局孤兒一般。
1334. 增加處罰的士司機的刑責，重罰將可望打擊司機的違規手法相反，增加對良好司機的獎賞，並且可利用標貼於車廂的優質司機，以及獎金的鼓勵，藉此有效改善的士司機的服務質素。
1335. 增加處罰程度，放蛇制度！
1336. 增加警力人員執法是必須的。
1337. 增加警力管制的士站於的士內添加 GPS，設定系統化由政府開設的士意見專線。
1338. 增加豪華七人的士！
1339. 增加起標價！
1340. 增加起表價錢、50 元起表、每 100 米跳表一次、每次 5 元、停車每分鐘 5 元、的士佬搵到錢、自然會去市區、吾會揀客啦。
1341. 增加路面流量，多用公共交通轉乘規範司機意識
1342. 增加違規刑罰。如人手許可，請有關部門設立 投訴專線及即時性支援服務。
1343. 增加違規的士司機罰金，設扣分制。
1344. 增加酒店門外的士站執法人員，派發投訴指引，讓外地遊客清晰瞭解的士拒戴的投訴方法。
1345. 增加電召，或上網預約的士功能
1346. 增加電召，減少黑的！
1347. 增加電召熱線，曾經試過打了數十幾次電話亦不能打通。曾遇過的士司機駕駛期間用手接電話。
1348. 增加電召的士，並於電召時只提

供上客地點，不需要提供目的地，以免揀客情況。

1349. 增加電召的士，現在很多在舊區的長者仍無法搭到的士，他們不良於行，連上醫院看醫生都不能去,希望增加電召的士解決問題。
1350. 增加電召的士在街行走的數量!
1351. 增加電召的士提供本地人乘搭，街車大多應付遊客需要。
1352. 增加電召的士數量！
1353. 增加電召的士數量，改善電召服務質量無論遠近都要派車接送;降低的士發牌所需金額，令更多人競投的士牌，減少大商家或有錢人士獨佔牌照但又不出車，並降低輪為抄買工具及。
1354. 增加電召的士服務！如沙黎頭一帶百分之九十的士不會接召！所以有的士司機稱由於該區長期塞車，所以基本司士不會應接！皇朝區大部份的士都不會接載本地居民。
1355. 增加電召的士熱線，每次致電都線路煩忙或無人接聽，未曾成功經過用電召電話召的士。
1356. 增加電召的士牌照，嚴格管理的士服務質素，接納市民舉報司機違法行為。保障澳門市民和遊客使用的士的權利。如果容許濫收車資。那政府的收費即形同虛設。在的士站安裝閉路電視，有助紀綠。
1357. 增加電召的士車輛！
1358. 增加電招服務及電招後時間的服務承諾。
1359. 增加非旅遊區的士站點。
1360. 增加預約的士服務：便利店（像台灣一樣）或手機 app。
1361. 增加颱風收費指引，政府應保障司機給乘客雙方利益；某些主要道路由於太塞車，導致經常性沒有的士或者拒載，本澳居民難搭的士。
1362. 增加點到點電召預約服務，減少街頭攔截的士的負擔，監管並嚴處回傭行為，設立簡易的受害人舉報機制。
1363. 增強執法，打擊壞份子。
1364. 增強執法，踢走害群之馬。
1365. 增強的士司機的服務質素，如對長者等不便人仕及攜帶大件行李的乘客提供協助；對違規司機加強罰則，另可參考外國做法注明往各區的收費價目表。
1366. 增強相關權限實體的實際執法力度。
1367. 增強罰則，加強宣傳相關內容。
1368. 增強電召的士的電話線路！
1369. 增發一些特別的士牌，限制不能到賭場，酒店及遊客景點候客及接客。可送客到該等場所。使這些的士到其他居民區候客和接客。取消競投的士牌，不能私下轉讓賣買。無限發牌給有興趣駕的士人士。等多些人可選擇搭的士，減少自駕車在馬路上行走。
1370. 增發只能在路面行駛，不能在定點候客的的士牌。
1371. 增發更多的士牌，的士多左，竟爭大，自然就唔會獅子開大口，濫收車資，拒載等.....或者將的士公司化，像黃的一樣，不設立私有化。
1372. 增發更多的士牌照，要嚴格檢控的士司機的一切不法行為，最佳方法是增派警員進行放蛇及在的

士上按裝錄音、錄影等電子監測。
1373. 增發的士牌！
1374. 增發的士牌於事無補，重罰害群之馬。
1375. 增發的士牌照，嚴厲打擊揀客，拒載等等問題。
1376. 增發的士牌照，增加競爭力提供及簡化市民可以舉報而會有果效跟進的方法改進強化其他公共交通工具，以舒緩的士服務的需求。
1377. 增發的士牌照並不能解決根本問題，的士依然會停泊在各大賭場區，因此應大力發展電召的士，並應引入競爭模式。
1378. 增發社團之特殊服務的士牌照，如輪椅的士等。
1379. 增的士入黑沙環區，方便市民搭的士，嚴打拒載客司機。
1380. 增設一種的士，是不可以在酒店門口，賭場，口岸，和特定遊客區(例如南灣，新馬路)一帶上客，從而足使這類的士會到澳門住宅區接客。
1381. 增設懲罰性措施，明確落實政府管理部門對違規的士的管理執法。
1382. 增設扣分制！
1383. 增設扣分制度！
1384. 增設方便市民的投訴機制！
1385. 增設有效的投訴專線；禁止長期掛上暫停服務的前方紙牌。
1386. 增設的士司機基本待遇，以使得到最基本保障，而減少違規情況。
1387. 增設的士司機牌照扣分制，不當行為一經發現需扣分，分數影響續牌。可同時安排協調員於的士站協調如何收費才開車。
1388. 增設的士站！
1389. 增設監控的士攝像頭，對的士及顧客相方有保障，有些的士蓋旗，見到女士，小孩，老人家就快速行駛，就算乘客幾得車牌，的士都可否認。攝影頭能夠清晰看到蓋旗，蓄意拒載，亂收價錢，經常停泊黑點（如浴室，賭場）等等，和不禮貌對待乘客等等。加強懲罰及定時檢查的士行為。
1390. 增設網絡叫車服務，例如運用app。
1391. 增設電話 APPS 叫的士服務。
1392. 壞的比好的多太多了。
1393. 處罰太低！
1394. 多 d 的士入市區違法者重罰，累計至釘牌。
1395. 多 D 放蛇，罰款加重！
1396. 多 D 的士！
1397. 多 d 黃的，少 d 黑的！
1398. 多一點的士就會小好多問題！
1399. 多一種的士公司介入。
1400. 多些監察的士司機，一拒載或議價馬上罰款或停牌，沒有正式的士司機牌嚴禁開的士。
1401. 多些監管的士司機載客情況，嚴重要求的士司機注意其他駕駛者安全。
1402. 多作宣教，嚴重違規，多次違規予重罰……
1403. 多僱用本地市民做的士司機，拒絕外勞的士司機
1404. 多發的士牌照，的士司機優先投標。
1405. 多在市區內行駛，以便—般市民使用。
1406. 多執法及放蛇，現在的士揀客及議價很嚴重，望政府多加措施。
1407. 多培訓及制定統一的電子機制！

加重罰刑及進行放蛇行動。

1408. 多培訓另的士司機有良好知識，行業就能改善。

1409. 多增加幾間不同的士公司 提升實力和競爭力。

1410. 多獎少懲，理性人總向有利一方行進，只懲無獎作用不會大，人很懂走灰色地帶避過罰則。

1411. 多宣傳搭的士時應該注意的事項，請市民一齊監督的士。

1412. 多建立牌照打擊炒賣的士牌！車內裝設監測系統！

1413. 多打擊的士違法行為！

1414. 多放蛇 罰款金額提高！

1415. 多放蛇，打擊違規的士，增強澳門旅遊形象。

1416. 多放蛇打擊黑的。

1417. 多數的士司機選客，另到很難搭到的士，建議增加的士數量。

1418. 多方面，多部門監管，增加罰金，嚴重及多次違法須入獄。

1419. 多次拒載、濫收車資、恐嚇乘客永久訂牌。

1420. 多次被拒被宰，服務態度差，協商時趾高氣昂，不怕我們投訴，我們也投訴無門，昨天就被M1-44-19 的司機宰，從永利去金龍要收我 50，一副滿不在乎的樣子，鼓勵政府整治其中的害群之馬

1421. 多管道方便市民及遊客投訴，加強管制的士服務，增加的士數量，有競爭服務自然提升!

1422. 多發的士，所有的士司機都可以無償申請的士牌，只有這樣才是出路。例如，台灣和葡萄牙。只有的士司機自己有牌，不受剝削時，才可能解決問題。

1423. 多發的士牌。加強執法。

1424. 多點放蛇打擊撰客。

1425. 多點讓警方參與放蛇行動！打擊黑的不車澳門人的問題！澳門人已經無的士坐嫁啦！

1426. 大力打擊違規司機，加強處罰力度。一有投訴，有證據就要處罰。

1427. 大多數司機有禮貌系關閘上落車 d 司機就串還有新馬路。

1428. 大大增加的士牌照！

1429. 大幅加重違法罰則！

1430. 大幅增加的士數量。

1431. 大幅度增加的士數量，限制車速，對危險駕駛和不遵守交通規則者，施以重罰.實施扣分制度，以及每年考核，改善司機的儀表，使遊客留有好印象。.

1432. 大至跟問卷答案一樣。

1433. 大部份司機都為接內地客而拒載本地居民，關閘晚上隨處可見，部分的士司機還每位收錢，七人車拒載澳門居民。

1434. 大部份是遇上交班時間就拒絕載客，或是出現議價，在關閘外只要時間過十一點左右人潮較多時會有司機議價，電召時常是沒有空車。

1435. 大部份的士司機揀客太嚴重，且市區內難以找到的士服務，部份的士司機的駕駛質數低下，更甚者會有危險駕駛行為，應盡早訂立刑罰加強執法。

1436. 大部份的士司機的質素都不好！

1437. 大部份的士司機都不好，破壞澳門形象，違規後必須重罰，最好停牌最少一個月。

1438. 大部分司機候車選客。大把的士系街。系唔載澳門人。

1439. 大部分的士司機均好。所以提高刑責對好司機沒有影響。
1440. 大部分的士司機都不遵守交通規則，在黃線停車，常常無故超前及加速，不但影響行人，更影響其他搵車的居民。
1441. 大部分的士司機都是好嘅，不過禮貌方面差的，唔主動同乘客打召乎。
1442. 大部分的士都在賭場或旅遊景點載客，市民難以在市區截的士，電召的士需特別說明加錢才有的士肯載，希望有關當局可制定相關策略改善情況。即使在的士站(例如港澳碼頭),候車時間也十分長，增加的士數量有確實需要。
1443. 大部分的士都有很好心態，只有一少部分害群之馬(留意到現在有一些年輕既的士師機會做出不正當的事情)例如：拒載，挑客，加收費用。
1444. 大部分質素太差.....仍有好司機不過比例太小。增加扣分制有助改善。
1445. 大部分都系人質素太差，系無得救，希望重罰、殺一警百。
1446. 大量增加的士，增加競爭。
1447. 大量增加的士數量，增加的士電召服務，方便乘客出行。加強的士司機培訓。
1448. 大量增加電召的士數量旅遊局加強宣傳旅客乘搭電召的士黑的在生意暴跌下自然恢復秩序利用供應以平衡需求
1449. 大量增發的士牌照！
1450. 大量大量的增加的士牌，僧多粥小，就不怕的士司機開天剎價，影響澳門旅遊城市的形象。
1451. 大量發的短期的士牌
1452. 天怒人冤！無法無天！
1453. 太多司機揀客，不埋站，加強監控。
1454. 太多的士司機揀客拒載，必須嚴肅處理，令澳門市民可有機會用到此公衆交通工具。
1455. 太多的士司機見死不救，一家大小老弱婦孺在路邊截車，都可以無視就走。質素有問題。
1456. 太多的士聚集在酒店，賭場找客，導致一般市民無法找到的士乘搭。或看見你到的目的地不夠遠，揀客，不方便司機，拒絕搭載。
1457. 太度非常差。
1458. 好久已沒有有良心的的士司機，使用扣分制度可有大的阻力，一但沒有分即 0 分時，立刻中止或取消違法司機的從業資格，如有必要加重刑罰可將駕駛執照同時釘牌。現有的的士司機都在 SAUNA 或酒店門口等候，因介紹到 SAUNA 可得到更多報酬，不但只沒有關引擎導致環境及人民受到嚴重影響。澳門的士司機的惡劣行為嚴重影響澳門影像，使澳門人無法享受一般的的士服務。一般的服務都不能達標，還有加價的可能嗎? 身為澳門人絕對不服現有的的士司機行為。政府可以點打擊違法的的士司機呢? 又加佢地價?
1459. 好司機好少！
1460. 好司機少之又少，十個司機九個拒載！還講粗口。
1461. 好多人都有遇過的士問題！已經證明左本澳的士服務有好大問

題！政府監管力度弱小！的士司機一部份人素質問題！希望政府可以加大監管力度！

1462. 好多的士司機都拍車在街或賭場付近，而的士司機使進賭場賭博，這情況是浪費車牌資源，政府應該嚴格處理這情況。

1463. 好多的士司機的駕駛態度極差，要求亂搋車的司機重罰，要求立法規定的士要安裝行車記錄儀，記錄的士的行車狀況。

1464. 好多的士的執業操手好有問題，自顧自身利益，搵快錢，結果，司機揀客，市民及遊客搭車難，司機服務輸佳，拒載，例如:有次在北安碼頭等人，眼見旅客開的士門，講緊目的地時，司機拒載，繼而他們發生口角，旅客甚至影埋架的士車牌，要投訴的士司機，該的士司機連車門都未關好，就走了，當時的士車門還差點撞及其他人，幸好無被撞到。的士拒載及濫收車資已輸是新鮮事，各的士司機眼見咁樣好搵錢，就有樣學樣。我在國內的親戚以前都很喜歡來澳，但近兩年，搭的士難，搭巴士又唔識，所以，都少了來澳消遣了，的士司機的行為，真係直接影響澳門政府對澳門的。

1465. 好多的士的執業操手好有問題，自顧自身利益，搵快錢，結果，司機揀客，市民及遊客搭車難，司機服務輸佳，拒載，例如：有次在北安碼頭等人，眼見旅客開的士門，講緊目的地時，司機拒載，繼而他們發生口角，旅客甚至影埋架的士車牌，要投訴的士司機，該的士司機連車門都未關好，就走了，當時的士車門還差點撞及其他人，幸好無被撞到。的士拒載及濫收車資已不是新鮮事，各的士司機眼見咁樣好搵錢，就有樣學樣。我在國內的親戚以前都很喜歡來澳，但近兩年，搭的士難，搭巴士又唔識，所以，都少了來澳消遣了，的士司機的行為，真係直接影響澳門政府對澳門的。

1466. 好失望，他們常常只想載大陸旅客。

1467. 好好的強化的士行內的管理及司機的本身文化修養培訓.在罰則上，應提升至刑事.要坐三個月至三年.留有案底.這才是起到效用.罰款太輕.希望可以強權建國.令澳門成為一個優質的旅遊城市.政府和業內人士要好好執行.司機的不是應要好好提點及馬上糾正.不可以掩耳盜鈴的做法。

1468. 好差，基本上截 10 部先有 1-2 部停。成日都唔車到目的地，附近方便自己就停！！如果不是司機想去的對方，會俾說話乘客聽！

1469. 好差服務！電召成日冇車，路邊等都冇車，一 D 酒店亦都等唔到車（置地、舊文華、新文華、金沙……等），好似全澳門既的士全去曬威尼斯、金沙城、永利。平均等一架的士都要 15~40 分鐘！太誇張！見到人地拿 BB 車拒載！拿大件行李拒載！澳門一個國際旅遊城市咁既的士唔怪得淨係吸引內地遊客啦！外國朋友來試過一次都唔會再來！

1470. 好服務的的士司機給壞的士司機

連累，警方執法力度不足。

1471. 好的司機是有，但不多。有遇過司機全程單手講電話(全程粗口)駕駛，十分危險及沒禮貌。亦有司機因不滿路程短而不斷作出急剎等行為。澳門政府若有意打造國際旅遊休閒城市，若基本交通都做不好，何來談上禮儀好客之邦? 很多出入口岸，根本無法截載的士。一來已經很少的士願意在的士部載客，就算有都開天殺價，更不要說在街上截車，有試過在街上等了超過 1 小時都沒有成功截到的士。在旺區更加很難與大量旅客"爭車"，市民連基本出行都成問題，如何做到休閒城市? 希望政府能在公交方面多加改善，加強立法管制，改善發牌及監管。

1472. 好的士司機，非常少，少得可憐。政府唔好再講咁多啦，立即做嘢！

1473. 好的的士司機只有 5%，嚴重到這個地部，外來人和本地人都知道，全部都叫苦連天，只有政府官員不知道，可能他們都有公務車，沒有感受過，那是天下奇事，現在還在問卷調查，天下怪事。立即行動吧！

1474. 好的的士司機不多~20 個有只有一個左右~經常見到司機拒載~也有已上車但傾唔掂數被的士司機趕下車~現在澳門的的士司機已不載澳門人~很過分~建議希望的士司機能載小寵物~因為有些小寵物因病而需即時送診所~希望未來澳門的的士行業會變更好~

1475. 好簡單，增加的士數量，試問市面上多的士行走，市民方便，司機難找客，這樣還會拒載嗎？會揀客嗎？會濫收車資嗎？吾明政府對的士的違規行為視而不見，愛理不理，才導致大部分的士司機的違規行為變本加勵。這局面，政府應負責任。

1476. 好難截的士！

1477. 如不再打擊揀客，拒載及濫收車資等情況，不加強違法司機的罰則，是沒有阻嚇作用，澳門市民及到澳門之旅客已經對此情況非常反感及有很多怨言，如情況再這樣惡化下去，澳門市民對政府的威信將會盡失，澳門旅遊城市的形象也會一落千丈，政府應衡量下甚麼是應該要做的。

1478. 如不再改善~只會好似中國和泰國的情況~收費不一和影響澳門的國際旅遊城市形像。

1479. 如可以，分開服務本地市民和服務遊客的的士隊伍，讓本地市民更多機會用到的士服務，尤其是老弱傷健等有需要人士；現今的士行業部份司機態度惡劣兼行為倡狂，嚴重影響本澳作為旅遊城市的形象，加上其他大眾運輸系統未能有效分擔旅客及本地市民出行的需要，若再不實行強勢政策去規範和監管的士行業，將會自食惡果。在提昇的士服務質素的同時，有必要徹底地對本澳交通出行需要做評估，重新規劃和調整，而不是頭痛醫頭，腳痛醫腳，否則問題可能只會暫時解決，但很快又死灰復燃。

1480. 如司機被檢獲違規，應即時停牌三天。加推良好服務獎勵制度，

如司機於三個月內未被投訴，發放獎金。鼓勵同行互相監察。

1481. 如在 8 號颱風訊號或以上，因保險公司不會對司機及其車輛作出賠償，政府可制定適當的賠償機制（如出車營業，須事先在政府登記，如發生意外，政府會作出適當賠償），使司機可在這樣的情況下,也可按照正常收費營業。

1482. 如得到市民讚賞的司機可得到一些標記以作識別！嘗試以讚賞的形式改善不良的風氣！令一些行為好的司機得到公平的看待，不至一竹篙打一船人。

1483. 如有決心，現時必須使用重懲！

1484. 如有汽油補貼機制，可能會有多些車願意在街頭接客。不會只是躲在酒店附近。太多空車在賭場附近議價，大大影響國際旅遊城市形象司機缺乏培訓，可以亂停車接客，影響交通。

1485. 如有證據證明有的士拒載或揀客，應即時處罰該的士司機禁止駕駛最小一個月，若多次犯錯，應永久禁止再駕駛的士！

1486. 如本澳居民自己沒有汽車或電單車，最需要乘坐的士出行的時候往往是生病時必須往各醫院就診，但現在很多時無法截載的士前往，可能鑑於各間醫院所處的區分也非旺區或遊客區，的士司機不願意駕駛前往，以免避開塞車的路段，又或擔心原來的乘客下車後未必能即時有另一乘客截載，影響收入或浪費汽油，建議引入獎勵制度，鼓勵司機多接載本地居民前往某幾個地方，例如：各大醫院、碼頭、機場等。

1487. 如果不加強制法，設放蛇制度，任由的士亂開價，會十分破壞澳門旅遊大都會型像。以及本澳市民也十分難搭的士，尤其晚間。日間都偶意遇到好司機，但不想壞份子令所有人都被標簽！

1488. 如果不知如何立法請參照香港的士法！

1489. 如果可以我希望政府可以用比出平常罰款 5 倍以上罰金。

1490. 如果可以能像香港嘅的士司機服務態度就好！

1491. 如果司機本身守規。罰幾重都唔關佢事。

1492. 如果在街頭載的話，經常司機會先問你去邊度，如果係尬仔去尬仔都不願意車，所以有時都係上咗車叫佢開車先至話去邊度，咁就無得佢揀，但司機態度就會超差。

1493. 如果天氣情況變壞，應增加的士數量服務。

1494. 如果對違規的士，一定要重罰，才令到澳門回服原來一樣！

1495. 如果市民報警後，能有證據證明的士司機有錯誤行為，就可以直接釘牌，相信一定有很好的效果，因為只靠罰款一定沒效果，他們把價錢提高就可以把被罰的錢賺回來了，而釘牌是把開同一車的司機一起沒車開，那只要其中一人被抓到，其他的就會一起失去賺錢工具，這樣他們一定不敢再這樣做犯法的事了。

1496. 如果政府沒行好監管，問題還是沒改善。

1497. 如果是出租車 連車主都要罰欵使他小心揀人租。

1498. 如果有颱風加照表雙計就很好多過年年 28 開始照表加叫 20 元最好了他們上班也有三工難看的士司機不是人嗎各位大官想想·看吧_有颱風他們也用命的

1499. 如果本澳真的要引入的士放蛇與車廂內監察錄像等的話。我認為全澳各行各業都要一齊引入。不要單單只針對的士。要一視同仁。巴士。餐飲。賭場疊碼等等行業都要一齊立法。其實為什麼會做成澳門的士這種局面。有賴澳門的"陽光"政府與官員的做事方式。就黑的為例。本身是自負盈虧的。簡單的說是老闆。自己生意。所以會因環境因素而影響自己的生計。如果本身只賺錶錢。根本是整個月圍不到數。收入只是低下階層收入。開早班的司機還好一點。早上起碼多點遊客。但夜班司機一到晚上 12 點關閘關門。整個澳門已經水靜河飛。每個賭場都排。

1500. 如果沒有違法，的士不應反對放蛇機制。其身不正的司機才會害怕政府的執法。

1501. 如果澳門再不改善交通現狀，將嚴重打擊澳門作為一個國際化城市的形象，應該加強管制和監管公共服務行業。

1502. 如果的士司機拒載或者揀客。其實就沒有佢的存在價值。變相鼓勵澳門人買車，只會更加塞車。

1503. 如果的士司機能有一定穩定收入就吾會演變現時不可收現狀！正所謂“物極必反”《我曾是一名的士司機，本地市民大部分上車以為是上帝還呼聲指令，以投訴為明又加上多數入市區時間長問題等等！導致吾車本地人理由！)和睦上車落車少揾幾拾蚊是無所謂！如果以一更車 12 小時計算(真正行車車客 8 小時)可以按現時工種價收入 800！這樣作為的士司機何必去冒風險閃議價扒泥鰋拒載呀？

1504. 如果的士司機違規，政府部門可先作扣分，如多次重犯，再中止或取消違法司機的從業資格（俗稱釘牌）。

1505. 如果的士服務不改善，澳門政府就不要說推行什麼休閒旅遊城市！在澳門巴士路線不完善下，的士是旅客最依賴和可信的公交！政府，請好好處理事件！

1506. 如果確實對的士司機實行釘牌制可以減少交通意外或過失，有效能減阻人為過犯。實施投訴制，也可令的士司機加強服務質素。

1507. 如果自律未能適應於現時大多數的的士司機，政府一定要嚴勵杜絕不按錶收費去立法！加扣分釘牌制度等。

1508. 如果警方不加強執法，阻嚇的士的違法行為，再加更多的士都沒有用，只會令路面更擠塞。

1509. 如果需要更正交通的問題，請先更正道路使用的車輛的數目和行車路線的規劃，就好像新馬路都會有工交優先的策劃，因為是涉及巴士和的士的上落客問題，既然如此為什麼其他的地方又不去考慮某些路線也能走此策，最近機場附近的交通變得越來越擠塞，巴士都必須先駛入氹仔臨時客運碼頭才能到達機場，可是不

知道在上星期開始巴士必須繞道可走外圍路線才能進入氹仔臨時客運碼頭，那是一路極錯的行為!!!!以前塞是因為賭場車不斷湧入碼頭泊車，嚴重至阻礙所有車的出入，違例泊車沒有警員處理，塞車更是沒有一個交通去安排交通。

1510. 如果黃色的士為電召的士那麼就不應在街上接客，黑色的士的發版制度可作修改，投新牌可減低年期由現時八年改為五年，投的士牌的價格可調低同時可引入計分機制，若在發牌期間即五年內有投數，扣分已達到一定的級數據的士的人或分租者將受到再投牌的機會或除去其執照的可能。
1511. 如特區政府仍然向國際旅遊城市方向發展，請加強管制的士服務吧！
1512. 如發現司機犯法，架的士也要釘牌。
1513. 如發現違規重罰！
1514. 如的士司機犯以上案例達到 3 次，即吊銷其的士牌照。
1515. 如的士司機違規，可連該的士所屬公司或車主本人一起處罰，增加的士公司或車主對租客紀律規管。
1516. 如要設立錄音監察，必須強制錄音：而且提高對違法司機的罰款金額必須要有阻嚇性，否則形同虛設；釘牌制度，是有相當的必設性；放蛇是可以增加的士司機的服務品質。
1517. 如證實違法，採取扣分制(滿分為 10)，扣滿 10 分需停牌 1 至 3 年。
1518. 如違規重罰！
1519. 如違規需重罰！
1520. 學下深圳用 apps
1521. 學下臺灣拉！
1522. 學習臺北的士管理，開放的士牌，取締的士行業壟斷，持牌人必須親自駕駛的士。
1523. 學習大陸對的士的做法！
1524. 學習香港，的士揀客拒載刑事化!
1525. 宅區增加！
1526. 安全駕駛最重要，除了要顧及乘客安全，亦要顧及其他道路駕駛者安全，不要因貪快而危險駕駛！
1527. 安全駕駛習慣，有禮物。
1528. 安排員警在賭場附近放蛇防止司機拒載。
1529. 安裝 GPS 及車內安裝有聲音和影像功能，同時加加重刑罰，等同親火打劫、批空公款一樣的刑罰。
1530. 安裝 GPS 跟蹤器，計算的士的時速，若超過一定時速就應罰款，這樣可以減少交通意外的發生。
1531. 安裝中央監控非落旗時間的士司機運作，從而掌握的士每一更期落旗比例，方便計算長期等候的司機、對調查有一定幫助。
1532. 安裝監控器最好，而且要宣傳比旅客知道乘的士不用議價，增加多些電召的士，因為好多時電召都冇車，警方執法要加強，執法要公正，不要給市民感覺有選擇性執法，還可以實行司機扣分制，提高司機的責任感。
1533. 安裝錄影錄音系統！加強監管！
1534. 完善保險制度 打風不用開天殺價
1535. 完善法律，允許放蛇捉黑的，增

發牌照，構思民的，即白牌合法化，在節假日通過申請登記審批後，可以提供的士服務。但最重要還是解決供求問題，供求平衡，甚至供大於求時才可解決的士濫收車資,服務質素低劣問題。

1536. 完善澳門公共交通網絡，市民及旅客便可減少依賴的士。

1537. 完善的士投訴制度！投訴無門，不受理！難查証！不改善投訴制度、就算加幾多人手、罰金加重、黑的出去轉多幾個水魚已經賺返曬！扣分釘牌！

1538. 完善相關法律法規；職業司機薪水保障；各持份者理性的參與；有效的執法。

1539. 定期培訓從而提昇的士司機質素以首要提昇服務質素為主要培訓目的增加阻嚇司機揀客情況的條例。

1540. 定期接受駕駛安全訓練，行業職業道德教育，英語培訓等。

1541. 定期課程！

1542. 定期進行放蛇作抽樣調查！

1543. 定立的士扣分機制，採取扣分外，還要罰款及停牌。

1544. 宜家司機經常利用拎旗做檔箭牌，原因係無制度限制他們可拎旗的地點及時間，其實拎旗的原意是司機落更，上洗手間，食飯等需要完全離開車廂的行為，但現時司機在酒店、桑拿門口隨意拎旗，司機人就在的士側或車廂內，遇啱目標才會落旗。根本拎旗制度已經被濫用，拎旗方式須要改善，不能再用紙卡，要用機械電子代替，以紀錄拎旗時間及目的。

1545. 宜訂立的士違規扣分制，當分數扣到一定的比例需要停牌一段時間，如復牌後仍有違規情況再被扣分，當分數為 0 時便終止其從業資格。

1546. 客人評分，為好司機在車輛上標上特別標誌進行加獎制度。.

1547. 宣傳「愛」宣傳「感恩」

1548. 害群之馬數目遠超良好從業員。

1549. 害群之馬，除之而後快！

1550. 寄然已俾行李費，的士司機亦應該幫乘客放好行李。

1551. 密切抽查咪錶，跳錶過快。

1552. 實在太差了，枉自命為旅遊城市，更枉論世界旅遊休閒中心！慚愧吧。

1553. 實實在在執法，勿只立法又執行唔到。希望設立二十四小時即時舉報，勿五點後下班方王管。

1554. 實施扣分制，必要時終身停牌，對於錄音錄影等資料可作為呈堂證公。

1555. 實施扣分制,扣滿後停牌 1-2 年，同時加強檢控方法，可藉由乘客錄音或錄影作為證據參考，而不是報警後只說證據不足，澳門的士惡行已全球知名，請盡快立法管制。

1556. 實施扣分制，按違法程度扣分，罰款，停牌時限，最嚴重者不得再任職不得再任職司機。

1557. 實施放蛇，嚴格執行違規扣/及罰款以及吊銷牌照制度。

1558. 實行實時舉報政策，加大偵查力度有利的士行業整頓

1559. 實行扣分， 當扣掉分數時立刻停止司機的的士牌照，及需要參加培訓課程(包括駕駛態度及技術),

合格後才可再發牌，要被停牌滿3次後，應永久停牌。

1560. 實行扣分制、扣滿停牌、再犯永久釘牌。

1561. 實行扣分制，以改善的士司機的服務質素。

1562. 實行扣分制，扣滿分後吊銷牌照，嚴重者終身不得從事的士行業。

1563. 實行扣分制，用簡易程式檢控司機。

1564. 實行扣分法，扣滿即停牌！

1565. 實行的士司機計分制，遭客人投訴或違反交通規則扣分。

1566. 實際上應該修法使到無需特定執法人員放蛇，而應該與個資法配合，由每名市民可以在非故意的情況下錄音或錄影，倘在有爭拗或不規則行為出現時，該等影音檔可以作為投訴的合法證據。

1567. 實際且有效的法律，能成功檢舉的法則。

1568. 寫一個電腦程式，我們用電腦上網時，可以查到的士站有多少的士到站，同時，增加可以在電腦上預約“的士”的特殊服務。

1569. 對於拒載 揀客方面需改善！

1570. 對於澳門出租的印象極差。

1571. 將GPS系統接駁至的士咪錶，每當落錶時系統透過GPS直接記錄乘客上車位置，並記錄行車路徑，到達目的地後，咪錶會自動列印載有上車地點及時間，下車地點及時間，距離以及總金額的收據，從而減低司機繞路的行為。倘乘客有懷疑，更可要求列印載有詳細路程的收據，作為憑證。

1572. 將交通執法權力交回警方，加大執法力度。

1573. 將心比己！

1574. 將投訴基制及手續盡量簡化。針對司機個人設定扣分制度。違規司機除罰金外，在續牌照時雖曾加附加費用。發更多牌照只會產生更多違規的士係街，甚至對交通做成更大壓力，絕對反對增加的士。

1575. 將投訴手續簡易化，計分化（違規罰款），取消其的士牌照。

1576. 將拒載訂為刑事罪。

1577. 將揀客，亂收費，服務態度極差的司機，先停牌若再犯取消牌照。.

1578. 將的士司機全面轉為“打工”模式，取消現時私營、司機自行向車主“租車”的模式，收回所有民間持有的的士牌照，因為這樣會導致司機內心萌生歪風。要求現有司機在一定限期內通過有考核性、認受性的培訓課程，此課程為主要為訓練司機的服務態度，所以課程必須嚴格把關，並篩走不合格者，讓司機成為一們專業行業。

1579. 將的士變成公共運輸事業。

1580. 將私營的士統一交出由政府管理

1581. 專欺負本地婦人！

1582. 對一些拒載及濫收車資的的士司機作出嚴懲。

1583. 對不守法的司機要重罰，增加罰金到一萬以上，採取扣分制，取消違法司機的從業資格。

1584. 對人態度要提升。

1585. 對佢地冇曬意見，一個字（差）。應該每樣都改。不過當中也有好

的士司機的。

1586. 對嚴重違規司機採取馬上停牌制度。違規的士嚴重影響澳門旅遊城市形象。

1587. 對嚴重違法及集團式違法之司機，處以監禁通過放蛇並成立專責隊伍負責執行對有多次違法紀錄之的士處以停止營運權利（類似非法旅館封樓令）紀錄隨意出高價截車人士，重犯者罰款處理

1588. 對好司機要表揚，對違規司機要懲罰。

1589. 對好的的士司機有獎勵制度。

1590. 對拒載，濫收車資的的士司機加重罰款及刑罰！

1591. 對拒載、揀客、濫收車資的士，應提高罰則，以收阻嚇作用！

1592. 對拒載加重罰款，對服務好的加於表揚。

1593. 對放 8 號風球當天，的士司機冒死上班，保險不賠之餘，也沒有三工，而且加價又要比員警抓，這是政府重來都沒有從司機的角度想過！

1594. 對於一個觀光旅行地區來說的士的確丟盡澳門人民的臉。

1595. 對於上述 F 項（釘牌），可對累犯的司機才實施。

1596. 對於交通事務局如何規管的士司機，實在看不到成效！司機照樣的拒載，態度惡劣！

1597. 對於司機態度惡劣 是乘客難忍的，不願意就不要做的士司機，車上有老有嬾，還刻意左轉右拐，不將剩客安全放在第一位次，應設立更透明的投訴平臺，沒資格的不配做的士牌，影響業界，影響社會形象，影響澳門國際化勉魅力。

1598. 對於多次違規的的士司機應採取較嚴厲的懲罰，輕則禁止從事的士駕駛資格一至三個月，重則四至六個月，累犯者則取消從業資格，以打擊違規情況。因現時的士司機拒載及揀客情況嚴重，許多時候的士打著接客燈，但對澳門市民視而不見或因路程短而拒載，但對於訪澳旅客則主動停車招攬生意，特別於凌晨時分，沒有巴士乘搭的情況下，拒載情況更令人不憤！因此，的士違規不但對澳門市民造成不便，更嚴重損害澳門國際旅行城市形象。此外，雖然違規情況嚴重，但澳門亦有部份的士司機態度良好，值得嘉許！若能同時設有嘉許機制，鼓勵的士司機正。

1599. 對於學生上學時段 即使短程載客都不應該拒絕!嚴重不滿遊客優先!態度惡劣!建議為部分司機提供 GPS，新區附近路段多數司機不熟路!司機刻意避開綠燈 特登等紅燈!阻時間且跳錶速度快!

1600. 對於拒載，繞路，濫收車資，被投訴者，（需有人証或物証），需要罰款（如香港有扣分制更好）！我相信扣分制有明顯阻嚇作用，第一次扣滿停牌 3 個月，以示警告，第二次扣滿必需釘牌！！及應再增加的士牌。

1601. 對於拒載、揀客此兩種行為需要重罰。

1602. 對於揀客，拒載，濫收費的司機需要嚴懲不貸！

1603. 對於搭的士非常怒！！

1604. 對於有的士司機隨意抬高價錢的

行為十分不滿，難道澳門的士只為大陸土豪服務的嗎?尤其在落大雨或者打風的時候，更加無辦法截到的士，即係有的士但價錢去到千千聲，坐船去香港來回買豪華位都唔使呢個價啦!!澳門的士的抬價行為真係離哂譜!!!仲有的士司機在馬路上橫沖直撞，有無考慮車上乘客及路上其他車輛的安全?希望有關部門可以正視呢個問題!!!

1605. 對於的士司機質素的問題 雖然只佔少部分 但為了全面改善並優化本澳的士的服務質量 引入一些條例或制度(如扣分制度)是必需的 從而在一定程度上控制和保證的士司司機的服務。

1606. 對於的士拒載，喜歡到旅遊熱點、酒店等客，已經不是新鮮事，他們還會不理會 call 台，不接本澳居民，對澳門居民十分不公平，如果根本問題不改變，即使增加的士，也只堵塞交通。

1607. 對於的士服務，可以進行三方監察。政府：引入放蛇，錄音監察。對違規的士封車一段時間。車主就會自覺監察租車的司機。增加類似過關時候那個服務評分機。乘客亦能起到監察作用。對長期評分過低的計程車作重點留意。

1608. 對於的士服務的提升，如有違規，當然要處罰，不過在處罰方面，除了罰金外，也可以社會服務行為來代替，好像社會社會服務令，如專接載社會服務的服務對像：括身體殘障，老人等。懲罰之餘也幫助社會。但若是做得好，也要獎勵，加強這行業正向的發展。例如進行的士服務選舉比賽，為期三個月，乘客可透過 facebook 的比賽專頁，上載一些被款待後之經過與感受，並記錄的士司機編號，寫得最好的乘客及司機(各 50 名)，都能獲得獎賞，如是的士司機可頒發獎章&現金/外地旅遊禮券(家團式)；得獎乘客若是遊客，當然送本地的酒店住宿。

1609. 對於的士違規問題，應該加強懲罰力度以阻嚇的士違規行為，例如暫停該的士牌照營業若干限期(月)，的士牌照價格不菲，禁止營業懲罰機制有一定阻嚇性。

1610. 對於遊澳旅客來說，第一個接觸的人物，有可能就是的士司機。但是，拒載、揀客、繞路，往往都給遊客帶來不好的印象，足以影響澳門的旅遊形象！身為澳門人，由於工作的原因，基乎每天都需要搭乘的士上班，常常都會遇到一些態度惡劣的司機，還有一些司機更因為本人穿著制服，就裝作看不到本人攔車，司機的態度實在有待改進。

1611. 對於違例司機除了用法規處罰外，更重要是教育他們，希望能糾正錯誤行為。

1612. 對於違法及違規的士司機應該一律嚴懲:最低罰款金額起碼萬元或以上或中止從業資格至少半年，才能達至阻嚇作用。

1613. 對於違法司機除罰款外，要上培訓心理，專業精神等課程（必須上）。

1614. 對於違法的的士司機一定要重罰甚至停牌，才能真正有效地改善

問題。改善本地的士服務，提升國際旅遊城市的地位.

1615. 對於部份違規的士司機。本人相信只係個別。但絕不能被個別影響全行業！有司機認為酒店可以在節日任意加價。為什麼的士不能。在這方面本人認為要加強教育！另外要提升的士起標價。增加的士司機收入。長遠目標為統一發牌。監管。經營。及做好道路規劃以及城市負荷能力！！

1616. 對於颱風期間濫收車資的原因，是否如坊間所傳因保險的問題，如是，建議深入研究，找出可行的解決定方案。事實上，颱風期間在路面行駛確實有一定程度的危險，對於司機的合理保障亦應正視。

1617. 對旅客加強宣傳正確觀念，已防治司機有機可乘。

1618. 對有發生違規行為之的士司機作累計懲治。

1619. 對服務態度良好的司機加以表揚和獎勵。

1620. 對本地市民的態度十分惡劣！就算增加的士數量也只是治標不治本，的士只會到旅遊景點、各出入境口岸、大型娛樂場所等等。根本不能解決居民難搭的士的問題！加強執法力度！盡快引入「放蛇」制度！加強罰則

1621. 對某些娛樂場所給予的士司機回傭的行為亦需處罰！

1622. 對澳門 d 的士真係好反感

1623. 對澳門的士好失望，盼對的士加強監管，

1624. 對濫收車資同拒載司機實行更嚴厲的執法，加罰款和釘牌而且增加放蛇

1625. 對的士以經感到絕望，我寧願選擇行路。部部都上吾到一係吾車，有時見到外國人係路邊憤怒指著的士，原因不用多說，的士間接損害澳門旅遊型像

1626. 對的士司機採用扣分制度，以確保服務質素

1627. 對的士司機收集意見，平行多方因數。

1628. 對的士司機牌照的續期引入扣分制度。

1629. 對的士司機進行扣分制，重考或取消的士牌。

1630. 對的士從業員發上崗証要嚴謹。有刑事記錄者勿發。

1631. 對的士業現時情況深感遺憾，祇盼行政當局加強執法及提高刑罰，尤其是即時處罰的方式。

1632. 對累被投訴及累犯違規之司機，可採取停牌、釘牌、罰款等等，以及加大罰款金額。

1633. 對良好服務的士司機，每年度舉行活動表揚他們，並發放少量獎金以作鼓勵；對壞的士司機，以重罰制度令以壓制他們的氣焰，長期將改變業界的營運習慣和風氣。

1634. 對行走市中心(如塞車街道)之的士進行鼓勵獎賞。

1635. 對遊客進行宣傳，告之乘坐的士不用先行議價，及的士司機無權拒載。

1636. 對違例的的士司機採取嚴厲的處分 a 罰款，b 停牌，c 監禁，d 終身取消駕駛資格。

1637. 對違司機，停牌十年。

1638. 對違法司機應採嚴厲懲治，並須

加以培訓。

1639. 對違法司機應處以刑事處分。監管的士電召臺，尤其黑的，小禮物就是通過電召臺作違法行爲。乘客議價及主動提出給予小禮物同樣應以罰款處分。很多的士零錢不找，應處以濫收車資。的士違法不但予市民不便，更進一步破壞特區政府多年對旅遊的宣傳及努力，必須嚴刑峻法予以糾正。

1640. 對違法的士司機採取扣分制度！以一定嚴重性實行停牌或釘牌取消的士牌！

1641. 對違規司機應再培訓或取消牌照，參考其他國家的處理方法，定訂對的士司機的法例。

1642. 對違規濫收車資的的士司機作出重罰，因為嚴重澳門的形象，亦要對守法的士司機作出讚揚以作宣揚守規。既然澳門想成為旅遊都市，基本的公交必須要堅守第一步

1643. 對違規的士司機之罰款應以 10 萬元起計算，並納入刑事罪必須明確界定何謂拒載(如在街上揮手但的士司機視而不見可否定性為拒載呢?)

1644. 對違規的士司機採扣分制，扣分制分罰款，停牌，吊銷駕照。立例在不同時段增加附加服務費，如晚上 12 至 3 加 20%，3—6 加 30%，增加夜更司機積極性！

1645. 對違規的士司機進行扣分及罰款制

1646. 對違規的士現有的處罰以罰金為主，但相信就算提高罰金對違規的士司機依然成效不大，因為的士司機濫收車資的收益遠比罰金高昂得多，曾有公司客戶（講普通話的內地人）向我反映，從關閘坐的士到友邦廣場，竟要求 mop500（只是平日下午 3 點，既沒下雨，更沒有颱風），如果每程以這樣的收費計算，無法想像罰金提高多少倍才能具有阻嚇作用。此外，我認為警力介入參與執法，對的士司機具有一定的壓力。

1647. 對違規的的士司機進行再培訓課程，學習有禮和專業態度，而課程至少要 15 堂！

1648. 對違規都多加罰款，甚至罰停牌

1649. 對電召中，經常都有叫不到車的情況，但在加錢時才可有車的情況經常發生。這種情況對電召的感覺不可信！

1650. 對顧客保持良好態度，熟悉澳門歷史能講解給遊客。

1651. 對黑的釘牌。讓的士購買颱風保險。

1652. 小小澳門管的士都搞咁耐，有冇臉學香港新加坡收咁高人工？

1653. 小雨天亂喊價，遇到說普通話的人繞路，看見穿制服的不理睬直接開走，到賭場的，少找錢，覺得路太近直接發脾氣，太可惡了！

1654. 尤其在在關口上車，個司機一聽唔係去賭場，酒店或者桑拿的地方就發脾氣，講 D 難聽的說話，好多次都是這樣，所以現在在關口都不敢搭的士，在維景，假日酒店附近，的士根本不會載澳門本地人，只會挑大陸人，因為可以講價，我有朋友試過在威尼斯人搭的士去銀河酒店，竟然要收

取 200 元，客人趕時間唯有照付款，澳門的士不是方便大眾市民的

1655. 尤其是年輕的的士司機，基本上都是亂收費。澳門的士現在亂收費現象太嚴重了！！！

1656. 就一樣拒載已經是大問題

1657. 就只從的士數量說說，與鄰近的城市相比，人均分的士的數量比遠遠相差很遠。另如你們沒有提及過的泰國，他們的的士數量足足可以是使到主客情況分的很清潔：是由人選的士而不是由的士司機選客接載。因此本人認為應在短時間內增發多一倍(大約 1000 架)的的士以供居民和遊客使用，以解決當前澳門所出現的情況(比國內的情況還要差),以解決燃眉之急。至於其他立法的，加裝錄音系統的或增加罰款的可以再一一推出，因為那些的是又要有社會共識，又要過立法會，這往往要等的時間一定相對較長.這樣，增加車輛定必能把現在澳門的搭的

1658. 就是沒有人去處理問題同管制的士議價同揀客才會做成有些的士司機不遵守規則。應該加強管制。

1659. 就第"F"點釘牌，是否應給予一次機會，再犯才釘牌

1660. 就算電召，司機都議價，再不是就不接你的單

1661. 就違規的士司機加重罰金及採用扣分制，強制違規司機參與培訓課程，包括心理質素及服務態度，加強投訴機制，落實執法等等

1662. 儘量改進他們的服務素質和言行舉動，對人都要和善和氣特別是對我們外地人的態度！因為我覺得澳門的文化水準都是相當不錯的，的士的服務也間接代表澳門的形象！不好意思小小鑒言而已

1663. 居民或旅客只要做到乘坐的士基本服務已很好，不拒載、不揀客、不繞道、不濫收車資。

1664. 山頂醫院的的士站並無的士，對虛弱的病人來說，要擠巴士和步行是十分痛苦的，但的士司機根本無興趣乘載病人和手抱嬰兒.

1665. 差，影響澳門！

1666. 差…比大陸還差！

1667. 差到無意見

1668. 差左好多，已經不知如何形容.

1669. 差差差!!! 放蛇絕對需要!!!

1670. 已對澳門的士絕望了

1671. 已經對澳門大部份的士司機及澳門交通完全失望，所以真的無意見！

1672. 已經差到無哂意見！澳門的士已經唔再係為澳門居民服務！

1673. 已經沒有任何期待

1674. 巴士已經迫吾上，搭的士吾載澳門人，車資又貴！政府應加強監管，或制定罰則，可以重罰或釘牌，罰則越重阻嚇力就越大！

1675. 市價新馬路去關閘開價$200~去氹仔$300~颱風天一上車$500

1676. 市民也可提供照片，短片作為證據

1677. 市民所拍的短片或相片全都可作證據指證違規司機。絕對要加重的士司機違規之刑罰！！！

1678. 市民難以截 or 電召的士問題嚴重，建議嘗試控制電召的士數量和監管服務

1679. 市面很多的俗稱"白牌"車在經營，是因為有太多濫收車資的司機，令到他們有生存空間.....另外，其實不斷增發的士牌亦沒有用，只會令道路更加塞！所以，如果能有效阻止濫收車資的司機，問題自然能一一解決！
1680. 希望 d 司法 5 好開到一半就話個邊有交通意外（但我上網睇左係無既）之後走條遠路 錢 5 係問題問題係時間！
1681. 希望 d 的士唔好揀客 車而家已經係 有錢都搭唔到的士
1682. 希望上述第 6 點的全部實行，以監管不守法的司機，法例幾嚴厲都好，根本都守法的司機絕冇影響，希望盡快通過上述第 6 點的法例，除改善搭車難的民生問題外，還改善澳門的旅遊形象。
1683. 希望不拒載，交更時間不統一，就滿足了
1684. 希望不要再拒載，好似台灣的士司機的服務態度就好啦
1685. 希望不要再揀客
1686. 希望不要態度不好，亂開價~~~
1687. 希望不要揀客。
1688. 希望他們不再揀客，特別唔車女人及小朋友，令我每次搭的士我的小孩躲在一旁，待有的士才上車，很過份！
1689. 希望他們能夠受過服務培訓，擁有基本的服務水準，多一份為社會服務的責任心 而不是看重錢財。
1690. 希望他服務態度好點，不論去到那個區都不要黑著臉，不要聽到去舊區或者很近地方就說不去，叫我們下車，我希望可以有投訴熱線，給投訴以後驗實，三次機會就永遠不給他開的士，罰款高點，這樣有效管理的士。
1691. 希望以上建議能盡快執行
1692. 希望以服務本澳市民為大前提，而非謀財。
1693. 希望你地真係會認真改善問題！
1694. 希望佢哋渣車有 D 品，過線唔打燈，唔讓行人過馬路等等
1695. 希望儘快立法監管
1696. 希望加強對司機的管理！態度太差！還亂收費！拒載也經常碰到！影響澳門形象！
1697. 希望加重處罰。
1698. 希望可以分流的士，用不同顏色或者不同日期劃定工作區域，這樣遊客與市民可以區分開，實行輪換機制，同時也可保障的士司機日常收入，不然因賭場利益關係，市民永無的士可乘。
1699. 希望可以加大力度去打擊非法濫收車資，拒載，侮辱客人的不良的士司機，放蛇，用科技監控車廂情況.將舉証情序簡易化，增加電召的士的數量.
1700. 希望可以加強執法，將罰金大幅度提高以作警惕，並在第二次違規以停牌 6 個月以上作處罰，第三次中止違法司機的從業資格，三年內不得再考。設立一個專案部門處理違規問題。
1701. 希望可以加強對的士司機的培訓
1702. 希望可以嚴厲打擊的士司機的非法行為，10 次有 9 次都因為不是去司機大哥'想去'的目的地或議價而被拒載，有時甚至遠見我是澳門人就視而不見，總是掛著暫停載客的牌在揀客，有幸上車都

會被司機用粗言穢語鬧，試問澳門作為一個旅遊城市??的士非只服務遊客，澳門人都有權搭的士，澳門人都係要付錢搭的士，要還我們澳門人搭的士的權力!請政府嚴厲打擊的士的非法行為!

1703. 希望可以增加市民即時投訴的管道，大力宣傳。另外希望執法部門應該認真實行法規，並作出處罰。而且要將已被處罰的違規的司機作不顯全名的(如：李 X 文、李大 X）公佈于市民。由市民間接去作出監控才是最貼切。
1704. 希望可以好好整治
1705. 希望可以對証實行。
1706. 希望可以指定地點設候車區，方便市民，而不是只為遊客。
1707. 希望可以改善一下的士司機的態度同揀客等情況
1708. 希望可以改善的士司機的態度
1709. 希望可以有更加多的士召電！不要揀客！增加的士數量！
1710. 希望颱風天，下雨天能搭到的士。高士德到了下雨天的士幾乎看不到
1711. 希望司機不好拒載 不好繞路 態度好點！！
1712. 希望司機不要再濫收 0.5 元，0.5 元也是錢,也希望增加的士數量。
1713. 希望司機們，不要只在旅遊區接戴客人，例如：賭場，關閘，應去多些醫院，市區。
不抽煙，不講粗口。
不懂目的地位置，可以和乘客說,不要繞路過後，才說不懂去，最後去不到目的地又白白給了多餘金額。
不要選客人，抱 bb，老人或拿行李在街上不戴，因為本人兩樣情況都試過這樣拒戴。
1714. 希望司機唔好揀客，不要在繁忙時間轉班
1715. 希望合理打錶，勿亂收費
1716. 希望唔好再拒載，有時真係等左好耐都無的士，不過有 d 係好 ge 司機要表現一下。
1717. 希望唔好揀客，唔好亂開價，希望政府多的放蛇整治一下的士！
1718. 希望在明天
1719. 希望在有需要的時候比較容易坐到的士
1720. 希望執法部門能雷厲風行，更希望能持續執行,不要只「雷聲大，雨點小」，頭三個月頻密監察，然後慢慢不了了之，像班馬線停車讓行人先過，剛開始嚴厲監管執行，但漸漸不了了之，現在司機們都不再在班馬線前讓行人先過。
1721. 希望填完問卷後真的能改善到
1722. 希望增加電話預訂的服務，更好的服務本地居民。
1723. 希望增加多點的士..和不要拒載
1724. 希望增加市民監控機制，訂定舉報獎金制度，並訂明濫用該制罰則。
1725. 希望增加的士，希望打颱風的時候不好濫收車資。
1726. 希望增加的士數量 放蛇是必須的 要嚴懲違法的的士司機
1727. 希望增加的士數量，不要只為大陸人服務。不要經常揀客和拒載
1728. 希望增加電召的士服務！特別在晚上，在街頭根本截不到的士，部分的士都在酒店和娛樂場附近

兜客，見有人截的士就看地點而開價。但亦有守法的士司機在酒店排隊等客。所以真的有需要增加電召的士服務。

1729. 希望增加駕駛員扣分制度，無分駕駛者需要停牌及進行再培訓及考核。

1730. 希望增多啲黃的候車區，乘客可以直接喺候車區上車，而無需要再打電話返電招中心，先可以上車。

1731. 希望多 d 街道的士站

1732. 希望多些的士，不會被拒載，打電召方禮物都易有回音，同時希望他們不要常常比賽鬥快，始終安全第一

1733. 希望多點培訓的士駕駛人員

1734. 希望多點的士 希望態度好點 不要在有什麼禮物的出現才有的士

1735. 希望局方可立法去控制以上第 6 點的所有違法行為!

1736. 希望建立完善的的士管理機制，可以令澳門人有機會乘坐的士，現在的的士好像不是給澳門人或有需要人士搭，現時，本澳的士服務極差，濫收車資的問題最來最大

1737. 希望引入“放蛇”制度和扣分制，如一經查實違規可以永久終止該司機的經營資格，並希望納入刑法典，情節嚴重或重犯者可即時監禁！以收阻嚇之用，並希望引入更多公司，造成對該行業的良性競爭

1738. 希望引進扣分制(限的士），扣夠一定分數要停牌一年或二年，之後要重考。多次重犯永久不可做的士司機

1739. 希望從業員對有急需的士提供服務的成客有包容的態度，別再見到有老人家或傷殘人士已排隊到上車的一刻，你們就絕塵而去。

1740. 希望我們做完這些問卷後，你們真的會去認真更改和處罰那些喜歡做違法事的人，不要只做個表面，好嗎?

1741. 希望提升的士司機素質，以保障本澳人出行的基本需要。

1742. 希望提升黑的司機質素，繞路拒載情況嚴重，而且態度惡劣！若有此情況出現應得到處罰，的士司機根本不將交通事務局放在眼內，依然理直氣壯，為所欲為！

1743. 希望政府不要...意見接受~態度照舊

1744. 希望政府出招是保障本地人為先，並且能迅速改善改善。

1745. 希望政府加大罰款額，如第一次罰二千，第二罰六千，第三次停牌再罰款一萬。在罰款再加強制培訓，培訓一定要有三十小時或以上，嚴格執行培訓，因為對司機來說，要去培訓比罰款更慘，所以會比較有用。不過大前提是要解決執法難道，如開始時用放蛇方式，然後重點放蛇在有第一次罰款的士司機，如此類推加強執法，目的是有司機停牌或上培訓，希望對司機們有阻嚇性。因為最終目的是想他們有改善而不是影響他們生計。

1746. 希望政府努力

1747. 希望政府可以介入改善一下本澳的士服務！

1748. 希望政府可以立例監管澳門的士的營運，整定一套完整的法則保

障的士司機以及市民的利益

1749. 希望政府嚴厲檢控違規的士司機，加強阻嚇用途。
1750. 希望政府對人不要對事，加強培訓一班專業司機就業，宣導老司機提高素養就業，別貪圖一時！好好過完美麗的人生。
1751. 希望政府打激黑的拒載的情況
1752. 希望政府有力打擊那些亂加價，拒載，罵人行為的司機！澳門是個國際城市，不能讓它變成大家談論黑的士司機裡面有澳門，真的有損澳門形象！
1753. 希望政府真正做吓野，而家對交通部真的很失望，你們針不到肉不知痛。
1754. 希望政府真正對正下藥，實施有效力的法規管制不法司機，不可被他們控制回政府。
1755. 希望政府能夠認真思考的士的服務問題，提高對違規司機的處罰，可增設投訴熱線並有人員即時處理問題，因的士惡行嚴重影響澳門旅遊城市形象，並且的士惡行已有一段時間，希望透過這一次政府能嚴格執行對於的士行為作檢討並提高服務質素。
1756. 希望政府能對市民提出的意見和訴求能真正的訂定規管方案
1757. 希望政府能幫助澳門改善的士質素，非常同意放蛇， 現階段只有先嚴打嚴罰，情況控制後再是下一步改制度和教育。
1758. 希望政府能正視事件，打擊違規司機違規行為，加大罰款，保持澳門國際形象，安裝的士行車地方記錄設備
1759. 希望政府能盡快行動，挽回澳門旅遊既面子
1760. 希望日後乘坐的士不會有拒載情況
1761. 希望有一個部門可以有效地管理的士行業，濫收車資情況十分嚴重！永遠 0.5 元都不設找續，似乎成了的士從業員的行規。
1762. 希望有一定數量的士行走舊城區！好像 HK 新界的士！不同顏色區分！因為現在黃的都好難電召！
1763. 希望有關部門加強管理。
1764. 希望服務態度較好，不要飛車鬥快，更不應因金錢多少而拒載，澳門人應互相幫助
1765. 希望未來，能夠服務最多的是本地人！
1766. 希望本土的士不要揀客及亂收費。
1767. 希望本澳的士司機駕駛注意別人的安全，不要說停就立即打燈停，這樣對後面的車有很大的影響，而且希望本澳的的士司機態度好一點，不要常常繞路!
1768. 希望汪總落實執行，對社會有作為，感謝
1769. 希望澳門 ge 的士吾好淨係車自遊行，可以車澳門人
1770. 希望澳門人人都可隨時坐到的士，不要只是乘搭外藉人士，有時感覺澳門人好慘，連有時想坐的士啲權利都沒有，就算佢哋比你上車都會講一大堆難聽啲說話，希望佢哋也要明白佢哋自己也是澳門人。
1771. 希望澳門人可以搭到的士！
1772. 希望澳門好似新加坡的士條理甘，制定幾多公里應收多少錢？

以及要有收據發給客人，收據上已註有該司機的姓名，車牌號這樣若客人覺得被的士司機受騙，可憑收據向有關部門投訴.....籍此可改善的士服務的質素

1773. 希望澳門政府介入的士服務，好好控制的士這項服務市民的行業，接受市民的意見，對犯法的的士司機，一定以嚴懲方法對付，把不良司機釘牌(殺一儆百)! 澳門作為一個旅遊城市，連最基本交通服務也不好好運作，遊客對澳門的印象一定大打折扣，希望政府真的可以為澳門市民和遊客服務和整頓好澳門的交通! (p.s. 澳門住屋問題也是非常非常非常重要的，澳門市民沒有能力買樓，公務員沒有公務員宿舍，希望政府快些處理問題，不想再等，不想再聽到再研究，再探討等等，請切實快執行，簡化行政手續，不要一拖再拖，無言感激，謝謝!

1774. 希望澳門的士司可以履行社會服務，多為市民服務，不要只載遊客，本地市民就拒載！

1775. 希望澳門的士司機質素可提高，重點是不要拒載客人、議價、揀客

1776. 希望澳門能有效解決的士們的不良習慣，同事也可以改變澳門在旅客心中的印象。

1777. 希望澳門的每個計程車司機的耐心度和道德素質能更好地得著提高，同時希望不管在澳門哪裡，都要有計程車候車處

1778. 希望現職的士司機不要揀客，等到真有需要搭的士的人加添麻煩及延遲到達目的地。

1779. 希望當局明白市民搭的士難，而且司機各方面態度惡劣，影響澳門形象。

1780. 希望的士不要拒載，繞路，

1781. 希望的士不要選客載，在各區都希望能搭到的士。

1782. 希望的士司機不要只挑遊客，我們學生的就視而不見。

1783. 希望的士司機不要只是做大陸人生意，本地人也需要的士服務。有些司機因為距離短而拒載，而且在路氹的司機更離譜要繞道而行從中賺取多些費用。這種行為實在要不得！而且上次我朋友來澳門旅遊，的士司機向他們收取$800 作導遊費，行程是遊車河，歷時 1 小時間，實在太過份。希望澳門政府嚴厲打擊這種牟取暴利的行為，這嚴重影響到澳門作為旅遊城市的形象。

1784. 希望的士司機不要只顧接遊客，只停賭場或機場和碼頭或景點，多入市區服務本地居民！

1785. 希望的士司機不要拒載，不要亂收車資。

1786. 希望的士司機們以良心去賺錢

1787. 希望的士司機別再歧視本澳居民，別再揀客和拒載。

1788. 希望的士司機可以安全第一

1789. 希望的士司機可以改善服務態度，對拒載的問題可以有效的改善，澳門是觀光區，的士如此的風氣，實在讓人不敢恭維，希望改善後可以讓大家對的士撤底改觀

1790. 希望的士司機平等有禮對待任何乘客，不拒載，不亂收費用。

1791. 希望的士司機的素質能有所提高，的士司機對旅客來說代表了澳門的一部分門面，所以提高的士司機的素質和服務態度是非常有必要的!
1792. 希望的士司機自律，如只接載大陸遊客的話，請返大陸工作吧，澳門可增設外勞的士司機！
1793. 希望的士大哥敬業樂業，拎出一個真正澳門人的良心，拜託、拜託。
1794. 希望的士牌不要成為投資工具像台灣一樣任何人都可向政府申請 政府做好的士司機考核工作
1795. 希望的士盡快改善揀客的情況，拒載的士很多
1796. 希望的士真的可以變成便民的交通工具
1797. 希望的士站是真的是有的士，因為試過有遊客問我哪裡有的士，我同佢講的士站，佢答我話的士站等左半個都無的士，我完全呆了。
1798. 希望的士站真系可以搭到的士，好多的士都唔停唔載
1799. 希望的士能多點去民區，交更時間能否彈性些
1800. 希望的士能過多係內街載客，不要祇去賭場！
1801. 希望的士規範
1802. 希望的士駕駛態度可以改善！
1803. 希望的政府多加人(放蛇)一捉到就罰款 10000 至 50000 嚴重者釘牌永遠不得渣的士
1804. 希望盡快執行
1805. 希望真係可以幫到我地
1806. 希望真的能通過民意去實行實際的行動
1807. 希望能優化澳門的士司機的態度，比如學習台灣的士司機的友善，多跟顧客聊聊天，不要只為工作而工作，成為目無表情的機器。
1808. 希望能在颱風時候有一個標準收費
1809. 希望能夠像資助旅遊包跟發財巴一樣資助的士行業，採取集團式或政府介入，能夠讓的士司機月薪形式工作，防止一部份害群之馬濫收拒載，公眾假期及颱風天能夠同樣跟服務性行業一樣享有勞工法福利，本人經常乘載的士時，聽到不少的士司機的苦水，亦有遇到拒載態度的時候，主要是澳門地方小，根本不適合大型巴士行駛，巴士站上落客前面設交通燈，這是造成塞車的致命點
1810. 希望能為我們本地人著想，因旅客增多而令黑的橫行，亦令有良心的的士難搵食
1811. 希望能盡快實施
1812. 希望能盡快解決困擾澳門多年的問題，此等惡行嚴重影響澳門的旅遊城市地位，影響名聲！
1813. 希望能聘請國外專業人士管理交通和城市規劃，限制車輛入口數量，澳門地少人多車多很危險.回收舊車，有些大冒的黑煙超標嚴重用肉眼都可見，不明如何能通過測驗，確保做好空氣監測和環保。在交通意外黑點增加自動行人電梯，盡量減少市民不必要的受傷。現時澳門缺乏專業在大型旅遊巴的維修車行，另外幼兒學生的校巴設備是否安全合格，這些都令市民非常擔心它們的安

全性。政府必須有規劃的安排在醫院，碼頭，機場和關口旅遊點一定在指定時段設有的士服務，這樣才能提升國際城市配備，盡快完成輕

1814. 希望能落實執行

1815. 希望行政長官咦方面可以做返少少嘢

1816. 希望解決到難截的士問題，有時等了大半個鐘都無的士，以及電召的士唔好揀地方上客，客人等的士的地方偏遠一點就唔去

1817. 希望訂定拒載的罰款和規定每區的士數量，還有，訂台颱風天氣的收費指引，以免任士司機無限收費

1818. 希望設有政府部門認真處理市民投訴，令司機真正尊重及重視乘客感受，太過無法無天....完全是失控的監管...很失望。

1819. 希望設立放蛇制度 重犯加重

1820. 希望認真執法以保持旅遊城市的聲譽。如不，什麼發展休閒旅遊城市等於廢話

1821. 希望調查員立刻行動！

1822. 希望講得出做得到，或者找個更有能力的人出任交通事務局局長。

1823. 希望警方或交通當局能接受市民舉報後，若有確實證據(如錄音、影片等)，能盡快作出相應行動，如檢舉、罰款。而不是大事化小，小事化無。對於惡質司機，並無息事寧人此選擇，必須嚴懲才能警剔其他服務未達標準之的士司機。不然，只會更顯當局的無能及懦弱。

1824. 希望貴部門能專業地立即解決以上問題，的士司機的不良行為正嚴重影響澳門旅遊形象，身為澳門人和貴公務人員也應感到羞恥，請立即正視問題，不要再拖延了，你或你的下一代和家人親友也有需要坐的士的一日!

1825. 希望透過投訴、舉報等方式，都可立案開展調查，以刑事方式作處分，並透過加重刑罰阻嚇不法司機

1826. 希望重罰個批的士佬，重整澳門的士風氣與服務質素，令每個澳門人去邊都可以坐的士

1827. 希望限制司機開車車速別太快，每次出門與小朋友坐的士，司機飛車車速，又掟灣，小朋友開到聲，話太快，司機照樣不減速，可怕!司機質數問題，拒載多次，就算上了車，不合司機心意的地點，司機就飛車掟灣，我幾次想嘔但又吾出得聲，只能對的士司機這行業感到無耐，品質服務欠奉，但又要求加車資!只想成功車一位大客就收工，這樣不應加入這行業，服務行業請先注重質素，增加電召或網上預約的士服務，台灣很成功，希望澳門可參考及借鑒

1828. 常出現的士站沒的士的情況。電照的士常沒有的士。很多的士站根本沒有的士。

1829. 幾乎全澳都是泥鰍的，揀客，開價，拒載超嚴重！我已經好小搭的士，每逢有機會搭的士都係甘，昨日在皇朝區又試過的士司機話吾岩路，什麼是吾岩路啊？大過份，本人贊成立法嚴懲遺法司機

1830. 廣設的士站，且只准在的士站上客，設專責驗證人員登記乘客目的地並告知按標計費的費用，避免爭議及議價！由政府設立電召的士站，記錄所有電召來往資料，並告知乘客應付費用，並改用類似澳門通或用銀通卡付車費，全部有記錄可作統計，並用以計算及檢討的士收費的增幅是否合理！店舖/夜總會/酒店等額外付費引客的做法應被禁止(可對商戶罰款或利用扣分罰司機),因為違背職業性質(旅行社？無牌導遊？無牌經紀人？)不務正業的行為應全面禁止！

1831. 應該對的士司機用語進行培訓！多 D 對牌照者教育！

1832. 坐的士五年只有一次遇到一次

1833. 建立基制監管的士拒載議價和濫收車資的不良行為

1834. 建立多一些條例監管的士司機，例如三次被檢控拒載就要停牌三個月，三個月沒有收入已經可以另其害怕不咁再犯.

1835. 建立扣分制 多次拒載 收高車資者永久停牌

1836. 建立更多的士站，的士只可在的士站上落客，禁止的士在道路隨便上落客。

1837. 建立最低工資

1838. 建立有效投訴，監控及處罰機制，現時的士不但起不到便民作用，還嚴重影響旅遊形象，令遊客認為澳門同海南島 D 海鮮檔一樣，當遊客係水魚，更加覺得澳門烏煙瘴氣。

1839. 建立的士司機扣分制度，准入和退出機制，正視拒截揀客等問題，現在的情況比內地還要差十倍！可向鄰近國家/城市如台灣、上海、北京等學習。

1840. 建立行業組織自我監督管理機制，的士牌照競投放棄價高者得的制度，採用其他方式；加大力度打擊不良司機行為；在的士站派駐人員，向乘客派發其登上的車輛的車號及投訴/求助電話(如同香港在機場和碼頭口岸採取的措施)

1841. 建立車隊管理模式經營，以招標形式引進有實力的企業進行管理，可規管的士司機的行為。

1842. 建立釘牌計分制。違規行為適當減分，減至 0 分釘牌。半年紀錄良好加分一次

1843. 建議：1)可參考鄰近地區如台灣、珠海及外地，於的士車身、車門等顯眼地方噴上特大號的"投訴電話"、"的士編號"，並於車內各椅背及車廂，放置當更的士司機的個人資料(姓名、相片、的士證編號，台灣現時是如此)，此舉將對的士司機起阻嚇作用。2)投訴電話 24 小時有人接聽，以便更有效及更快速對司機作出執法。3)設立扣分制，被罰司機可被停牌，將來於一定年期內亦不得參與競投的士牌。4)限制以公司競投的士，只許個人參與

1844. 建議：-違法的士司機須參與強制培課程，包括交通法、的士規章、駕駛、應有禮儀及服務指引 -嚴重違法除罰款、刑事處罰外，加強制社會服務令(包括協助維時交通的服務)

1845. 建議：八號風球營業的（的士）

由政俯訂定附加費，及保險。不可濫收車資。

1846. 建議：目前本澳的士司機的專業素質受到質疑，水準下降，主要是部分的士司機的違規行為（如：兜路、濫收車費，議價、選客）等不良風氣影響。個別的士司機情緒暴躁，欠缺工作專業操守！澳門政府應重視及加強的士行業的素質提升，必須加強此等行業的專業培訓，設立評鑑才獲取的士牌照證書，亦可於的士內設置視像監察錄音系統，防止劣行發生，提升澳門的士行業的專業精神，讓澳門居民能真正合理地享用此等行業的優質服務。

1847. 建議 A + F 同時進行，好似香港的扣分制度一樣。

1848. 建議不定期抽樣放蛇

1849. 建議不能拒載孕婦，或視而不見！

1850. 建議先快解決的士司機拒載、濫收費用...等情況！另應增設的士站（尤其遊客區、碼頭及機場）！

1851. 建議公開諮訊/立法 對 的士濫收車資 的處罰金額，現時處罰金額並沒有阻嚇作用。並且司機不誠實找贖金額問題嚴重，非常希望政府能以放蛇方式 進行調查！

1852. 建議再增發的士牌，投標的士牌應附加合約形式來規管的士司行為。

1853. 建議加入扣分制度，即若的士司機有不當經營行為，將會進行扣分，當全部分數扣完，即中止及取消司機從業員資深，這是最有效打擊司機非法行為的方法.

1854. 建議加強放蛇

1855. 建議加重處罰，重犯可釘牌

1856. 建議參考外國的士制度，進行司機培訓及舉辦測驗，如日本、韓國將的士分成 3 級別，最高級別起步價最高，但司機需要通過測驗，例如笑容燦爛度、能用英文及普通話流利溝通、禮貌要足夠等；第二級別起步價中等，可只懂基本英文及普通話，禮貌度未到低點又未到高點等；最低級別起步價最低，司機只懂本地語言，不用進行測驗。因考慮大多的士司機多為勞動階層，未必有高教育程度，政府可利用持續進修計劃去鼓勵司機參與課程，但測驗應要收費免被司機濫用，讓司機明白如有心想得到高起步價，鼓勵他們自我增值提升質素，同時設立測驗制度亦鼓勵年輕人加入行業，

1857. 建議取消價高者得競投 的士牌價制定一個合理價錢有年期的牌只能有的士工作證人士投牌 同時一個的士牌車輛只容許不多於三位有工作證司機登記駕駛這架的士車輛 沒有登記這架的士車輛的司機就不能駕駛這架的士如果搵這架的士司機有違法行為追查違法方面較容易 同時應會有阻嚇作用

1858. 建議可以安排神秘顧客定期檢測的士司機服務態及檢測是否拒載。繞道。濫收費用。若查明司機以不正當手段謀取額外收入可選擇以扣分模式取消的士司機牌照。當然。就針對澳門目前情況。只需檢測拒載時是否已預先掛起

交更牌表明已不載客。繞道情況比較廣泛。但也可因應道路情況而定。濫收費用就較容易檢測。同時也可檢測司機是否會與客人議價。以扣分方式可給予司機作出自我反省及改善的空間

1859. 建議可以實行扣分制度，如滿了扣分的分數，就要停牌幾個月，如在一或二年內重犯，可能停牌一年或以上，三年內重犯，可能釘牌或停牌，需上堂重考合格先可發還營業資格，但最要是有人執法及加快執行處罰程式的時間等等。
1860. 建議可以提升電召的士接線生的培訓！曾遇非常惡劣的對待
1861. 建議司機不要只在賭場載客，在街頭好難有的士。
1862. 建議同時加強對乘客的教育
1863. 建議嚴例執行處罰違規的士司機，因他們嚴重影響澳門形象及造成本地居民不便.
1864. 建議嚴厲處罰拒載及濫收車資，加強執法！
1865. 建議在的士內安裝錄音及錄影系統，以便有需要時作為證據設立颱風附加費，明碼實價。
1866. 建議增加檢察人員，及接納乘客提供的舉證並即時作出處罰!
1867. 建議增加發牌，電召成日打唔通，打通又話冇車，建議增加電召的士公司數量，希望增加預約電召的士服務，解決重要需要，例如：看醫生，出入各口岸另外請將的士分類，某特定顏色的士專門接送賭場，酒店區客，某特定顏色的士專門接送其他區客，謝謝!
1868. 建議增加的士候客區於人口密集地段 1）由於的士候客區不足，經常性被後來的乘客搶載，他們有時候會衝出馬路做成危險。2）有老人家在，更容易比突然衝出來的人搶上的士
1869. 建議增加跨海收費，以及參考鄰近地區如新加坡按時段收費，但必須要明文規定，以明碼實價，好讓乘客知悉，並有據可依，執法者亦有法可依。
1870. 建議增加電召的士數量，實行扣分制度，從嚴管治的士違規情況~
1871. 建議增設公交投訴機制，簡化投訴程式，可增設網頁，接受市民網上投訴並嚴謹跟進投訴。加強執法，加重罰則，採用扣分制，公交司機若違反操守或法規，可取消其從業資格。加強宣傳電召的士服務。
1872. 建議多喬裝成大陸同胞去去蛇.要操大陸口音。在賭場，關閘等黑點與大陸人相伴問價更佳。
1873. 建議大量增發永久的士牌，這樣既可以增加的士的數量，方便市民，更可以減少永久的士牌的炒賣！
1874. 建議完善的士監管制度，加強打擊的士違法行為，增加抽查監控
1875. 建議對司機獎罰制度.....
1876. 建議對私人的士增加服務規範，如：暫停載客的時間， 換班時間等。加強司機服務質素培訓。若私人的士難以監管及控制，則建議除消私人的士牌及加開的士公司，如可能，的士公司可由外資投資及營運，以減低現時小圈子運作的機會。多年來的士服務未能改進，亦出現過對執法人員動

武的情況，可見的士司機肆無忌憚的態度。政府為的士發牌機關，但相關發牌/責負監管部門卻遲遲未能對的士服務進行有效監管，可令市民感到的士工會與政府關係正值影響的士服務質素。建議加開辦公室監管相關發牌/責負監管部門或更換相關部門的

1877. 建議對違規的士司機加重情罰，加強規管的士司機素質

1878. 建議強制每月須接載的乘客最少40%為澳門居民。（以車上機器用身份證登記，澳門市民可獲政府資助而獲得車費折扣。）

1879. 建議快提高的士司機質素及阻止司機濫收費用及態度不禮貌的情況，以免造成澳門形象下降的發生！最好訂定處罰措施以阻止司機的不法行為，因為「的士」於現狀已失去其真正用途，反而要乘客出錢又要睇司機臉色，真心覺得澳門的士司機的質素好差！！

1880. 建議慢慢把的士轉成像巴士一樣的外判企業公司承包，或甚至改為政府經營，杜絕個人司機因無統一監管機制而可肆意揀客甚至對乘客作出不禮貌行為。

1881. 建議成立熱線，讓市民可即時舉報拒載的士，並上載有關照片以示真實。

1882. 建議所有的士不屬個別擁有，因為如果是這樣，各自各經營，各有各的方式和態度，難以監管和改善!

1883. 建議提高的士司機的服務素質，以優質的服務態度接待每個顧客。

1884. 建議政府取消價高者得的暗標投的士牌的方式，應該讓有能力的司機以合理的價錢投牌，以減低成本，司機才會走到舊區，才會不揀客，今日的士行業出現的問題，大部分是因為投牌成本高，車租貴，所以大部分司機都是為了生活，如果不是這樣，他們連車租都搵吾到。

1885. 建議政府可以參考巴士補貼方式，直接補貼的士從業員以及電召公司並且可以考慮向保險業界要求為訂定一份，在惡劣天氣下的保險制度令全部的士從業員在惡劣天氣下有一個保障

1886. 建議政府應該私有化黑的的士，自行經營。可保障澳門旅遊城市形象，並服務於社會!

1887. 建議政府管理的士司機或者採取扣分制度，的士司機犯錯扣分，扣滿即吊銷牌照。其次而家的士司機質素差，大部分是過氣賭場揾碼仔。人本身質素差，佢地服務會有幾好呢?現在搭的士真係比錢買難受。

1888. 建議政府自行發牌管理，招聘司機，規定車租，車費，安裝監控，其實原理同街市一樣，如發現違反規則，則不接受續約，這個比發出 8 年期的士牌更好，祇要奉公守法就唔會有事，又唔怕推高車租，如果唔使捱貴租，司機服務點都會好 d，如果司機覺得被監控有問題，可以唔租政府車，市民於上車時也要提醒有監控，原理和到政府部門辦手續一樣有監控

1889. 建議政府落力監管、認真做到。

1890. 建議旅遊局增設單位公營的士服務，由公務員擔任司機，並透過中央招聘聘請。
1891. 建議有扣分法，交通科要嚴格執行，尤其在巴士站。
1892. 建議有違規即時作出重罰，殺一儆百。
1893. 建議本澳的士參考外國經營方式，例如日本，歐洲等地區，以公司形式營運，取消私人擁有，較容易監管
1894. 建議汪雲快下臺...
1895. 建議為黑的制訂一系列的賞罪制度，好的司機加以褒獎，壞的則給予懲處，給他們改過的機會。黃的則增加接電話的人手，吸引新人入行當司機，不像現在一樣"有車無人渣"，一半或以上的車都空置的情況持續。另外，請政府加強執法力度，對出席聆訊的司機加以體諒，在公平審訊前，不要強逼他們簽下任何認罪書；對不出席的則加大執法力度，令這些司機非出席聆訊不可。
1896. 建議的士上裝 GPS、錄音及錄影。
1897. 建議的士不要只是出現在遊客區、賭場區或酒店區，其他地方真的有時等大半個小時，都沒有看見一部的士。
1898. 建議的專業認證制度，參與者必須自費參與培訓和考取牌照，畢竟的士是一門生意，正如讀大學都是自費，目的是自我增值，政府不應該給予任何資助，但 DSAT 應作為舉辦和監督課程質量的主體。一日服務質量未有改善，的士收費制度的修改（加價）都免提，除非是減費。本人已經有起碼 2 年未坐過的士，的士挑客、拒載、無禮貌，坐下公交都要受罵，領願行路。這個問題不能怠慢處理，已經起碼實系咁，我仲記得 10 年前，因為深夜我要趕去醫院，個晚落住雨，我自己又未有車牌，司機要求我俾 200mop（南灣澳督府去山頂醫院），個日唔系打風只是落雨同深夜
1899. 建議考慮引入純電召撥車服務 (Dial-A-Ride)，俗稱 9 人車，類似電召的士，但亦有巴士可接載多人的服務功能，一次行程可以多接載幾名乘客，順路依據路程遠近，時間長短而先後接送乘客。目前本澳以紅十字會"愛心護送"的模式較類似，但可考慮作商業化用途，如接載預約的市民上下班、上下學。認為能有助於達到共乘的效果，鼓勵減少出行用車。
1900. 建議訂定的士收費調整機制，按現時澳門生活指數，澳門的士現時收費屬於偏低，變相的士行業前景不佳，無正當經營的司機再入行，現時新入行司機大多數是劏客的司機，加上警務人員視而不見，執法不力，以致正當司機根本不能糊口，變成有車無人駕駛，車主即使不滿意司機的經營模式，由於別無人選，只好繼續續租，所以希望提高收費，吸引良好質素的司機入行。
1901. 建議訂立罰款制度，以監管的士拒載，揀客，開大價錢，增加電召的士數量
1902. 建議設立扣分制
1903. 建議警方針對的士推載及自定車

資一事，定制一些有效的行動打擊，比如，便衣巡車（放蛇）等等

1904. 建議車廂內裝監控錄像及錄音
1905. 建議釘牌!
1906. 建議：1.先上車，後講地點 2.採用扣分制，如有客人投訴，應立刻扣分，當扣完制定分數後並應通知司機你已被釘牌，5 年內不可再考牌或續牌。
1907. 建議去上海取取經，那裡的的士不會拒載，不會亂收費，不會兜路，到目的地一定會給小票，方便有問題時投訴。公司監管，執法很到位。
1908. 建議向內地口碑服務俱佳的的士公司學習，以及加強對颱風天或節假日漫天要價現象的管理
1909. 建議對所有行為不當既司機採取嚴懲處罰！！
1910. 建議引入投訴與停牌機制，多次投訴的司機應接受相應處罰。
1911. 開放全民的士，增加競爭，或者有摩的，
1912. 引入外勞司機作為公司或私人司機，以騰出更多本地司機從事的士行業
1913. 引入多點的士司機和車輛，構成競爭，就會發展好點。
1914. 引入對的士車主的處罰制度，增設年度續牌稅收，扣分與繳納稅金額掛勾。限制永久的士牌買賣，並設買賣人資格限制。扣分制對非永久的士車主再投標設限或於某時段不接受其投標等。
1915. 引入工作認證，扣分制度保持服務質素和工作資格
1916. 引入扣分制，一定分數停牌，累犯、嚴重者永久停牌
1917. 引入扣分制，扣曬分就釘牌
1918. 引入扣分制，扣滿分後停的士駕駛牌照，三年內不得再駕駛的士，司機需重新考核，除駕駛技術外，還有個人守則，操守等考核。逢兩年從新考司機操守試。
1919. 引入扣分制，違規時應取消的士經營牌照。的士公司，牌照擁有者及司機，應付連帶責任。
1920. 引入扣分制度，0 分要求吊銷牌照重考制度
1921. 引入扣分制度，令司機因要在業界生存而自律，設立廿四小時投訴熱線，令市民可以即時舉報違法行為，並定期張貼或刊登告示，比市民知道有關投訴之司機現時的情況，到底有沒有被扣分或相關懲處.
1922. 引入扣分制度，加強教育，的士司機營業牌照須完成一定量的培訓方可續牌
1923. 引入扣分制度，扣滿分就釘牌。
1924. 引入扣分制度。加大罰款及釘牌。
1925. 引入扣分吊銷牌照制度立法防止的士長時間於旅遊區等客設立誘因鼓勵的士服務本地市民
1926. 引入扣分機制，對不良駕駛記錄或行為作重罰或取消的士牌照
1927. 引入放蛇，加重刑罰！
1928. 引入放蛇，當現行犯處理，市民投訴即時處理跟住
1929. 引入放蛇制度，加大罰則
1930. 引入放蛇制度，加強罰則
1931. 引入放蛇制度。增加牌照發放，打破集團式壟斷
1932. 引入放蛇制度以減少不良司機行為

1933. 引入放蛇制度是有必要且有迫切需要的，一旦發現有的士司機作出嚴重違紀行為，如拒載揀客，濫收車資等，應科處更具阻嚇性的罰金，以儆效尤。同時，可引入扣分制度，若司機被扣至一定分數，應被停牌，甚至釘牌。的士服務乃公共交通服務的重要一環，應加強對的士司機的教育，如果想賺大錢，就不必做的士司機了，的士司機應本著服務大眾的心。增加的士牌照亦不失為解決辦法之一，唯有增加行內良性競爭，才能解決現時的士司機“唔憂做”之心理。

1934. 引入放蛇加扣分停牌制，加重罰則

1935. 引入放蛇及取消從業資格是必須的手段

1936. 引入放蛇和提高罰款。

1937. 引入放蛇機制，有確實証據，即處罰，累積一定次數就釘牌，只有這樣才能起到阻嚇作用，提升本澳形象。

1938. 引入的士司機工作守則，明確規定的士司機的權利，義務和責任，違反守則隨應受到金錢處罰外，仍需面對內部調查，由一業界及其他人士組成的委員會負責，對嚴重違規司機或多次違規者，一般作出 2 次以上違反同一行為，採取扣分制度，扣至一定分數，須暫時中止的士執照，一般 6 個月至 1 年，中止後從新投入工作後再違反守則，且視乎嚴重程度須長時間，例如 5 年中止的士執照，且在中止執照期間必須進行再培訓，成績合格才可從新駕駛的士。

1939. 引入的士司機扣分剎

1940. 引入的士司機考牌制及專業監管制度，違反專業守則應被扣分，嚴重累犯可被「永久停牌」。

1941. 引入的士扣分制，如果該輛的士之駕駛者違規合共超過兩次，除的士司機會被停牌或釘牌外該輛的士也要受到樣懲罰。

1942. 引入監管機制，獎罰分明。

1943. 引入計分制是最好的

1944. 引入車隊制度建立旅遊熱點共乘制度颱風或其他節日時臨時附加費制度

1945. 引入違規扣分制度，當達到一定分數須即時釘牌

1946. 引入針對的士違規的放蛇制度，加強執法力度，以及即時的投訴機制，配合扣分制。同時亦要建立表揚機制，對服務良好的司機作出表揚及嘉許。總結：建立一套完善的嘗罰制度，打擊違規的士，讓司機自覺尊守。

1947. 引入限時段式白牌司機合法制度，對的士司機造成競爭。因為反正的士司機都要一份禮物(加MOP100) 或二份禮物(加MOP200)先肯出車，如果白牌司機收個比這個價錢還要低的價格，乘客定必會選擇服務好的。

1948. 引入隱藏執法人員身份的調查手段

1949. 引入隱藏執法人員身份的調查手段（俗稱放蛇）

1950. 引入隱藏執法人員身份的調查的士司機

1951. 引用地圖 APP...只需說出目的地，就能出現可選擇路線，然後

根據實際路面情況選出最佳路線，並會向乘客解釋，

1952. 引進扣分制，最高處以停牌或取消的士牌！
1953. 引進新加坡管理交通之經驗
1954. 弗敢提建議，甘當為蟻民。
1955. 強制培訓的士司機及處罰違規的士司機。加強放蛇
1956. 強制性培訓課程。採用違規扣分制度。
1957. 強力推行電召機制，加強監管，如放蛇，罰則等。若於電召的士切實執行後，仍未能應付需求，才加的士量。
1958. 強化投訴機制，及重視市民的投訴以達到壓止司機的違規行為
1959. 強烈反對內地司機 素質差到爆現在澳門的士係咪淨係會車大陸人?係街度截車一半吾會停 係盲定係揀客?
1960. 強烈建議參考香港對的士業界的做法，引入隱藏執法人員身份的調查手段！
1961. 強烈建議嚴懲違規的士，凡是拒載，揀客，濫收車資者，一經發現，重罰（高額罰款）。再犯者，永久訂牌。
1962. 強烈支持加入錄像錄音系統，但只限用於違法時採證用，執法人員應遵守保密協議，不能擅自及隨意公開錄像錄音內容，保障私隱。
1963. 強烈要求加入放蛇，完整放蛇制度，例如對整個運載過程的各方面評分。分數與獎懲機制和續牌掛鈎。更好提升澳門賴以生存的旅遊業形象，保護市民行車安全！！務必有關當局加速實行！
1964. 強烈要求加強罰則，引入放蛇取證。
1965. 強烈要求嚴厲打擊違規行為
1966. 強烈要求改變的士服務
1967. 強烈要求盡快糾正的士行業的歪風!!!
1968. 強烈讚成引入放蛇制度，嚴厲打擊違規的士司機的非洲行為，澳門街頭完全截唔到的士
1969. 強烈建議政府設立的士於惡劣天氣下服務的收費機制!他行業尚且八號風球上班人工加倍，為何的士司機不可加收合理費用？要知道的士司機在惡劣天氣下為市民服務是冒著一定的危險性，的士司機也是人，也有家屬會擔心其安全性。八號風球下巴士都全面停駛，若的士全部不上街，要上班的市民怎麼辦？請政府保障的士司機在惡劣天氣下的收入保障，個人覺得八號風球情況下加收服務費十分合理！
1970. 強烈贊成放蛇，加強罰則。
1971. 形象第一，統一制服
1972. 彩取扣分制，被多次投訴應永不發牌，每年必須考試，改善服務質量
1973. 影響澳門市容
1974. 很久沒乘搭的士，因為都沒能在街上遇之。最近有感的士服務有些許改變，至少幾次在醫院門口等到的士，不知道是否和政府公佈的「放蛇」有關。為此，本人贊成提高的士收費，希望透過保障的士從業員的收入從而提高服務素質，最終能讓澳門市民受惠。另外，認為政府需要與業界製定“颱風天”等特別日子的收費

表，從而減少的士從業員和市民的矛盾。希望以上小小意見能改善澳門的士服務！

1975. 很多不是賭場附近的的士站形同虛設，根本沒的經過，也沒有的士停在的士站。

1976. 很多外國機場(包括鄰近的香港機場)，在的士站都會有監察人員登記的士車牌和乘客前往的目的地 (有些國家或城市甚至會提供車資大約是多少)，在記錄這些資料的同時， 還會抄一份給乘客並附上投訴熱線電話號碼。採取這樣的措拖，應該有助減少的士司機濫收車資或繞路等問題，也讓外國遊客可以瞭解自己的權益。

1977. 很多時候坐回關閘的，都不車人的，一係就好貴...好差.....!!!

1978. 很多時候市民遇到的士司機拒載，服務態度差，繞路等情況...除了用手機拍下過程上載到社交網站外，都會投訴無門!很無助!沒有一個機構可以幫助到市民，更沒有機制監管本澳的士行業，再加上遊客不斷急劇增加，的士司機服務素質更要提升，訂定的士收費調整，可保障市民及遊客

1979. 很多的士不願載老家，見到就走。機場門口無的士，由泰國回來早上 6：00 沒的士。又班機 delated，早上 4：00 到，call 的士都無。

1980. 很差很差，直接影響澳門作為旅遊城市的形象，基本想 50%的的士司機都拒載， 可以提高車資到香港的士的價格

1981. 從來沒有一個觀光城市像澳門這樣!澳門形象大半毀在的士司機手上！

1982. 從前澳門的士並沒有這麼多問題出現，只是近幾年問題日益嚴重，自己也明白的士從業員也要賺錢，車費加沒問題，不要咁過份就行。

1983. 從前的士服務非常良好，因近年賭場蓬勃，今的士司機有很多賺錢機會，大多數貼上暫停載客，其實是等一些豪客；或要一些禮物（的士術語）才去某地方，希望當局能改善賭場有很的士而不載本地客的情況。

1984. 從嚴立法，依法辦事，強制執行，平均收入相對提高，以高收入才能給司機珍惜自已的牌照，從而自覺，守法，才是根本。

1985. 從基本做起，態度需要改善，作為服務業從業員應有的服務態度都沒有，揀客拒載議價濫收車資等行為絕對不容許發生!作為一個公共交通工具但實質發揮不到其作用，只是成為黑心司機的一個斂財的工具，倒不如把他取消掉。一般市民大眾巴士坐不到就撰擇的士，但連的士都坐不到是在迫市民自己開車嗎？你認為自己開車會比坐車便宜嗎？油費停車費？時間可能比坐車更久。但沒辦法，因為我坐不到才迫自己去開車上班上學!!

1986. 從增加培訓入手，司機公會作帶頭作用。政府加重現時罰則，進行扣分制，多次違規和投訴最嚴重者處以停牌。澳門作為一個國制旅遊城市，豈能讓的士司機的負面形象徹底破壞，為保市民能享有服務亦能確保本城市聲譽不

被破壞是有需要加重罰則和改善不良司機的負面行為。

1987. 從新規劃的士數量，車資，對的士司機進行扣份際，扣份達政府設訂的合理分數，可按情況停牌至小一個月，罰款基本打擊不大，以及澳門應加入的士稽查人員，加強完善管理，亦應加置的士上落點，現在的澳門的士連班馬線都比的下車，街頭又有，轉彎位又有，實在太方完善的規劃限制！亂七八糟！

1988. 從業者應報讀一些專為的士司機而設的文憑課程，考取平均 70 分以上才可申請成為的士司機，文憑內容包括禮貌，代客之道等等政府應開辦一些專業文憑，給從業者於限期內完成，否則取消牌照如要顧及澳門的遊遊形象，必須嚴格執行，以儆效尤

1989. 從牌照投標到經營管理需要更嚴格規管；加強執法；加快投訴及舉報程式。

1990. 從甲點至乙點，應統一收費。嚴格打擊的士司機拒載，的士司機見到內地客及旅客，經常主動向旅客提出價錢，有時候，見到外國人，由澳門 MGM 到氹仔 COD，司機索價提出澳門幣 $500。深夜的士司機多拒載過橋的乘客，因深夜，人較少，只有在賭場的工作人士才會乘搭的士回家，所以一般司機不想空車回澳，而拒載或向乘客提出加收價錢。

1991. 從速修訂相關法例與罰則加強對的士司機教育，增強從業員對待客服務的認識。

1992. 必需提高他們的服務態度，因現在的服務態度十分差

1993. 必須修法、加強警方執法及相關罰則。

1994. 必須加入，鈎客拒載為公罪

1995. 必須加入扣分，釘牌制度。完善檢控機制和提高執法效率

1996. 必須加強機場的士執法

1997. 必須加強罰款，若再違規必須停牌，多次後必須加強停牌時間！

1998. 必須加強處罰及放蛇！

1999. 必須加強警告及罰則效果.現時職業操守行為卑劣的的士司機在道德理會上無所謂顧慮加上沒有守規心態根本上不會懼怕違規後果因此會更加唯利是圖地進行工作必須加強警告及罰則效果以嚴格其操守同時設方法控制以平衡的士分佈區域避免常常只集中在娛樂博彩場所區域令的士服務行業回復對各大眾公平性運作

2000. 必須加重罰則，提升服務質素，唔可以簡客做

2001. 必須嚴厲打擊。謝謝

2002. 必須嚴懲 加 吊銷執照 還有鼓勵市民跟觀光客 一起檢舉 加獎金！！

2003. 必須嚴懲不法司機

2004. 必須嚴格執行司機拒載行為，以扣分制度，如達到特定的分數，的士司機牌照可事件的輕重作處分或罰款，嚴重者停牌。

2005. 必須安全駕駛，遵守交通法則

2006. 必須實行放蛇制度及加大力度執行，可另設執法部門作不定期巡查。

2007. 必須對的士做嚴重處罰並加強對的士的真正執法。

2008. 必須按錶收費，大陸人習慣坐的士都是先叫價再開車，請勿被傳染下來，盡管有些的士會以兜路方式增加收費，那又如何?結果只是兩敗俱傷，長久下去，聰明的的士司機也會以最快的方式到達目的地，增加客運流量。況且本地人早知道那條路最快，要兜路也總有個限度。
2009. 必須提高服務質素。對於拒載，濫收車資，揀客等行為，必定嚴重打擊和給與處罰。
2010. 必須改善服務態度、揀客等的惡習。
2011. 必須放蛇和錄像
2012. 必須監管。因的士首對遊客
2013. 必須要嚴正面對有關問題！當下的有關懲罰制度完全不能夠起阻嚇作用！
2014. 必須要放蛇，否則很難檢控。
2015. 必須要有釘牌制度才會有阻嚇作用，罰款只會鼓勵該群無良的士佬加劇去搵快錢，來補償所罰的款項。所以必須要有釘牌制度。
2016. 必須認真制訂完善方案去有效管轄的士服務
2017. 必須透過加重罰則如釘牌或刑事才可有效阻嚇，現在的罰則太輕司機不當是一回事
2018. 必須重罰，像鄰近地區香港！就算國內，像廣州，的士也是智能化！若服務質素不改善，就算有一萬輛的士都沒有用，只會阻塞交通！
2019. 必須限制賭場附近等客的的士數量
2020. 必須嚴厲執行
2021. 必須嚴打違規司機，克不容緩
2022. 必須對每位的士從業員提供服務質素培訓
2023. 快 D 實行放蛇行動。打倒班僕街街的士佬！
2024. 快 D 立法！
2025. 快 d 解決拒載乘客問題
2026. 快些推出一些新的政策來有效監管的士行業啦!澳門是服務性行業，不能被這班害群之馬影響澳門的旅遊形象。再講，澳門人也需要搭的士，唔通個個都行路番工番學咩!
2027. 快快增加放蛇機制，整頓行業，提升澳門形象！
2028. 快快實行
2029. 快救救澳門的交通吧！
2030. 快通過放蛇，加強執行，重犯就釘牌
2031. 快點執法放蛇
2032. 態度，語氣非常不好！
2033. 態度好有禮貌，徵詢路線！
2034. 態度特別差，選客，需要改進
2035. 態度非常欠佳 而且拒載
2036. 想坐的士無的士 全部去曬賭場接大陸客 甚至揀客 唔遠唔去 一係就未上車先開價 咁同白牌車有咩分別?合法白牌? 希望政府可以立法打擊 唔好令澳門市民失望
2037. 想辦法抗衡桑拿夜總會等給的士佬五百蚊傭金
2038. 意見就沒有。但澳門的士形象真的需要提高
2039. 態度，禮貌有待改進。駕駛技術亦要改進，不要在不滿意的時候就開車十分快。
2040. 態度、禮貌、良心何在
2041. 態度可以改進，我們是來搭車的

不是來給你罵的

2042. 態度太差

2043. 態度好差

2044. 態度必須好一點，居然有司機罵乘客神經病！簡直是沒道理！太過分了。

2045. 態度惡劣...經常超速及危險駕駛

2046. 態度是非常重要。覺得司機要像台灣的的士司機當榜樣！！！

2047. 態度極差！經常拒載！

2048. 態度非常差

2049. 慘不忍睹

2050. 懇請特區政府迅速立法規管

2051. 應中止或取消違法的士牌照而不是司機駕照

2052. 應先加強監管，在實際改善後再議論加價問題。的士揀客問題嚴重，再加發的士牌或加價，均無法解決問題，的士既有害群之馬，應先打擊違法行為，使澳門市民可享用的士服務再研討目前價格是否合理。

2053. 應先針對以"暫停服務"為掩飾其揀客及議價行為的的士，不容許他們停在路邊等待乘客，暫停服務時因停在合法停車的位置。增加人手巡查黑點如新八佰伴，新馬路等。放蛇亦十分支持，應立法實行扣分及釘牌制度。

2054. 應全由員警執法，才可遏止歪風，交通事務局只管制訂政策，現時交通事務根本沒有能力應付，無論人力，權力都不可行，力不從心，好像小孩辦大事，難以駕駑，註定失敗，如再增發新牌照，應加入條款，註明不可在各口岸站頭及所有賭場站頭排隊等候營業，只能在城區指定站頭或隨街“冷”車接客，這是唯一有效解決城區打的難的方，不然，無論再增加的士多少，都是湧向賭場接客，這是鐵一般的商業行為

2055. 應制定一些條例來控制的士司機議價及拒載之行為，如觸犯相關條例應已法律程式來對的士司機作出應有的處罰。

2056. 應加巡查黑點，如新葡京外圍長期停泊外圍等客而不駛進入的士候客區

2057. 應加強對的士濫收車資的措施，如增設監督的士拒載及濫收車資條例。增加執法人員對的士行業的權力

2058. 應加強檢控違法司法、加重罰款罰則

2059. 應加強澳門的士司機服務態度的教育

2060. 應加強的士司機 ge 培訓，對違法司機加重刑罰

2061. 應加強的士司機的法治意識，讓他們清楚瞭解作為的士司機的法定義務，減少不法行為。

2062. 應加強罰則，以扣分制監官控制司機服務態度

2063. 應加快立法，提高對違法司機的罰款金額，對多次違反相關法令的的士，中止或取消違法司機的從業資格，請盡快落實

2064. 應加派人員著力改善的士拒載情況

2065. 應加發的士牌照，加入扣分制

2066. 應加重的士違規的刑罰及罰金，加強打擊，如實行放蛇，釘牌政策等

2067. 應加重違規的士的懲罰，的士常

常以不跳錶方式濫收車資以欺騙遊客，嚴重影響澳門身為國際旅遊城市形象，應以扣分制實行，重扣才能達到理想效果。

2068. 應即刻立法及執行，打擊及防止違規行為

2069. 應嚴厲打擊的士司機違法行為，縮短對違法司機處罰的行政程式。

2070. 應嚴懲圍規的士司機！

2071. 應在的士加裝 gps,每程的士由起點到終點和價錢都存著數據，投訴時更有理據，減少濫收車資。

2072. 應在的士站加強管理，以免大量的士停泊等客，街上卻沒有的士。應該控制的士站等候客的數量，讓的士流動性更高。控制每堂有一定的士數量，可資助油費鼓勵司機多走動。這樣市民才方便有的士用。

2073. 應在車上裝置監管視像器，那麼司機就會有所警惕自己的言行舉止，除了保障客人免遇上不公平行為，也能保障司機遇上無賴客人

2074. 應培訓司機的素質

2075. 應增加的士數量

2076. 應增加的士牌/數量，嚴打違規司機，引入放蛇制度

2077. 應多加警員放蛇，發現違規的士司機即時停牌，如多次違規可考慮即時入獄。

2078. 應多向其他地方學習，如香港及日本，他們的態度很好，好像會幫助客人搬行李，而不是現在澳門那樣只打開車尾箱，司機不下車，要客人自己搬。但又會收行李費。加上司機“老鳳”地不找贖 0.5 的餘額給客人。要求要找才不情願地找回。澳門現今大多的士司機的不當行為，實在不值得加價，只會令市民更不憤。

2079. 應多增加的士，澳門因為的士太少，司機都被寵壞了

2080. -應多效置有關正確使用的士服務連同投訴方式的海報在各的士站及旅遊區。-向旅客宣傳乘坐的士是不用討價還價的。-參考香港，在氹仔設立"過海的士站"及"路氹的士站"

2081. 應多設更多的的士服務點供給一些急需使用的士的乘客

2082. 應學習其他地方，培訓司機。

2083. 應對的士司機實行記分制度.

2084. 應建立一個具即時性、高度透明的針對的士司機行為的計分／扣分制度，讓市民大眾及的士業界，甚至的士司機本身可請楚知道其本身過往的行為紀錄，所得分數，若被扣到一定分數便應處以罰款或，更嚴重者，應停止其駕駛執照。但避免爭議，並為保障司機本身的利益，應在車廂內設立錄音系統！

2085. 應引入有系統管理法，增加相關人員或員警調查事件，執法和嚴厲處罰違規的士司機，實行「市民檢舉獎勵計劃」，從而支持市民協助從建澳門社會發展。

2086. 應強制加入定位、錄像及錄音系統，可加強執法及阻嚇用.

2087. 應採取神秘顧客方式，對的士司機態度進行評分，不合格者釘牌 2 年

2088. 應提升監察颱風天的士車費

2089. 應放寬的士牌照，大量增加的士

數量以應付市場需求。根源問題是的士數量供給與需求嚴重失衡，以致違規的士橫行，連累守法的士，長遠更會破壞澳門作為旅遊城市的形象。

2090. 應放蛇及嚴打議價的士
2091. 應效法其他國家地區良好的士服務管理方法！
2092. 應效法香港的扣分制！只是罰款根本沒有阻嚇作用，若有扣分制；即若違規次數達上限即取消牌照或罰停牌，應做到阻嚇作用。另，再增發的士牌只會令澳門交通塞車情況更嚴重，常說本地人搭不到的士是因為的士數量不夠，但其實根本是大量無良的士司機在簡客或拒載，若情況不改善，就算再增發一佰個的士牌都是廢的！請官員們用用腦吧～
2093. 應有 5 年或以上駕駛經驗才能發牌，應加強打壓的士司機厭惡的行為，一經捉到應重罰（如重罰金錢 Mop 10000 或以上及停牌 1 年或以上)才有阻嚇作用。
2094. 應有處分制度，滿分應定牌處理，徹底阻嚇不良司機
2095. 應派執法人員放蛇調查
2096. 應深究為何於上下班時間，滿馬路"空車"的士在走，但是無論行人如何捷，的士都不停? 打死都不停，其實的士都去曬邊?
2097. 應為了澳門的形象對的士嚴加執法以改善的士服務
2098. 應由政府購入新批的士(設新的士線- 如綠的)，並聘請人員為的士司機(公務員)
2099. 應當制定颱風天的收費機制，可適量提高收費，但收費需統一。
2100. 應盡快找出害群之馬，方能還好司機一個公道
2101. 應監管的士牌照炒賣
2102. 應要專業化，定期考取專業試，以保專業。並不是豬狗也可當的士司機。
2103. 應設的士司機考牌制，例如學習服務業論理。
2104. 應設路段收費參考
2105. 應該以禮待客，不可以挑客人和亂收費！
2106. 應該加大懲罰，增加阻嚇力度。
2107. 應該加強對的士執法！嚴厲查處！加重處罰！對個 D 害群之馬有警醒作用！
2108. 應該加強執法和處罰，的士無往管，澳門的士形象現在臭名遠播，中港臺遊客皆對的士服務失去信心，嚴重影響澳門形象，影響居民生活和遊客，的士司機駕駛態度惡劣，對澳門其他道路駕駛者和行人帶來危險，天怒人怨！
2109. 應該參考香港！有扣分制！放蛇！澳門的士的惡夯行為是澳門之恥！
2110. 應該嚴厲打擊違法司機
2111. 應該嚴打拒載問題，揀客嚴重，甚至粗口挑釁人
2112. 應該增加使用者的方便，電召的士，不應該長期無人聽或線路不通。改善交通燈的時間，用電子監控每條街道的流量及塞車問題。
2113. 應該多加放蛇！
2114. 應該多監管，制定有效阻止違法！
2115. 應該多設置預訂電話，因為常常

打過去都是佔線，改進的士司機態度

2116. 應該好好監督的士拒載的問題
2117. 應該學香港，多ｄ放蛇，等的士司機驚，咁就會減少好多不法行為了！
2118. 應該實行計分制及錄影設備以保障本澳居民及維持本澳形象。
2119. 應該將他們收監
2120. 應該將執法權交由治安警察局交通廳執行，交通事務局做監管。仲有就係儘快更改的士規章，提升處罰力度，罰款最低要提升多一倍，最高要去到切銷的士之營運執照。這是有效性打擊現時澳門的士壞風氣繼續持續。以上意見應該好多人想政府改善到的事，亦吾希望意見接受，態度照舊既心態。
2121. 應該對拒載，揀客，違規的士司機加重罰金及增置俗稱釘牌制度
2122. 應該引入放蛇制度同埋釘牌制度
2123. 應該引入更多的隱藏執法人員身份的調查。應該嚴格執行中止或取消違法司機的從業資格。增加多些的士牌照。即時對違規的士司機作出處罰。
2124. 應該採取有效及具阻嚇性的方法打擊的士司機拒載、揀客、議價的問題，例如加重罰款、停牌等。
2125. 應該提升的士司機心理質數，有很多的士司機遇上短途客就會極之不滿，全程車不斷埋怨。
2126. 應該提高教育及提高罰款！
2127. 應該擁有道德嘅行為。吾好成日拒載。
2128. 應該改善服務態度.
2129. 應該效法香港的士扣分制度，以起到阻嚇作用。
2130. 應該有賞有罰，可以拿的士罰款部份作獎金，可提升部份有職業操守司機的士氣！
2131. 應該每年進行的士收費檢討！追上通漲！加強司機培訓！
2132. 應該發多ｄ的士牌，我係香港坐車通街都坐到車。澳門就唔使諗。行路冇咁嬲!
2133. 應該盡快落力執行，以免因一小撮害群之馬而影響整體的士司機。
2134. 應該盡快進行修法，處理無良司機，整頓業界之素質，引入放蛇，立法重罰款，釘牌等法則，一洗澳門的士風氣，維護本澳旅遊城市之形象。
2135. 應該考慮扣分制，扣滿若干分數可以考慮停牌或重考
2136. 應該要加強培訓司機，增設如拒載或服務態度差的電話熱線，增加罰款！
2137. 應該要求強制發出收據，顯示起點，終點，時間，路程，費用等，並將每日的資料傳送予相關實體以便監察而違反法規的司機應公佈於相關網站，以示警戒
2138. 應該設有審查制度，加大處罰，政府要堅持執法，
2139. 應該釘牌，澳門係出名旅遊城市，真的不可以被一小部分害群之馬影響成個城市形象，給旅客和居民一個永不忘記的壞印象和影響對澳門成座城市的信心
2140. 應該針對桑拿場所回傭等行為作出檢控，列為非法行為，同時規管的士每更車租等收費，以平衡司機收入。

2141. 應進行培訓，可參考日本
2142. 應重罰違規司機
2143. 懲罰過輕，司機通過濫收車資的收入絕對可以抵銷罰金。建議加重懲罰，的士問題直接影響旅遊城市形象!!!
2144. 成日無的士、司機揀客
2145. 成日都截唔到的士，街邊截果 d 又繞路
2146. 成立 24 小時投訴專線和承諾不多於 5 個工作天的跟進時間
2147. 成立類似巴士之友的「的士之友」計劃，增加居民的參與及意見收集，引入的士從業員的服務評鑑制度！
2148. 我不需要非常好的服務，只希望澳門的士可以達到正常標準，但路仍很遠很遠嚴懲拒載和釣魚的士是首要
2149. 我亦遇過很好的的士司機 而司機工作其實都辛苦 時間長 打風落雨無補貼 可以增加打風時的士的固定收費 等司機唔好私自亂開價 對司機本身的保障也較好 多做宣傳 令內地遊客盡量到的士站截的士
2150. 我今年剛成年。搭的士的次數也很多!現在的士司機服務愈來愈差!!!有的見到你是小朋友，拒載!有的見你一個人，拒載!有的見你不是大陸客，又拒載!!!澳門，是屬於澳門人的地方!!你班的士佬咁中意車大陸客反大陸車!呢到係澳門呀!!有什麼可能收費可以這麼貴?態度不好，繞路...等等你還想加價???你 XX 啦，比我講句粗口，你班 XX 的士佬，態度又差，又想加價真係 SHOT X 左 唔好當澳門人係傻仔啦!!!!
2151. 我們澳門老年人打的真心苦惱……
2152. 我住筷子基，這區真的很難打車，有時電召也回沒車，尤其到下午交接班最為跨張，有時趕時間去機場，遇上交接時段根本沒車的，而在賭場附近的車，更是亂喊價，起程價都為 100，不是人人都賭客、都贏錢，有大把錢而不在乎這車資好嗎，而且跳錶我覺得跳很快，到達目的地有些惡劣司機不會馬上按停止鍵，故意找錢找的慢，因而多跳了一次錢，然而也把這跳錶的錢計入車資了，有些五毛錢多半不會找的，直接進位了，那有否想過，直接省去小數點後的那五毛嗎，實際上完全不可能，司機會找回你五毛錢就該偷笑了，我曾經從機場下機後要去科大醫院，司機竟然禁載，
2153. 我作為服務業前線工作人員經常向我的客人提醒澳門的士很多宰客，澳門政府又未能妥善解決，就只能盡量坐發財車或公車，我也不想影響形象但沒辦法
2154. 我個人吾能夠忍受拒載既的士司機
2155. 我個人應為，一切關於的士司機違規行為都要直接用法律方式制裁。
2156. 我個人見意是加價到一個合理的的士價錢。因為司機為什麼要違法。就是因為工資不到現今生活開資水準。政府就算放蛇加重罰金訂牌都是沒有用的。只有加價到正常現今工資水準才會使我們

能夠坐到車和有好的服務。本人都有開的士的經驗。很多時候都要坐的士上班。十分清楚明白現在的士的情況。

2157. 我個人認為必需提升全澳的士司機的個人素質。無疑確實有良好服務的的士司機，然而這只是一小撮人群，害群之馬多的是。因此，我本人是絕對贊成放蛇的。

2158. 我們身為澳門人 的士根本不是為我們服務 如果可以的話請政府結束的士行業 這個行業我們享受不了 那沒有反意不用生氣提升服務質素都系得過講 市民又用不到又可來有意見

2159. 我到過許多國外大城市，從沒見過的士服務有比澳門差的。

2160. 我在第 6 題全部 v 贊成、就知我對的士行業的質素幾反感！！！

2161. 我對澳門的士司機很失望，特別是年輕一代的司機，老司機都還好...希望可對他們加重罰款，加重他們的法律責任。

2162. 我對現時澳門的士司機的服務質素為（差差差）

2163. 我已經好耐無搭的士，因為一見你係本地客就唔睬你，澳門既的士服真係差到呢，唉政府立法就一拖再拖

2164. 我希望打去 Call 的士個陣啲接線生唔好唔聽電話囉，試過一次夜晚 11 點幾打 28519519，打左 10 次以上先有人聽

2165. 我希望會有的士獎罰制度，亦要多多學習香港多放蛇。

2166. 我引入 UBER 或<騰訊打的>仲好

2167. 我想搭的士。

2168. 我感覺到舊區的的士司機態度良好，反而在賭場周圍的的士經常拒載(例如新口岸地區)。作為一個澳門人我希望本澳的士不但是給旅客方便，也要為澳門人方便.澳門的士已經嚴重破壞澳門旅遊城市的形象。

2169. 我提議推出分數制度，十分為滿分，約出現違規情況，根據違規情況的嚴重性，向司機扣減相應的分數。約扣滿十分，停牌一年。

2170. 我早排遇過，M-29-27，這位司機態度極度惡劣，飛車，駕駛時用手機，車內骯髒，無$找比乘客，日後警方必處罰這種司機。如優良的司機，要讚許！

2171. 我是來澳門的遊客，在酒店門口乘坐的士去關口平時只要五六十，那天繞路走要九十多，重點是我們趕時間，澳門地方小，一年來幾次的旅客一定能認路的，不要欺騙旅客不懂。

2172. 我是學生。我經常都需要搭的士回校的下午食完飯之後也會要經常搭。早上從澳門到氹仔都很滿意但下午就真的很差 1.的士很少經過等不到的士而遲到 2.經過有的士都揀客看見我們是附近的學生就不會停下來直接裝看不見就直走了 3.態度差

2173. 我是經常搭的士的，但現在要坐的士的確很難。先不講胡亂收費，服務差，連停也不停下來給你！我試過在黑沙環公園等車，一架的士問了我去那後說不載，然後向前繼續揀客。當然，我們都是普通的澳門客人，也不會當自己是水魚。最後的士司機空車圍著保利達走了 4-5 圈，也不願

載我們！另外，有一次我在英皇的士站等士，等了約 1 時候也上不到車，不是沒有的士，不是交間，只是當你透明！等車同時，我當然見到的士只載旅客，但在我身旁上車的幾個說普通話的客人對話，這男跟女人說：從英皇坐車去葡京$300-400 是最平了！口氣像曾議價過了！但我心中多

2174. 我曾到台灣搭的士，他們的服務非常好。有行李都會幫客人搬。其實澳門可以開多條更優質服務的的士線。又或者開多條預約車服務。也可以參考台灣的士司機為可提供這樣好的服務態度。

2175. 我曾經因為即將流產流血，獨自一人從雅廉訪走到高士德等的士。可是總是等不到。原因:一是的士少；二是怕流產走不快，搶不過別人結果在高士德街口等了一個多小時

2176. 我曾經晚上坐黑的，他偷我東西，當時我飲醉了.....

2177. 我曾遇過在威尼斯到北安碼頭短短十分鐘的路程被司機開價200mop，當時我正好趕時間，頓時不知所措，幸好截到下一輛車的司機是正常跳錶服務，這種事情發生在旅遊旺區，請問澳門政府豈能有如此厚臉皮自稱國際旅遊休閒城市？！這種連放蛇也不用，客人還未上車司機就已經開價拒載的情況政府也無力打擊，直叫人失望！

2178. 我本人也曾經投入的士行業認為放蛇治標不治本，只會令那些不法的司機，認為沒有利潤的時候從而轉行，解決不了的士不足情況最好的處罰會不會是要違規司機無償接一些電召或在市民利用率高的地方無償侯客(被罰的司機要掛一個特別的牌)一個好司機正常工作 8 小時，平均時薪差不多 55 元，不過則要冒交通意外，沒有例假的風險，我認為可以制定一些方案更多年輕人從事此類行類，當然澳門人力資源一向不足嚴格違定上客位置，因為有很多人持著錢多而願意去付一筆額外錢去坐計程車而不排隊，或促使司機不埋站侯車

2179. 我本人係失聰的人，有時常會搭坐的士返上班或出席活動，那有遇到過發生好多次，搭坐的士時候，我就不態溝通，因為我係失聰，我平時常會用寫張紙講要去哪裡地點的名(比如寫下說南灣中華廣場)給佢(的士司機)看下，然後佢竟然叫我下車，我心真算了，等再找下另的士過黎，那麼過程件事都花多時間浪費！還有，最多係晚上就遇到好多問題，不是有一次，主要係在新口岸附近地方，我想乘坐的士，在街頭有見到的士過來,打車(的士)拒載我，然後再等有的士都黎，又係拒載了，有 5~6 車輛的士都拒載了!但我好想問下，那的士為什麼要拒載呢？

2180. 我現在看見澳門的士司機真的很氣憤，老人，小孩有需要時永遠都拒載

2181. 我的選擇以有答案

2182. 我相信大家所看到的濫收車資、拒載絕對只是的士司機群的很小一部份，大部份都十分有禮貌和

友善。在此強烈支持加入"放蛇"及提高濫收車資的處罰(例如釘牌或提高罰款金額)，主要針對在一眾賭場的士站、口岸出境等"釣泥鰋"的情況。但並不是打風時候的士的開大價情況，因為的士司機需要考慮車保及西灣大橋下層的通過時間，實在是"搵命博"賺辛苦錢，這點我可以理解。

2183. 我相信本澳大多都是好司機，只有少數害群之馬，不要讓他們影響澳門形象

2184. 我相信澳門有良心司機的存在，但比率是多少？澳門的士司機的不當行為除令澳門形象受損害之外，更令我們澳門市民怨聲載道。希望政府認真地處理該問題，認真地訂立罰則，重罰土違規司機，我相信釘牌會起到一定作用，希望政府部門不要草草了事！

2185. 我相信的士司機都有部分好好人，但唔應該被害群之馬波及，建議有個統一監察部門，監察每位司機行為，設立評分制度，定期檢討並給予適當獎懲。

2186. 我真的不會對政府有任何期望，如果改善到當然最好，若只是應付。我亦見慣不怪！辛苦寫這問卷的人了。

2187. 我真的覺得澳門的的士和來澳的觀光客及當地居民所需的數目不成正比!應該要改進這個大家對澳門的共通印象!一定會替澳門大大加分!加油!!

2188. 我知澳門有的士稽查，但他們的工作是什麼？他們又做過什麼？我相信很多澳門居民都不知有的士稽查，這是政府宣傳不足或是他們沒有做過任何事？

2189. 我確實曾遇過好的的士司機，但整體對的士的服務印象很差，因為違法及不知所謂的司機實在太多！設立即時有效的投訴機制，在有足夠證據時，能給予一定程度的罰則。

2190. 我經常見到的士跟乘客議價及拒載，建議增加人手執法，加重罰款或罰則，務求能阻嚇司機的違法行為。

2191. 我經常打的（taxi）。10 次中 6-7 次是繞走，講價的。開得好快，跟司機說什麼都不聽我話。善良的司機好難遇到。

2192. 我見到嘅的士都係算好，因為可能對本澳居民不會亂來，但對住遊客，佢哋大部分都會議價，我親眼睇到的，令到很多的遊客都對的士嘅服務給予差評，但遊客通常都無從投訴，因為我從事訪問工作，問到的遊客都對本澳的士有個很壞的印象

2193. 我覺得一定要有放蛇來制止他們的不禮貌行為，而且也可以打擊到他濫收車資！希望政府真的會做事把正個澳門的士業有個完全的改善，因為他們的士行業和職業操守是直接影響我們的澳門向國際大都會的印象！

2194. 我覺得可以以公司形式經營就好似巴士咁 司機每個月有固定工資。假期。

2195. 我覺得在 8 號風球時，是應該提高收費，但要制訂應提高多少！

2196. 我覺得如遇司機亂加價或司機態度惡劣，乘客可記下司機名或其

編號，向有關單位投訴。有關單位必須做出懲處

2197. 我覺得最好方法係放蛇，這是最好的監測。

2198. 我覺得本澳的士問題存在於司機的職業操手上，不能以個人利益為理由而導致今天這個局面，所以嚴懲是對人最有效的管理，只要損失大於利益，自然便會守法，而秩序自然就會回復舊觀。

2199. 我覺得澳門司機不缺錢用，也很敢開價，遇過無數次拒載的司機，不是挑地方就是趕下班或交班而不載客，這感覺非常差！或是亂喊價錢，從美高梅到黑沙環建華居然要 200 元！從凱旋門到漁人碼頭要 50 元！

2200. 我覺得現時澳門的士不論是否轉班時間都是掛牌或起錶，但並沒有乘客。而若見到你等緊的士就會停問你去邊之後再想載不載，這個行為很差，澳門根本沒有的士搭，巴士又多人又小班次。政府又建議大家不要製做塞車等於不能自己駕駛。如何是好？新加黃的本身是說明只可以電召但開始了沒多久就永遠都沒車！我有聽過人說有黃的在街兜客，政府要嚴厲監管！

2201. 我認為今一次追到一個拒載違規者，應該罰款 5000 元起，加大處罰制度，為免爭議油費問題，要求所有的士車輛都要轉自動波。

2202. 我認為作為一個的士司機有理由熟悉澳門道路、地點。不是說每個小細節都要知道，但我個人認為不懂去鏡湖醫院實在太過分。所以我會意見在這方面應進行一些道路測試。另外，我也應該的士司機要有一定的廣東話能力，至少要聽得懂。因我認為不是每一個市民都會說其他語言。

2203. 我認為先提升服務質素，不明白為什麼本澳居民搭的士會如此困難，旅客搭的士要議價？完全破壞澳門旅遊形象！拒載已經算了，看見孕婦，長者都拒載，「裝作看不到」！我相信他們不是在迫不得已的情況下，他們都不會選擇搭的士。希望政府、有關部門、警方可以通力合作，訂定一套完善的機制或處罰方法去監控，行動並執法！

2204. 我認為加強執法和加重刑罰能有效打擊現在的士違規狀況。並且的士牌招標應由持有有效的士證之人士以抽籤形式取得，並且必須直接由申請的士牌之人士進行的士營運工作，這樣可杜絕投資者，減低的士牌期內的營運成本。

2205. 我認為單單增加的士數量根本起不到作用，增加了的的士也只是聚集在娛樂場所門口。若再增加的士牌，可考慮規定新的士只可在街上四處找客，不可在娛樂場所門口等客，使街上流動的士數量增加

2206. 我認為在澳門搭的士應該是最難搭的地方，世界各地沒有一個地方或國家比澳門更難搭的士，態度更不用多說吧！澳門要成為休閑旅遊城市、首要先管治好的士行業！

2207. 我認為在繁忙時段應該增加班次，特別是在的士換更的期間，應該分批換更，不應在同一時間

換，導致乘客遲遲未截到的士

2208. 我認為應該加強執法(放蛇),加重罰則，引入釘牌制度。當然為了維護澳門旅遊城市的形象，應該在車內以中英葡文等強制印出求助熱線或其他投訴管道，記錄每次投訴／表揚的執照編號，建立數據庫，引入記分機制等，方便統計及處罰。

2209. 我認為有執法人員巡查係最有效既方法，幾可以打擊的士司機濫收費嘅情況，又可以提供一個公平嘅收費制度

2210. 我認為本澳的的士司機大多為極差，只有小數是比較好。執法人員經常不對違法者執法，包括的士司機，更重要的是的士司機嚴重缺乏責任心,令他們無法無天。

2211. 我認為本澳的的士服務可以參考上海市的管理模式，可以本澳訂定優質服務司機計劃，參與此計劃的管理公司應以每月部分定薪方式聘用的士司機，仍須採取多勞多得的方式計發薪金，在每輛參與計劃的士加裝 GPS 系統，的士台可以隨時追縱每輛當值的的士所在的位置，當有乘客致電的士台時，的士台便可以即時尋找到距離乘客身處位置最近的一輛空載的士(當值中),而這一輛的士不能拒載，若的士司機拒載，則可以從其優質服務獎金中扣除30%的獎金，當月第二次拒載則再扣除 30%，第三次扣除餘下的40%，並將其從優質服務司機中除名。

2212. 我認為根本性問題是有很多人(尤其是內地遊客)已接受了/很願意以付額外車資來換取服務。或許按現有的收費制度，司機的收入已得到保障,但沒有人會"嫌錢腥",作為的士司機，很自然就傾向於接載願意付出更多報酬的客人。所以，我認為，本質上應該加強宣傳和執法，以教育宣傳的方式教導旅客/市民不要付額外車資，同時加派執法人員到各的士站巡查及放蛇，避免司機做出違法行為。加入扣分制度，應該能更有效的杜絕司機違法。當局可增派交通督導員到乘客候車熱點，對候車乘客進行宣傳，說明車資的收費標準

2213. 我認為現在的的士司機對本澳居民態度尚好，但對遊客方面就需要改善。澳門是一個旅遊城市，而的士可算是旅客對澳門的第一個印象，旅客不認識路是正常，但是把這個當做欺騙的缺口，就真是太過分。要教導的士司機對澳門的重要性，培訓好他們的內在。

2214. 我認為的士也有補貼制度，有些司機為生計想盡辦法搵錢，亦難免做出有些不當行為，假如政府有完善政策，任何問題都能解決，系政府無能力，我地市民又可以點？

2215. 我認為的士司機中只有少數害群之馬，但為了市民整體利益，必須引入釘牌制度，並應該在車身強制登出投訴熱線（或任何方式），既方便市民或旅客投訴，亦方便投訴系統做統計分析，輕易找出哪些經常被投訴的的士及由投訴日期時間找出相應的錄音

記錄等證據，方便處罰，久而久之，害群之馬便會無所遁形，最終令市民及良好的的士司機有所得益

2216. 我認為要安全行車，不要橫衝直撞，還要理會他人車輛的安全不要隨時停車

2217. 我認為除了加強管制外，黃的士的電召服務可以參考，另外宣傳方面也要加強，讓本澳市民和外地遊客知道"司機必順按錶收費，不議價，不拒客，不揀客"

2218. 我認為需設立新入行的士司機考核機制，原有司機亦需通過一次一過性專業考核。原則上先培訓後考核。培訓內容最好有職業的士司機專業守則，需遵守的交通管制條例等。做到能保障自己和乘客。

2219. 我說什麼也沒用，政府不做事，你以為近年來才有不法的士？一直都有，政府只聞不做，唉，你可以借鑒香港的

2220. 我這年根本搭不上一部的士。無空車，call 台說沒有車！

2221. 我遇到過的問題都是因為要去的地方會發生交通塞車的情況，所以他們的態度不好，或是在明明車中沒人，也不是交間時間，在一些地方，司機會當他的燈關了，當什麼也沒發生在你面前略過。希望可以有效捉到因過度選客，而回復市民本來需要的士的原意。

2222. 或者可以仿效韓國行的士分級制，幾年內無交通意外和市民投訴的可以攞優質的士（當然優質的士車費會比普通的士高一點）

2223. 截車無車，有車大多拒載（賭場，酒店）call 車無車

2224. 所應限制的士停駐停駐賭場、酒店等客數量，因增加的士數量並不能解決大量的士在賭場等客，市區難等車的問題。

2225. 所有入職或現職的士司機要強制參加的士司機培訓課程，才可領牌／續牌；加入計分制，如果有違法就要扣分，分數全扣後要中止或取消違法司機的從業資格。

2226. 所有問題源於高牌費，如果可以降低牌費，的士從業員經營成本下降，同時引入更多的士。

2227. 所有的士司機在營業期間都不應有任何拒載行為，亦不得議價！相關部門亦應提高罰款金額，達到阻嚇作用。

2228. 所有的士司機是的士車主就解決問題。因為不須交貴租

2229. 所有違規司機由政府或的士工會安排，參加強制性培訓，每週，每月，煩死佢為止，好過只罰款。再嚴重的，安排佢做專門特別服務之車隊，例如係傷殘人士及長者專車！

2230. 所有電召的士恢復電召的士功能；增加的士起錶金額及距離；的士司機入職需經培訓及持牌

2231. 打去 call 的士經常要比“禮物”即附加 tips 才有的士肯來，變相迫乘客付出更多才可坐的士。交更時間是 6 點，這個時間是最多人需要的士，偏偏就是交更，完全上不到的士。

2232. 打壓害群之馬，反對的士去浴室桑拿收回傭。因為的士司機為了去收傭揀客，都停泊浴室或桑拿

門口，搞到街上冇的士行。賭場門口的的士全部要議價去沖關要收 mop500。颱風其間亂收費。

2233. 打招呼→詢問目的地→告知到達目的地的大概時間→就算改行遠一點的路線也先告知實際路面狀況等。
2234. 打擊白牌車打擊黑的
2235. 打擊"黑的"刻不容緩
2236. 打擊不法行為就可以了~現在澳門坐的士變得十分不便
2237. 打擊不良份子不可手軟，避免影響澳門旅遊形象及急需打的的需要人士，包括老弱婦女
2238. 打擊去桑拿抽回傭，增設即時舉報熱線。
2239. 打擊墨魚黑煙車電子付費系統，澳門通、信用卡等加強管理的士站以外列隊的明顯揀客行為管理濫用停止服務牌但實際揀客行為整治碼頭關閘等雙車道的士站的混亂及欠缺秩序的情況，即兩條列隊未必有次序平均地上車。
2240. 打擊壞分子司機
2241. 打擊害群之馬，增加數量，規限娛樂場所等候上客的士數量，避免司機只做遊客生意
2242. 打擊拒載。
2243. 打擊拒載及濫收車資！
2244. 打擊拒載濫收費黑的
2245. 打擊拒載的士，增加的士數量
2246. 打擊揀客的士
2247. 打擊澳門的士嚴重違法行為刻不容緩，由旅遊博彩業起飛一直到現今，可以以一句“無法無天，目無皇法”來形容，的士為旅遊人士主要的交通工具之一，身為世界旅遊城市之一的澳門，的士問題可以說是澳門政府其中一個非常羞恥的一個重大缺點，就連澳門人都無法坐上的士，享受方便的交通服務，每次外遊都要擔心許多的問題，沒有的士前往機場，機場沒有的士肯接送回家，試問去完旅遊，帶著疲憊的身軀，回到像家一樣的澳門，卻沒有想像中受到溫暖的對待，沒有的士，又有重大的行李人士要如何回家？來澳遊客一來到澳門就被的士司機漫天開價，拒載等行為，
2248. 打擊濫收車資、違法要罰永久停牌
2249. 打擊濫收車資及拒載
2250. 打擊的士司機不正當行為，因本澳的士問題日趨嚴重
2251. 打擊的士司機在各大賭場等客，亦應增設在賭場的士站的士數目，令街頭的士數量增加
2252. 打擊的士司機揀客情況；增設的士站和地區性的士，讓每個地區都有一定量的的士數量；按地區而設有不同的交更時間。
2253. 打擊的士違規的人士要經過有關方面的陪訓，更認真及專業去打相關的違規司機。希望政府作出一個更有效打擊違規司機，亦可以對的士專業証加上一個違規扣分的制度！！
2254. 打擊社團式司機不法活動。
2255. 打擊胡亂收費 重罰違法司機 要立例監管。
2256. 打擊違規的士，尤其是簡客個D，應該要加強罰則以及要釘牌，否則影響澳門市民出行及遊客對澳門的印象，建議釘過牌的

禁止再任的士司機.

2257. 打擊集團式犯罪的士，使獲發牌的的士司機知道要有良心負責任對待乘客，才能改善整體服務質素
2258. 打擊集團式經營
2259. 打擊黑市的士，增加執法人員及提高罰則至終身停牌、監禁五年、罰款金額$200,000 MOP
2260. 打擊黑的！限制發牌！嚴懲不當行為！增加的士應有服務廣告！增設扣分處罰！滿分釘牌！警員加強巡查，是否無的士牌接客！政府要正視！
2261. 打擊黑的聚集，放蛇！投訴方法
2262. 打擊黑社會增加收費'燃油附加費司機也有上訴和投訴幫助司機買保險
2263. 打擊黑社會增強司機培訓司機也可以有投訴客人和申訴增加的士收費和燃油附加費、幫助司機購買保險
2264. 打擊黑社會經營的士、 增加的士收費、燃油附加費幫助的士購買保險、培訓司機、提升服務
2265. 打過多次打召的士，但無一次有的士。請電召的士方面做好 D。平日在街召的士，的士司機一見到女士或有老人家在場，的士司機就唔停車。政府一定要改善本地人方便召到的士的方法。
2266. 打電話叫的士可以盡量為乘客安排，不要一直說沒有車就算數。對於無理拒載的司機加強執法處罰。
2267. 打風時，政府可向的士提供補助及保險公司要為他們承擔一些風險，以消除司機的憂慮。
2268. 打風時可增收額外附加費，的士內有的士司機的資料
2269. 打風時間亂收費問題更嚴重，的士可以選擇在家休息，但如果選擇工作，價錢要定好，否則即時變成有牌白牌車，亂收費用，建議安裝有效監督設備，因為打風時間，不見得會有專員認真工作，而且就算放蛇，又少一部的士用。大部分的士都只在賭場區，可考慮在一般住宅區設立小型的士站
2270. 打風落雨，作為公交服務，可以為的士業界提供一些補貼或保障~等佢地唔好去搶!佢地做得安心~市民搭得安心~
2271. 打風設定過穩收費金額
2272. 扣分，每次違法(depending on the seriousness)都扣，直至扣到冇得扣就停牌 3-6 個月，再停就一年
2273. 扣分制！
2274. 扣分制，嚴格執行，終身停止的士營業牌和高額發款，良好司機不會怕，因的士是公交服務的一部分！
2275. 扣分制，之後除牌，在制定日期內不能重考的士牌
2276. 扣分制，扣完即吊消牌照
2277. 扣分制，扣滿分，即停牌
2278. 扣分制，扣滿取消的士牌。1 至 6 個月。罰金給續日計，代刑。一日罰金 500～10000
2279. 扣分制，放蛇捉違規司機，效法香港做法。
2280. 扣分制，訂牌。嚴格執行，的士從業員培訓。
2281. 扣分制,該人員需停止營運一年。
2282. 扣分制、必須制訂不可停車上落

區！如道路交接點、轉彎位置、斑馬線等！

2283. 扣分制以至停牌罰金增加至不能多載幾個國內客就能填補放蛇是必要的他們選客議價時還理直氣壯地說 報警丫笨
2284. 扣分制來加強對的士司機自身的駕駛行為和違規的監督。
2285. 扣分制度，若果炒車，must take the exam again.
2286. 扣分制或停牌及罰金
2287. 扣分及停牌制。
2288. 扣分及放蛇
2289. 扣分同訂牌制度是必須的
2290. 扣分機制，學香港在機場或碼頭增派人手派單張，給出到市區或離島的大約價錢，如有濫收可打電話投訴
2291. 扣分釘牌，加強檢控，提高罰金，增加牌照
2292. 扣滿分即釘牌
2293. 批准放蛇，時代已變，法律不要停滯不前！
2294. 找少錢不幫拿行李開得好快見我吾到坐地起價留低電話吾比返我吾想要收據
2295. 承上題，是有遇過良好服務的的士司機。但十個中才會遇到一個
2296. 抄香港對付的士法例。
2297. 把嚴重違返及較輕重犯行為刑事化執行。
2298. 把的士當成重要的公共交通，大量增加的士數量，政府回購的士牌。
2299. 投訴拒載熱線要實行調查
2300. 投訴無門，跟進不足
2301. 投訴熱線晚上根本沒有人接聽。
2302. 投訴電話專線增加且設 24 小時服務
2303. 抽出害群之馬
2304. 拒客及抬高車資者即刻取消駕駛資格
2305. 拒絕載客挑客行為很嚴重，會欺負外地人亂喊價，態度超級差，必須加強司機的服務素質品質，以及工作心態調整，不合理的亂加價亂收費是不當的行為，建議直接提高違規罰款，或是吊銷執照等嚴重的懲罰，讓司機瞭解嚴重性。並且也需要加強教育訓練，讓他們瞭解服務的態度對於澳門的觀光和形象也會有影響。
2306. 拒載，態度差風氣嚴重。建議增加的士數量，或增加熱線或信箱，方便顧客反映，或於車箱內貼上當遇拒載，濫收費等的投訴熱線小標籤。或可加設錄音系統。
2307. 拒載，濫收車資刑事化
2308. 拒載，講價，只載內地遊客問題嚴重，尤其是 mgm 的士站，的士站也可以問完你去邊後，選擇不載我，問題真的嚴重，期望得到正視。
2309. 拒載，開價情況嚴重，員警視而不見
2310. 拒載及揀客是最嚴重的問題，現時乘客很難証明這點，希望能多研究對這方面的對策.
2311. 拒載及揀客非常嚴重，空的士都不停下接載。除了賭場附近，澳門街道非常難打到的士甚至是的士蹤影都難見。繁忙時間及天氣較差時候更加是難以想像。望有關部門加強執法，謝謝！
2312. 拒載及議價情況令本澳居民難以乘坐的士，令有需要的人，如老

弱病殘的市民受到影響，同時對本澳旅遊形象變差，長遠影響經濟發展

2313. 拒載和揀客是最嚴重的問題！
2314. 拒載問題嚴重，本地的士司機不喜歡服務本地人？只揀大陸客？的士錢不是問題，問題是沒有的士可搭才是問題。
2315. 拒載問題非常嚴重，一日 24 小時，只有早上 6 點到 8 點一定會有的士，其餘時間大多數都是拒載，請正視問題，加強控管！
2316. 拒載嚴重，街上行的空的太少已經難截，還要拒載，澳門的士歧視澳門人，揀大陸客乘載，實在過份，要盡快解決及改善!
2317. 拒載揀客問題！！
2318. 拒載揀客情況相當嚴重，務必打擊。取消執業資格應有一定幫助
2319. 拒載是要改善的!! 但政府也須增加一些附加費的項目，以維護司機們的收入。
2320. 拒載的太嚴重，而且的士行內還有行規老弱婦孺拒戴，一定要嚴厲打擊這些不法份子
2321. 拒載，晚間不易打車的地方亂加價。近路被司機在車上抱怨。壞天氣趁火打劫。
2322. 拒載和亂收費現象近期時有出現
2323. 拒載挑客人態度不好！
2324. 拒載問題太嚴重了，每次去澳門購物都會遇到。或者議價，在新馬路坐車去拱北關閘，竟然要求車費 200 才行，太黑暗了。
2325. 拒載問題逐漸增加，大部分司機只等著載內地客，然後提高價錢。應該打擊他們，如提高罰款及培訓課程
2326. 持牌人必須是是該的士的司機，每個的士牌只能請一個替更司機。
2327. 按實際情況調整收入及處罰違規司機，更甚者取消經營資格。
2328. 按標收費，不議價。
2329. 按正確路線收費！不繞道！不拒載！正確位置上落客！置定道路距離和價錢收費收據！
2330. 按照以上選擇
2331. 按目前的士司機考核條件，的士司機數量其實不少，牌亦不難考，問卷提及的士數量及的士站也足夠；而民間所發出的聲音都只是針對的士的服務質表差及揀客的問題，而我也曾遭受其害，故本人強烈建議政府的"放蛇"行動，但除了放蛇外，更應加設阻嚇性的懲罰，例如：除了登記司機的司機的基本資料外，也應建立名單，以顯示司機犯錯次數(每次犯錯的罰金按次數提高)，當司機犯到一定次數後(如重犯 5 次)即可執行釘牌，並在一定年期內不可開的士(如 10 年)；罰則可能過重可能會受的士業界有強烈反
2332. 挑客人 亂喊價 越來越嚴重 希望可以儘快改善 不要在讓這些司機肖張下去了 謝謝
2333. 捉到亂收車資揀客，重罰及客人拍攝照相投訴即時處理。
2334. 捉到違規司機一定要嚴懲，澳門市民已經無法在某些日子乘坐的士
2335. 捉黑的
2336. 授權警方大力加強執法！杜絕所有泥鰋的！現在澳門的士已「揚威國際」，政府再不加強打擊，

只會丟自己的臉！

2337. 採取定期計分制去評核司機職業操守，繼而對司機作出賞罰。
2338. 採取對違規的士進行扣分制。或者直接丁牌!不要再讓的士行業大損澳門這個旅遊熱點的正面形象!!
2339. 採取扣分制度，增加罰款。增加對年幼，老年，孕婦，傷殘人士坐的士的電召服務。
2340. 採取扣分制度,多次違法者釘牌。
2341. 採取扣分制度、嚴重者可取消其的士牌照
2342. 採取投訴扣分制續牌前必須完成定期培訓，工作評估等
2343. 採取放蛇查證的士服務的質素，這樣才能令的士司自律。
2344. 採取有效監測。
2345. 採用扣分制，以改善的士司機駕駛態度
2346. 採用扣分制，嚴重者可釘牌
2347. 採用扣分制度
2348. 接受市民或遊客 24 小時舉報熱線及接受錄影錄音舉報
2349. 接受市民投訴!對拒載司機重罰!要求司機上培訓課程!
2350. 接的士無固定排隊方式，新增候客站有助改善
2351. 控制亂收車資問題和繞路問題，加強執法力道，員警不可以坐視不理，要不然員警根本沒有保護到市民的財產，白攞糧！！
2352. 控制全澳車量數量
2353. 控制的士司機態度同亂收錢情況，杜絕以上所提及的不正當經營行為
2354. 控制的士的租賃費用，的士的租賃費用太高，足以造成的士大哥的成本壓力。
2355. 控制的士租金，高昂的租金，是導致的士司機濫收車資的其中一個原因！
2356. 控制賭場外的士數量
2357. 推出 app 協助召喚的士，如國內的打的軟件那樣貌
2358. 推廣的士投訴平臺，跟據客人所指的違規的士投訴加快進行調查!
2359. 揀客，及短路程不去
2360. 揀客和濫收車資情況太嚴重，多年來沒有改善，颱風天濫收車資情況嚴重，是衆所周知，為甚麼沒有員警制止?利用颱風無保險賠為藉口，可否與保險公司商討,不能再以這個藉口濫收車資，
2361. 揀客問題極度嚴重！會先選擇內地人，大部份司機現在都去賭場外等待內地人，因為車資可以隨便開價。令到在街頭真的很難找到的士，另外，的士電話長期不通！到底有什麼用處？現在的司機態度差，而且令到澳門的士行業風氣很差。
2362. 揀客太嚴重，扮交接更拒載太常有
2363. 揀客情怳嚴重，監管不足.
2364. 揀客情況嚴重，沒有法例監管，的士肆無忌憚，宜加重罰則，嚴厲執行，方能改善情況，否則旅遊城市聲譽受損
2365. 揀客情況非常嚴重!的士司機專揀遊客載，澳門市民難上車！
2366. 揀客真的很過分！扮見不到你有時截到 講完目的地唔岩聽就走人 見到大陸佬就狗衝
2367. 提供免費培訓加強的士司機的素

質及正確的服務操守。

2368. 提供培訓以及放蛇打擊的士違規行為。罰則重有阻嚇作用。

2369. 提供有效率的投訴機制。領牌者要上課考試：的士駕駛者的行為品格。違規者要去上課學習。

2370. 提供溝通系統以避免溝通及文化差異。管制的士司機交更制度發展 Macau pass 電子付款系統。

2371. 提供適當管道讓市民舉報違規的士

2372. 提升個人素質。

2373. 提升個人素質修養，本著人人為我，我為人人的心，來為市民大眾服務。(同理心)

2374. 提升冇望，不如一次過取消的士行業，鼓勵市民義務載有需要的其他市民，並以油券獎勵他們此舉。

2375. 提升到具有阻恐性刑罰及提高針對性檢查。

2376. 提升司機整體水準並改善服務態度

2377. 提升司機質素，嚴控濫收車資和拒載！

2378. 提升執法和罰款，並提供相應方便方法讓市民易於舉報

2379. 提升培訓對客戶服務課程，每個司機必須通過培訓才可以合格，一旦發現違規或投訴可以扣分制，作為警惕之用

2380. 提升士機的質素，如：職業道德、服務態度等...

2381. 提升對顧客的公平對待，做一個對澳門能長期發展的好司機好導遊！這樣會讓澳門變得越來越好

2382. 提升服務態度

2383. 提升服務質素首先要打擊違規的士，不是口頭或發警告信就算了。加重罰款和刑罪才可有效打擊的。

2384. 提升本澳的士服務 最重要是的士牌照供應，現行的發牌制度是投標，價高者得方式，這樣會使成本高，層層壓下，而使得司機用盡方法找錢，及車主炒賣。個人認為不應以投標價高者得。應該有需要者申請並由政府最終決定發出牌照。

2385. 提升的士司機的服務素質，打擊拒載及不合理收費（如不找零錢等），增加相關法規監管的士司機，對其不當行為罰款等。謝謝。

2386. 提升考取的士駕駛執照難度

2387. 提升考試難度，每年都需考核。以及多設定法例約束司機，提高監督機制，確保服務品質。

2388. 提升質素，要有學歷制度，作為澳門重要的旅遊交通工具，要懂得與外地人士溝通，制訂的士車租限制及司機收入保障，在車內設置視象監察，增加的士在颱風或危險情況下行駛保險，避免有藉口濫收車資，增加的士司機數量，不斷吸納新人入行，違規的司機要被釘牌或收監。

2389. 提意見又點？政府會真係做嘢????做到以上幾點先算啦!!!!!

2390. 提昇的士司機質素，待客之道，制服，儀容等。也可考慮推動公司集團式經營，提昇服務水準。

2391. 提議部份私家車持有人申請白牌度，一來又唔會增加車輛數量，二來又可以在假期時增加事輛。大家都知道澳門逢假期，上班、下班、返學、放學唔多車，但係

遊客就非常缺乏的士，所以可考慮這方面改善。

2392. 提高個人素質，
2393. 提高司機對澳門地方街道的認識
2394. 提高司機質素，主動性幫助乘客提行李。
2395. 提高司機質素比增加的士牌更為重要
2396. 提高士氣
2397. 提高對的士司機罰款，取證時提供快悽，方便之方式。
2398. 提高對違法司機的罰款金額中止或取消違法司機的從業資格
2399. 提高對違法司機的罰款金額及釘牌 SUPER IMPORTANT !!!!!
2400. 提高服務素質，不要影響澳門旅遊城市的形象，給於市民和遊客良好印象，給於違法司機及時懲罰，如五年內不得從事此行業。
2401. 提高服務質量，改善拒載，無故加價。
2402. 提高澳門旅遊城市形像，一定要的士照政府受與的收費準則，更不得拒載，濫收車資等一切影響本地人和旅客的行為！絶對要立法制止這些如大盜的行為！這是本人意見，謝謝！
2403. 提高的士司機質素，加重罰則贊成放蛇大量增加的士數量
2404. 提高的士司機和車子的水準。
2405. 提高的士司機培訓素質
2406. 提高的士司機服務質素、安全意識
2407. 提高的士司機的培訓質數並且提高獲得的士從業資格的門檻。
2408. 提高的士司機素質 杜絞害群之馬
2409. 提高的士司機職業培訓，適當調整的士費和增加的士數量。
2410. 提高的士專業服務不揀客亂收費
2411. 提高的士投訴熱線的辦事能力，因為每次投訴後都不了了之。
2412. 提高的士收費，規管違法行為，建造文明城市。
2413. 提高的士收費、減少濫乘的士、當八球懸掛了半小時後、可照錶雙計或加附加費、以鼓勵其他的士司機開工。
2414. 提高的士數量，車內寫上投訴熱線
2415. 提高的士的監督及執法力度，一經證實的士從業員違規應立科處大額罰金及扣分制！
2416. 提高的士票價，但建議如巴士票價一樣，對本澳居民搭乘的士給予票價優惠，避免本澳居民受到物價上漲影響
2417. 提高的士質素，潔淨和定期保養外觀，澳門的士太殘舊。影響澳門旅遊城市形象。
2418. 提高的士起標及路程收費，但司機違規經營，應予重罰。
2419. 提高監管，在的士站加派人員，效法香港，紀錄的士車牌號交予乘客。可以稍微加價，幫助司機提高收入，減入惡劣行為。但同時加強司機入職考核。
2420. 提高罰則，加強執法，剷除不良司機，增加執法人員，提供更多執法的方式及法制。嚴正執法，絕不容許違法。
2421. 提高罰則，的士違規已嚴重影響澳門形象，嚴重影響政府其他部門對澳門推廣工作的努力！請特事特辦，果斷行事!
2422. 提高罰則，起警剔作用。不要再

說諸多罰則會打擊業界，此乃反智言論。略為提高收費也可作諮詢，的士司機有足夠收入自然能減少違規。同時，政府也應多方面操作，如對發財車進行調整，對一車多站的可行性作研究。公交是要各方面配合的。

2423. 提高罰款$5000~$10000。第 2 次負上刑責。第 3 次釘牌。

2424. 提高罰款金額，引入釘牌制度，提高恐嚇作用

2425. 提高罰款金額、實行扣分制。因為罰款金額低，如有五個客人只有一個因議價被罰，四個已經能賺到超過罰款幾倍的金額。

2426. 提高罰款金額最少 3000 元，加入扣分制度，扣完分數即可釘牌.

2427. 提高職業道德意識

2428. 提高良好的職業品德，禮貌待人！

2429. 提高違法司機的處罰，例如入獄，高昂罰款或終身取消從業資格！因為他們是站在旅遊業的最前線，他們的行為直接影響澳門的形象！

2430. 換左政府班高官，或換左個特首先，

2431. 聽取民意，而不是漠視忽略民意！

2432. 換走曬 d 做唔到野 ga 官員就咩事都冇啦！

2433. 搭的士好難……特別 l 日區

2434. 搭的士真係越來越難，之前係係舊區截唔到的士，而家係機乎離開賭場區就已經截唔到的士。就算搭到的士，我搭次十次有九次嘅經驗都係不愉快嘅，例如係司機會落旗逗客，問到個客去邊，地點唔啱司機心水呢佢係唔接嘅，或者係明明 34 蚊，佢只會找翻兩蚊，問佢點解，佢就話睇錯左，以為個一蚊係五蚊，係颱風日子，天價搭的士就已經唔係啲咩新鮮事。呢個並不是政府嘅問題，但政府有責任去監管去解決呢啲問題。我極之贊成澳門推行放蛇制度，去監管一啲違法或違返職業操守嘅的士司機，另外亦都支持車內安裝錄音系統，作為公交之一嘅的士，車內人士嘅

2435. 搭的士要睇司機面色，又冚旗唔接客，見本地人門都唔車，仲惡言相向，各大酒店其實都有員警，增加警房作為的士拒載是大勢所趨

2436. 搭的士難，不是交班就是拒載，在街上試過成半粒鐘都截唔到一部車坐，甘就好大問題！

2437. 搵人監管的士司機，放蛇和立例處罰。

2438. 撤換了交通事務局的汪先生

2439. 撤換交通事務局局長

2440. 攬收車資，拒載已經成為澳門的士的一個特色，政府應該嚴格執行所有違規的士司機要吊鎖牌照，增加人力放蛇，這樣才有阻嚇作用，的士違規更會影響澳門旅遊業的印象。政府要有更多的宣傳，告訴市民，遊客遇到違規的士司機應該怎樣做，而且更要在每個座位前將貼告示，當市民或遊客遇到這樣情況，看到告示可即時致電或救助。

2441. 支援放蛇，放蛇有理，揀客無理。

2442. 支持放蛇及車內安置錄音

2443. 支持放蛇和錄音！尤其應在夜間

放蛇！

2444. 支持澳門政府大力打擊澳門的不良的士司機，無論動用警力，或賦予交通警權力，應該嚴正對不法的司機進行嚴正的打擊，曾有損害公眾利益的行為的司機，都應該受到極嚴重的制裁，媒體大肆報導不法司機，對不法司機除了制裁，還需釘牌，還應該將其劣行公諸於世，同業應互相警誡，表揚好的的士司機，同業應以合法司機作為典範，所有違規司機，必須面對法律制裁，媒體可以宣傳好司機的典範，宣傳好司機應該有的榜樣。

2445. 支持立法監管的士服務。

2446. 支持警方的"放蛇"行動，以警惕及懲罰的士業界的不良分子。同時，也應舉辦如"優良的士司機提名"等活動，以鼓勵業界奉公守法、維持良好的服務質量。

2447. 收了行李費就應該幫忙抬下行李，有時候一個人搭的士拿著大件行李，司機看到都不會幫忙！

2448. 收到投訴要立即處理，因為大部分受害人都是遊客！未必能夠等待結果後才離澳，讓的士司機不會因為沒有受害人而逃避責任！

2449. 收取了行李附加費，客人行李重應幫忙提取，不應該只坐在駕駛座，看客人辛苦提行李不幫忙

2450. 收費和管理機制同樣重要。

2451. 收費定訂標準要一致，張貼收費標準於車廂內顯眼位置。服務態度可提升。

2452. 收費過高，但沒有提升服務質素，卻經常申請加價。個人認為應該提升司機素質，訂定懲罰機制，鏟除害群之馬。

2453. 改一定要改

2454. 改善交通啦!咁多私家車!塞住哂

2455. 改善交通狀況，道路暢通，減少司機不願入舊區的情況。

2456. 改善交通環境及塞車。

2457. 改善交通環境啦

2458. 改善交通網絡，增加電召的士數量，有效的法則，執法力度到位。

2459. 改善公交，重整巴士線路，分段區間線。嚴格依道路法撿控違規，違泊，違停。停止無止境修路，作長遠計劃。嚴守上落客區規定，設扣分制度

2460. 改善司機對待客人態度，澳門司機嚴重選客及拒載問題，大大影響對澳門市民交通生活！的士行業對遊客議價，這點對澳門旅遊業影響對澳門的形象

2461. 改善塞車狀況，就會減少，的士，揀客，繞路和召喚不到的士之問題有很多地方交通燈多到離譜，只會增加塞車機會，連行人都不能受惠

2462. 改善市面交通塞車情況，加強違規檢控，增加投訴機制

2463. 改善搭的難現況

2464. 改善整行業的服務態度，加強執法，牌照管理(每年需通過檢測，續期，非永久性)。大多數司機會因路程遠近而拒接(澳門本來就是一個小城，司機又馮什麼一句"太近了"而拒接呢，如果的士司機都是這樣，大眾市民還需要他們嗎，要是這樣那為什麼我們不直接淘汰呢，原因也是一樣太近了，也不用上的士了)。還有的士司機的駕駛技術問題，在澳門出

生的人都知道，的士都是把道路開成賽道，左串右插，轉彎加油，無論行人或其他道路使用者都會因為他們的行為受到威脅。如果這樣也看管不了，我們還會信任，還會使用嗎?

2465. 改善服務態度，可制定淩晨或風球額外加費，
2466. 改善服務態度，因澳門是國際旅遊城市，的士是接觸遊客最多的公交之一。
2467. 改善檢控的煩複，增加監控措和電子化，加重罰則。管制的士牌費，天價的成本，令業界難以控制成本，令部分司機為金錢去做不法行為，如選客，議價等。影響澳門旅遊業和形象。
2468. 改善的士司機態度，不可揀客及拒戴，提高罰款。
2469. 改善的士司機自身質素，培養良好態度。
2470. 改善的士投訴機制。很多時投訴無門。多設的士站。
2471. 改善的士服務，有良好的素質
2472. 改善的士服務有極大的迫切性，本人試過多次被拒載，亦見到好多的士係各大酒店外面(例如Venetian)以高價兜客，我地澳門人想搭的士，就一律拒載，咁澳門人被迫要買車，只會令路面更擠塞。
2473. 改善的士營運環境，加重違規的士司機處罰
2474. 改善落的士服務質素方法要有持續地監控和管理
2475. 改善行車時不要舉紅牌，而且拒載！
2476. 改善道路塞車情況
2477. 改善道路塞車情況是最主要
2478. 改善電召的士的服務，可真正的提供電召服務。
2479. 改善電召的服務！長期打不通，通了又說無車；加強執法也希望引入惡劣天氣下的收費指引！
2480. 改為半公營事業、並設「多勞多得」及「滿意度」為條件之獎勵制度。
2481. 放多些蛇，嚴利懲罰當中的不良份子，增加阻嚇作用
2482. 放澳門酒店經常出現有車不上客的情況，多次見警員在觀看而沒有作出實際行動，且明明是馬路非的士站讓的士泊於路上也不執法。必須作出改善及檢討，建議扣分終身停牌制打擊，否則本澳的士只供遊客，而非本澳市民。
2483. 放蛇！
2484. 放蛇，一定有阻嚇作用，然後將黑的司機釘牌。當然，好好司機我都有遇到。
2485. 放蛇，加重罰則。
2486. 放蛇，打擊拒載。嚴懲濫收車資
2487. 放蛇，拜託放蛇抓不好的的士司機
2488. 放蛇，最有效！
2489. 放蛇，為捉違規的士司機要放蛇太大陣仗，其他行業或違規行為亦要求放蛇的話，澳門警方是否可以應付，此乃是不設實際的方法，浪費警力。必須加強其他的監察措施，如加設公共監測的系統，每部的士強制提供每日的駕駛人員名單及時段資料，強制提供收費單(載有司機編號，車資，及路程等)，禁止司機收回傭，但容許的士收取附加報酬，尤其是

颱風天等，另一方面，就違法情況必須嚴加強處罰，刑事處理及停牌，程式加快處理，以起阻嚇作用。

2490. 放蛇，訂立罰規起阻嚇作用
2491. 放蛇，重罰，停止再增加發牌，發財車，電單車，強制二十年淘汰舊車！
2492. 放蛇，釘牌，刑事罪！
2493. 放蛇、放蛇，放蛇
2494. 放蛇不是不好，但兩方面不能有關係，不然他們就變同一路第二員警要受理，每次到警局，員警只草草了事。打擊夜場派錢當介紹費
2495. 放蛇事在必行！
2496. 放蛇以攔截拒載及濫收車資，嚴懲才起到恐嚇作用
2497. 放蛇制度，增的士量，加上客點，嚴格執法。
2498. 放蛇制度必須實行
2499. 放蛇制度的確立
2500. 放蛇加強執法，增加的士數量，需通過培訓、心理考核才發牌，杜絕無良司機
2501. 放蛇及取消違法司機的從業資格
2502. 放蛇及車內設置監錄系統絕對有必要！亦是最能阻嚇不良司機拒載、揀客、繞路情況，同時可提高的士司機服務質素，提升本澳旅遊形象！
2503. 放蛇合法化，加重違規處罰，如釘牌。
2504. 放蛇啦
2505. 放蛇捉不良司機
2506. 放蛇捉議價司機，被捉兩次吊銷的士牌照。
2507. 放蛇放蛇放蛇……。
2508. 放蛇放蛇放蛇放蛇放蛇放蛇放蛇放蛇放蛇放蛇
2509. 放蛇是一定需要，如果範規立即停牌半年至一年，放蛇人員，要身上有錄音器材
2510. 放蛇是好的 但現在的放蛇人員容易被看出 建議找自願本地青少年 或童顏樣子本地成年人測試在街上截的士乘坐 直到到目的地 像臥底一樣 記錄整個過程車牌 司機等資料 因為本地人很困難搭到的士 經常被拒載 還希望實行釘牌 例如扣分制 因為罰錢的阻嚇性不大 他們很易從濫收車資賺回！還可以透過的士對講機通知那裡在放蛇 令行動失敗
2511. 放蛇是必須的
2512. 放蛇是必須的，加大罰則是應該的！但交通局先要解決行車路面暢通，的士多也無用，全塞在路上。
2513. 放蛇是最有效的方法，加強檢控劣司機
2514. 放蛇是最能且有效阻嚇的士司機拒載或揀客的情況。
2515. 放蛇是沒有大作用的，因他們老遠已經可以分開是本地人或是內地旅客，但總好過無，最佳辦法是在車廂內安視訊監察系統.
2516. 放蛇真系必要架。採取扣分制，以便釘牌。加重刑罰。
2517. 放蛇行動合法化，相信對當前拒載，濫收車資等不法行為能起到阻嚇作用。由於現時無任何立法機制，所以服務質素是無法提升，這是的士行業長期存在的問題。

2518. 放蛇要有，但處罰要跟上進度！不要捉到罰一兩佰元，應該是與社會最低維生指數掛鉤，第一次就指數一半，第二次就一倍！第三次 5 倍、第四次釘牌！如釘牌！另可開放的士牌照，任何人都可以載人，但要考特別駕照！稅率高點。

2519. 政府不能再以價高者得投牌制度，制度本身存在很大漏洞，成功投得車牌的司機根本不能用正當經營手法賺取合理利潤以抵消投牌費用。政府應當取締投牌制度，反之成立由政府監督的團體或機構，提供免費發牌制度，以抽籤形式招募的士士機。再以智慧技術手段去管理及經營的士行業，的士內設置相應高技術監管設備，以高效、透明的手段去對的士司機行為作出監管，並實施扣分制，如扣分到一定數後會失去該營運資格。

2520. 政府不要口頭說說，請正視直接影響旅遊業的不法行為

2521. 政府人員心態：多做多錯，少做少錯，不做不錯！講就天下無敵，做就有心無力！

2522. 政府以市價回收所有私人車牌，的士編制納入政府管理，的士司機成為政府工作人員，司機收入變相穩定，濫收車資者亦變相公務員觸犯賄賂條例。收入歸政府庫房所有。相信以現在市民及旅客的士需求足以平衡日常車輛保養。

2523. 政府及有關部門應該全力阻止司機不良行為，定下良好機制才能令市民放心運用。

2524. 政府只係問，又唔做野?

2525. 政府可以效法新加坡做法。

2526. 政府各有關部門合作協調，以多方向教育及剔除壞司機

2527. 政府各部門只講不做，不停以相討中為由，遲遲未落實。所有政策必須先實施，後檢討。

2528. 政府嚴格執行打擊，這是無法無天的澳門，強國人也笑

2529. 政府嚴格處罰！

2530. 政府在法制不合時宜的情況下長久沒法有力監管 引發多年無枉管的情況 政府應付最大責任

2531. 政府對舊有或將有牌照司機！應加入品格及專業道德評估後才可發牌

2532. 政府必須加大力度執法！做實事，引入扣分制度，提高罰款金額，積犯可被扣查車輛以視阻嚇

2533. 政府應全力協助提升的士服務質素!

2534. 政府應加強對違規的士司機教育，如再次違規應永久取消營業資格，只有增加違規成本，才可預防！

2535. 政府應多作監督及加重違法之處罰

2536. 政府應對的士司機發牌制度作修改(如實行扣分制、年度檢測)，實施上述監察機制以提高執法的可行性。

2537. 政府應就的士此行業開培訓班

2538. 政府應儘快立例監控的士司機拒載、揀客、濫收車資的不當行為

2539. 政府應打擊的士司機濫收車資、拒載等情況...

2540. 政府應明確制定颱風的士服務收費，不要再推卸責任給幹擾自由

市場定價了，公共交通服務是沒有市場自由定價的，是澳門一直推卸責任。另外，應該要 24 小時有人員監察的士違規情況，否則有人投訴，而相關工作人員已下班，投訴沒法即時處理，有甚麼用處，當的士有違法情況，應即時停牌及扣留車輛，那怕幾天也好，這樣才收到阻嚇作用。

2541. 政府應盡快立法規管，交給可 24 小時執法的部門，提高行政效率，澳門是旅遊城市，理應立即採取行動、及時執法，打擊違法行為，免得旅客離澳後仍未解決相關糾紛。當務之急應增加的士數量、電召服務等，並長期定期或因舉報而採取積極的緝查行動。此外，還應管制的士的危險駕駛情況，如經常胡亂切線、不打燈、衝紅燈等等。

2542. 政府應盡快訂立有關機制以提升的士的服務質素！

2543. 政府應研究加入扣分制度，及放蛇

2544. 政府應立法監管的士司機的服務水準，嚴重影響澳門旅遊業的發展

2545. 政府應設立扣分制，釘牌，增加的士數量是沒用，問題是的士揀客

2546. 政府提出津貼（如：載一次本地人可以有金錢津貼，鼓勵的士司機多載澳門居民

2547. 政府有義務做好，市場規劃，建立一個良好的的士營運環境，增加的士數量。現時的的士服務情況已無法容忍，大大影響澳門的形象，令遊客對澳門失去信心。

2548. 政府有責任搞好的士服務為市民服務！

2549. 政府無能 監管不力

2550. 政府無能 監管不力 業界無良不規不矩 預期靠無能用政府監管 不如市民旅客改坐巴士好過了！

2551. 政府無能的士佬大曬，對政府好失望。

2552. 政府理應少說多做，不要什麼都光說不做，問卷調查應廣泛宣傳的士司機惡行應實施有效到位的打擊

2553. 政府用強硬手段,改善的士服務。

2554. 政府發牌不應投標，代的士成本降低，多發電召的公司牌照，提供合理的士牌給該公司，加強管理，電召要有車提供，智慧記錄沒有車提供次數是否合理，否則罰款及吊銷牌照。

2555. 政府盡快整理的士行內不正常情況，盡快立法。盡快出指引關於 8 號風球下的車資標準。

2556. 政府監管不力，市民、旅客反影的士業界服務劣質多時，毫無整頓！加強執法、放蛇，將釣泥鰻的刑罰提高、屢犯釘牌！同時為迎合旅遊城市高速發展，增加的士數量是必然的。身為澳門市民，曾聽聞很多旅客提及澳門的士服務質數也覺蒙羞！政府官員辦事不力！執法不力！

2557. 政府真係應該採取嚴厲措施打擊“黑的”！近兩年澳門的士已經向瘋狂狀態發展，遲 D 很可能會上埋美國時代雜誌封面，因為任何一個城市的的士司機的服務態度及拒載程度都（包括大陸）都

沒有澳門誇張。澳門的的士司機已經嚴重影響了澳門的國際形象！導致今天澳門的士的這種“瘋狂狀態”，源頭就是澳門政府的“不作為”。的士司機自己也說：他只要“斬”兩三個客人已經收入2，3千，而現在對黑的的最嚴厲懲罰也就是一千？他們會怕嗎？！同時因為黑的一直無人打擊，導致以前循規蹈矩的好的的士司機也心裡不平衡，於是他們也投入到黑的行列裡面，也就導致了

2558. 政府立法刻不容援！我從來對意見書都五發表意見，今次ｄ黑的真係無法無天！逼我講真心話。

2559. 政府經營的士，創造就業，滿足需求。

2560. 政府腐敗，的士服務質素永遠都不可能改善

2561. 政府要加強執法。唔好俾的士司機覺係冇皇管。入路環只係八分鐘車程。司機大哥們開天殺價。黑口黑臉。

2562. 政府要嚴格處理的士拒載問題，應加重的士司機的處罰

2563. 政府要多聽市民意見，加強執法！

2564. 政府要對的士真的管，敢管，民怨沸天了還不作為

2565. 政府要強硬對付違規的士司機。

2566. 政府要徹底落實監管和執法

2567. 政府要用心去做，只用口說用處不大。

2568. 政府要立即實行完善公交；市民只可見議但靠政府行動。

2569. 政府要認真去對付的士司機的拒載，只載遊客，而現在更嚴重的情況是，很多的士只在賭場，關閘的地方等客，對於一般的市民完全造成困擾，現在在街上見到的士，不是有客的，就是蓋上咪錶的，而電召亦往往覆無車，希望要管制的士在各賭場等客的車輛數，同埋對拒載，同只去遠地方才車的的士，進行扣分制，及釘牌

2570. 政府要認真接受的士行業雖然是私營性質，但卻是整個運輸系統的一環，從而作出應有的監管和幫助，當中範圍應包括遊客和本地居民。也許，在加強罰則的同時，可考慮引入獎分制，但要小心多方考慮。

2571. 政府要重視，真繫做先得，

2572. 政府請盡快落實相關政策，勿再拖延。庸才汪雲請著手處理巴士問題。

2573. 政府還不快點整治下的士 澳門的國際形象將會被的士破壞掉

2574. 政府部門不作為，要的士自律係好難既。澳門"黑的"問題嚴重，交通事務局要問責。

2575. 政府部門積極監管的士服務質素。

2576. 政府隻眼開隻眼閉，香港已多篇報導指澳門的士服務已有問題，成為澳門之恥。

2577. 政府需要嚴重正視的士問題，嚴加處理。

2578. 政府須立法監管

2579. 效法台灣將的士司機證件放椅背，投訴是有確定性跟進，不是草草了事！

2580. 整個行業與黑社會、土匪無異，最徹底的方法是取締整個行業。

他們之所以無視法律，是因為沒有人執行，縱容他們為何欲為，政府根本是鴕鳥心態。其實這個問卷的問題大家都心知肚明的士行業的問題吧。

2581. 整頓相關部門人員意識，補充法律漏洞，完善制度，依法嚴厲執行。最少設立扣分機制，獎善罰惡。加強司機培訓，設立獎罰機制，公開黑名單及表揚。

2582. 整體來說澳門的士還存在著很多問題

2583. 整體澳門環境生活迫人，致使的士司機用該等手斷為賺取更多金錢，最根本，要改善澳門生活環境！

2584. 整體規範的士服務，澳門是一個有很多自由行旅客的城市，良好的交通配套也是重要環節，希望政府好好的管理現時的士司機的違規行為，以提升澳門的旅遊城市形象

2585. 素質教育！

2586. 新口岸晚上座不到正常的士，晚上放工時間、置地廣場？

2587. 新增 24 小時電召的士

2588. 新增扣分制，如：因選擇性載客（釣泥鰍）或議價之司機，將以扣分。一個的士牌可以有 10 分總分，如上述之事情發生，遊客或市民可撥打的士公司，對違規之司機進行扣分。（每次可扣 1～5 分）如扣滿 10 分者，停止駕駛的士一個月或以上。第二---可在的士上新增澳門通，以"啫"卡進行收費。確保司機無法亂收車資。

2589. 於乘客坐位之當眼處(前座椅背後)，貼車牌編號，以便乘客對乘坐之的士作出記認，以可取消的士使用牌照及停牌為主，對濫收車資的司機，科處罰款所濫收之金額十倍以上的處罰。

2590. 於八月二十八日黃昏曾在陸軍區樂部至殷王子馬路一帶截車短短不夠三十分鐘遭十六的士拒載包括：1.見你揮手截車立即打右燈行外線 2.議價 向我身旁另一位大陸旅客出價 旅客先說二百元去關閘 司機表示「去關閘要三百」3.在葡京酒店的士站外的的士 一整排的士先向旅客議價後價先通過才開車門請問這樣的服務質素和態度是國際休閒城市必須具備的嗎？因黃的變成現成電召後 黑的就在街上肆無忌憚大開殺價我身為土生土長的澳門人來說 經濟變好帶來很多工作機遇 但亦帶來生活

2591. 於旅遊點增加廣告宣傳，以便旅客得悉本澳的士的收費、電召熱線等資料。維護澳門旅遊服務業的良好印象。

2592. 於旺區，如新馬路至葡京一帶，規管的士須於的士站上落客， 以免的士被中途截走而導致的士站候車乘客等不到車。謝謝!

2593. 於的士內設立服務問卷調查，以取得有關數據並助提高服務。設立有獎有罰機制，檢查，調查及阻赫力加大。與業界設立 24 小時訴及檢控熱線，報案人亦設獎罰機制，以保障有人惡意投訴。

2594. 於考牌制度中加入社會責任

2595. 於車內或手機 apps 設置電子意見調查或滿意按鍵，以及的士站設警報器，並設即使舉報連結按鈕

通知警方，當收到舉報時警方應即時到場處理

2596. 於車箱內提供的士評分儀器，乘客需輸入電話或証件號碼再即時對司機作出評分

2597. 於酒店及賭場區加強打擊放蛇

2598. 施行簡易投訴及檢控機制

2599. 傍晚的士換更時很難找的士，他們多數冚旗不接客

2600. 旅客太多，現有的的士數量不足夠，但是澳門這麼細少的地方如果再增加的士，只會增強現在的道路負擔，覺得限制旅客數量，澳門是一個很少的城市，這麼多的旅容根本應付不了

2601. 旅行來到澳門有可能第一個就見到的士司機，如果的士司機態度不好，那會影響旅客對澳門印象，的士司機的培訓應加強

2602. 旺雲正垃圾又做吾到嘢。

2603. 昂貴的公交服務。低級的服務態度，惡劣的駕駛技術。只會選擇內地客來服務!發生意外只會死口不認!這真是為澳門市民服務的公共交通工具。睇怕它應該是只為內地遊客服務的交通工具。可惡!

2604. 明確說明哪裡可以招的士

2605. 時下所謂的士違規行為，其實與詐騙和搶掠無異，根本上屬刑事行為，情況十分嚴重，可謂無法無天。所謂治亂世用重典，罰款釘牌之外，建議監禁處罰，視乎情節輕重，判處一至三個月不等，才能起阻嚇作用，否則一定不會有效。

2606. 晚上 11 點後在關閘加入督察人員，防止揀客，議價，不埋的士站

2607. 晚上的士揀客情況嚴重，尤其在威尼斯人(向銀河方向)裏的士站明目張膽向乘客議價。

2608. 晚間的士時常濫收車資高達正常車資一倍,我建議劃一租車費用。

2609. 普遍有錢無的士搭，在街上好難找到“空”車的士，只有在賭場才可以找到的士的蹤影，政府應立法嚴違法的士司機，防止的士大量集中在賭場出現，而在澳門其他街道卻找不到它的蹤影，10 次找 call 台，10 次都話無車，原因就是 D 的士走曬去賭場、關口等旅客集中的地方。如果吾處理這個問題，就算再增加的士數量亦只是令澳門更擠塞！！！

2610. 智慧化及定位系統，或成立公司作中央管理，更好追溯及管理和責任厘清，建立扣分，釘牌不能重考等處罰制度，的士司機需每年重新考核，重溫和更新法律知識。切不能以金代罰否則不能治本

2611. 智能系統有保留，應先解決現有問題再加入新元素，可保障不必要的資金浪費。而罰款及釘牌方面,可於實施放蛇後再加重規例。而放蛇行動一開始要強力宣傳，而可以一個月只有一次到兩次特擊行動，大約三個月之後加增至每星期三次行動為時兩個月再減少。之後再提高罰款條例。每一年報告一次,注重旅客多的時候。

2612. 更多放蛇行動。

2613. 更改發牌制度，取消的士牌終身制。

2614. 更改投標的方式、減低司機源頭

的經濟部壓力、因而減少司機為經濟部問題而做的錯誤行為、加多些牌照。

2615. 更改法例，減省舉報及舉證難度，令檢控更容易，不像現在常常不了了之。舉例：司機不開門，只開車窗問客人去哪裡，也算揀客情況，不用上了車司機不去目的地才叫拒載。

2616. 曾加的士唔係辦法，因為每次新牌競投，都會俾財團壟斷，實質有幾多的士係路面行走？再講，加上澳門勞動市場不足，有車都未必有人搵，最好方法增加巴士班次，或者可以學習香港，引入小巴，方便係澳門路窄人多嘅地方行駛，但同時，減少私家車係路面行走數量，先能發揮作用

2617. 曾加的士數量及直接發給經營者，但經營者必須每週要自營不小於 40 小時，此做法是加大營運者的責任

2618. 曾加電召，和電召的士不能直接在街上接客，只能通過電召方式不另外收的接客方式.

2619. 曾或經常因第 6 點被投訴的司機，應重罰或釘牌，及不能或兼職駕的士，重罰款，10,000 元或停牌半年

2620. 曾發的士牌照，或考慮加入白牌車，加強服務質素

2621. 曾經去過星加坡，從的士司機口中，當地的士管理機制是非常嚴格，雖然如此，但的士司機態度和服務的確良好，令我有再次到當地旅遊的意慾，可見運輸業對旅遊事業有一定影響，希望澳門可以參照改良，令旅客感受到不一樣的澳門。

2622. 曾經遇到態度惡劣的司機，濫收車資，無懼投訴，這是因為沒有懲處機制，或執法不力，才令有關司機如此放縱亦試過致電交局投訴，但接線員表示需親臨和有關司機對質，第一，本人亦要上班，第二，有關司機必定否認，完全是浪費時間，所以支持的士內安裝監控

2623. 曾試過自駕車尾隨的士，該的士轉彎位急停泊在班馬線上，我上前要求對方開走勿阻礙交通，的士司機大聲說道：Call 交通哎笨！該名的士司機態度惡劣，建議重罰的士司機惡行,絕不手軟。

2624. 曾遇過良好的司機，不可否認某些害群之馬影響的士的質素，政府應加強監察，修訂法例保障司機及乘客權益，如颱風天氣下司機的保障。

2625. 最主要是打擊的士司機不要濫收車費、揀客及拒載、而並不是想政府嚴懲對待他們。

2626. 最主要是拒載問題.有時候好趕時間。他們有些司機還會裝作看不見你。直行直過的

2627. 最大問題是的士司機會揀客，這樣澳門居民日常生活受很大影響，違法地點通常在皇朝區，都是黑的士為主。希望可以儘快解決。

2628. 最大問題是電召，服務態度超差，冇的士唔緊要，但態度惡劣，打電話 call 的士白受氣。

2629. 最大責任係政府，人無完人，制度法例定得好唔好，將來社會就係點，鼓勵劣質的士佬，助長人

類劣質一面成長，印度係男人都去強姦女性，到頭黎自己都去埋一份，社會出問題唔係基層受響，唔好以為自己走得甩，仲有汪雲快 d 落台為大陸輸出劣質文化

2630. 最大責任在政府！
2631. 最好一事同人
2632. 最好一經釘牌 無得再考的士牌
2633. 最好停牌，釘牌，扣分制，坐牢
2634. 最好取消的士牌，任何車只要登記就可以成為的士
2635. 最好在車內裝影音監控系統，保障雙方，還要制定的士在冚旗是交更、食飯、去洗手間的指引，其實的士在升旗開工就如一個公共場所，裝監控目的是保障雙方，是沒問題！
2636. 最好實行扣分或像輕微違反那樣，有累犯者需過法院停牌
2637. 最好搵一間的士公司只為澳門人服務
2638. 最好有的士牌扣分制
2639. 最好有衛星定位功能，以免繞路，車內有監控系統，保證雙方權益，據發票服務！
2640. 最好每架的士有監控
2641. 最希望不要選客來載，打風期間不要議價。
2642. 最誇張就係拒載同濫收費又揀客，希望有有效制度黎約束的士司機。
2643. 最起碼要有基本嘅禮貌及培訓
2644. 最近這幾年來，澳門的計程車隨便亂講價現象特別嚴重，希望好好整治，提升澳門形象！
2645. 最重要一點係危險駕駛，開快車。無理會過客人性命。
2646. 最重要係增加的士數量，澳門太少的士！尤其是日間！很難截的士！
2647. 最重要係攪掂的無良司機先，一樣一樣做！其它嘢慢慢嚟
2648. 最重要政府及執法人員有所行動
2649. 最重要是司機本身的服務態度，有些的士司機揀客，見到一老一幼便看不到，就連工人追上前叫停車都視而不見，本人曾一隻腳已踏上了車，竟趕我下車，有的亦有載了，但沿途就邊行邊說：住到咁偏僻(因是石仔路),比說話乘客聽！另因為的士站長期有人等候，大排長龍，沒有的士，甚至晚上在港澳碼頭的士站都是一樣情況，當是不知要等到何時才到我們，正下著大雨，不得不抱住小孩，拖著大行理箱，迫上巴士，巴士是逼爆的，所以本人後來學車，自已駕駛，但亦有的士司機是很好的，本人真希望捉那些不正當的經營行為的司機，不要去令到真正想做的士從業員的司機
2650. 最重要是實施租金管制，每次的士收費上升之後租金就會隨之上升，間接導致的士司機要違法揀客和濫收車資等。不要因爲一句“自由市場”就認爲租金管制是幹預自由，現在的市場自由但不公平，自由市場是基於公平的前提下才合理的。只要解決根源問題：的士租金隨著的士收費上升而不合理地上升，的士服務質素總體就會變好，因爲現在是由於的士司機要承擔高額租金，的士司機的大部分收入都要用來交

租，所以大多數司機才被逼要違反揀客和濫收車資（就好像住屋問題，如果不能解決房屋租金/價格隨著人工而不合理地上升的根本問題，大多數市

2651. 最重要是拒載問題，必需杜絕，以及態度

2652. 最重要是選擇客人

2653. 有一次從舊葡京等巴士到港澳碼頭，可惜等了半個小時仍擠不上車，當時帶著大件行李，無奈下在葡京門外截的士，好不容易遇到一架著了空車燈的的士，司機攬下車窗議價，由舊葡京到港澳碼頭開價一百澳門幣，我故意不作聲，沒有答應價錢，只叫司機開車門，上車後靜靜的用手機影下車牌號碼，到了碼頭，司機開了車門，咪錶顯示二十多元，司機說要收一百元，我回話說請你按咪錶收費，他反指我「玩嘢」，然後把門關上，我打算開門逃走，但是司機竟然用膠板封堵門把，不讓車廂內乘客自行開門下車！接著司機說要載我回去葡京，不收我錢，便大踏油門前行，

2654. 有一部份的士根本沒有在工作時間服務市民或遊客，某些只會等電話，專車去夜場的某類女子，又或專門接載某些大陸賭客等等...

2655. 有三次處罰，可以亭的士牌照。

2656. 有些的士司機並不是澳門人，會在車內吸煙，深夜時分的車速會很快..威脅其他道路使用者的安全，白天的時候會很趕時間，經常切線不打燈，會不耐煩然後響安

2657. -有些車身及坐位太舊又不翻新-道路上不夠車，不知去那-下午3~4 點打後非常難搭到車，每每也是交更時間，是否要設彈性工作時間？市民往往最需要你時，你又放工交更。-電召熱線常爆線，通了也難有吉車，如講給他們知去的目的地便容易有車

2658. 有以上監控，問題將呈堂有阻嚇作用

2659. 有司機態度極差 嫌近 不想拉客 那的仕不拉客難道去拉屎呀？還有因為車到那些大陸客人 態度就變的極其不好還有會繞路 我期望接到投訴電話 應該真正去嚴懲

2660. 有執法部門專去打擊違法的士司機就好最好扣分制

2661. 有好多的士在色情場所外等客，影響交通，建議執法部門加強

2662. 有好有五好！加油吧澳門人！

2663. 有好有唔好。十個入邊可能有0.01%機會系係好

2664. 有好的監督自然質素會提高。

2665. 有小部份司機係好人，但有大部份司機都係害群之馬，影響澳門形象，希望可以增加更多執法手段

2666. 有建議都沒用，政府根本唔會去管理民生問題，意見唔接受，行動照舊。

2667. 有待提昇素質，應常處罰違規的士司機！或建立扣分制，如違規扣除所以分數應立刻停牌與罰款

2668. 有待改善

2669. 有意見都等於無意見~~

2670. 有改善最好，希望不要黑箱作業，而家就話做問卷，轉頭又內

部解決。

2671. 有效的法制且強硬實行，因為澳門是旅遊城市，的士是最早接觸到遊客的，的士的態度直接反映澳門對遊客的感受。釘牌是最好的能阻嚇的士的不良行為。

2672. 有效監管司機服務質素及監管的士不只停靠賭場以接載遊客，應達本澳居民之需要為主要目的。

2673. 有效解決的士交更時，的士數量短缺問題。

2674. 有時候好趕真系想搭的士，但系拒載愈黎愈嚴重。

2675. 有時候打電話叫的士，大多數都會回答沒有車。但當說道會加禮物(錢)，就會有車。這是非常嚴重的問題，因為搭的士都會是趕時間或沒有巴士，如果每次都加禮物，那麼的士的原來的制定金額就是廢的。而且對於一些積極的工作者很不公平，可能會導致好的工作都改變方式，加收費用。這是不良的行為，影響現今社會人工對金錢和貪念的看法。

2676. 有時候的士直接不會駛進的士候客區，而等行人在街頭招手開價。

2677. 有時會收多錢，假如去到目的地是$34 給$100 應找$66 卻找了$60，但他不是沒有零錢，一次就算了，十次有五次都是這樣的，說他他就說沒錢或態度很差的找給我，像欠他的，明明錢就是我應得的，請改善這個問題

2678. 有次遇過一個司機態度親切。亦遇過一個司機因為我說的路線會較長車資會變貴了，所以他提出最近嘅路線以幫我慳車資。

2679. 有法必依，執法必嚴

2680. 有獎有罰，除嚴懲違規司機外，亦應對敬業樂業的良心司機給予獎勵，除獎金外，亦可頒發加許狀放於車廂內，使乘客安心乘搭！

2681. 有的司機看到那些黑牌不開會主動開過來，有的會到處跑上車後，威尼斯到筷子基明明 70 幾，他跑到 150 多

2682. 有的士司機見到乘客係大陸人，或者聽到乘客講普通話，個態度就即刻變差，變得不耐煩。

2683. 有禮貌就已經很好

2684. 有竞爭才會有進步，增加多些短期的士牌。

2685. 有競爭才有進步，故有如下的想法：方法(一)假期白牌車合法化，可向交事局申請經營許可及收取一定的費用，及在車頂上加上臨時識別標誌，規定固定收費。例如澳門一程 30 元，氹仔 40 元，路環市區 50 元，黑沙 60 元等。方法(二)取消價高者得競投的士牌方式，改為以有的士駕照者，可以用固定年費方式取得經營執照，任何的士駕照者都可以申請取得，每五年續牌一次，一如一般的餐飲業一樣，但是，一旦發現違規者證據確鑿，即時取消的士牌照、駕照及罰款，並於五年內不能參與服務的士行業

2686. 有罰之餘亦應有獎勵計劃！

2687. 有罰也有賞。有強投訴管道。

2688. 有良心，願意順接客的司機大哥一直存在，只是惡霸、沒有職業道德的人不斷增多，而令好的司機被埋沒了。好似台灣，都有電召的士，比澳門專業有質素，以

心服務，跟本地差距很大，哪國的平民不想賺多啲錢，只是管理者及領導心態問題，基層質素重要但管理層比他們重要萬倍，時代變遷問題一定多，是好是壞睇齊心

2689. 有規模的公司機制，上落班交更5好同1時間，澳門始終24小時的城市，同1時間交更令到好多市民不便。

2690. 有規模管理的士牌照發放，令的士司機唔再係“冇王管“

2691. 有請政府真的要嚴厲執行今次澳門的士客運法，多聽取本澳人意見，澳門是旅遊城市，不應被這些害群之馬影響澳門名聲！亦希望政府能感受澳門人心聲，請立刻執法，確保澳門繁榮安定。澳門人真的受夠了！

2692. 有賞罰分明機制，若司機行為良好，應推出一些網路牌面專為讚揚良好有禮司機，同時需靠政府及市民共同監督，以鼓勵業界做好自己。

2693. 有遇到良好的司機 是很久以前的事 近這幾年沒有 提高違規罰金及刑責 加強執法 理論考試之外 新增設一些專業考試 通過才發的士專業証

2694. 有遇過好司機，20個裏面得1個呢，長期簡客，完全無可能坐到的士，咩時間都好難坐，就算有好多吉車都吾車客係到講價上車，可吾可以改善下的士制度，的士司機態度非常非常差，就算上左車知道係本地都會係車到左講右講比說話你聽，其實本地坐車都會比錢，吾係吾洗錢，真係要改善下，改善仲有好大空間。

2695. 有遇過很好的司機，不過是很多年前的事。現在許多的士司機除了拒載，還經常車前掛住塊「暫停載客」的牌以此來揀客，希望當局能針對這點來加強打擊。還有，過多的士集中於賭場同桑拿等地方，以致日常市民需要用的時候往往無法搭乘的士，希望增加電召牌照，限制非電召的士牌。的士是為大眾市民服務，不是那些無良司機賺快錢的機會。

2696. 有部分係好的士，但係極少！成日拒載，揀大陸客！真係想搭部的士難過登天，call 台廢既，無次叫到的士，澳門的士風氣衰到無人有！我地係消費者仲要有時睇距地面色，去得近俾晒面色，依加我唔洗俾錢啊，真係火都黎，希望可以重視反澳門的工問題，真係非常超級惡劣！

2697. 有部分的士車廂太殘舊又汙穢，又有部分的士司機在車廂內吸煙。必需改善

2698. 有部門監督，同每年檢討司機質素，增加的士數量，制定管理政策，畢竟澳門是一個面向世界的旅遊城市！應該多顧及形象，應提供多管道被市民提供意見！

2699. 有錢都坐唔到的士！一到時間就拒載！！！的士司機仲好意思問我覺得澳門的士可唔可以加價空間。

2700. 有黑的和白的，有好有壞，對壞的加強處罰，對好的應該獎勵，

2701. 服務態度差

2702. 服務態度挺好，就是不要隨意拒載！

2703. 服務態度訓練
2704. 服務欠佳，好耐攔截的士
2705. 服務同利益掛鉤是不變的道理，建議可從合理利益角度考慮，可將問題減少
2706. 服務因為旅客增加而變質
2707. 服務太度差，揀客情況嚴重，短途的地方會比說話客人聽，的士只會在賭場附近比較多，截車扮睇唔到。
2708. 服務太糟糕。
2709. 服務差，沒人管，黑車，載客
2710. 服務差卻一直要求加價，希望政府正視問題
2711. 服務態度
2712. 服務態度要提升，才能提高澳門的繁榮
2713. 服務性行業是用心做
2714. 服務態度～應有的回應、笑容等。熟悉各區的位置
2715. 服務態度好啲。
2716. 服務態度實在太差了，因為路程短而罵人，因為颱風而加價，因為趕時間而坐地起價……，敢問一句，澳門如何當一個旅遊熱點？
2717. 服務態度差，揀客，不顧乘客安全飛快關門走人，乘客可能有遺留物品但連望下都無時間
2718. 服務態度影響一切。有些司機會因為太近而拒載
2719. 服務態度很重要，要需要從心教育，才會得要市民的尊重。教育的士司機愛自己的職業，學會敬業樂業的精神。如果服務態度好，得到市民的尊重，我相信加價問題不大，我們也願意多付一些費用。
2720. 服務態度真的久佳.
2721. 服務態度真的超級超級差！！！態度惡劣的司機太多。希望能培訓司機的素質。在機場載客的司機能幫忙協助提行李到後車廂，好多次司機都坐在車上等客人自己用好。
2722. 服務未能滿足需求，增發牌照，直到供求平衡為止，鼓勵私家車掛特殊牌照營運，不允許賭場等客。
2723. 服務泰度，禮貌，誠懇，始終客人付車資的
2724. 服務熊度非常差，曾試過這位司機想下車打本人
2725. 服務質素及良好態度
2726. 服務質素工作要改善，因態度差會影響澳門形象，很多時繁忙地區 D 的士司機不願接坐。
2727. 服務質素影響遊客對澳門印象，政府應介入處理問題，認真聽取的士行業人員難處並矯正他們利益行頭之心理，使從業員與政府都得到雙新贏局面。政府應同時瞭解本地市民乘搭交通困難，積極改善！
2728. 服務質素的提升在於司機本身的心態，外在的執法只屬約束性的行為，要將其化為具阻嚇性的工具，首先要有完善的執法條件，包括法例法規和執行人員現時政府所謂成功檢控的只屬冰山一角，懲罰對他們來說是不痛不癢，拒載揀客情況並沒有減少，執法成效存疑。
2729. 望政府能加大打擊力度阻止現有濫收車資及揀客問題，並且更有效的制定法律框架，以改善澳門

居民難以使用的士的問題。

2730. 未上車就講粗口，.. 上左車就繞路議價揀客，.. 跟住仲每個人都付全費。以 60 萬連免稅車出牌，...指定中小企自營商貸款，.. 要 2 個合資格擔保人。設立專用一的士一電話號碼投訴，..

2731. 本人係個孕婦，有時返工收工，坐巴士已經又迫吾上，所以最終會去等的士，但係每次一等就等半小時至一小時，對於一個孕婦來講真係好辛苦，所以政府已經吾可以搞好巴士，希望的士可以做好

2732. 本人兩年前搭過兩次的士當時司機都有禮貌。的士司機經常拒載及揀客已經是家常便飯，本人一年搭的士，上車後因司機接到其他 order，突然在途中開車門要我立即落車，就算生病想搭的士想前往醫院都受到司機在車上責罵，平日在街上要等司機願意開窗議價才可以登上車等等的問題。加上勞工不段曾加，巴士又極度非常混亂，搭巴士已經是一件艱難的事更何況是搭的士？今時今日所謂的繁榮社會，旅遊城市，竟然的士已經不是一種日常交通工具，只是一種方便誰付得起高價錢人的代步工具。現在的澳門同以前的大陸根本沒分別，要問價才可登上車！

2733. 本人原本無意購買私家車，唯現時完全截不到的士，加上有次女兒高燒，我在路旁截一部的士，但其未有停車（著空車燈），剛巧塞車她堵在不遠處，我抱著女兒站到她車前，她終於停車，我以為可以上車，到門邊想打開車門，但她馬上開走，那時晚上 11 時半，到最後唯有叫救護車到醫院。所以無可奈何之下，唯有購買私家車自用。請從速立法 / 例，以嚴懲這些垃圾司機，保護澳門旅遊業之餘，亦保護我們市民大眾。

2734. 本人司機服務質素參差，究其原因是部份的士司機的個人品格行為出現問題，反觀政府應提升整體居民質素及公民教育。

2735. 本人多次遇到的士司機不禮貌對待，而且的士風氣越來越差，特別是某些遊客多的地方，比如八佰伴和威尼斯人的士站，八成的士都掛著暫停載客的牌子，卻停在附近等人過去講價。或是看到穿著內地，所謂大陸客便上前講價，已經發展到澳門本地人根本很難乘坐的士。聽某行內的士司機說，大部分的士司機看到男性內地旅客就會載客，因為帶客人去桑拿室每個客人能給的士司機傭金。而本人也親身經歷幾次等到了掛暫停牌的的士，我問他載客嗎？他拒絕，而看到內地人問的時候，他用手比出了“五”的手勢，談妥後馬上上車，除了無奈和憤怒還能做什麼。聽行內司機說，

2736. 本人對澳門的政府很失望。已經沒有任何意見了。給了意見也不會有改善。

2737. 本人對黃色的士整體表示滿意，但黑色的士服務素質真的多是差，特別是旅遊區、關口，明顯出現無良司機。希望工會及政府

有關部門能共同合作，將提供完善交通網絡。建議：1 在公眾平臺提供服務熱線及投訴機制，方便大眾電召，避免無良的士。2 在公眾平臺呼籲不要支持議價，加強市民、旅客對澳門的士的服務要公平交易。3 必需在車箱內貼上告示，呼籲及投訴熱線，提高公平交易形象。#公眾平臺指：出入關口電視、電台、網絡、電視、的士站等人流多的地方。#投訴機制方便執法人員

2738. 本人居住於氹仔，奈何當每次出外旅行，從香港回澳門時，只好選擇乘坐 TURBO JET 到港澳碼頭，再轉乘的士回氹仔，而非乘坐金光飛航到氹仔碼頭再轉的士，原因是曾經於氹仔碼頭下船後乘的士，全程 5-8 分鐘給的士司機"傾訴"，說"唉..今日真倒楣...仲諗住可以做埋呢單收工..."之類的說話，令剛去完旅行的好心情一下就沒有了，感到十分憤怒，反問司機"咁你係唔係唔想做我地生意?"司機就回覆"我唔係話你地，我自己呻下啫"，但這樣已經嚴重影響客

2739. 本人工作內容是對旅客進行相關調查，個人經驗超過九十或以上%旅客對本澳的士行業態度及濫收車資情況不滿，無疑直接影響旅客對本澳的形象，更有旅客聲稱以後不來澳，即使來澳亦不會再選擇乘搭的士。的士本該為居民生活帶來便利，但近年因司機質素下降引起了不少的社會矛盾。情況嚴重性隨處可見，特別在晚上賭場門外，大批的士司機明目張膽地拒載或濫收車資，建議當局應盡快立例監管的士行業。

2740. 本人已對的士的行為，服務態度，完全已死心！另外我有另一個建議，就是當輕軌完成之後，我個人認為輕軌只可以為本澳門人供可使用，其餘外地人又或者遊客不得使用！

2741. 本人已對的士的行為，服務態度，完全已死心！另外我有另一個建議，就是當輕軌完成之後，我個人認為輕軌只可以為本澳門人供可使用，其餘外地人又或者遊客不得使用！的士留給有需要的有錢人吧！

2742. 本人建意的士司機開工時間絕對不能在車廂內吸煙。

2743. 本人建議應授權所有警務員都有檢控違法的士的權力，另所有警務人員都可以參加放蛇行動。並為防止有誤捕的情況出現，乘客車廂內上安裝攝影及可收音的錄影機。除此之外，更應設立釘牌制度，半年內犯規 2 次，即時釘牌。

2744. 本人建議的士應加入錄影系統，以保障及記錄司機及乘客之權益，例如如當有人投訴該司機時，所屬的士之車主屬提交錄影帶並同時由交通事務局需對該所屬之車主及租車司機本人開出罰單，被控者收到罰單後可提出上訴，並請提供錄像。有關的士行業服務應開設專責小組跟進及處理，放蛇行為未能全線打擊犯法行為，錄像為打擊本澳之現時的士嚴重情況之較好方案。

2745. 本人應為只有放蛇和釘牌澳門的士服務質素才會改善

2746. 本人曾投訴的士揀客，已有證據，有照片，但你們當局投訴機制欠缺完善，令霸王司機未得警告性懲罰！

2747. 本人曾經多次帶同母親及行動不便需坐輪椅的父親到醫院看病，因為家住氹仔，所以為父親舒適安全到達而寧願多付錢搭的士。曾多次經歷過司機見輪椅拒載，嫌棄我父行動不便，我們抱他下車過程慢而多收費用，服務態度差等。本人認為這些言語及行為上的傷害令病人十分難過，因而令家屬十分痛心。而且，長者及病患本應是社會該優先保護的族群，當他們作為消費者就更應得到公平對待。不過，我們亦遇過幾次人間有情的的士好人好事。本人希望當局好好正視問題，不要讓市民帶著年老父母或手抱著嬰兒在徬徨的街頭，經過漫長的等待，換來拒絕或被宰的答案。十分感謝！

2748. 本人曾經試過遇到態度良好的司機，暫不論他是否澳門本地居民或非澳門本地居民，但一程車中，有講有笑，可以感受到司機真誠待人，我地作為乘客，自自然願意"比錢搭車"，若果要乘的士，被人開天殺價，上車後吸二手煙，被人粗口問候，甚至恐嚇，我想應該不會有人願意乘坐的士，本人亦試過患急病，在難以走路的情況下在路邊等的士，等了三架的士，遇到的情況一模一樣：鎖車門停在你旁邊（唔比你上車），問你去邊，開天殺價（500澳門幣），本人在筷子基去澳門鏡湖醫院竟然要 500，最終結果要一邊走路一邊打電話叫救護車，可想而。

2749. 本人曾電召的士遭到選擇性接載，應該設定法例監管。

2750. 本人極少乘搭的士，故第七項答不上，填上沒有是為答題而填，對於 D 項，如因有監察系統，便不需要警方參與。

2751. 本人比較小坐的士，比較難給予意見。

2752. 本人絕對相信澳門仍有一班有熱誠守法司機，立法執法不是針對的士司機，而是監管阻止違規行為，希望政府不要只問不做不改善。

2753. 本人絕對贊成在每輛的士車箱內均裝置視像監察系統，這樣其實有利大於弊，第一。首先可保障乘客利益及安全，還有可督足司機要注意自己的服務態度，第二。在車箱內裝置視像監察系統不只於保障乘客，還可以保障司機的安全，如司機不幸遇上麻煩的乘客，或故意滋事者，該錄下之片段必定可以成為有力的證據。但前提下，當然要司機以身作則，做好自己份工，就絕對不會怕戈支 cam，反而換個角度諗對司機更有保障呢！！(除非有 d 心懷不鬼 ge 至會怕呢個方案 je～嘿嘿～～)

2754. 本人經常在皇朝區截的士，但很多的士根本是空車，經常放暫停載客，但遇上旅客，就立即可以上客。希望當局正視這個問題！

2755. 本人親身經歷澳門的士惡行，老人拒載，老人家行出馬路伸手打的，D 的士可以明明冇客都直接駛過，當老人家透明，向孕婦拒載，我曾經懷著寶寶在馬路上打的，足足有六部沒有客人的的士把我當透明直接駛過，向手抱嬰兒的拒載，當時孩子出世了，抱著 BB 在君悅灣去打的去工人康樂館，第一架的士車停了問去哪兒，知道後門也鎖上直接開車走，當看到第二部的士，我聰明瞭馬上開門上車，講去工人康樂館，司機馬上話不去要收工，我說收工先車我去警局，然後他說要去洗手間大便，要求我下車，我說我可以等的，到了油站司機下車去了短短二分鐘。

2756. 本人覺得中止或取消違法司機的從業資格（俗稱釘牌）為最有效方法。

2757. 本人覺得以下三點實為重要：1.落實警方執法。2.提高對違法司機的罰款金額。3.訂定中止或取消違法司機的從業資格。4.放蛇。的士所提供的交通服務為澳門建設成世界旅遊中心所必要的元素之一，藉由的士服務，遊客可從中得知居民的素質，但，為人所詬病之的士服務只會成為粥內之老鼠屎。

2758. 本人覺得澳門的計程車有很多地方需要改善，例如司機的禮貌，服務，挑客人，亂開價，本人覺得本澳門的計程車司機應該學一下臺灣的計程車司機一樣，有禮貌，服務周到，幫客人提行理，不會挑客人。本人覺得澳門是個國際旅遊城市，澳門的計程車司機亂開價，挑客，態度不好還會罵人，不幫忙提行理，有損澳門的形象。

2759. 本人覺得現時的士問題不能以增加的士數量為其解決方法，因數量越多隻會造成塞車及的士經營困難等問題越趨嚴重，致使的士司機更不願意到舊區接載乘客，此惡性循環只會徒添問題罷了。為有效管理的士的運作及保證的士履行公交服務功能，建議可參照巴士的運作模式，以包薪方式聘任的士司機，規定其常駐舊區及現時難搭車的地區接載乘客，相信司機的生活得到保障後，必定能改善本澳的士服務質素。

2760. 本人覺得的士大部分從業員也是稱職的，但由於自由行及賭權開放，一班大陸遊客，生活習慣就如大陸一樣喜歡搭車前講價，尤甚接近沖關時段的遊客更利害，幾年間養成了一班不良的司機出現，以前乘搭的士難，但也不像現在的離譜，先停司機問去邊？講價、客還價，一不合價，就話交更，只有在的士站較容易搭車，有時甚至不到指定地點，就話我糸到停，不去了！我曾經由假日搭的士去機場，我話明去離境上層，個司機居然話忘記了離境添，我以為你接機，在下層停了，因我沒行李，我只好不出聲，真的不知我錯，還是他錯.....

2761. 本人試過懷孕初期作流產，醫生叮囑除了因覆診關係要外出之外多訓床；少企少坐少走動；但的士拒載、巴士更難上車、更莫說

什麼讓坐文化。25 路線巴士的紅色坐位通常是給地盤工人坐的所以本人電召，但沒有的士，本人想詢問預約；的士公司回覆只提供去關閘或碼頭才可提前預約難道本澳的士及巴士只主要供給外地人、本地人沒有資格乘搭？要外地人用剩餘的資源才可施捨給本地人用？如果的士不夠多怕多批數量影響街上多車而塞車本人認為可參加重慶市政府做法一的多人，順路便可。但拒載可隨時釘牌，並且從今開始只入 7 人的可共乘對市民。

2762. 本人認為先要管理好濫收車資，開價，揀客等等等等重要問題。

2763. 本人認為大部的士從業員都是好的，但又有部分作出一些行為令人得不到應得的服務，

2764. 本人認為引入放蛇制度不但有助阻嚇不良的士司機的違法行為，更能有效有關政府部門取証及執法。

2765. 本人認為應加大執法力度，同時要考慮如何修法去監管的士行業。比如，上星期曾遇一名落旗的司機，停車問一名手持行李箱的路人兜搭生意。此舉並不合理同時又不能有足夠証據証明該名司機在兜搭生意。因此，本人建議可考慮在車箱內設錄音，可監督司機的行為。

2766. 本人認為應盡快採取俗稱「放蛇」，並且制定法規引入扣分制度，當司機的分數被扣完，則採取停牌處罰。

2767. 本人認為有很多的士司機都會選擇在賭場，碼場等地方停留載客，反而在市區內想找部的士搭也找不到，希望可以有多些的士能夠出現在市區內讓乘客可以選用。

2768. 本人認為某些洗澡的浴室全部取消回傭的話，的士司機少了在等候回傭，整個服務質素一定會有正面的提升，令司機可專心只為客人服務。

2769. 本人認為澳門的士業界已死，九成澳門人上不了的士，要用幾十倍既錢黎坐，情況已經七八年了，你們交通事務局猶如垃圾，只懂收黑錢，做多餘既事！

2770. 本人認為現時的士服務參差，政府有必要以行政措施，捍衛澳門旅遊城市形象。除了增加的士數量外，亦建議政府在行政違法行為的處罰上作出加強。希望可透過"放蛇"，製造震攝力；同時提高違規處罰金額，例如發出定額罰單，方便執行。當然，如可行，會否考慮增加附加處罰，例如停牌/釘牌/禁止從事該行業。

2771. 本人認為由於投的士牌的金額太高導致的士司機作出違法行為來回本，因此政府有關部門應考慮降低的士牌的金額。本澳的士司機大部份都不懂英語，澳門作為旅遊城市，有關政府部門應考慮開辦一些強制性基本英語及禮貌課程給的士司機。如不參與即扣分。引入扣分制度，作出違法行為即扣分，如一年內沒有作出違法行為即表揚。

2772. 本人認為的士是公共交通工具，應該服務公眾，不應成為的士牌主的投資工具，應該做到駕者有

其車，強制每輛的士的服務時數，不能讓某些人投得的士牌或租了的士但不在街上服務公眾，否則再增加多少的士都無用。另外，對於違規的士牌主和司機，都應加入奪牌和停牌制度，讓的士回歸公眾，不是有錢人的工具。希望可接納本人的意見，謝謝！

2773. 本人認要設一些新創的服務，例如設立一些強制在由政府設立的的士上客的士，政府須科學地制定出有關的士頭，例如北區及高士德一帶比較坐的士的地方，這樣能使的士有效地分佈在本澳各區，謝謝！

2774. 本人認為澳門計程車夠用 車再多司機壓力更大 可否增加 高端點的的士類似 uber 這樣能解決部分不介意多付費的客戶 澳門需要車的時候沒有不需要的時候的士排長隊。

2775. 本人近五年來從未有成功在金龍酒店的士站搭過的士，無論早午晚。他們都只車大陸人，本人曾經多次問他們為何拒載?他們都說在等人，但他們不是電召的士，有的泊在的士站，走去“梳那泊車處”問有沒有客? 若沒有，寧空車走也拒載澳門人。曾經有司機理直氣壯跟我說，若車了我，就沒飯開，不是沒客才沒飯開嗎?太離譜了! 在今年年頭，因小孩病了，在金龍酒店的士站再被拒載，本人情急下，要求司機若不車我到目的地，就車我到交通部，換來結果是苦了自己的孩子，司機不停繞路，不停緊急剎車，害得小兒下車後不停嘔吐及暈倒，簡直草管人命!希望法律可以。

2776. 本人遇到大部份日間工作的的士司機是守法的，但晚間工作的的士司機違法情況嚴重，希望警員可介入監察或管理。

2777. 本人非澳門人，但因商務原因經常出入澳門，本人覺得澳門司機非常惡劣，甚至比大陸司機還可惡，態度惡劣，亂喊價格，行車不顧客戶的感受而開快車，這些人讓我對澳門的印像非常差，簡直是能將澳門司機想像為土匪，希望貴單為能管制貴國司機謝謝。

2778. 本人駕駛電單車，的士司機經常響號要求加速不阻其前行或要求減慢讓其切線，一點都不尊重其他路面上的駕駛者，又會在無指示的情況下突然徧左或直接打開車門落客，讓後面的車措手不及險釀成意外，又會向斑馬線上的行人響號。的士司機的態度囂張，認為馬路上佢最大，不理其他使用者，實在需要加強培訓。

2779. 本問卷有誘導性，其答案是必然結果。

2780. 本土居民都係客，請的士佬不要用阻止搵食態度對本地居民！

2781. 本地人需求都大，不要只乘載旅客，醫院門前截載很難，有病痛已經辛苦，折騰了大半天，想截車歸家何其難，希望可以正事問題所在，再多的士，但不是給本地人，只載旅客，什麼都沒用，不是增加數量多少，而是想辦法解決。

2782. 本澳不只的士服務須提升，係全澳市民包括政府官員，一同提升公民意識，的士司機態度惡劣只是冰山一角，新移民大量流入，賭場事業不斷廣大，所引致的社會問題日益嚴重，樓價不斷上升，物價上漲，住屋問題未能解決，人心惶惶，居民生活艱難，未能解決的問題多的是.....先解決領導人選及無能官員吧!

2783. 本澳之的士服務之差劣已經到達國際知名的程度，有外國遊客於澳旅遊後因遇到不良司機而在facebook 開設專業“macau taxi driver shame"，若政府還不大力整治的士行業，只會讓澳門遺臭萬年。本地民生問題沒有好好解決，連對外的政策亦如此低劣，不怪得聯合國亦撰文關注澳門，所謂家醜不出外傳，希望政府能好好落實政策，解決問題。

2784. 本澳其實有很多良好態度和服務的的士司機，只是有一部分害群之馬，只要相關部門把關得力，依法執行和重視問題，相信澳門必然能保持一個好客和理想的城市形象。

2785. 本澳的士不是給澳門市民乘搭已是事實，政府已無視民生問題多年！請政府盡快訂立高額罰款拒載或揀客司機，以示阻嚇作用。另外應設法改善的士全部往娛樂場湧去而使市區經常的士短缺的問題！而且的士司服務態度極差也是急需改善的問題！

2786. 本澳的士司機十個有 9 個態度都係差的，加上投訴無門，表面上有幫助，會處罰司機，但實際無人知，我試過一次，打去交通局，交通局話吾關他們事，叫我打去交通廳，點知打去交通廳又話打去交通局，我瘋了，最後我嘈咗一輪交通廳先接咗我投訴，但投訴無用，之後一兩星期回復我的答案係瞭，司機話沒有我發生些事，咁就了事，真係火都來，好似我有心害個司機咁，投訴都無用，真係火都來。

2787. 本澳的士司機太冇品、冇同情心。拒載同揀客，見到拖住小朋友都唔停車，執法人員應多監控這些無良士機，如發現拒載或揀客，應重罰。

2788. 本澳的士司機態度較鄰近地區，如香港，台灣。也存在嚴重拒載問題，原因在於本澳的士從業員沒有受過良好的職前發職業中進修計劃。另外的士的拒載問題嚴重影響澳門的城市形象。

2789. 本澳的士司機有嚴重選客情況和濫收車資問題出現，本人和本人的親友也親身經歷無數次，令親友們來澳旅程深感不愉快！有些揚言不會再來本澳玩樂！此些例子足以證明的士行業理應想辦法反思，制定新模式，去配合現今作為國際城市的澳門，因此問題的存在會嚴重影響到澳門形象！長期而言會令旅客們非常反感！

2790. 本澳的士司質素簡單差得無與倫比，短途的乘客會得到的士司機的粗口相待，完全沒有職業質素，本人是澳門本地人，多年來遇到好的的士司機數量一隻手可數清。

2791. 本澳的士拒載情況十分嚴重 尤

其高峰時段 以及揀客情況也有待改善。

2792. 本澳的士普遍質素還是不錯的，現時遊客多車少是事實，制訂法例規範是防止違規的士，其目的是起阻嚇作用，並非是要重罰一步到位至停牌澳門可以參考鄰近地區的做法或法例。

2793. 本澳的士服務質素最差是黑的。

2794. 本澳的士服務質素總括為十分差，的士屢次拒載，數量不足，經常打不到的士..。

2795. 本澳的士服務質素超差！！不是就全部都差，但大部分的士司機揀客、拒載，行駛時駕車技術「非凡」：超高速、轉線不打燈、「爬頭」等等，嚴重影響澳門形象，旅客對澳門的士劣評不斷，身為澳門一份子的我真感到羞恥！請政府馬上跟進事件！刻不容緩！

2796. 本澳的士質素差爆像大爺 揀客拒載 態度差 由其夜更 的士佬應該去進修一番。

2797. 本澳的的士服務整體水準良好，但司機待客態度還有很大的改善空間(拒載非常嚴重)。的士在某幾個繁忙時段數量嚴重不足，電召服務基本沒有效果。的士站的設置大大減少了的士服務的方便程度，希望能改善方案。

2798. 本澳近年旅客量急增，的士需求量大增，建議政府取消的士牌競投，逐步加入由政府發牌給的士經營公司，如經營巴士公司一樣。從而取代的士牌照私人擁有。正因的士濫收車資情況嚴重，令市民及旅客再無法忍受，直接令澳門國際旅遊城市形象蒙羞！另外，政府必須修改現行的士法規，引入"放蛇"制度，給予員警及稽查員最大執法權限，支持的士安裝監察系統，並監控的士上系統之使用及安裝情況，以防不守法之的士司機把監察系統關上，而無法取證。最後，建議政府應加重罰則，可透過的士可透過的士司機服務扣分制，引入中止及終生停牌之罰則。

2799. 杜絕街上以落旗方式而慢車選擇客人！

2800. 業界可設立獎勵良好的士司機的服務，如在車上有標記證明當班的士司機有優良獎項，使行業間有正面的風氣，亦可免除良好司機的名譽受不良司機影響。

2801. 極差，拒載，濫收車資極為嚴重，政府完全沒有處理問題，的士駕駛者有組織地工作，請盡快改善，再多的士也一樣！

2802. 極差，拒載多次！

2803. 極度失望、厭惡他們的劣質服務態度，希望弱勢的澳門政府真的能夠好好調整、處理他們、再好培訓他們！

2804. 極度惡劣 只讓大陸客乘坐 明明空車又不停 有的士但無人搭到更遇過 50 元一人 一車坐滿 4 人已經 200 元 何時重視此問題？問題隨處可見。

2805. 極度需要改善！

2806. 極需加強的士服務的監管，素質，以及違規行為必須嚴懲。

2807. 模仿香港！

2808. 樹大必有枯枝，無論如何立例總有人不怕險走法律罅應嚴打濫收車資，尤其釣泥鯇車司機，罰款

或釘牌，或執行扣分制再加設投訴熱線，增加專門處理投訴人員警民合作，打擊惡徒，維持本澳良好的旅遊環境，提高遊客對本澳的信心。

2809. 樹大有枯枝，亦有好的的士司機，現在盡量不搭的士。

2810. 樹大有枯枝，但現時澳門的士司機大部分是枯枝。建議增加電召的士數量。

2811. 橫琴拒載真的遇到好多次....

2812. 檢舉的士違規系統所需取證過多，應加以改善以有效取締拒載等情況。

2813. 檢討現行法律法規，對違法者嚴處，勿讓少數壞分子影響絕大部份良好的士司機。

2814. 檢討的士司機執照資格，的士司機屬自僱人士，會否有非本地居民？取得臨時居留權的人士應不可申請執照。監管及處罰這些外地人士十分困難。

2815. 檢討的士牌照的持有方式，以充分發揮其公共交通工具之作用。

2816. 正常服務不揀客。

2817. 殺一警百！

2818. 每日都坐的士上班，但良好服務的士司機只佔十分之一.....還試過被的士司機禁錮在車箱中!!上次跟日本來的朋友坐的士，起初還好好的，但司機一知道車上有日本人就不停 chok 架車，下車時還說最討厭日本人!亦試過星期五下班時間由威尼期人去 taipa 碼頭，司機開價 MOP 100!!!請加強培訓，現在的士全無服務可言。

2819. 每個的士站要有一個警員監督(包括酒店）對揀客司機作出檢控，實施計分制，如十分為滿分，扣到 5 分就停牌，滿十分就釘牌，反對桑拿俾傭金的士司機，颱風天政府應設下附加費制度，不能俾司機開天殺價。

2820. 每年續牌，並強制參加培訓;實行扣分制度；有被扣分的，可能要加時培訓；增加賞罰制度，如表現良好的，豁免參加培訓或可自動續牌。

2821. 每晚 12 左右多點去一下路氹各大酒店巡查，氹仔$100，澳門$150，旅客一連問 10 輛，都沒有上到，不要說在這為澳門經濟繁榮做貢獻的打工仔了...

2822. 每次乖搭的士的必須列印收據，顯示時間，定位，行程等數據，必要時作証據起訴.。

2823. 每次乘搭的士都應該給收據，收據列明的士司機姓名、車輛號碼、車資、乘車時間以便追查

2824. 每次到澳門唯一令我唔開心乃的士服務，簡直去到無法無天的地步，完全破壞整個澳門之秩序！

2825. 每次在上班和下班時間計程車才換班，沒考慮到乘客需要，以及對於自由行人士採以繞路方式賺取更多的車資是不被允許的。還有每次 call 的士電台都說沒計程車，是真的沒有還是內部只是會分發給熟悉的計程車司機，不得而知。

2826. 每次電召的士，沒有一次成功，特別在山頂醫院這些急需的士的時候！也試過司機晚上自己加收 2.5，說是的士界行規。

2827. 每輛的士都會隨時錄下工作時候的嘢有電話號碼可以 24 小時打

去評價（好或差都可以打）

2828. 每部的士增設即時扣分系統，由乘客看主扣分，類似咪錶一樣須由政府部門安裝，當被扣到一定分數後，的士司需要承擔罰則！

2829. 每部的士安裝行車記錄儀監察！引入扣分制！扣到一定分數停牌!扣哂全部分釘牌！

2830. 每部的士應設有評分器(過關檢查證件的評分器)對違法司機作出嚴厲處罰加強巡查及放蛇以檢查的士違規情況加強執法人員對的士違規的執法權力。

2831. 比 D 良心 澳門的士服務澳門居民好正常 搵客車真係好失禮，有次見個鬼佬想搵的士，搵到一架，司機竟然拒載，上前面開車門比個大陸人，見到真係心都酸埋.點解會咁！

2832. 比多啲的士出黎。

2833. 比多啲的士牌。

2834. 比起少部分態度良好的司機，更常遇到以換班，收工，5 順路為藉口的司機，更離普的是拒載之後，隔一段路口就載大陸乘客，漠視了本地人。就算有再多 ge 的士，的士司機的心理和服務質素 5 好，澳門人依然是搭 5 到的士。

2835. 比起香港的士司機，澳門的稍微欠缺一點熱情，以及態度比較冷漠，但也有個別很 nice 的司機，希望他們工作順利。

2836. 比較台灣及香港，澳門的士服務真不行。

2837. 比較老一代的司機服務好很多。

2838. 永久吊銷駕駛執照，影響澳門聲譽。

2839. 永久居民並在澳(在澳考牌)有駕駛執照超過 15 年才可作的士司機，因對路面熟。有培訓，能操流利廣東話和小許有關的士司機常用的英語，身為國際城市我本人認為有需要和加強遊客的溝通和信心，增加澳門作為旅遊城市知名度。

2840. 汪雲請行動管理好的士，提高刑罰，在的士內安裝 cam 作記錄，多點放蛇！

2841. 沒意見。因為自己駕車。

2842. 沒有，應由政府團隊專業分析

2843. 沒有好的公交，所以居民出行都自行開車，導致車輛多，交通塞

2844. 沒有專業操守！

2845. 沒有建議。他們會做麼？只想司機自問自己做事對得起自己。我不反對在打風或假期加價。只要訂一個合理價錢就可以。

2846. 沒有意見，因為實在太難搭。

2847. 沒有意見，無論什麼意見，政府都不會做，因為政府高層人士也涉及這些生意，蛇鼠一窩。

2848. 沒有意識 "文明" 這個詞。

2849. 沒有遇過一個文明司機，個個都粗言猥語

2850. 沒錢坐車就行路。

2851. 沒有旅遊城市是有錢都沒有的士坐，澳門真是奇蹟，的士車少又揀客，來澳門旅遊一肚氣，失禮澳門市民，政府無能，未能有效打擊，澳門地方少，路程短，的士是旅客首選交通工具，但偏偏不是沒車便是揀客，對澳門旅遊形象打擊重大，希望政府不是只講不做！

2852. 治亂世 用重典！

2853. 治亂世，用重刑。首次五千，二

次一萬，三次三萬，第四次停牌。罰款除給予獎金部分作為基金，給予一年無不良紀錄的司機。

2854. 治亂世用重典！

2855. 治亂象，用重典，沒有違規的，絕對不會有影響。

2856. 治理的士拒載橫琴澳大。

2857. 法規加強司機培訓控管設監視氣重罰喊價與短程拒載。

2858. 派人員到賭場的士候客區防止的士揀客及拒載，經常碰到這種事例。

2859. 減少外勞的士司機，再培訓，進行考核。

2860. 減少巴士數量，減少修路工程，取消旅遊巴。

2861. 減少拒載 提高執法力和司機的素質。

2862. 減少揀客。

2863. 減少的士發牌，立訂定刑法阻嚇違規司機，取消多餘的的士站，因為根本就唔會有的士在的士站。

2864. 減少自由行。

2865. 減少路面工程，減少設置多餘紅綠燈(一百米距離唔夠就有 1 組)，路面暢通，的士自然會入市區。增發大量的士牌但要控制標價，在供過於求的情況下，的士還會選客拒載嗎？

2866. 減少遊客！

2867. 減少黑的牌，增加黃的牌。黃的只能電召，不能兜客。

2868. 減少黑的數量，增加電召黃的數量，務求達到點到點接客目標。

2869. 減稅增加牌照量。

2870. 港澳碼頭的士等候方式混亂，有兩條隊導致等候時間不一，不公平的等候情況經常發生，令旅客對澳門文化的第一印象有極不良影響。

2871. 澳人優先、以禮待人、不要濫收費用、多些培訓的士從業員服務態度、取用扣分制度、初犯停牌半年，再犯停牌三年加罰錢。三次犯釘牌處理。

2872. 澳明所有行業，的士最差。本澳居民無從受惠！更破壞澳門形象！

2873. 澳門<黑的>已經成為國際笑話。澳門原本是旅遊業的城市，再不嚴厲執法監管。即使澳門再繁榮也是金玉其外，敗絮其中。

2874. 澳門「黑的」橫行，不少人曾遭司機「屈錢」或恐嚇。有人於社交網站 facebook 開設名為「Macau Taxi Driver Shame」(澳門的士司機蒙羞）群組，試過受「黑的」威脅的人分享恐怖經歷。群組有逾二千名會員，創辦人更整理出「黑的」名單，讓市民自求多福，避免「上錯賊車」。不少人在網站大吐苦水。在澳門居住四年半的 Ana Macedo E Couto 指，日前與友人在澳門威尼斯人登上的士，司機不斷用手機談話，又沒徵求乘客同意，突然停下讓一名女子登上前座。Couto 相信該女子為司機妻子，女子把司機。

2875. 澳門 4 點到 6 點的士統一換班？？？？？基本這個時間段的士都拒絕載客。個別地方根本打不到的士，建議嚴懲打擊違法行為，合理增加上客點。

2876. 澳門 taxi 很難搭，就算打電話叫也不來，我覺得有很多空間改

善。別讓客人等太久。

2877. 澳門乃旅遊城市，有此等違法的司機出現，嚴重影響澳門形象！應仿效鄰近地區或城市(如：香港)把違法之司機加以重罰，嚴重者什至監禁。此等罰則除了可以保持澳門形象，也能保護一些良好的的士司機。

2878. 澳門乃旅遊城市，的士與遊客關係甚密切，但是，以現時在本澳註冊的某些的士司機，我為他們的行為感到羞恥。

2879. 澳門人主要遇到的問題大多數是拒載，有些的士司機眼見你申手卻故意起牌，而且在舊區或住宅區都很難看到的士，黑的拒載問題嚴重，黃的又不夠！到底的士是否澳門人有資格乘搭？

2880. 澳門人截不到的士、亦曾見過有內地客在財神酒店附近截的士去金沙竟然被要價 200 元、經常性揀客拒載……請想辦法進行監管，否則只會繼續在國際上成為笑柄，影響澳門的形象；令澳門人更加反感，增加民眾對政府不滿的聲音……

2881. 澳門人生活物價越來越高，合理調高收費無可口非，但希望首先保證有良好操守。

2882. 澳門仍然有好多良心司機，但就比某一部分不良司機影響曬個行業，而且不良風氣有日益嚴重趨勢，需要及時整頓!

2883. 澳門以今為一個國際旅遊城市，我們的國民生產總值亦已經嚴重偏向於旅遊博彩收益，如果因為的士這麼小一的一環而影響到我們旅遊業的發展，不齊全的的士監管絕對是難辭其咎。希望當局能在考慮增加供應的同時，也想對的士的惡劣行為進行嚴正交涉，改善一直為人咎病的澳門的士病。

2884. 澳門作為一個國際城市，形象是十分重要.對旅客來說，除了玩，接觸最多的就是交通方面。澳門的士問題已經存續了一段時間，早前甚至出現白牌車的情況，希望能夠提早訂定該法律制度，並加強執法力度,以保障法律實施。

2885. 澳門作為一個旅遊城市，以休閒為主，最基本的交通都弄不好！計程車應採用扣分形式和加大處罰金額！

2886. 澳門作為一個旅遊城市，遊客初到澳門，坐的士到目的地是很常見。的士司機服務態度及質素差，已經讓遊客對澳門留下不好的第一印象了。所以希望政府真的能有效管治的士，才能提升本澳的印象。

2887. 澳門作為一個發展中的國際旅遊城市，國際形象非常重要。但現今澳門的士司機的惡劣行為已令這個美麗的東方蒙地卡羅蒙羞！我是一個土生土長的澳門人，有一個年邁的母親，有時與母親外出品茗，甚本上在澳門是沒有可能截到的士，除非在偏僻的街道或清晨時份，我惟有與母親乘搭擠迫的巴士，因為沒有選擇。為何澳門人不能乘坐澳門的士？因為澳門的士是給付得起錢的大陸同胞坐的。為什麼澳門會變成這樣子？這究竟是誰的問題？的士司機？澳門政府？實際上現在澳

門人全部都知道澳門的士冚旗揀客或拒截情況非常嚴重，我們澳門人只能忍氣吞聲，我們如何能申訴？

2888. 澳門作為國際旅遊城市，的士服務差劣令澳門形象蒙羞。

2889. 澳門作為外界認定的休閒城市，身為澳門人的我卻感受不到，更何況是遊客，交局應加強&加快處理的士問題，本人認為可對的士司機進行心理測試，培訓課程（語言，態度）等……對不合格的司機實行扣分制，當低於甚至0分的司機取消從業資格。

2890. 澳門作為旅遊城市，交通工具服務和便捷是反應該城市形象。因此，政府應出臺行政法規監管的士，例如違例處罰方面要加強，並落實執行。

2891. 澳門作為旅遊業城市，的士司機是旅客第一時間接觸的本地人，現在這樣的服務態度簡直丟盡澳門的架本地人想坐的士可以說比登天更難，先不論態度，只是想要一部的士都找不到電召的作用也是裝飾用，我打去電召能有的士的機率是1%，那1%是我電召時註明去機場就馬上有的士，真可悲。

2892. 澳門個社會變成怎麼，就會有怎麼的人衍生出來。

2893. 澳門國際城市不能給違法行為的是影響澳門國際旅遊形象。

2894. 澳門在街上截不到的士，希望改善。

2895. 澳門坐的士太難了，多年內搭車難既情況有增沒減，害群之馬的“黑的”數目不斷壯大，只有真正的監管加有效處罰機制才能真正解決問題，現時要即刻取證投訴十分難，罰金也太低，阻嚇力不足。

2896. 澳門大多數的士司機真的太差，太惡劣了，希望政府能做好管理，以免影響澳門旅遊業形象！

2897. 澳門大多數的老司機用心用力去服務市民，但卻被一小部分違規司機的行為所累! 應當嚴肅處理整頓!!

2898. 澳門實在太難截的士，絕對須要監控的士選擇性停車及揀客情況，公交搞不好，嚴重影響澳門市民生活質素。

2899. 澳門居民係市區根本搭唔到的士，揀客、漫天開價！希望增強監管力度！

2900. 澳門已成國際城市，每年旅行增多，但十居其九都反應：的士濫收車資，服務態度極差等情況嚴重，為挽救澳門聲譽，促請政府盡快提高相關規則，有效打擊相關行為。

2901. 澳門市民很難截車，的士司機揀客，加上的士很少出沒在非旅遊區。

2902. 澳門希望成為世界級旅遊休閒中心，但的士服務很差，遊客區較易打的，相對市民出入的舊區，很難打的，打風時還會濫收車資，政府有必要處理好的士服務，不然最基本的旅行出行也做不好，何來成為世界級旅遊休閒中心!!

2903. 澳門愈繁榮，服務質素愈差。政府應監管的士司機操守。

2904. 澳門成為國際大都會，竟然連基

本需求－－的士，問題都未能解決。原因是由於過往所承襲下來的「的士生態」方式，這點是其中一點介入方式，引入新的生態模式，另外，亦可以將原本的「的士生態」加入競爭成為，如：獎勵計劃。不要一直以懲罰的方式作處理，最後可能會引發的士業界的反感。獎罰兼備。

2905. 澳門政府一直推廣澳門成為國際休閒旅遊中心，甚至中央政府也把澳門定性為旅遊都會，但最貼近遊客的服務行業，的士行業，其令遊客的澳門旅遊形象逐漸減分，老實說，不單止是純旅遊的人士到抵澳門使用的士，更有的是外地傳媒到澳門採訪/報道，他們可以利用其對澳門的士的印象，透過他們的管道(如筆、電子傳播方式)宣揚出去，這一點是需要重視的，一直不改善此行業的服務質素的話，澳門的旅遊印象只會逐漸變差。絕對需要透過法律把壞的司機捉拿，並利用放蛇行動不斷監測司機服務質素。

2906. 澳門政府在處理任何事，都是慢慢，就像小孩子，德士服務是代表一個國家的品牌，若是跟著計算表來同步，那麼才是公正公平，若是德士司機不聽從，那就要馬上開罰，就像新加坡的法律。

2907. 澳門旅遊業越發達 就越多人到澳門旅遊 但就和勞工，在澳門投資移民的人士一樣剝削了本地人的權利 澳門人都不載澳門人 就是因為內地客不守規矩 願意給予更多費用 做壞了規矩 因此當客戶被他們有得選擇的情況下澳門人便是不被選擇的一群 不難體現此情況 因為樓價 就業都是同出一轍 政府沒好好監管 政府沒好好保障澳門人生活「價高者得」 澳門人有錢也負擔不起派錢也替補不了。

2908. 澳門是[人等車]，希望學習台灣的士，台灣士[車等人]，台灣為了競爭，態度服務超好，澳門的士是一牌獨霸!

2909. 澳門是一個依靠旅遊業來支持經濟，旅遊衣食住行，行在四大完素中有著重要的位置，現今的士在街上難找，電召 call 的士更要加到 4 份禮物都不一定有人來（就是在基本車資再加上$40）很多司機開幾個小時就不開了，我覺得其中一個解決方法就是提高的士行業的競爭，再加員警放蛇，加大阻嚇作用！小弟去香港座的士跟澳門比，服務態度差天共地！

2910. 澳門是一個好地方、也是個以觀光業為主的地方、請管制好計程車、別讓計程車在第一線就破壞了澳門的面貌印象！

2911. 澳門是一個旅遊城市，現在連旅客也知道在澳門找的士是件難事，澳門不是沒的士，只是有些的士壞份子為了賺暴利，選客同開價，從八佰伴去永利要 100 元，去金龍 150 元至 200 元，有些掛上換班選客，當然有些是真正換班的，但換班要半小時在同一地點打圈嗎?作為一個旅遊城市，連旅客乘的士也難，而且現在也滋生了白牌車在賭場，購物點門口。我身為本地人也覺得可

恥，什麼旅遊城市，不如在澳門建一條可連貫的單車徑，在某些地區，範圍，相差距離適當處設單車租用區，這樣又可成為澳門一個特色，又可方便旅客同本澳居民。

2912. 澳門是個旅遊城市 卻把重要的的士交通公具管裡的這麼差勁！看看人家台灣是怎樣的！

2913. 澳門是我去過的旅遊城市的士服務最差之城市。

2914. 澳門是文明旅遊城市，有好的服務，才會吸引更多遊客。

2915. 澳門是旅遊之都，很多遊客都需要搭的士，但那些有問題的的士司機會直接帶給遊客不愉快，甚至憤怒嘅經歷，當他們在網上或與朋友分享後，嚴重影響澳門在國際的聲譽，影響旅遊業。當然每個地方都可能有這些人存在，但要像他們那麼聲勢浩大，無法無天，好像有靠山掩護一樣，我相信澳門是數一數二的吧。所以，背後的勢力亦不可忽視。

2916. 澳門是旅遊城市，的士拒載及海鮮價必須禁止，否則嚴重影響旅遊形象；同時亦影響居民承搭既權利。

2917. 澳門是每個澳門人的根、每個人的家，一個地方的形象；除了政府配套；給予硬體支援的同時；更多細緻東西；需要澳門市民各業所型合！政府部門需要讓澳門市民生活水準、文化水準、公民素質（養不教父之過；地方市民的動靜；因父母官、地方、環境；一環扣一環，相互影響，長遠深厚。

2918. 澳門本土的士司機 服務態度惡劣 尤其欺負觀光客與外籍勞工。

2919. 澳門每一區都有市民需要搭的士，不能只在旅遊旺區增加執法人員檢拒違規的士司機。應該嚴厲執法整治整個的士行業，當場檢控及引入扣分制，如多次違規引致分數全扣後更需要對該司機“釘牌”，加強其法規之效用，如只是票控和增加的士牌照是絕對起不了作用！原因是澳門有載不完的旅客及視錢財如糞土的商人與賭客。本地澳門人卻出行難搭的士難.....

2920. 澳門現今人口密集嘅地方，路小人多，超負荷，聯合國咁，思想唔統一，由其強國人，質素低，即惡教，請參考日本人生活方式，思想統一，乾淨有禮貌，建立地上天國。或參考新架坡，地方小大幸福，我只是小學生，政府公務員人才濟濟，應該比我更有能力攪好澳門。中國咁大，唔明點解咁多人湧來澳門，令澳門人生活質素下降，都唔係人住嘅地方，回歸後改變成咁Q樣，政府應該反思再反思，我只對事不對人。

2921. 澳門現在的士服務差到沒乜好講!

2922. 澳門現在的士服務真的十分惡劣，比鄰近地區差很多。通脹不是濫收車資或揀客的合理化藉口，真正需要的士服務的澳門居民大多是老弱婦孺，但往往被拒載。一定要投訴及賞罰機制，政府執行力度要夠大，惡劣的慣犯司機必需被停牌。

2923. 澳門的主要經濟來源於旅遊博彩業，最令到的士司司濫收車資的人是在澳門賭博而又贏的旅客。一轉車就已經是幾佰元甚至上仟元的營業額，試問誰不去揀客呢！而這一部分的士客戶，我相信只佔很少數目，但在澳門需要的士的人不僅僅局限於這一少數的客人。還有其他來澳旅遊觀光，澳門居民。我相信這個數字大大多於前者，的士行業是最能反映一個城市的吸引力，我相信這一論點大家不會否定。我認為如果真的想要提升澳門的士的服務質素，我建議政府把現時所有的士牌照以市場價全部回收，撤銷所有私人經營模式，再由政府經營。由政府聘請現時的的士司機。

2924. 澳門的人別拒載！

2925. 澳門的公交系統已經不完善，遇著的士士機拒載或無理加價的情況令人十分氣憤！

2926. 澳門的士，已不再是為澳門人而設,在街上我們搭到的士的機會,可以話微乎其微，我搭的士，是因為我媽媽有時不身體不適，需要去睇醫生,但在臺山想搭的士,真係比中六合彩更難，的士司機扮看不見，有時迫於無奈，唯有打電話招急救，身為一個土生土長的澳門人，真的十分無奈，曾經多次打電話去投訴，但都沒有幫助，所以我認為澳門政府是時候要檢討一下現時的問題，真的要加強處罰違規司機，因為現在的的士司機，已去到無法無天的地步。

2927. 澳門的士，理應為市民而增設，而不是無視市民需求另外，濫收費用，在生活和新聞上已聽到無數多次相關部絕對要加緊改善其問題。

2928. 澳門的士，目前是選擇客人，部分見到老者弱者，不願接載，有時亦會用術語表示，例如：幾份禮物，飲咖啡，真令人難過，是制度影響的士，抑或的士行業影響制度，眾所周知，車男顧客去場所消費有回贖，這樣造就各形式的生存環境，引致選擇男性遊客。我認為應就不良服務，引入釘車牌或者收回牌照，最終令該營運車可禁止營運。以作改變醜習。

2929. 澳門的士，貼錢買難受!依家仲要有錢都未必可以搭到，咩世界?!

2930. 澳門的士不是澳門人坐的！！

2931. 澳門的士佬 見大肚或抱住 bb 都唔想載，經常當睇唔到飛過，試過次飛走三部！但是市民又可以提出証據 証明 咁對的士無阻嚇作用！打去交通嗰邊，都係嘥都做唔到，亦無任何回覆，澳門市民鬼知政府部門有否採取行動，我覺得應要回電市民，反應個案跟進！起碼都打一次來話俾人知啦～ 金龍酒店門口成日都有的士佬開價又拒載，這些爛人，應該全部釘牌,當報紙！ 等班的士佬唔好咁無法無天。

2932. 澳門的士係澳門象徵，所有旅客到澳門都有機會乘坐到，一到繁忙時間，中午，黃昏，想坐的士的時間！就係的士佬割客之時！見到有錢佬就車，本地人方得坐

架行路啦！

2933. 澳門的士兜客濫收已經到了無法無天的地步，打稽查只是問題的表面化。澳門一向的問題係就算有法律但執法不嚴，只有賦予執法人員足夠權力及認真地殺一儆百，才可以改善澳門的士的服務。澳門是旅遊城市，的士服務惡劣肯定會破壞澳門形象，而且也影響民生，盼政府當局認真解決此問題。

2934. 澳門的士出了名貴，司機態度差，本人認為責任不是全歸於司機，問題在乎政府相關部門辦事不力，無能才導致今天的惡果！希望相關部門下次推出治策時，認真動一下腦！

2935. 澳門的士司機有百分之八十態度差至劣，其中百分之二十是有素質的，希望給予他們多些教育，尊重自己及乘客，不要在下雨及風暴時攬收車資。

2936. 澳門的士司機 實在太過分了 跟本好賺到咩咁 仲要宰客 一定要嚴懲不法的士司機 加大罰款金額！

2937. 澳門的士司機並不是全都很差，也有熱心和敬業的，加入監管和懲罰機制有一定的警剔作用。作為旅遊城市以高價選客真的很影響聲譽~自律才是最重要，但這點很難統一，唯有靠政府多做一點，很贊成放蛇和錄像。

2938. 澳門的士司機唔憂無客…做咩都無用…是風氣、本質問題。另像飛站等問題…根本一句看不到就解決了…執法取証有難度。

2939. 澳門的士司機就算在的士站等車，見到本地人在前頭，都會直接飛的。坐過的的士，有 9 成都會一邊講電話一邊搵車，完全不當乘客安全一回事。有行李不會落車幫手抬，但到站卻要加收服務費。電召的士，經常聽到「加禮物」字眼，要加錢才有機會 call 到的士，目的地是澳門街內的根本無車會到。落雨打風截到不開價的士，真係要感恩祖宗十八代，試過一次超級離譜，車我到一個巴士站，叫我落車等巴士。強烈建議政府訂立完善的士制度，加強罰款力度，如一個月內收到 3 宗或以上投訴，會有一定型罰，例如停牌一個月等。

2940. 澳門的士司機已經嚴重服務態度不佳影響市容、更讓太多觀光客反感，真的要好好管理。

2941. 澳門的士司機最惡，絕對要加強執法，支持放蛇！

2942. 澳門的士司機服務差 又揀客 成日都無的士上 打電話 call 的永遠都 call 五到 一話加錢就有的士 d 司機全部都車大陸客 澳門人永遠都上 5 到車 上到車都要受 d 司機氣 要增加多 d 的士 澳門 d 的士佬全部都差 差差 超級差。

2943. 澳門的士司機服務態度之惡劣，簡直成為澳門之恥！但當然也有少部份司機是表現友善，只是當中的害群之馬卻佔了的士業界的大部份，故的確值得當局去重視其改善的重要性。建議可以參考鄰近地區，將當值司機名字、相片、投訴及表揚熱線清晰且大字體地擺放在前座座椅背後，好讓

後座乘客能夠清楚看見及知道投訴管道以起警戒作用，並建議加入扣分制度，當分數全部被扣除後，應當被處停牌！

2944. 澳門的士司機服務態度愈來愈差，拒載揀客樣樣齊，請問一下，這是身為公眾交通工具的服務態度嗎？

2945. 澳門的士司機無法無天，澳門市民想乘搭的士難過登天。車位缺乏，巴士又常滿，請問政府想如解決呢？左諮詢右諮詢，可以在這些問題上決斷一點，不再婆婆媽媽，真正為市民解決切身問題好嗎？樓價車位價格高企解決不了，這些簡單直點的可以儘快嗎?籌備這項計劃的官員們，只要你們連續一星期不用司機及不駕駛私家車上班，試試以的士代步，你們一定會感受到此問題的嚴重及逼切。

2946. 澳門的士司機現在只為賭場客、桑拿客服務、澳門人根本是接不到的士的。非常嚴重、希望改善！

2947. 澳門的士司機的惡劣經營手法已成國際陋聞，政府應積極回應，應盡快立法，改善情況。本人曾經駕車取道新馬路，的士站約有十多人排隊;前方的黑色"空"的士，飛過的士站，由民政總署至新馬路十六浦的交通燈前，"5 次"遇乘客截車後停車落窗"商議"，再拒絕乘客上車，再空車前行。如此的釣魚行為，不但大大抹黑澳門旅遊城市的形象，更嚴重阻礙交通；即使行政程式未能即時立法嚴懲，若政府稍加力執法，相信的士行程業的經營手法也不致。

2948. 澳門的士司機的服務及禮貌方面須提高。尤其揀客情況嚴重。

2949. 澳門的士司機的素質與形象影響旅客對澳門的印象，亦影響本地人的權益，盼望能改善的士行業的品質。

2950. 澳門的士司機經常揀客和拒載。有時在緊急時想找台的士也很難，找到的士司機又會揀客車。澳門應該要加強執法。

2951. 澳門的士司機臭名遠播，嚴重影響旅遊業，澳門政府必須重視此問題，打擊的士壞份子！

2952. 澳門的士司機都不幫忙搬行李，還要加收行李費。台灣不收費還幫忙搬，為什麼澳門不提供服務還要收費？

2953. 澳門的士問題因供不應求及牌費貴所致，應向國內一些城市學習，以較低牌費增加的士數量，例如定額三十萬一個有年期限制的的士牌，申請者來者不拒，由市場供需自動調節的士數量，使的士不再成為投資工具，政府主力加強監管違規，同時須控制整體車輛數目及改善道路設施等，才有望造福市民遊客！加油。

2954. 澳門的士問題已經楊名海外，嚴重影響澳門形象，居民出入也受影響，間接令更多居民購私家車也連帶影響已經病入膏肓的澳門交通。

2955. 澳門的士在颱風影響下隨意加價，這讓我們上班一族做成很大影響。

2956. 澳門的士大部分都揀客和議價，好難去搵的士。

2957. 澳門的士已成為破壞澳門城市名聲黑手，交事局不作為，汪雲不配當局長！弄好的士業的前題，是要有個膽承擔的局長。

2958. 澳門的士已無藥可救。

2959. 澳門的士已經不算平宜，但服務質數超差，希望提高的士司機質素，更希望增加電召的士數量，起碼可減低拒載及揀客而且便民，另外希望安裝監測儀器來避免"亡命飛車"。

2960. 澳門的士已臭名遠播，直接影響澳門市譽，建議政府增加的士數目，開放的士牌照給一般市民申請，參考鄰近國家的士制度，如台灣，台灣的士司機質數普遍都很好，主因的士數目衆多，的士公司百家爭鳴，為了讚錢，服務自然好，另外澳門賭場服務為何做得好，皆因百家爭鳴。請記得，數目多才會有競爭，數目多也不代表不掙錢。

2961. 澳門的士惡行已在其他城市臭名遠播，雖然說可致電投訴，但遊客絕大部分都不知道投訴熱線，以及嫌麻煩等因素而啞忍。希望政府能引入放蛇制度，取締一些違規司機，讓市民，遊客都能享用的士服務。

2962. 澳門的士態度超差，嚴厲徵罰拒車司機，實行扣分制，多的放蛇行動，抓到罰重的，吊牌幾個月。

2963. 澳門的士拒載，濫收車資等等的劣質態度，並非一朝一日而形成，特區政府特別是交通事務局對此責無旁貸!試問這五年來，澳門行車行人道路增加了多少?橋樑隧道在那裡?斑馬線多不勝數，紅綠燈時間長短，公交的擠迫選擇.....這些年來對澳門市民著實纏繞萬分!所以，提升務質素只是治標的問題，治本必須要有整體規劃，並不是單一解決!如澳門官員仍然不明白什麼才是整體規劃，請參考中國其他各大城市，例如二十年前的廣州，相信仍比今天的澳門好！

2964. 澳門的士數量並非不足，只是很多害蟲司機只選擇接載遊客，一見是本地人即會使開。應採取較重罰則。嚴重影響澳門旅遊形象。但不要盲目增加牌照數量，因為澳門道路已經嚴重擠塞。

2965. 澳門的士數量嚴重不夠，司機態度差，經常拒載。只在關閘和各大賭場酒店才能搭上的士！很難截到的士，就算在街上截到，如司機覺得近或不過海，態度會變差，甚至拒載！！

2966. 澳門的士數量嚴重不足請當局正視、即電召的士電話長期打不通、即使接通服務員只回覆暫時無車接載、但本人近年打無數次後仍未有一次可成功電召的士。到底是接線不足、車量不足還是司機揀客請當局查證。

2967. 澳門的士是應該為澳門人服務和方便澳門人，並不是只照顧遊客！

2968. 澳門的士有等於沒有 好事不出門醜事傳千里!!!

2969. 澳門的士服務太差！濫收車資.繞路拒載比比皆是！

2970. 澳門的士服務差，騙遊客錢又拒載澳門人，民怨曰積已深，請政府盡快解決。

2971. 澳門的士服務差世界聞名啦。

2972. 澳門的士服務水準每況愈下，大部分司機都拒載本地人，見到內地人甚至議價才載，基本上近年想在街上找的士是難過登天的。長遠只會影響遊客同澳門產生壞印象及對本地人做成不便。建議加強培訓及監管！

2973. 澳門的士服務質素出名差，車資貴，已是人所共知。應該盡快引入扣分或釘牌制度，以阻嚇不良司機。政府應盡快立法建立良好制度，出行難大大影響澳門作為旅遊城市之定位。作為小市我們很難在社區找到的士。

2974. 澳門的士根本就唔怕罰錢，建議參考一下香港對的士違規的懲罰。

2975. 澳門的士業太過混亂，每個城市都有的士，沒見過比澳門的士還過份的！！！不是萬不得已真的不敢搭的士！根本問題就是管理不善，處罰力度不夠！加價就一直加個沒完，服務卻每況愈下！建議交通事務局去其他城市學習管理及處理違規的經驗，並請提高辦案效率！不要故意拖很久到最後不了了之！！！

2976. 澳門的士業就好比喻成陸上的海盜，越來越強國化，而政府的沈默及縱容，等同支持的士的違規做法。

2977. 澳門的士沒有服務，落雨永遠無可能找到的士搭，從未覺得有服務過澳門市民！由期近五年，增加的士後，亦沒作用！

2978. 澳門的士淨係車大陸人，吳車本地人~

2979. 澳門的士現在強烈影響澳門形象及市民生活。形象十分負面，有如有牌的賊人。無法無天。澳門對的士的法列非常落後。政府沒有管好，一拖再拖，少有執法。建議立即加入放蛇行動，加強刑罰。

2980. 澳門的士現時違規情況實在嚴重！必須加強罰則，簡化檢控程式，加大巡查以改善服務！

2981. 澳門的士的惡劣行為已達世界知名的程度，身為旅遊城市，也太失禮吧。文明城市理該有清晰的的士收費制度，以往澳門沒有胡亂開價的情況，拒載通常也是個別例子，但現在已擠身國際舞臺的澳門，旅客們還未享受旅遊的樂趣便率先感受了澳門惡劣的的士服務及其他的交通問題，這樣還能吸引他們再來嗎？建議多派警員在的士站巡查，亦同意經常用「放蛇」方式監控，重犯者亦該有實質有意義的懲罰，不是區區罰款幾百元了事。因司機罰款了三幾百元後，更會以開高價來填補損失，所以最理想是暫停牌照以作警戒，如再犯或累積至相當次數後，可考慮。

2982. 澳門的士站少，現在的士司機大部分去賭場搭客，因為一定有乘客會上，上班沖遲到或者急於到醫之人難求一台的士。建議一：因為賭場出門的大多非富即貴，小費自然多，在賭場搭客是可以的，立法在賭場的士站發一張票，有票方可搭客，每接一台客司機將收止少百分之一之費用，費用幾納入政府。建議二：增設

app，在的士內設 wifi 定位，給予司機與乘客清楚知道有幾多台空的在附近，乘客跟隨定位在附近等待，在這個智能時代，打電話很難確保有人接聽，聽了又未必有的士會到。

2983. 澳門的士絕對不是有錢就可以搭的...見議政府對違規的士司機進行嚴打重罰制...一經投訴除罰款外可釘牌半年或以上...讓司機養成良好習慣。

2984. 澳門的士經常亂衝亂撞 十分需要規管一下！

2985. 澳門的士行業已經嚴重偏離服務宗旨，尤其是揀客情況嚴重，不僅幫助不了有需要的廣大的澳門市民，而且在的士司機眼中的(生意)大陸遊客，也對此非常反感，一有風雨就濫收車資，服務態度還非常惡劣，嚴重影響澳門形象。希望政府可以立法，在保障的士司機權益的同時，嚴厲打擊的士各方面惡劣行為，令的士行業回到服務大衆的軌道，而不僅是司機的個人生財工具。

2986. 澳門的士行業已臭名遠播，揚威國際！

2987. 澳門的士行業很差，本地人很難塔的士。

2988. 澳門的士行業最大問題就是服務態度惡劣，最嚴重是濫收車資及拒載。因此本人應為必須先以嚴罰方法打擊不法分子。澳門也漸漸變成國際城市，服務態度及質素都要不斷提昇，可參考鄰近國家如日本等的士公司之管理方式，並引進入澳門各的士公司。必定對澳門的的士行業有很大幫助。

2989. 澳門的士行業會變變成現在這樣的情況是澳門政府造成的，交通不方便，旅遊巴太多，車位太貴，樓宇太貴，我也能理解的人員這樣做也只是為了生計，當以前樓價車位未有如此昂貴時的士行業有這麼瘋狂嗎？這也是社會造成的，如果政府能控制一切合法當然好，但是否應該要考慮為的士行業增加福利和津貼？如果沒有的話的士人員轉行業是否的士行業會由政府經營呢？我不是的士行業人員，只是現在澳門社會伶我覺得這不是的士人的錯是澳門政府管理不當。

2990. 澳門的士部部空車起收工牌一見到大陸客就去載開價 100-200 一轉。

2991. 澳門的士都只到賭場載客，真正需要的士服務的澳門居民該如何是好？

2992. 澳門的士門影衰澳門影像，相信已成為全球第一位最差的士服務行業。

2993. 澳門的的士司機不算太差，差的是澳門的管理制度，讓那些不法司機有利可圖。最離譜的是，當有 300 在威尼斯的士站等車時，那些司機空著車在外面等大客，私自抬高價錢，實在令人氣憤另一方面，澳門的辦事能力也令人失敗，感覺投訴沒門，只會讓我們做白工活該我們是服務態度最差的城市。

2994. 澳門的的士司機簡直就是流氓人渣土匪!!應加大懲罰以及監管力度重重打擊違規的!!

2995. 澳門的的士就代表著澳門對外來遊客的第一印象，澳門是一個旅遊業為主的城市，旅客到當地，第一接觸當然是的士。所以如果遊客第一印象已經感受到不好的態度對待，試問還有誰會想在這個地方待下去！

2996. 澳門的的士服務已經處於嚴重失控的地步，請政府馬上出臺加重罰則，有違法即時取消從業資格，並即時引入放蛇制定。

2997. 澳門的的士服務每況愈下，當在緊急時想使用的士服務時，的士司機就有恃無恐的開天殺價，揀客情況明顯，即使旅客能有幸使用服務，也被高昂的費用嚇壞，完全破壞澳門休閒旅遊城市的定位和形象。會造成這種情況，正正是因為現在駕的士不愁沒有客源，變成他們主導這個服務的運作，做出各項違法行為。在這方面，政府應取回主導權，引入專為擁有的士駕駛執照的人士的特別駕駛扣分制，這種扣分計制不是針對駕駛者在駕駛技術上的違法，而是作為的士司機，而作出的各項服務上的行為違法，如揀客，開價等等，一旦扣滿分，應該吊銷其的士駕駛執照，並將其列入黑名。

2998. 澳門的的士服務真的很差，請加強。

2999. 澳門系資本主義社會，任何經濟活動自由度都很大，所以造就一些商人炒賣的士牌照，令到的士經營成本上升。如果政府能夠控制的士牌照的價格，減低成本及投資風險，最重要系減輕司機在營運上的壓力，這樣有望改善司機的工作態度同職業操守。

3000. 澳門細小的城市竟有這種不良的行為，為什麼?當我們到其他國家旅行乘坐的士時，往往因為被澳門的士嚇怕而濛上陰影!但發現其他國家的士並不像澳門一樣，他們充滿善良，有耐性和熱愛自己工作~我討厭澳門的士佬~ 我想我寧願走路也不願意乘坐他們。為何他們會變得那麼可怕?為何別的國家不是這樣?是否我們的政府沒有好好去監察他們，縱容他們 ？

3001. 澳門給遊客最差印象就是搭的士，希望政府增加管理呢方面管制。

3002. 澳門運輸在超負荷階段，旅客多居民多，馬路窄，車多，公交不足，巴士人多迫不上，的士司機質數低競爭低，不愁客人。

3003. 澳門需增多放蛇行動，加強的士司機及的士牌的罰則，嚴懲任何違規行為;使用的士營業牌照縮短及停牌等罰則等。

3004. 澳門黑的，世界聞名，醜。及早改善。

3005. 澳門黑的，拒載等情況嚴重，政府必須加強執法，否則影響旅遊業聲譽!!

3006. 澳門很多一部分的士司機 拒載議價 情況非常嚴重 給來自世界各地的遊客造成很嚴重的壞印象。

3007. 澳門很多的士司機一直掛暫停載客的牌子 然後看到有客就抬高價錢 一般從凱旋門去銀河就幾十塊 他們都要 200 我覺得應該

查處這些司機 而且要重罰 他們才會收斂 還有很多司機 他們不載女客 只挑男客 並且拉客去桑拿 桑拿的保安人員都會給司機回扣 這些司機應該查到就重罰 破壞澳門聲譽 澳門的的士是存在最大問題的地方 全世界只有澳門的司機的心最黑 希望你們政府部門徹查 給大家一個健康的環境。謝謝！

3008. 澳門很多的士經常拒載，揀客，希望政府盡快引入監察系統去執行處罰一些違規的士，嚴重要釘牌，可以起到一些阻嚇作用。

3009. 澳門得的士不以乘客得安全為主危險駕駛 座澳門得的士給了錢還要被司機罵 理由是我們去得地方太近。

3010. 澳門是個旅遊業及其發達的城市，許多遊客也會選擇的士作為出行的交通工具，但好多司機不會普通話也不懂英文，在與乘客的溝通中存在不小的障礙。而且也不排除一些個別質素極低的司機裝作聽不懂乘客的目的地要求而繞路或者多收費，我就曾遇到過多收行李費的情況。希望有關部門能對司機進行服務培訓或採用更加有效實用的溝通方式（如讓乘客直接在導航儀輸入目的地等）。

3011. 澳門有的士司機釣魚上藥店買藥，而藥店和的士司機串通一氣的，請廣大遊客注意，不要上他們的當。

3012. 澳門的計程車太影響澳門了。

3013. 澳門的士司機簡直不是人，天天坐天天看他臉色真是難受又挑客！

3014. 澳門的士太少了。

3015. 澳門的士應該增加多點，和在車廂內增加監控系統來監管。

3016. 澳門的士是全世界公認最差態度和最漫天要價城市，人神共憤，嚴重影響澳門形象望有關部門嚴懲這些不良現象、期待改善。

3017. 澳門的士確實拒載嚴重，3 公里不到還要 100 塊才走！確實無語！

3018. 澳門的的士是身邊所以朋友公認的沒有素質，澳門的形象全被的士毀了

3019. 濫收車費停牌型事，放蛇捉人。

3020. 濫收車資 拒載嚴重影響澳門旅遊城市形象。

3021. 濫收車資，議價，繞路的情況嚴重，有需要改善。

3022. 濫收車資嚴重。

3023. 火燒急切要改變現況。

3024. 為了保護澳門旅遊城市的名銜，必須給予不法的士司機給予嚴懲，甚至釘牌，形成阻嚇力。這樣他們才不會越來越倡狂。政府必須要正視這個問題！的士問題直接影響市民日常生活，沾污甚至破壞澳門悠閒旅遊城市的名聲。

3025. 為何只選擇內地乘客？難道澳門人不需要的士嗎？本地的士司機的確需要加強培訓。

3026. 為保留澳門一絲丁點的對外對遊客的留澳好印象，公交運輸系統，車輛等要政府當局真心誠意的介入!"澳門人"意思在大部分人心中的友好，真誠印象已沒有多少了，澳門現況社會很多事，物

已不能回流!很希望有可能挽回澳門人的友好，真誠和親切! (真心的澳門人留字)。

3027. 為免影響澳門形象，希望的士行業能夠提升個人形象與正當的服務。

3028. 為免浪費警力，可以培訓一些市民作監察的市行為，賦予其檢舉的權力（類似神秘顧客），遇到違法行為的司機，透過紀錄日期，時間，出發地，目的地，應收取車資等實證，記下司機牌照編號交予警方執法或扣分。

3029. 為惡劣天氣下開工的司機設立附加收費機制，以雙倍收費為最大收費上限,改善濫收車資的問題。

3030. 為更有效打擊的士司機的違規情況，應加入扣分制度，扣滿一定分數則被吊銷駕駛的士的牌照；此舉將提高阻嚇作用及警惕的士司機應守法地從事業務。此外，增設放蛇行動將有效地杜絕司機拒載、揀客和濫收車資等情況，而且能避免 貴局常以證據不足為由而助長司機不斷出現違規情況，令整個的士行業不健康地發展。

3031. 為杜絕的士司機在惡劣天氣下濫收車資和議價情況，建議由政府制定特別附加費，既可保障司機行車安全，吸引更多司機提供服務，又可使市民及遊客清晰收費標準。

3032. 為的士司機設立類似Q嘜保証／誠信店，以確保司機服務質素，以及建立良好形象。

3033. 為老弱傷殘人士提供去醫院睇病的專門登記性的電召的士服務，關注這類人士出行就診的困難。加強電召服務的監管，提高罰款，設立獎勵，採用現代科技管理。電召的士以專營方式批出牌照，正如電訊牌照，批出數個牌形成競爭。取消黑的電召功能，使黑的與電召的服務不重疊。

3034. 為著的士的服務更好，希望對不法或違規的士進行扣分制，不用放蛇，只要乘客檢舉就可作扣分去處理!乘客可以記下司機號碼和名稱，車牌等相關資了！向有關部門提供資料!遊客也可以這樣做的!如果違規的士司機到了一定的分數，應作出處罰或取消的士資格等!並推廣給遊客和市民知道這樣權利和義務!另外如果從沒有扣分的的士司機應作出獎勵!如可免稅多少等百分比等!還有是應曾加電召的士，減少街頭接的士，而不是只曾無減，這樣可以減輕交通塞車的情況，電召的士在外國也有對乘客作相對的措施的，如召電後無理取消的措施等!

3035. 為鼓勵的士司機進入舊城區，適當提高塞車時的收費，建議由現時的每分鐘一跳，改為三十至四十秒一跳，這樣能減少道路擠塞對司機的收入減少，因而減少司機為避免遇上塞車而揀客的機會，乘客在塞車時多付幾元即可避免遇到拒載，而司機也樂意接載乘客。

3036. 無法改善，根本是垃圾服務。

3037. 無法無天的行業，請政府做野。

3038. 無管制，反離譜！

3039. 無藥可救本身澳門政府有問題！

3040. 無見議，見議完也沒法改善，得個 up 字。
3041. 無言，無奈，的士已不屬澳門居民了，可憐！
3042. 無話可說，徹底失望！
3043. 無論目的地遠或近都應載客，因為很多時候都是趕時間才選擇的士，但還拒載或黑口黑面對乘客，這些態度都是不要得的！
3044. 無限增發的士牌照。
3045. 無限額的士牌，由市場優留劣汰
3046. 營造休閒度假城市的美譽，的士形象至為關鍵。
3047. 特別是關閘那邊的 taxi 站，有拉客同不用排隊就可上車的現象
3048. 特別是颱風時的士不應濫收車資。
3049. 特別凱旋門的士站司機亂叫價，經常搞到根本就五似的士站，希望周圍五好再有類似概發生，謝謝！
3050. 獎罰分明，對服務優良的士，給予獎勵。對累犯違規的士加重刑罪及處罰的士車主。
3051. 獨立部門進行對的士服務的監管！
3052. 現時本澳人流多，的士少唔成正比的士司機因此揀客上車前問去邊先比上車如過海就好，關口就上車，去筷子基下環街就話唔啱路，趕時間比多錢就比上車，希望多關注的希望多關注的士司太度，路上行使唔讓車唔讓人。
3053. 現今的的士司機大部份都是揀客或"釣泥鰅"， 政府應該嚴格監管的士司機的專業措手及對其不良的士司機作出嚴厲的處罰。因為現在大部份的司機都是不接載澳門人，如果澳門的的士拒載本地人的時候，澳門人還需要的士這種公共交通工具嗎?!
3054. 現今的的士司機太可惡！希望有一家由政府經營的的士公司。
3055. 現今的的士極損澳門的形像，身為澳門人感到非常羞愧
3056. 現今通漲快過搵錢，好多的士從業員都是身兼數職，每日工作超於十二小時大有人在，為乘客安全應嚴格監管發牌制度，特別是需 24 小時輪班工作的兼職司機、
3057. 現在不是一小部分的士司機公然違法，票控又難，違法成本低，跟本沒用。所以放蛇和加重罰則是必須的。
3058. 現在只有在賭場及酒店才能搭到的士，街上的士都是要議價和不載客人的！
3059. 現在在澳門，不論是乘搭的士或巴士也十分困難，特別是巴士，程況更加嚴重。等侯人數實在遠超可乘載量。
3060. 現在在的士站的交通督導員沒有執法的權力，空車的士經常不停的士站而交通督導員無計可施。應加強交通督導員的檢舉沒有隱藏身份的執法人員可抽樣執法，起阻唬作用。現在有多宗不法的士投訴，都沒有成功檢控，很多時候都是不了了之。澳門是旅遊熱點，投訴熱線應該 24 小時，也應該 24 小時有人執勤。很多遊客是當天離澳的，應加快檢控效率。提議的士下了旗，不可以和客人議論才決定收不收客。要是他們下了旗，就不可以接客。增加的士的數量。增加檢舉人員。

在更多地點放置錄影機，收集違反

3061. 現在大部份司機當乘客下車時，如果接到五百蚊紙的話，即時三百六十度大轉變，問為什麼上車時不說明沒有零錢……黑面，什至停泊一邊要你打散零錢，超級無奈！我心想，我是消費者，為何又出錢又要受氣睇面色呢？？

3062. 現在很多人投訴的士司機，我也經常在繁忙時間完全折唔到的士，但我也想說句公道話，我也預過不小好的的士司機。澳門不要標籤所有的的士司機。不過應加以處罰違規的的士司機。

3063. 現在很多的士司機，都停泊在的士站附近， 而不進入的士站，以"釣魚"方式等候客人上前問價，以實行濫收車資、拒載、揀客之行為。往往在的士站會看到， 一條長長的等候的士人龍， 和好幾輛"暫停載客"的士的諷刺景象。這使得澳門的形象被這些害群之馬建立一個非常負面的形象。請當局不要再視而不見,不敢再為，應該要不惜任何成本，盡快建立有效的措拖。現在的士站簡直是形同虛設，反而是幫這些黑心的士建立根據地。

3064. 現在必須立即引入隱藏執法人員身份的調查手段（俗稱放蛇），以正的士司機正常的工作心態。

3065. 現在政府完全沒有對的士的司機違法行為作出規管，近兩年司機違法簡直無法無天！目無法紀，政府應加強對的士業界的培訓及規管，訂出法例，有利阻嚇經常違法的司機，令的士業正常化！

3066. 現在本澳大部分的士司機只喜歡旅遊人士，尤其是自由行。對於本澳居民來說，簡直不是為市民服務，所以大部分市民都改以乘坐巴士，唯獨巴士又難乘搭，作為本澳居民對此非常不滿。補充本人親人曾在機場到美的路，車資 200。

3067. 現在本澳物價指數不斷上升，各位的士業居的工作人員希望你們不要濫收車資，不要有意行遠路還有一點就是，希望你們加強去檢討的士在道路上駕駛的車速，本人也是一名駕駛者，我有好幾次差點死左的士手上，他們在道路上用很快的車速爬頭，甚至在讓先位置不理(當時本人在環形迴旋處)，這個是基本的交通常識(不是針對所有的士司機...只要某部份司機)，有次搭的士回路環，車資顯示 72.55，但司機收取 80 元，話過海要收取多些，希望政府嚴厲打擊這些行為，保障我們廣大市民的荷包著想。

3068. 現在每次搭的士都發現司機拒載或要求一個價錢才可到目的地!!完全不可接受!!!

3069. 現在澳門的士已不再服務本地市民，濫收車資，拒載問題嚴重，望政府能加強監督，打擊違規違紀行為！

3070. 現在澳門的士服務態度極劣，拒載經常發生，影響澳門形象！

3071. 現在澳門的的士司，有大部分都是選擇性接客，看到大陸的遊客才接，特別在賭場附近特別嚴重，很多司機一看到澳門人或者比較年輕的人就立刻舉起「換班」

的牌或直接放下「空的」的指示燈來拒載澳門人，導致很多澳門人經常搭不到的士，而且的士經常在賭場附近流年，導致很多地區都見不到有的士的蹤影，例如新馬路、黑沙環等等，弄得澳門的的士好像都是專為遊客或賭客而設的，還有就是在賭場附近流年的的士都有"講價"的狀況，很多遊客不清楚澳門的的士制度，都被騙到，以為澳門的的士都是這樣乘載，長久以來會敗壞澳門的士的風氣，請您們必重視！還有。

3072. 現在的司機明目張膽，因為罰金低，罰完轉頭又賺返，建議加大罰金及停牌。

3073. 現在的士不入市區，服務態度差、隱性欺騙方式濫收車資等，已到了令人討厭的時候。

3074. 現在的士佬沒有禮貌不但止，拒載，講價錢，本人亦試過比的士佬拒載同恐嚇，澳門的的士好像變了黑社會幫派一樣。

3075. 現在的士司機不是為市民服務的，全部空車，車上放著暫定服裝，之後就係度揀客，現在想搭的士真艱難！一於加重罰款和永遠釘牌！我親身聽過有的士司機話不怕罰款，反正罰完佢再加重客人的收費，條數都係一樣，羊毛出在羊身 wo，所以釘牌最實際，等佢地無得繼續蝦蝦霸霸！為所欲為！加入大量執法人員執法，多開一些的士牌！做到為市民出入方便，遊客開心！

3076. 現在的士司機質素參差，請你們立即改善的士司機態度和質素。

3077. 現在的本澳居民絕大部分都打不到的士，司機看到是本地的都拒載，又議價，態度非常惡劣，已到本澳居民無法忍受的地步。

3078. 現在的的士司機百分之九拾五沒為乘客提取行李！為何要收取乘客行李付加費？這完全不合理！所有司機都收行李付加費，但全沒為乘客提取行李，只打開尾箱自己動手提取，司機全不動手只白收費。

3079. 現在的的士大多只去賭場等客，甚少在街上竭有需要的人截到，就算幸運地在街上截到車，司機都會嫌短程，談話間冷嘲熱諷，希望政府規管有那些可在賭場等客，那些不可，讓真真正正的澳門市民出行方便。

3080. 現在的的士根本沒有服務質素可言，濫收車資、拒載等惡劣行為比比皆時。可以咁講，澳門的士行業“明搶”。就算增加幾多個的士牌、引入幾多的士都沒有用處。因為就算再多的的士只會在賭場附近兜客!澳門的士不是澳門人坐的!澳門的士行業嚴重影響澳門的城市形象。望火速立法，加強對的士行業規管並加大罰則，杜絕的士惡劣行為!

3081. 現在街上沒有的士問題不在於的士數不足夠，而是的士不願意在街上行走，只在碼頭，機場，賭場等客，所以要解決所以市面上沒有的士行走，首要條件是的士要在街上行走，而不是在特定地點「等客」，的士是為澳門市民及遊客服務，而不是只為遊客服務。

3082. 現在香港各大傳媒都報道澳門黑的，使澳門形像受損，黑的行為真是非常過份，希望司法機構能多點加強執法……

3083. 現時多以的士司機租用的士車輛去經營自己生意，這會造成司機的質素難以保證，現在的的士行業，面對最大的問題是質素問題，因此想有效改善，可嘗試以公司聘用司機，就好像其他交通工具一樣，另外，在聘司機時也必需著重個人質素，定期給予培訓，設置合理的獎勵制度，工作期間有充分休息，始終澳門是旅遊城市，遊客來到澳門亦很容易便接觸的士司機，所以要在遊客心目中留下好印象，並非單靠政府做宣傳，而是由前線工作人員的基本禮貌而做起。

3084. 現時大 陸很多城市都採用 look 卡收費，如佢，要收現金的將會受到罰則。如可以同銀行或收費公司合作，可以在一、二天內過數，相信大多正當司機都會接受。又有些司機會話卡機壞了，佢收卡，所以必須要有二部或以上的卡機備用。因 look 卡，卡公司會收手續費，可增加的士收費，我相信大多市民都會接受。

3085. 現時大部分的士司機都揀大陸客做，可以隨時開大價。服務態度強差人意，經常拒載，有時還會講粗口。如果可以的話應增設服務課程，必需要完成課程且通過考試才發牌照，然後定期以神秘顧客形式進行評分，實行扣分制度，一旦分數被扣完則要重新上服務課程或被取消牌照。

3086. 現時對的士處罰太輕，的士現在不是澳門人乘坐。

3087. 現時已有單行法針對的士拒載、擅自收費（特別在颱風時段）等問題，但市民及的士司機對此法律的認知機乎為零，使該法律的阻嚇力較低，且執行次數較少，故望能提升市民對法律的認知、加強監察、問責制度。

3088. 現時普遍存在截的士難，拒載或揀客，一般道路上有時花近半小時都未能成功乘搭，電召電話也長期未能接通，所以如非必要都不用搭的，加上刮風下雨不少司機便會開天殺價，嚴重影響澳門形象，政府需要制定必要的懲罰機制，以收阻嚇之效。

3089. 現時有部分的士司機態度惡劣，的士司機應加強教育及培訓，除有專業的駕駛資格外，服務態度也很重要，如見到客人擄大型行李，應主動下車幫忙，客人付車資時也不應故意少找餘款，這對旅客對澳門的第一印象有著負面的影響。

3090. 現時本澳的士服務各種劣行造成本地居民不便之餘，更已經嚴重影響了澳門形象。治理刻不容緩！

3091. 現時澳門的士司機質素太差，似是國內，的士司機根本不會吉車入市區載客，建議規定的士一定要吉車入市區載客，否則當拒客罰款或扣分制。

3092. 現時澳門的士專門拒載長者、傷殘人士和小朋友，同時基本上大多數的士都只會在賭場候客，因此應加強執法力度及罰則，加強

的士在街道的流動性，避免同一時間有數十部的士在同一地點候客。

3093. 現時澳門相關法規嚴重滯後，有需要立法規管。現時澳門交通執法單位低庸，有必要整體加強。

3094. 現時的士出現亂象，有一部分原因是有一些人士從中搵食，這些人俗稱的士判頭，不依正常手法經營，壓低車主租金租車，但就很高價租給司機，搞搞震，正當經營的車主都很氣憤，期望當局正視這一些人，採取措施打擊不法行為。

3095. 現時的士司機揀客情況嚴重，特別老人家經常被司機拒載，有遊客地方就經常拒車澳門人，罰款太少！

3096. 現時的士司機行為已到達肆無忌憚，嚴重影響澳門國際旅遊城市的形象。建議加重罰則，簡化投訴及處理機制。某些行為考慮可否刑事化，如恐嚇，禁錮等行為。對於自稱不懂看錶收費的司機，應該立即取消其營業車執照，重新學習及考試後才可以駕駛的士。

3097. 現時的士牌照是透過競投，價高者得。一來限制了作為公共交通工具的的士數量；二來亦對司機在租車成本上面對巨大的經濟壓力。現行政策變相鼓勵司機違規，迫使他們挺而走險，最終影響市民使用的士和傷害澳門的形象。解鈴還需系鈴人，建議當局修改的士牌照的發牌規定，容許持有「的士專業工作證」的人均能以合理的價格取得一個的士牌照。降低的士司機的經營壓力，使他們免遭車主剝削，降低挺而走險的壓力；並讓澳門的的士數量交由市場自由調節，透過有規管的自由競爭以改善服務質素。

3098. 現時的士違法違規的罰則跟本對的士司機沒有阻嚇作用！和很難取證。

3099. 現時的士違規嚴重，濫收車資，又經常拒載，影響澳門旅遊都市影像，應採取扣分制，扣分嚴重取消其駕駛執照才可起到阻嚇作用！

3100. 現時電召的士如同虛設，經常電話打不通，接通了又經常沒有的士，而且經常在街上看到黃的街頭接載非電召預約的客，應加強監管；另外應設定颱風時的士附加費！

3101. 現的士運營體制存在十分大問題，如市區搭載的士的可能接近零，絕大多數情況只有賭場區才可搭乘，司機收費不透明，部分司機車速過快，更有司機與電單車駕駛者距離過近近。容易做成交通意外。

3102. 現的澳門"黑的"已經"揚威"到國外了，每週壹週刊澳門版的封面都是澳門"黑的"，但汪局長完全看不到問題所在，澳門是一個旅遊城市，現在甚至外國人，內地人，都罵澳門的士服務比大陸不如，澳門的士已經夠多了，現在澳門人根本不能坐的士，的士都是載有錢人，你肯付更高價錢，就能坐！但汪局長就一直縱容的士違法服務！簡直為澳門而丟臉！違法問題未解決，就一直增

發的士牌，還想加價？？？根本不用做問卷調查，你們看看報紙，雜誌，社交網站，就能看到問題所在！問題是你們明知有問題。

3103. 用 apps call 的士，打電話去電召，總是說沒車～常被司機用髒話罵也無法，跟的士司機過唔去，佢只會亂開車，亂剎車，搵著自己黎搞。

3104. 用嚴緊的處罰方式去防止的士的不當行為。

3105. 用扣分制。

3106. 用更多資源培訓司機對的士服務的態度。

3107. 由政府主導政策性行為增加的士服務本澳居民。

3108. 由政府監管。利用政府有限的資源去改善。及參考外國的士的機制。

3109. 由於一些區域或道路的限制，巴士並未能到達或提供 24 小時的服務。因此居民乘搭的士是必須的，但大部份司機會因為路程的長短而拒絕搭載，即使肯搭載亦都會面露不悅的神色。本人親身經歷於淩晨時份才飛抵機場，由於巴士服務只提供有限度服務，只好選擇坐的士回家，但由於本人居於氹仔區，司機聽到目的地即開始"面黑"及"口 UpUp"，用行內述語向其他司機溝通表示不滿，難道住得近就唔可以坐的士?許多的士司機於值班期間"冚旗"，在街上兜客及議價，認為價錢合理或者路程短。

3110. 由於大陸自由行開放，大部分的士對本澳居民拒載，揀客。近地方不載或勉強上車了就給面色或說話乘客睇!車資比巴士高但服務反而更差。建議嚴格監管拒載，揀客的的士；增加對的士司機的個人操守培訓及訂立完善守則。或區分一些專門只載遊客的的士，一部份載本地居民。

3111. 由於本澳的交通擠塞而導致的士很少入市區 由於入市區引致口司機收入減少亦是原因之一，增加的士牌是方法之一。但又由於牌費過高年期短又要回本。其可以每個有興趣的的士司機都可向政府申請牌照，不限數量，這樣一來，不能承擔的自然會途汰，像開咖啡室一樣，有人開業，有人結業...服務亦會提升..

3112. 由於澳門地少路程短，建議增加起錶費。另應完善投訴機制，以杜絕違規司機。

3113. 由於澳門地較少，起標低，根本不能保障司機的收入，所以才會出現司機有"揀客"的現像出現，如果可以希望可以調高的士收費(起標)。還有根本就是人的性格問題，澳門有部分的士司機是好的，但某些並不是那麼好，抽樣調查並不能作為全部的標準。有些自營的士，如果不幸在車上遺留物品，很多時候都會找不回，希望可以改善尋找失物的問題。

3114. 由於澳門為旅遊博彩城市，旅客接觸公共交通服務業為主，不法及不良行為的的士司機嚴重影響本澳的國際形象，希望通過增設的士司機扣分停牌制度，強制增設行車黑盒(記錄車速及路況)及安裝錄音錄影監察系統，記錄司

機的駕駛行為，保障乘客及司機的合法利益，方便執法人員取證及記錄。

3115. 由本質來說有好有吾好!好的司機只是為人服務!當然搵錢係應該。吾好哥 d 真係除左用不知所謂黎形容我都吾知可以講咩!一，來你打風天收多小小我吾介意但都吾好太離譜!二，繞路多幾蚊我都吾介意但態度吾好真係接受吾到!三，我坐得的都係吾方便先坐，我當然想直接到目的地!

3116. 電招的效率太低了！

3117. 畢竟是交通工具，應以公司營運模式去管理！

3118. 當乘客有大型行李時，應該下車幫助而不是坐在車上不耐煩地等候。

3119. 當局應立即加強認真監管的士揀客及濫收車資等問題，提高罰則，嚴懲違法司機，以保障市民、旅客以及澳門及澳門政府之名聲。

3120. 當局敢於作為。

3121. 當局需儘快立法及增加執法人員。

3122. 當市民碰到無良司機時沒有辦法即時舉報， 就算車廂有錄音設備也用途不大(如司機在車外先議價後接載，或揀客在路上直接駛走，這些錄音是沒有用的)，最重要應是放蛇，才能有效打擊違規司機。

3123. 發出的士牌照一定要嚴謹！

3124. 發咁多的士，但的士們都不知去了哪裡!85%係 Call 唔到車。係街上找車更難上難加難。澳門的士服務 30 分都無論!

3125. 發多些的士牌，澳門很細，路程很短，但現在的士澳門到澳門，未上車就叫 $200、$300，比搭船過香港的船票還要貴！

3126. 發現司機違規。罰車主，多次停牌。

3127. 發現很多黑色的士只於大型賭場外候客，變相造成於澳門舊城區內如下環街區，高士德區，甚或氹仔客運碼頭也是較難見到黑的縱影，因此無論局方增發的士牌或引入隱藏執法人員身份的調查手段，只要黑的只載遊客或到賭場候客，身處於其他區內的市民仍是不能截到的士的，故建議局方能重視及考慮解決上述問題狀況的根源。

3128. 發現違規即時處罰。如在的士站上車後被迫下車，應該可以向警方救助。

3129. 發覺有集團式操控的士亂收外地人車資，拒載本澳市民，政府應盡力打擊，這行為完全影響本澳形象。

3130. 發覺澳門的士只接大陸乘客，完全見到澳門乘客都無視，希望司機們唔好揀客。

3131. 的士，為本澳重要的公共交通運輸工具，故必須審視及改進現時的士制度。每年來澳旅客人次早已超過二千萬人次，除了巴士、發財巴外，的士便是旅客的重要交通工具，但在這小城裡仍有四十多萬居民生活，上班下班、往返碼頭及機場，甚至到醫院就診均有可能需要到的士接載，可見的士為居民帶來方便，同時亦帶來不便。近年，的士服務質素參

差不一，業界更出現拒載、選客、濫收費用等害群之馬，由於這一部分人造成社會人士誤解，故此個人認為政府部門應加強的士從業人員培訓，更應讓他們有一種為基層市民服務的精神，不要只顧接載旅客而忘。

3132. 的士一到夜晚就好似失曬蹤咁~

3133. 的士一到節日就會選客、加價，平時也很難截到的士。這樣對澳門的發展很不好，整個社會風氣都變了，的士司機顧著賺多點錢，卻沒心為澳門居民服務，希望政府解決下，為澳門居民做多點貢獻，阻止的士司機這種不良行為。

3134. 的士一定要按額收費。的士經常都會以打颱風為由高價收取車資，或拒載！原因總以打颱風天下工作危險沒有保險為由收取乘客高昂車資，法律沒有說明的士司機可以這樣做，但一直都是無忌諱的收費！有的更天氣不好也濫收車資！！這令不少本地人及遊客憤怒！應該給予警務人員或相關專員權力執法，定時放蛇，簡便執法程式，實行行車錄音，保障乘客！

3135. 的士一直存在的問題不斷惡化，政府不好好監控改善，令遊客及本澳居民深受影響！請正視問題！莫再無視或隨便處理！也請好好改善司機駕車質素！對乘客及其他駕駛人士安全受到極大威脅！！

3136. 的士不是服務澳門市民的話，就請他們都變成旅客的士。

3137. 的士不是澳門人坐。

3138. 的士不是用來載澳門人！

3139. 的士不是給本地人乘坐的。載一個傻瓜由星際到新葡京可以收二百，多載幾個傻瓜才能夠高仰的車租。

3140. 的士不能作為投資工具。

3141. 的士不要不停只停留在關閘和各賭場門口專接賭客和豪客(水魚)應該多在其他地方載客。

3142. 的士不要再只為賭場客服務！本地人也很需要！

3143. 的士不要集中在某些地區例如賭場酒店，在這些地區限制的士停留候客的數量。

3144. 的士不願意入市區，其中最大原因是塞車，經營成本不化算。需從根本解決問題，增加的士數量僅為治標不治本。

3145. 的士乃大眾服務，認為一發現濫收車資，即處以取消牌照並要求重新考取等懲罰。

3146. 的士乃服務行業，政府應高度監管，且應從正面給予此行業一定的指引讓有需要人士可得到應有的服務，避免市場壟斷。

3147. 的士也是交通工具的一種，不應揀客。

3148. 的士亂像橫生，令乘搭的市民和遊客一臉無奈和委屈，讓澳門人蒙羞，應加強監察和罰則，才能挽回旅遊之都的聲譽。

3149. 的士交更不可能無時無刻，經常見到很多的士處於冚旗。

3150. 的士交更時間路面全數的士九成拒載，建議交更時間可多分幾批交更時間。

3151. 的士亮燈拒載必須懲罰，加價錢懲罰，見到本地人就唔停，見到

外地人先停車，懲罰，電召電話無人接聽，就算接聽都無的士黎，或者必須加錢先去，應該要嚴辦，嚴重者或者停牌。

3152. 的士代表澳門服務形象。

3153. 的士作為本澳公共交通工具，經常出現拒載及濫收車資情況，絕大原因是有部分店舖(如桑拿及夜店等)向的士司機提供回傭作為載客至店舖之報酬，因此就有關行為，對於提供回傭之實體及收取回傭之的士司機，應納入適用於《預防及遏止私營部門賄賂》作為相關行為之監管作用，改善的士行業風氣。

3154. 的士作為澳門除了巴士外的公共交通工具，素質之差導致居民及遊客的極為不便。當居民及遊客有緊急情況需要交通工具時遭的士司機拒載及議價是會造成嚴重的後果，希望當局能夠考慮改善澳門整體的的士司機質素，考慮更改的士司機為受薪制或嚴格監督的士行業，避免再有同類事件發生。

3155. 的士佬冇個好人，見錢開眼，馬路上橫沖直撞，隨處停車上落客，當局監管不力，嚴重失職，負責部份應受處分。

3156. 的士佬只掛住車大陸客

3157. 的士係旅客其中一樣親身體驗，如果旅客們到澳門卻受到濫收車資,議價等待遇,他們會怎樣想？澳門除了交通及其它公共行業要改善！連這樣簡單的一個的士都變成如此，澳門又有何與別不同！

3158. 的士係旅客對澳門的第一印象影響其他人對澳門人的質素 對澳門十分不好 投牌機制本身係一個漏洞 警方又管理不足 投訴方式繁多 建議將的士司機証同投訴電話放係後座 方便客人投訴。

3159. 的士候客區不足及無法召喚的士，特別是山頂醫院的士候客區

3160. 的士公司可考慮有效的獎勵計劃，針對有良好紀錄的的士司機

3161. 的士公營化，訂定最低底薪，保障司機維生指數,立法打擊回傭。

3162. 的士淨係車大陸人，唔本地人！

3163. 的士出現濫收車資，不是單單的士司機的問題，例如，8 號風球下，的士司機沒有保險賠償，但社會又有的士在 8 號風球接載的需求，那政府是否需要引入措施解決這些矛盾問題?

3164. 的士前後座必須清楚列明司機資料，清晰指引講明司機不可違規的行為，如有違規...乘客可如何方式投訴？本人十分贊成內置攝錄機，因為這也是有保障司機和乘客的，現在澳門的士服務實在太差了！

3165. 的士加價，夜晚 12 點後的士加收附加費。

3166. 的士務質素低下源自投牌制度，現制度下，可以投牌後轉租他人經營.司機既要付租金，又要賺取生活費情況下，只有挺而走險作違法行為.建議修改發牌制度，實行誰投牌誰開車營業，不得轉租。甲投牌成功，只可以由甲開車營業，如轉租乙營業，即屬違法。

3167. 的士只可以在的士站上落，可減

少路面危險！！

3168. 的士只集中在旅客常到的地方，在其他街道截的士或要找的士載到民居區域十分困難，希望政府能規定一定數量的的士到民居區域，以解決市民的日常出行。

3169. 的士台經常性線路煩忙的士司機會揀客黎車無禮貌。

3170. 的士司機有家庭，雖要入息。

3171. 的士司機的違法行為不但影響澳門居民，甚至影響到澳門作為旅遊城市的形象！一直以來，本地居民，尤其婦女是十分難搭到的士的！原因是夜總會或浴室等娛樂場付款給的士引客，的士司機比較喜歡揀男士服務。只要帶到一位客人到此等夜場，就可以收到$200-300 回傭。這也做成了現在的士違規收費，揀客行為！建議除了放蛇或加重刑罰外，也應立法禁止夜總會或浴室等娛樂場付款給的士引客。

3172. 的士司機要考試領牌，實行扣分制，扣分即停牌，還要重罰現金。因為現在的的士司機嚴重影響澳門形象和民生！搞不好是政府無能！成為國際笑話！

3173. 的士司機質素要提升。

3174. 的士司機以暫停載客作擋箭牌，從中揀客和議價，根本好難取證把其治罪，但他們的行為已破壞澳門的旅遊城市的形象。

3175. 的士司機係服務性行業，感保持良好態度，依家 d 司機似老細，鐘意就揀客，又黑面又講粗口，個客俾錢仲要受氣。

3176. 的士司機停係的士站揀客、開價實在離譜，新馬路去關閘開價 mop150！不如去搶錢！總之澳門嘅質素同服務被佢地搞到差曬

3177. 的士司機其實都代表住澳門文化，所以提升的士司機嘅個人質素最為重要。大多數的士司機都唔識點去服務客人，不說車資，就連幫乘客拎行李上車尾箱都少之有少。

3178. 的士司機危險駕駛，影響其他道路使用者的人生安全。

3179. 的士司機只在賭場等，但又吾載客。

3180. 的士司機只接國內人士！明明係我面前落左幾個國內客！就幾路既距離！都唔比我上車！直接走！這種得為令本人覺得好嬲！完全影響澳門形象。

3181. 的士司機只載大陸客，本地人截車不理會，經常拒載，繁忙時段與非繁忙時段想搭的士都非常困難。

3182. 的士司機嚴重影響澳門形象， 政府應高度重視。

3183. 的士司機執業認證。

3184. 的士司機執照制度，倘遇有違規情況，即時取替。

3185. 的士司機培訓課程及說明各項違規刑罰法規，提高司機素質，各司機除參加專業課程外，亦要設立扣分制度。

3186. 的士司機多數危險駕駛，不顧其他駕駛者安全，胡亂切線及上落客，嚴重增加道路危險。

3187. 的士司機專門拒載手抱嬰兒，孕婦，及醫院候車的人士。

3188. 的士司機對本澳居民的服務沒有熱誠，只會到各大酒店及娛樂場接載乘客，面對市面上一些傷殘

或攜老幼的市民更視而不見。的士司機的惡劣情況已愈來愈嚴重，即使外來旅客已深明沒有額外金錢，根本無法乘搭的士，嚴重破壞澳門都市的形象。

3189. 的士司機惡行已傳出海外，已損害本澳旅遊業的發展。

3190. 的士司機態度不佳、揀客是因為路程短，收費不多。所以建議短程可以收多少少。路程越遠就收平些。可加可減制。

3191. 的士司機態度及收費問題與澳門經濟傾斜絕對有關，要調整的士違規行為，先要調整澳門經濟及旅遊環境，限制入境數量、調整通脹及樓價！的士違規為錢作怪，但到底是甚麼原因令一班澳門司機不要面、只要錢？澳門的經濟失衡、樓市作主、通脹橫行正是答案。敢問當權者應對的士司機時，會否照樣自我檢討？

3192. 的士司機態度大多超差，不論目的地遠近，再加上塞更發出不滿聲音，應增加的士服務數量，亦需嚴加管制的士濫收車資，上車到目的地需幾百元，這個價錢坐一程的話，可考慮增加包車一天 8 小時的服務。處罰制度需加重要嚴謹，由於管制寬鬆，的士司機都沒在怕。增加監察人員，有這必要。

3193. 的士司機態度惡劣，長期於街上危險駕駛，隨便超速，不讓先，不讓行人，對街上行人及車輛造成危險！

3194. 的士司機態度極度惡劣 建議提供由政府負責的專責投訴部門及錄音。

3195. 的士司機態度良好我幾個月才能遇見一次。

3196. 的士司機應加強培訓及打擊無良司機。放蛇可有效地取得成果。若司機乃是以正常按咪錶收費及不拒載不撓路，根本不必擔心放蛇行動。最常見的是黑心司機拒載有輪椅的老人家及有嬰兒車的媽媽。

3197. 的士司機應該加強培訓對客戶服務態度和專業精神。

3198. 的士司機應該在的士站或被電召的地方等候客人，同時不應該叫價，揀客人，揀地方以及拒載等行為。亦不應該在客人招手需要的士是出現飛站行為屬同拒載。這行為什麼差，以及違例。這令澳門客人對澳門旅遊的有壞評價，印象，和澳門人的差劣評價。澳門政府應實行嚴厲的打擊和阻止。

3199. 的士司機應該成立扣分制，淘汰質素較低的的士司機。現時我只可說澳門是一個旅遊聖地，但是沒有好的的士服務。

3200. 的士司機拒載情況嚴重，非常影響澳門形象之餘，又令很多澳門人怨聲載道，應加強司機培訓，篩選短期租約司機，檢控違規者。澳門也有好的司機，但通常在早更，因為他們沒有夜更賺那麼多 (即抽水) ，比較實事求是，行為較好。希望此問卷不是做表面功夫，請落實推行有效措施。感謝。

3201. 的士司機採用不同的手段，為的只為自己的家計著想，我們應瞭解更多，切身處地去關注，包括

一些定期瞭解的措施，增加澳門市民以及司機的福利，盡量做到雙贏的局面。

3202. 的士司機揀客，拒戴，等行為和態度十分惡劣的的士司機，嚴重影響澳門旅遊業的形象;並為本地居民帶來極度不便。(例如：有需要的居民經常等不到的士)政府必須嚴厲執法，使那些態度惡劣，沒有法紀的的士司機嚴懲，從而整頓澳門的士服務的秩序與質素。

3203. 的士司機揀客及濫收車資是源於車租貴、油貴及通漲，生活艱難，如果車輛數目不限制，車租自然回落，加強罰則及教育，自然不會冒險犯法。當不景氣時，由供求調節的士數目。

3204. 的士司機是代表澳門形象，應參與相關旅遊課程作教育，並在市區增加的士量及改善電召服務，因為電召大多接不通或無車可召，而巴士多自由人好擠迫，對於澳門人，乘車實在困難。

3205. 的士司機是直接代表本澳的人民素質形象，需要加強服務質素及禮貌！

3206. 的士司機會將其不滿直接反映在行車途上，如轉彎加速，加速後急停，"掟彎"等等。直接影響澳門成為國際休閒旅遊中心的形象，國際旅客來澳，第一影像一定是交通，如對澳門形象反感，還會再來嗎？此等責任誰來負責?是交通事務局嗎？因為無著實實行改善及監管，澳門市民對的士服務怨聲載道，已非一兩個月的事情，交局一直未有建設性的改善政策，他日阻礙澳門成為世界旅遊休閒中心，交局難辭其咎。

3207. 的士司機有好多好的司機大佬卑好壞個 D 司機搞臭曬，我坐過好的，態度好，乜都好，壞個 D，真系想用導彈，實在五知用咩形容，好火，好失望！建議對不遵守行業規則的司機取消其駕照

3208. 的士司機有好有壞，但不容置疑的是普遍的士司機服務態度一般，影響澳門旅遊城市形象，故須加強有關培訓，或引入滿意度評分作為參考。

3209. 的士司機服務態度極差，例如：要是去的行程短就會一直漫罵，見到乘客有大型行李不會幫助但有收齊行李負附加費。所以要提升的士服務可以定期考核分等級，等級高可以津貼，要是三次不過就不能續牌。就像學生一樣。

3210. 的士司機橫行無道，亂收車資，經常揀客，不是為澳門人服務，應加強打擊的士違規，建議扮乘客坐的士，如有違規，立即罰款。

3211. 的士司機正 XX，都不車本地人，希望政府好好整治。專門搞 D 車在舊區載。

3212. 的士司機正職是疊馬放數，介紹人去食飯跳舞收回佣。

3213. 的士司機沒有道德操守，不尊重本澳居民，濫收車費，應採用扣分制，打擊違法司機。

3214. 的士司機濫收車資問題愈趨嚴重，的士 call 台職員態度惡劣，不加禮物(錢)就不會幫你叫車，的士司機則注重大陸客，講廣東話的就不車，遊客才車，還開天殺

價，問題嚴重阿！

3215. 的士司機由政府聘請，給予底薪，由政府設立部門監管，遇到拒載可立刻跟進、監管部門同時處理電召電話，司機於前往接客或接更需掛暫停接客時需通知監管部門，以減少假裝暫停接客而拒載。

3216. 的士司機的不良行為已嚴重影響澳門的旅遊城市形象，本地居民提到的士服務即怨聲四起，的士司機也自損形象，請政府決心整頓。增加的士數量和牌照，嚴懲無良的士司機，設立釘牌或再培訓制度，提升的士司機的良心價值、語言能力、服務態度。

3217. 的士司機的姓名，設於車之當眼處，以便乘客及市民能對不良的士司機進行監察，並設立投訴熱線。

3218. 的士司機的服務態度需重點要培訓，因為他們的服務態度會影響遊客對澳門的印象。

3219. 的士司機的服務質素應要好好提升，例如接到一些短途都要提供好的服務質素，不能對乘客有不滿的態度和懷有歧視的眼光。要多多改善這方面的問題，感謝!

3220. 的士司機的發牌，考核基制需要重新訂定，設立高素質考牌課程，引入有經基礎語言培訓如英語或普通話以及服務培訓的的士考牌制度，且合格通過考核的可獲發特別的牌照以配合澳門成為世界旅遊休閒中心的發展，以便旅客識別有溝通及良好服務能力的的士，提升澳門旅遊城市形象及旅客旅遊滿意度，且該的士司機的收費可比一般沒通過考核的高。

3221. 的士司機素質低劣，車輛供應不夠，建議採用台灣的措施，以杜絕的士牌照的炒風，讓每個想開的士的人可以自由申請牌照。

3222. 的士司機經常不找小數 0.5、也經常依整數收費、收據也不清楚見意加裝智慧系統以及使用澳門通

3223. 的士司機與乘客的安全有莫大的關係，的士司機的質素，不單直接影響乘客，而且會影響遊客對澳門的形象．對屢次違規的司機，應處予懲罰．對嚴重違規的司機，例如：毒駕，應中止司機從業員的資格。

3224. 的士司機若惡行被吊銷牌照，應所屬的士的經營牌亦應有連帶責任。（的士牌持牌人高價出租的士是眾所周知，連帶責任能還持牌人有所警惕，不要過份收租，高租金亦是司機冒險違規，拒載，揀客的原因）。

3225. 的士司機被投訴到一個數目便警句，到另一數便停牌，每個投訴者留下身份資料,防被利用投訴。

3226. 的士司機要自律，政府加強執法！

3227. 的士司機要進行考核才能當上正規司機。

3228. 的士司機見錢開眼唔怪得晒，但政府不監管責無旁貸。

3229. 的士司機議價、拒載等行為愈來愈嚴重，另外多在酒店、賭場等客，在街上十分難召到的士。

3230. 的士司機質素需要提升，例如言行方面。

3231. 的士司機違章扣分制，扣夠分就

停牌，不能營業。

3232. 的士司機違規，計分，可影響該的士牌照，即罰埋的士車主。

3233. 的士同的士站的秩序十分混亂，建議派糾察，維持秩序以及調解紛爭。

3234. 的士問題一直存在，而且已經達到無法無天的地步，對市民不單造成生活上的不便，甚至對市民的生命造成威脅。

3235. 的士問題以往有，如拒載、繞路等，但不會肆無忌憚，如今公然在鏡頭下開天殺價，最恐佈是客人不屈服，就關門不準下車，這種情況不是個別，如府明知也沒辦法，對於遊客和居民非常非常沒有安全感。一般情況下，在市區乘坐的士，遇到的司機較正常；在酒店或口岸遇到的，就是那種近年先出現的壞份子，作為澳門人行內、行外或政府必定知道是什麼勢力所為。希望政府用較積極的態度處理，建議將那部份的牌照收回來(即被有背景人士投到的牌照)。全世界很多地方有的士，不明為何澳門的的士問題成為世界新聞。另建議，向遊客多加宣傳，不要妥協。

3236. 的士問題已嚴重惡化！！還有題外話，巴士也很難乘搭，朝早番工及放工就比勞工侵佔，完全無秩序可言，我地 le d 守秩序 ge 市民就比佢地蝦，整到巴士又臭又污糟，而假日就比自遊行霸佔，搭車現場場面實在恐怖，而家澳門人想搭乜都難，政府仲叫人搭公交！加上澳門路窄又細，仲要有甘多私家車，簡直澳門搭車系辛苦、操勞、勞氣、難過，仲有好多好多難以盡錄！政府吾該做下野，d 官員同立法會議員淨識貪，完全為錢做事，吾系為澳門做事，澳門搞成甘就系因為有班甘樣 ge 無能官員！！

3237. 的士問題無法解決，主管部門應該辭職！

3238. 的士問題現在在澳門是前所未有的惡劣，再增加的士牌只有令交通狀況更差。不要再追求旦，而是需要控制質素。

3239. 的士嚴重不足，一的難求。所以導致的士司機揀客情況嚴重。

3240. 的士在某些國家是高消費交通工具，亦可以說在澳門主要服務對象以遊客居多。先保障行業人員收入，再提高罰則。

3241. 的士多數到遊客區接載遊客，以致本地居民在非旅遊區難以召喚的士，宜設法解決此問題。

3242. 的士大多拒載.應該要加強執法。同時可考慮成立專線小組。處理投數個案。服務態度差，危駕及拒載的司機應該要得到應有的處分。

3243. 的士太多問題，期望大福度的改善。

3244. 的士太少，好難係街邊搵（都在酒店）。

3245. 的士太難看到,希望加多 d 的士。

3246. 的士實行彈性交更時間，因為每日黃昏都是交更高峰期，很多放工的人都因為的士聲稱交更被拒載，或在車頭設置電子牌說明正前往 xx 交更：如：(交更：運順新村)，起碼可以接載合適人士應立法，颱風 8 號，的士可有權收

取 3 倍或(悉數)倍的車資,起碼不會出現肆意濫收情況實行行車裡數管制，因為很多的士情願輪候賭場大客桑拿客，或揀客，令市內流通的的士甚少嚴懲違紀的士司機。

3247. 的士屬公交之一，統一機制，由政府或公司管理，取消黑的。

3248. 的士師傅應該加強語言訓練並且瞭解何謂服務業的本質而非一昧想著要訛詐觀光客的錢財，讓居住在澳門本地的居民不但帶著小孩打不到車更會遭受漫天開價的惡劣對待。

3249. 的士從業員也許也有他們業界之苦，但拒載揀客胡亂開價之行為理應迅速嚴厲打擊，但同時除了進行"治標不治本"的策略，建議政府認真看待該行業的保障，也許有一定保障後，從業員能安分守已，同時亦應向遊客作出勸喻式宣傳，切勿助長"黃牛的"(孤掌難鳴的道理)。

3250. 的士從業員品格監管。

3251. 的士從業員害群之馬過多，交通事務局，交通部和員警完全沒有對違規司機執法，採取隻眼開隻眼閉的處理手法，令到的士從業員更加有恃無恐，完全不怕市民報警，大部分的士從業員更聯黨結隊恐嚇客人，如同黑社會般，完全影響澳門國際旅遊城市形象，更令澳門蒙羞。

3252. 的士從業員必須考試合格，取得合格證書才可以從事的士行業。考試內容除技術外，包括品格、行為、語言方面考核。若有高質素的士從業員，市民不介意增加的士費用。另，的士從業員車內衛生都很重要，很多車內很骯髒，沒有可以增加車費的理由。

3253. 的士從業員應對的士服務使用者一視同仁，不應以某一國籍或某一類人優先使用。對於濫收車資及選擇性服務應採取嚴厲處分。對於現今的士從業員以"落旗"形式釣泥鰅政府應採取實際措施揭止。的士隨時隨地上落客容易導致交通意外事宜，政府部門應該制訂明確上落客指引。

3254. 的士從業員有好有差，因此除了重罰差的司機，亦應多加許守法有禮的的士司機，以鼓勵的士從業員提升服務。

3255. 的士從業員要有考牌制度，包括服務態度，英語水準等。

3256. 的士態度越黎越差，拒載問題非常十分嚴重！本人認為澳門人應該有權優先享有的士服務！

3257. 的士應該系本澳的公共交通服務，連基本服務質素都沒有把關好，根本談不上是一個國際旅遊城市，而且根本解決不了本澳市民的搭車需求，的士規管不能再拖。

3258. 的士成日 come 旗。再睇你啱唔啱先開門俾你上車。根本就無幾會上到車。

3259. 的士成本高昂，是導致的司司機挺而走險的最重要原因，應全面學習台灣的做法，紀錄良好的司機超過五年，就可以免競拍取得的士車牌，以後並每年審核，再加上嚴厲的執法，這才是治本的方法。建議全面回收的士車牌，重新制定台灣人人贊好的的司制

度。

3260. 的士扣分制，對多次違規的士司機取消牌照。

3261. 的士扣分制，扣完分終身不得駕駛任何機動車輛。

3262. 的士拒載，揀客，議價，濫收車資情況實在嚴重，以嚴重地影響居民生活和澳門國際印象，不應在容忍他們的自私行為讓他們不停地找藉口繼續違法。問卷題到的方法都是最直接和正路的，請的士拒載，揀客，議價，濫收車資情況實在嚴重，以嚴重地影響居民生活和澳門國際印象，不應在容忍他們的自私行為讓他們不停地找藉口繼續違法。問卷題到的方法都是最直接和正路的，請准快落實和執行。不要在助長不當司機繼續破壞澳門印象和安寧。准快落實和執行。不要在助長不當司機繼續破壞澳門印象和安寧。

3263. 的士拒載，選擇客人，繞路，吉車不舉牌不載客實屬常事，多收車資更是見慣不怪，好像本澳居民根本沒有權乘坐的士一樣。本人認為應在的士上安裝錄音措施以便作為投訴證據，多派人手打擊不當行為的司機並應嚴厲執法，嚴懲違法司機提高罰金及停牌等據有阻嚇性設施。加強宣傳讓市民遊客清楚投訴管道及投訴後的回應，現時澳門黑暗的士當道，嚴重破壞及影響澳門以旅遊為主的形象及發展。懇請有關部門嚴謹執法，審視及改善的士問題。

3264. 的士拒載問題嚴重，請政府多派人手監管。加重罰金，嚴重者停牌處理，使違法的士司機知道拒載嚴重性。

3265. 的士拒載問題應加重刑罰，以免問題惡化，部分的士司機只走遠不走近，上車後更無理濫收附加費用！

3266. 的士接慣旅客，對旅客漫天開價，對本地人直接拒載，令人懷疑的士存在的意義何在。

3267. 的士揀客、拒載下班時間以落班為遊揀客~~

3268. 的士揀客其中一個原因是桑拿等色情場所的回傭高，本人建議將回傭行為列入反貪行為，此等回傭行為在香港是受廉政公署所管，但澳門此等行為一直成為澳門的垢病。

3269. 的士揀客十分嚴重，搞到澳門人很難截到車，而且還有部分的士提高車資，有損澳門形象！希望澳門政府嚴打違法的士，而且要加重懲罰。

3270. 的士揀客尼樣應該嚴厲打擊！

3271. 的士揀客情況嚴重，的士的服務已經不再為本地市民服務！盼望政府可以幫小市民，改善目前的情況。

3272. 的士擁有人及的士師機的責任應該掛勾，就的士師機如果違規被釘牌，擁有者也有需扣分或到一定程度下失去該的士擁有權，令雙方都有責任保持服務質數。

3273. 的士收費應提高，的士佬都要食飯架。

3274. 的士收費於異常天氣時需統一，不能價高者得，不應以髒話對客

3275. 的士收費與服務不成正比，如果

服務不能提升就降低的士收費。

3276. 的士收費過高，相對香港車程。反對的士收取回擁(夜場)，或限制統一回傭，避免車輛都只在那些地方等待客人。

3277. 的士放蛇需立刻執行！揀客行為如何做到公交優先？有的士司機甚至對客人動粗，甚至欲開車撞人！馬路上違規上落客亦應處理，否則對其他駕駛者不公！及要求員警受理的士客人被的士司機故意傷害等行為，不能一句「唔係我地可以理」就放任違規司機！

3278. 的士數量不夠，個別司機操手有問題，需要改善。

3279. 的士數量不是不夠，而是大多司機都想賺快錢，而且容易做到，時間久了連以前好的都變壞，只要有效打擊黑的，簡化檢控方式，把幾個害群之馬抽出取消駕照，只要有了成功檢控先例，慢慢行業自然會調控回正軌。

3280. 的士數量不足 或由於大部份集中旅遊區。

3281. 的士數量嚴重不足，等於公交服務不足，迫使市民選擇私人交通工具，私人交通工具增加再令交通情況惡化，至影響公文服務，惡性循環。而且限制的士數量政策不能避免令市民覺得有保護既得利益者(的士牌持牌人)。

3282. 的士數量太少而令到車資跟飛機票無異，嚴重形響本澳旅遊形象，建議增加的士數量及提升的士司機質量。

3283. 的士數量應該增加。

3284. 的士數量與澳門人口增長比率不成正比，一車難求，致使部分不良從業者有恃無恐，作出違規行為，損害廣大市民利益，同時，的士作為訪澳遊客出行之主要方式，不良從業者之違規行徑難免會影響澳門作為旅遊名城之聲譽，因此增加的士數量實為當務之急。再者，部分的士專用上落客區設計未能全面考慮實際使用情況，如關閘和外港碼頭的雙線停站，設計原意是令的士入站更有效率，並能分流乘客，但實際卻促使從業者於入站前，先於遠處挑客後選擇性進入的士線，做成某一的士線長期無的士入站而令客人呆等之情況，更甚者引致大部分乘客只選單一的士線排隊。

3285. 的士數量須大量增加。

3286. 的士是公共交通的工具，是以服務公眾為目的收取既定的費用，並不是為一己私利，拒載、濫收費，違法違紀！導致公交失衡。而因市民沒法使用的士服務購買車輛令到在市面上的車輛增加，做成交通堵塞，環境污染，大量的車輛更做成公共停車場超出負荷，令到市民不單直接面對因的士司機的違法違紀行為而無法使用應有的公交服務，並間接做成車位上漲，環境污染，等等的民生問題，亦因其濫收車資等行為，令到澳門作為世界休閒城市的名號有所損害、請從速打擊違法亂紀之份子！

3287. 的士是否公共交通公具，如是，為何可以亂收費?拒載?

3288. 的士是服務性；大家要支持！

3289. 的士是為普羅大眾服務，但現在是服務大陸土豪，出得起錢才可坐，如果真的關心澳門旅遊，請正視問題。

3290. 的士有很多害群之馬，既然想賺錢$的可規定路線，只可以在賭場接客，回程期間不可接街客，否則違規！而且在車內裝閉路鏡頭一定要有人鑒測，不然就做不了即時處理，加上有投訴電話可貼在車內即時投訴！

3291. 的士服務需要儘快改善。現在的士服務是澳門的羞恥。

3292. 的士服務，作為澳門作為旅遊城市其中一個最重要的指標，需要有更好的規範，例如英國的的士司機需要嚴格的考核。

3293. 的士服務公營化！

3294. 的士服務各方面質素嚴重下降，極大程度與乘客有很大關係。特別是內地豪客，截的士就開價，應該灌輸他們正確觀念，不應讓劣質的士服務持續下去。同時亦應馬上採取放蛇措施以起阻嚇作用。

3295. 的士服務嚴重影響本澳聲譽，政府應該立即解決。

3296. 的士服務對旅遊業發展影響甚大。

3297. 的士服務差，除了會引起居民不滿外，同時會影響旅客對澳門的整體形象，辛苦打造的國際地位，怎可因此而斷送!

3298. 的士服務是否優良取決於司機本身人格品德，相比從前司機，現時的司機大多唯利是圖，所以確難改善，當然，增加量數是辦法之一，但亦增加路面壓力，所以當局要同時設法控車，減少路塞。加強執法，增加阻嚇力，雖不是上策,但現實已無更佳方法。

3299. 的士服務的好壞可直接影響到澳門的聲譽，若果旅客乘坐了濫收車資及服務態度惡劣的的士，必然會對澳門印象大打折扣，從而影響澳門形象！再者，我們本地居民被拒載，巴士已經迫不過勞工，連的士都無得搭，要居民何以出行？！加強執法，設定相關機制，制裁不良的士司機！

3300. 的士服務質素十分差，大部分司機使用不正當方式營運.....澳門市民根本無法享用的士服務。

3301. 的士服務質素反影自司機的本人的綜合質素(學歷、性格、修養)，必須於入職前或考取營業駕照時，接受司機守則培訓，合格者可領臨時營業駕照，以分數作質素水準考核，在一定時間內作年檢（例如一、二年），完全沒有乘客投訴或無犯交通法例者，可領取正式營業駕照。年檢時有扣分記錄者，須接受再培訓，直到在年檢時無一犯錯記錄，方可領取正式營業駕照。司機質素提高，加上嚴格監督，服務態度自然改善以至良好。本人建議尚未盡言，只期收拋磚引玉之效矣。

3302. 的士服務質素嚴重影響澳門的國際旅遊都市的形象，遊客及市民難搭的士及面對濫收車資及拒載問題日益嚴重，應該參考鄰國如日本等前進國家，重建澳門在國際旅遊都市的正面形象。

3303. 的士服務質素欠佳，本人認為最主要的原因是因為的士士機的不

合作，他們給人一種想在最短時間賺取最大金錢的印象，他們開快車，他們不守交通法則，飛車，選擇客人目的地，態度欠佳，甚至開天價，他們並非不夠收入來源，而是他們能夠利用自身的職業獲取更巨大的收入，他們為了金錢不顧一切，只為了他們的收入更可觀。近年來在澳門各個地方，交通意外大多和的士或多或少有直接或間接的關係，的士士機仍然不知悔改，輸打贏要，不守好本份還希望得到更多的保障和福利，不可笑嗎 ？

3304. 的士服務質量因遊客太多而引起，因此應檢討城市公交及承載力問題！

3305. 的士服務還涉及部分地區打車難的現象，希望能為該地區乘客提供專線叫車，的士公司需對客戶需求的完成率做出服務承諾，政府對其實施獎賞制度。

3306. 的士本身意義是方便市民，但現時在澳門的澳門人只能包受白眼，不能乘坐。每位市民一有能力便購買新車，亦造成街道車輛夠多白的原因，不能便民，政府無能的情況下，就做成現時局面。

3307. 的士海鮮價問題全在都有一段時間，真心希望政府監察好的士管理。

3308. 的士為公共交通工具，不是私營項目，應為服務市民為己任，不是投資賺錢的工具。

3309. 的士牌不可私有化！

3310. 的士牌價設上限，不能已價高者得，中投標者要親自駕駛的士為其工作，商人投標的士牌祇可以生財工具，市民打工開的士，得糊口賺錢少，變成今天局面，政府官員反醒下。

3311. 的士牌唔應該投標，要由政府發放出去，做得唔好沒收，將機會留給下一個司機。政府部門工作做多 D。

3312. 的士牌應由政府部門統一管理，避免流入私人市場，造成炒風，增加的士司機租金負擔的士司機負擔減少，他們也會更樂意按錶收費，減少違規。

3313. 的士牌應該是駕的士司機先可買，服務先有改善。

3314. 的士牌炒得太高，對司機沒好處，對乘客沒有好處，只對車主有好處，建議降底牌照價格，大量出牌。

3315. 的士牌抽籤，莫讓小數人控制，設一合理價。車廂要大，甚至七人車，提高載客量，減坐車難。

3316. 的士牌是政府免費發放的，應禁止炒賣或出租，以免的士司機為賺回炒價/租金，濫收車資！

3317. 的士牌照不應有炒賣行為，應增加市場競爭，建議收取標書不只是參考價錢。

3318. 的士牌照應該大加入扣分制度。而去繼一釘牌！

3319. 的士牌照直接由的士司機取得，類似街市檔販牌照，從而減低的士司機的車租負擔。

3320. 的士牌發給有營業執照的司機，不要淪為炒買工具；參考歐洲國家，用電子儀器記錄司機工作時數；計分制及工時制，給優良勤勞的司機優先續牌；嚴抓非交更時間打住「暫停載客」旗號於街

上兜客！

3321. 的士牌費太貴，以致租用的士工作的司機做出此惡劣行為，政府應檢討關於牌照競投的事宜。

3322. 的士現時的違規行為令澳門市民十分憤怒 亦嚴重損害澳門形象

3323. 的士界素質參差，不要求幾多笑容，但起碼行為上必需良好。我相信澳門的士司機是過得太好了變得任意妄為。根本忘記以人為本。

3324. 的士發牌仍然很少，在澳門旅遊急速發長下，大量的遊客使的士牌變得更稀罕，變相使服務質素下降。的士從業員的服務態度參差亦是其中一個問題，但我也曾遇過態度良好的的士司機，黃的(電召的士)的管理個人認為是不俗的，希望有關方面可因應澳門的實際環境訂立相關法規監管的士行業，不但照顧遊客需求，澳門居民仍有需求的。

3325. 的士發牌制度需重新審視，例如投到的士牌人士必須為自駕者之一。

3326. 的士的問題已非常嚴重！澳門人根本坐不到的士！澳門政府應該為此給市民一個交代！

3327. 的士直接影響澳門形象。放蛇絕對有效！殺一敬百，以控制的士行業。

3328. 的士立入扣分制，每次扣分都付帶罰金。

3329. 的士站可以設在比較多客上落的士的地方。南灣國際銀行對出那個站沒有的士會埋去的。

3330. 的士站派員維持秩序，制止議價及濫收費用。

3331. 的士站設監管人員和 cctv。

3332. 的士等侯區如關閘，碼頭等應多派工作人員維持秩序，及指示的士司機駛進等侯區，因有部分的士根本不會駛進等待區，而是在站外與客人議價。然而就算入站，由於無工作人員指示，的士司機入站後，根本是無規律地向左/右側等侯區車道行駛，導致等侯市民/旅客往往等很久都未上車，而對面等侯區其他乘客就"遲黎先上岸"，分配不均。

3333. 的士經常在熱點旺區，揀客，拒載，濫收車資，由期最嚴重是賭場區域，通常為時間 00：00~06：00，試過由 MGM 賭場去港澳碼頭，開價收費要 mop$100。

3334. 的士經常快速駕駛，容易做成交通意外，希望他們可以加強培訓，改善駕駛的安全。

3335. 的士經過見到大肚婆要坐的士都唔載，太過分了。

3336. 的士行業完全處於無王管狀態，因為執法者不作為或者懲罰制度威嚇性不足。希望可改善這兩方面問題。

3337. 的士行業收歸官營，的士司機採月薪制，的士車費收益撥歸政府庫房或用於醫療服務。

3338. 的士行業敗壞澳門旅遊業，已經不可救藥。

3339. 的士行業是澳門，也是服務行業的名片。司機們都係本著職業操守去服務顧客和給旅遊遊客留下澳門印象。祇是有少數人打破常規，擾亂秩序。只要在大部分老司機都贊同的規定下。執法者相對約束和整頓是會得到大家的贊

同的。

3340. 的士行業的從業員不算多，也難以有新血加入，建議定立獎罰機制，增加的士從業員福利，相信能讓拒載和亂收費有所改善。另外，在電召方面，長期也沒能使用電召服務，本人試過淩晨兩三點，也沒能電召的士，可能是由於人手長期不足，這個問題也非一時三刻能得到解決，最主要還是先解決拒載的問題，以免影響澳門在旅遊者心中的形象。

3341. 的士規章修改，在過渡期，行政長官為何不以行政命令，令罰款上限增加，白牌車罰三萬、點解的士罰一千（多數），的士蓋旗擇客，等同白牌車，所以要改罰則，罰三萬！在修改法例期間，強烈要求以行政命令，罰 3 萬！

3342. 的士質素越來越差，巴士已經唔再係澳門人坐，現在的士更利害！的士唔載澳門人！黎到係澳門，唔係大陸！！攞返啲澳門人良心出黎吖唔該！！唔好忘記你地都係搵澳門身份證架司機大哥們！！

3343. 的士車箱內當眼處，規定必須有司機的證件（投訴時用）、舉報電話號碼、收費準...等，設定“交更不載客”準則，加強“舉報違規的士”宣傳（向旅客）。

3344. 的士車號 MM3782 於 21/9/2014；7:32pm 於澳門外港碼頭於地下之乘客上車處落客（違法行為一），7:40pm 到達目的地時濫收車資（違法行為二）：咪表讀數 MOP$25.50，行走總公里 2.51km，放置在行李箱之行李 1 件及車頭乘客坐位 1 件小行李。合法收費應為 $25.50+$3+$3=$31.50。司機收到 MOP40 費用後拒絕找贖，還粗言說：禁 x 麻煩早知唔去碼頭接客，去其他地方 D 客自動加錢叫我地去接，又要收據，禁 x 麻煩，收你$40 收平左你。司機還將落車點定於馬路中心（違法行為三），喝令乘客落車。

3345. 的士車費太貴！

3346. 的士車資有加無減，但服務質素未見有所提高；繁忙時間的士數量供不應求，遊客，市民根本無法上車；的士司機揀客議價拒載的情況嚴重， 望執法當局盡快有相關的法例監管。

3347. 的士車資發票制度及行車路線圖。

3348. 的士違規問題已存在多年 希望政府能採取有效的方法打激違法司機。

3349. 的士選客拒載、濫收車資已成風，簡直影響澳門形象，試問有什麼地方比澳門更離譜？我建議：1.設拒載投訴熱線，並強制貼於車內 2.員警放蛇，加強巡查，多次犯警告到罰款 3.仿效台灣，在月臺有景點路程收費參考，免來澳旅客被繞路濫收 4.設定颱風天下劃一加費標準 5.對良好的士司機，在車上貼上優質服務牌，以示加許。

3350. 的士難等，大部分的士集中賭場區域，其他不旺地區難找的士！

3351. 的士難遇到，只會亂泊車。

3352. 的士電召急切需要，不要不接電話。

3353. 的士風氣太差，嚴重影響澳門形象，嚴厲打擊刻不容緩。
3354. 的士駕駛執照應嚴格少少，除考核駕駛技術外，街道知識，禮貌都很重要，現在很多外國人都抗拒到澳門旅遊，就因的士行業的惡劣質素，對澳門旅遊業打擊甚大，對違例司機嚴格執法，有效提升司機質素，如果不違法，又怎會怕執法嚴厲呢！
3355. 的是濫收車資，拒載，絕對源於本澳門公交配套出現嚴重的失誤，因而造就的士服務求過於供的失衡問題。市民或遊客無法以其他方式到達其目的地，並因而助長了的士業出現各種違規行為。修法加強處罰雖可起阻嚇作用，問題是有沒有人執法?以新馬路為例，自取消的士站後，確實交通暢順，但仍不時見有的士在原的士站上落客，而在節假日，即使有交通警員在，亦不見交通警員有任何對違規行為抄牌的行動，反而很多時侯在新馬路的交通督導員反而更為盡責，會作出喝止，但因他們沒有執行權力，所以的士還是照上落客。
3356. 盡可能在新春前通過立法，對的士進行放蛇等有效之打擊行動，免得澳門這休閒旅遊城市之形象再被某些害群之馬繼續抹黑下去！
3357. 盡快！切實！政府出招太慢！講幾年都唔鬱手！實叫市民無奈！
3358. 盡快加強執法，打擊的士違法。
3359. 盡快執行以上措施。
3360. 盡快增加的士牌發出數量，如僧多粥少的情形下，只會助歪風長。
3361. 盡快增加警方人員參與執法，盡快引入放蛇制度，盡快增加即時的取證方式及處罰程式!
3362. 盡快實行！
3363. 盡快實行不規則放蛇，正如捉行人亂過馬路或司機不讓先的情況，罰才能起到警剔及阻嚇作用
3364. 盡快實行的士監管制度。
3365. 盡快打擊拒載，濫收車資。
3366. 盡快改善，澳門居民好難截到的士。
3367. 盡快改善法例，同時加入獎勵機制。
3368. 盡快改善的士服務質素，將害群之馬嚴懲!
3369. 盡快更換環保的士，以及以行車電腦方式鎖定的士最高行駛速度，以 gps 實時監控，最後，請嚴格控制或製定的士車廂的整潔！
3370. 盡快立法，快，快，快。
3371. 盡快立法律，管制的士叫價，拒載。
3372. 盡快立法監管的士牌照及司機操守。
3373. 盡快立法程式就放蛇之可行性通過。
3374. 盡快落實執行唔好得個講字。
3375. 盡快規管，不要再拖!!!
3376. 盡快解決！澳門的士司機太囂張！
3377. 盡管怎樣、無藥可救、全因管理部門無能。
3378. 監察的士站，的士等候數量。
3379. 監控內地車牌司機，限制內地司機在本澳駕駛！並限制發牌數量；內地駕駛司機必須重新全部考核駕駛筆試以及機試；最好連

同服務態度和思想教育一並考核！

3380. 監控的士的收費和拒載行為，設定投訴機制以及的士扣分制，投訴經證實扣滿分即停牌。以及交警定期檢查的士！加強的士司機的培訓！澳門係靠旅遊支撐的，請不要給害羣之馬破壞澳門和諧的一面，不要令本澳市民聲再度，令本澳人更加恨政府辦事不力，不要令澳門人像香港那樣不歡迎中國同胞到來！令我們的奶粉貴，的士費貴等等的問題請政府幫幫我們小市民吧！

3381. 監管不力！特首無能！澳人之恥！

3382. 監管停泊娛樂場所內的的士數量，避免大量的士只在娛樂場所等候。例如控制空車入娛樂場所的數量，超額的不能進入，使的士需要在街上行走。換班或暫停載客或司機離開的士時，不能在的士站或娛樂場所外停車，否則需要處罰。增設即時電話及相片短訊舉報功能，及即時處理機制，執法人員可迅速檢控。打擊娛樂場所與的士之間的回傭制度，嚴厲處罰雙方。

3383. 監管及培訓的士在已規定的等候區落車，避免在候車區的人等不到。例如：的士喜歡停在沙利民餐廳，隨後便有客人上車或甚至拒載，而轉彎的候車區只有默默地等，而監督人員根本不知。實際上 BCM 及國際銀行等候區的指引不明顯，旅客根本冇辦法得知，望貴局多花心思！

3384. 監管及罰則訂立標準，訂立後須執行，合理調升的士收費。

3385. 監管和服務的士司機的機制，包括福利、培訓、康樂(身心發展)、壓力處理、等等。不是只罰錢便能了事，要從根開始培訓起。

3386. 監管拒載、不依咪標，胡亂開價的行為。

3387. 監管的士司機經常掛出暫停戴客牌，但其實只係揀客，大部份的士司機只想戴中國內地遊客，拒絕戴本地居民，令本地居經常捷唔到的士。

3388. 監管要加強！

3389. 目前為止，受過不禮貌對待或拒載的全都是黑的。當然也有一少部份是好的。對比之下黃的服務態度各樣也很佳。

3390. 目前的治安警察如遇到違法的事，只會說"這是乘客與司機的私人恩怨"或"請 call 交通"。如治安警察可以也有責任感，那必定能嚴打不法之人。

3391. 盲目增加的士服務是不可行，只會增加本澳道路承載壓力。長遠需配合輕軌，公交服務，及對發財巴進行數量控制，從大環境控制各公交服務質素，才能解決本澳乘車難的根本問題。澳門身為旅遊休閒城市，如果因為單一的士違規行為而遭世界恥笑，想必非為澳門政府所希望。

3392. 相信「放蛇」是最快捷有效的方法。

3393. 相較於其他地方，例如台灣，澳門的的士行業還有很多需要改善空間，的士是服務行業之一，應該要以誠懇和親切的態度對待，但眼看目前的的士上車時沒有為

顧客提取行李，顧客要去的地方要反問顧客目的地位置，態度行為惡劣，基本禮貌都少之又少。希望政府能加強的士行業的服務訓練，以及對澳門各地區加設的士服務站，不要只說不做不改善，這樣才是浪費資源而又無法達到改善效果！

3394. 相關官員請認真對待的士服務質素問題，打擊濫收車資和提高處罰，修改過時法例。

3395. 真係對司機冇西意見可以講一個字差。

3396. 真係有啲好差'快啲改善啦'！

3397. 真心想問澳門的士是否大多只接遊客？本澳居民想坐的士都有難度？由其打風時間，係真係沒有交通工具可乘之時，的士係唯一的選擇，打風想乘坐的士上班真的想也不敢坐，試問在打風其間坐一程的士上班可能遠遠超過一日上班的人工，叫居民如果程搭？（打風過橋就更貴，打 8 號風球可以加價，但不要像去搶劫別人一樣，不是每個行業每個機構對打 8 號風球的上班族也有津貼的，這其間過橋可略加 100+跳標，其實已經可以，不用一開價便成千元）上班族想在 8 號風球搭的士上班真的是沒可能付出 1000 元去搭的士的！他們的家人也是本澳居民？若有朝一天他們的家。

3398. 真的要嚴格管制！！

3399. 真的要增加的士數量。

3400. 真的要好好管理下澳門的打的難，與澳門國際城市的稱號簡直格格不入！

3401. 眾人皆有目共睹其之無法無天之行為！

3402. 著重司機的駕駛態度，不要將一些強國的壞的心態帶進澳門的士行業（有些司機連路線都不認識就駕車)，另外要改善其他的交通設施，令的士行業不能獨大。

3403. 知道澳門的士搵食艱難，希望的士公司減低對他們每天 500 元的租金，這樣的士就不會拒載咁厲害。

3404. 短加長減，停車加大，叫的保險公司不好宰司機。

3405. 短時間增加的士數量。

3406. 短期內增加純電召的士的發車率加強執法，禁止的士隨處上落客，尤其是打擊在新馬路等繁忙路段。

3407. 短程就罵客人 對於旅客短程方便的截停方式是必需的可縮短旅行的勞累也會可以避免迷路浪費時間晚間已有加價 但有不肖司機要加收“禮物”車量嚴重不足某定點排長籠也搭不到車 電召等於沒有 永遠叫不到車打風過時過節撿客都是屢見不暇。

3408. 研發一種產品，可讓乘客對司機評分，由優至劣，評分的結果會使車頂燈有不同的顏色區分，讓乘客識別優秀的司機而乘搭。

3409. 確保乘客都能有的士搭已足夠。

3410. 社會經濟文化問題。

3411. 祇設立公營的士及電召的士兩種。公營的士司機需要接受規定的訓練，並且發一定薪酬。的士是服務市民及遊客，而不是一門生意。請不要著點於牌照可投資與否。澳門道路已少，請不要濫

發的士牌阻塞道路。

3412. 禁止拒載。

3413. 禁止揀客，拒載，濫收車資，繞路，議價，沒到目的地，服務態度欠佳，職業道德差，危險駕駛，違者一律釘牌！

3414. 禁止的士司機收取桑拿等店鋪之回傭；採取扣分制度，嚴懲多次違規之的士司機。

3415. 禁止的士租賃，因的士租金太貴令部分的士司機違法做壞事.另外應黃/黑的士數量應調整比例.如 2:1 最壞打算應開放的士市場，全民皆可參與(但必須有關部門審查及核准)。

3416. 禁止那些 sauna 等地方'回傭'給的士，這樣或者可以減少的士揀客的情況。增加電招召服務增加的士數量。

3417. 禮讓、態度好的。

3418. 私牌服務好極有限。

3419. 租金減少 D！司機不用走多轉！選豪客！就自然雙方都好！少磨擦啦！司機都是為養家糊口！社會的品德教育要做好！才有品格好的司機！

3420. 積極巡查！

3421. 積極打擊拒絕、濫收車資的問題，不讓澳門的士變成隻賺取旅客的金錢而不顧澳門人的需求

3422. 立例打擊收受回傭！取消酌情權！

3423. 立例監管違規之司機，建立懲罰機制，增設扣分制，防止司機濫收車資及不良風氣。

3424. 立例管理！

3425. 立例重罰違法的士司機，就好似醉駕咁；加大對旅客宣傳搭公車資訊，否則澳門旅遊形象就急速敗壞。

3426. 立即制訂針對性法律，全面加強打擊力度，完善投訴檢舉機制，嚴懲違法業者。

3427. 立即執行打擊不法行為，令到澳門市民和旅客對澳門有良好的環境面貌。

3428. 立即執行放蛇制度，以挽回澳門已損壞的聲譽及搭車難的問題。

3429. 立即將的士規章刑事化，引入釘牌制度。

3430. 立即引入放蛇制度，增加市民/遊客有效既投訴機制。增加各口岸既夜間/24 小時巴士服務，比啲市民多啲選擇，唔使夜晚番到黎剩係得的士等，局住比佢地開價。除左依賴員警之外，應該增加稽查人員並賦予其即時抄牌檢控既權力。

3431. 立法，嚴謹監管及實際執行才能真正改善問題。任何監管與立法是不會影響到原本已遵守規矩的司機，只會為業界挽回盛譽及本澳在市民和旅客的形象及地位。

3432. 立法。對違法違規的司機清理。

3433. 立法/執法/嚴懲。

3434. 立法制裁違規司機，增加的士牌照。

3435. 立法打擊！

3436. 立法檢舉無理議價和揀客。

3437. 立法監管，加重罰金。加設名號予良好司機，以作表揚。

3438. 立法監管現時橫行，拒載的黑的，增加電召數量。

3439. 立法禁止夜場回贈利益給司機，或仿效其它國家在的士安裝 wifi，另開通一個的士顧客服務管

道供小市民及遊客一容易讚許及投訴,以提升本澳的士服務質素。

3440. 立法管理濫收車資，拒載揀客等問題，因此舉來澳門市民的嚴重不便，及影響澳門國際旅遊城市之形象。

3441. 立法處理違法司機。

3442. 立法規定必須印收據，列明車資，車牌，時間，司機，方便追查及舉證規管的士的上落客地點，現時的士隨時隨地上落客，險像環生，又能揀客,扮睇唔到，如規管的士必須在指定的士站上落客，可以打擊司機拒載行為。

3443. 立法規定的士收費，包括天氣惡劣情況下收費統一。

3444. 立法規定的士的交更時間及指定區域交更，從而減少以暫停載客和交更為由拒載及揀客。

3445. 立法規管，加強執法。

3446. 立法規管，處罰不良司機。

3447. 立法規管的士牌照抄賣，牌照成本過高會使的士行業營業成交增高，為求搵食，才衍生很多司機亂收車資拒載問題。

3448. 立法規管。學臺北的士管理經驗，獎罰分明。

3449. 立法限制拒載！

3450. 競投者自用，不可租賃，為反例者，除消車輛牌。

3451. 第 7 題有的意思是指十個只有一個是好服務...

3452. 第 7 題的補充，有，但極少!

3453. 第一次罰極高款,第二次即釘牌。

3454. 第一次違法罰錢，第二次違法取消從業資格。不能手軟。

3455. 等待的士時間長，司機服務差，經常開快車，胡亂轉線，不在適當位置上落客。

3456. 等空車無空車，有空車被拒載，等到空車開天價，澳門人坐的市難，因為只做大陸客！

3457. 算把啦

3458. 管制收費，應有統一收費限度行為服務培訓,(曾經遇到態度差劣的司機)。

3459. 管制的士的拒載～撿客～或收取一倍以上的車資等行為～

3460. 管制的士租金過高，使的士司機不會在租金過高的程況下需要做大客和揀客的需要。

3461. 管理的士之部門能善用韓非所言之『二柄』。問題自然解決。

3462. 簡化檢控，取證等程式，以便旅客可以投訴及適當跟進。

3463. 簡化舉報機制，如有人證及相片，影片或錄音,即可作出檢控；加重罰款及降低中止的士司機的從業資格的門檻；增加宣傳舉報方面的資料，如舉報方式及熱線號碼，所需提交之資料內容等等，普及至本地居民和遊客。

3464. 簡單地參考日本的士司機這行業的做法。

3465. 簡直無法無天，到達天怒人怨的地步！除了放蛇，還應引入釘牌！！那班人太可恨了。

3466. 素質有待加強，強制旅客行李放置後車廂，但只是一個小的登機廂，比旅行袋還小的登機廂，因此拒載，付港幣，找澳門幣，收費不實。

3467. 素質有待大大提高。

3468. 終於等到今日，有人提到的士的問題。旅遊司在香港出廣告宣傳澳門，但旅客接觸到的士問題是

很多，的士是代表澳門型像，是很重要。一定跟咪錶收費，因為常試過一次，無的士，結果由葡京去新世紀要 100 元，我的朋友同意比，因為都無車。司機對港人的態度不好，因為以前多是香港客，現在多是內地客，所以有必要對司機教育。

3469. 終歸一句請嚴懲濫收車資&違法的士司機！！

3470. 結合澳門現實情況 出示澳門身分證就優惠價（同現價相同）、遊客就 3 倍左右。畢竟的士佬都要賺嘅。

3471. 絕大多數的士司機都是簡客，本地人非常難截車，不改善司機這個態度，任何意見都是白費。當然加重罰則一定要先行。執法要到位，澳門執法部一向給人形象是街頭見有罪案，人就掉頭走。以及只會留難弱勢社群。

3472. 絕對支持的士司機對遊客開價，因為美國、韓國、大陸都有的士司機對遊客開價，不單只是澳門。因為澳門街每日都在修路、車多路窄，載著乘客塞車一個小時跳錶還不到一百圓，扣回車租、油費，利潤的確很少，收入根本追不上澳門街的通漲！

3473. 絕對有需要改善發牌基制，嚴格執行和處罰違法司機，特別是拒載及攬收車費司機！

3474. 絕對贊成放蛇!!!

3475. 絕對贊成放蛇，由其是要打扮成國內遊客才有效。早上截的士情況都還好，但是晚上或假期截的士的話，極多的士看到是本地人都會拒載。

3476. 絕對贊成放蛇，如果的士司機能守法不違規,根本無需害怕放蛇。

3477. 絕對雖然制訂法律，監控濫收車資/揀客/拒載。

3478. 給予多些培訓課程， 有獎有罰制度，增加的士司機職業操守。對一些多次違規的的士司機實行釘牌。在執法上要下重藥，正所謂治亂世用重典。

3479. 給他制訂收費，尤其是颱風時段。有一個固定收費，可保障司機在颱風時候，沒有保險情況下經營，也可保障乘客有一個固定付款條紋。

3480. 給出一個舉報的士熱線，然後積極在各酒店、賭場、賭場車電視巴士電視、海報或出入境宣傳舉報的士熱線，一但遇亂開價或其他不當行為的司機則記下該司機名字和車牌或車號立即舉報，不要愚昧的被騙。

3481. 給每架的士安裝智慧系統(追蹤功能)接到投訴時所為證據記錄每架的士每更的駕駛人員資料以便以車牌+地點+時間作出投訴每人有三次機會第一次罰款第二次加重罰款+停牌一個月第三次極重罰款+停牌半年第四次罰款(三次罰款加埋)+釘牌。

3482. 統一管理制度，賞罰分明，健全道路法典。

3483. 統一規範,設立投訴專線及嚴懲。

3484. 經常同巴士同步。有巴士有的士，冇巴士冇的士。的士全部係曬各酒店門口。

3485. 經常性危險駕駛 過實線貼近其他車輛超越 不禮讓和經常響按因前面車輛不比他快 如路途短

一定拒載！

3486. 經常手抱BB都拒載,令人憤怒！不是一兩次而是經常。

3487. 經常拒載！

3488. 經常拒載！走灰色地帶揀客，態度惡劣！

3489. 經常沒有的士，特別接更時段，就算有都只有在賭場酒店才找到，非常麻煩，希望盡快改善。

3490. 經常等不到的士 希望增加的士

3491. 經常見到的士在單行線、道路交匯處、斑馬線上隨時上落客，應當制定規則管理。

3492. 經常遇到的士司機拒載，截車後司機要先問目的地，之後才肯開門。有時終於上到的士，但知道車程較短，立即態度惡劣，大佬，而家唔洗俾錢咩？仲要咁受氣！見過有一家人，扶住老人家截的士，司機視而不見，飛車去載遊客。葡京「黑市」的士司機，違法情況嚴重，經常聽到的士司機向遊客開價，$500 由葡京去關閘，簡直無法無天！貴局執法人員請立即放蛇，打擊不法的士司機。

3493. 經常遇見以下問題：1. 的士從業員不遵守在法定上落客區的規定，隨意在馬路上載客或落客，易做成交通意外及阻塞交通！2. 態度惡劣，粗言穢語 3. 若車程短，經常發生拒載。

3494. 綜觀本澳部分的士從業員，不論招待本居民或旅客，都抱著時運高態度又或均先會查詢乘客去處，如不理想就會冷言不去或交更，敢問澳門是什麼地方，從前只會在落伍地區遇到這樣事，各位司機大佬請你們易地想想好嗎？

3495. 編排的士停在已編排的停泊點，不要長期聚泊在皇朝賭場門口，導致北區長期沒有的士經過！更要嚴懲打擊一切違法服務！

3496. 縱使違法違規的士司機數目佔 8 成以上，但總有好的士局司機。但提供優質公共運輸服務，係澳門作為世界知名旅遊地點必需的要點！而非讓居民或旅客認為，遇到好司機是"好彩"。而遇到壞司機是"必然"。

3497. 總之加重罰則還要嚴格執行，而家黑社會的士司機重惡過的士稽查，所以要由治安警參與。單單增加的士數量根本系廢的，就算發多一千個的士牌，佢地只會留在酒店釣客，並通市民一樣搭唔到的士。汪局長同埋你的下屬真系用個腦諗野就唔會攪到而家啲的士佬咁倡狂，你唔好而家市民問卷調查完之後又照舊用番你自己諗的方法.。

3498. 總括來講,重罰違規司機及釘牌。

3499. 總有好的司機，但要全靠個人素質和品德來自律，並不是最佳辦法，個人認為，設定機制和獎懲制度，能更有效率地改善現時的問題，同時在長遠目標來說，更是完整保障市民與的士服務業的權利，更能建立良好的信任，並有相關完善的制度。

3500. 總體來說素質不怎麼好！需要時很難等到的士，特別是上下班時間！經常不載客。

3501. 續 F 那條取消司機的從業資格另吊消駕駛執照 2 年重罰現金睇不

邊個夠膽？

3502. 經常有親友投訴難截的士或拒載！特別是去一些非旺區或醫院(後者為多年前的事)。

3503. 罰之餘，亦可提出讚賞計劃。例如提出良好的士服務計劃，參考國外用顏色標籤司機良好質數。

3504. 罰則太輕！

3505. 罰則太輕，市民搭的士太困難。逼市民違法渣車上路

3506. 罰則必須重罰！

3507. 罰則要很重，增加電召的士，因為電召的士很多時候都是會揀客，因為的士台會說現在無車，打十次電召的士，得一次有，分分鐘個一千零一次都沒有。試問澳門真的那麼少的士嗎？大多的士司機服務態度差。

3508. 罰則重 D，要嚴格執行。

3509. 罰款太少 停牌或者會好 D。

3510. 罰款對的士司機的阻嚇力十分有限，應引入刑事檢控，社會服務令或扣分制等等罰則。

3511. 罰款是不起阻嚇作用的，他們只要多載些願意議價的客人就可以了！應該要吊銷牌照甚至監禁才有用！畢竟澳門是一個旅遊城市，的士是眾多遊客搭乘的交通工具，嚴重影響澳門形象！

3512. 罰款是沒用的，你罰左，佢轉頭走多兩轉搵返 d 罰款，米又係遊客俾，釘牌就最好！政府唔該做下野喇！

3513. 罰款錢額應該重一點。罰太過少的話他們會繼續再犯。一日比一日嚴重。

3514. 罰要罰得重！太輕司機又沒視！幾次違規終身取消考牌知格！第一次罰二千，第二次再犯罰六千加停牌半年，第三次罰一萬八千加終身不得考牌！這樣才有大大改善澳門質素！完結！

3515. 罰金及停牌或扣分制。

3516. 罰方面要重，才起到作用。

3517. 老一輩之司機大哥誠信有禮，後輩真是...不敢恭維！

3518. 老一輩服務比較好，年輕一輩比較差。而且有危險駕駛。

3519. 老人或小孩有緊急的情況下，永遠都拒載不能接受。

3520. 老實說，澳門地少車多，處處也出現塞車情況，不論普通駕駛人員還是的士，一定會選擇不怕塞車的路段行駛，的士還要四出找客，一定去口岸或者賭場酒店最方便，一定有客，不用四周找客浪費油和時間，的士司機也是為兩餐，打工仔一名，邊度易搵錢一定去邊度，要有好服務根本就無可能，要提升的士服務，倒不如想一想如何解決塞車問題還好吧！

3521. 考到的士牌司機，可申請的士牌，不用投標。

3522. 考慮回購現有之永久的士牌照，並效發臺灣的士的發牌制度，增加市場需求。或參考慮以特許經營方式發牌予 3 至 5 間有意經營及願意較大幅度接受政府監管之公司進行經營。

3523. 考慮如何加重處罰是重要，不過司機質素才是根本，所以應該著重於司機的專業培訓和司機的人選方面！

3524. 考慮的士司機本身的安全問題，加入強制性保險制度。

3525. 職業司機應採用扣分政策 如沒分應即時釘牌或停牌數年 要採用的士站上落客 不得在的士站以外地方上落客 當然不可拒載或選擇客人等等.....

3526. 職業司機應該在道路交通上應該有禮讓的態度，但現在多數的士司機卻出現爭先，不禮讓，不排隊，左穿右插的情況。

3527. 職業的士司機接受優質服務培訓，定期放蛇，為視察其態度。在他們有困難時，制定協助機制。向旅客提供多方面的交通工具訊息，並說明大概價格。

3528. 聽一些有職業道德的司機意見。

3529. 臨時增加節假日白牌車發牌，減小班的士佬咁囂張，成日以為有能力要脇澳門旅遊業。

3530. 自律！

3531. 自從旅客多了之後，很多的士司機都會揀客，濫收車資，目的地不夠遠就不去，目的地不是旅客熱點又不去，什麼坐在車上會俾說話乘客聽，埋怨目的地近等…這些司機真的極度令人討厭，望警方增加執法的警員人數和次數～

3532. 舊區（例如黑沙環，北區，祐漢等等）截車困難，司機不願到舊區，多停留於遊客區或酒店"接客"，電召車也多是線路繁忙，忽略本地居民也需要的士，等個半天連車也看不到，當等到時，有些看到不是遊客更裝作換班，放上暫停截客牌子。

3533. 良好司機在外地才能遇到。

3534. 良好服務的司機太少了，尤其是年輕的司機，應該讓的士晚上換班的時間改一下，正好是用車高峰的時候，他們在換班。

3535. 良好服務的司機太少了，應該讓的士晚上換班的時間改一下，正好是用車高峰的時候，他們在換班。

3536. 良好服務少，不良服務佔多。增加電召。

3537. 良好的士司機有，但數量比例少之又少。

3538. 良好的士服務應該受頒獎～難得尚有良心司機。某次淩晨遇到好司機，心情也會更好～

3539. 良心的士也不是沒有，但必須嚴格監管無良的士司機，尤以新一輩司機態度什惡，駕駛技術高超，左穿右插，硬 cut 線，令一般駕駛者提心吊膽！

3540. 若只靠交通局人員放蛇，沒警力協助，就算的士司機被查到違規行為，也沒阻嚇作用。如警方執法權不足，效果亦沒大作用。所以 1.在法律上加大警方執法權及經常派警員巡查 2.加大及加快處理罰則。

3541. 若客人遇上的士司機拒載或議價，客人可拍照作為起訴用途。再交由警方跟進，跟進後亦需交代結果給起訴者及對其不法司機作出以倍數上的罰金作為處罰

3542. 若政府認真執法，司機亦不會像現在般有法不依。

3543. 若有投訴時常發生於此司機時應取消牌照！

3544. 若總體服務質素不能提高應調降乘坐的士價格。

3545. 若重複違規 應立即釘牌 及提高罰金 採用放蛇！任何情況只要

掛上拒絕載客都吾可以用順路為由接載客人！還有很多的士司機在馬路上胡亂切線 極度危險駕駛 為上落客突然停車 切線 路中心上落客 完全無視其他馬路使用者 對以上等行為應以扣分制處罰！的士租上租問題亦十分嚴重 令執法人員難以即時尋找車主！的士問題已到了不能容忍情度 希望政府今次真係大力執法 吾係做一年半年就算！應該長期咁大力執法！

3546. 英文能力遵守交通規則（現在他們都是插隊成習慣）車廂衛生及坐位狀況正常(現在大多是凹坐）
3547. 落實放蛇已有效打擊的士違法行為，希望貴局能盡快處理。
3548. 處罰分明，除了罰法違規司機，亦可增加獎勵機制，提高服務。
3549. 行政執法力度須加強且受到監督。
3550. 行李上的士要收取額外費用不合理。
3551. 街上很多空車但對召喚的乘客視而不見，手抱小孩急得要死的永遠召不到的士。
3552. 街頭截不到的士，大部份的士在碼頭或賭場等候，坐短程的士司機會黑面。
3553. 表揚良好司機，樹立好 67 榜樣。
3554. 補充：就上一題目答案的真正意思是澳門只有少部分的士司機提供良好的服務。強烈建議監管當局嚴正處理的士司機違反的問題。
3555. 裝的士 gps,對防止犯罪與投訴可即時知道是哪部的士
3556. 裝都冇用。
3557. 要嚴格執法，多些車在馬路上載客、走動多些電招的士服務
3558. 要他們去培訓一下，不要拒載。
3559. 要保障舊區市民搭的士。
3560. 要加強執法，對違法司機重罰。
3561. 要加強罰則，嚴懲違法司機。
3562. 要加強質素，現在的士只車旅客和經常亂開價錢。
3563. 要加的士數量。
3564. 要加重罰款或監禁，才起到阻嚇作用。
3565. 要司機們進行陪訓，發現有好司機根本就不認識澳門道路給街名，車內亦需要裝有行車紀錄及錄音，這是對司機及客人保障，因為客人本新自己的問題亦有可能影響司機，如果客人有問題，這同時間亦可以保障司機自己的權益，有好多司機的不小心駕駛，亦影響其他司機安全及未經過客人同意，就在目的地附近停車，叫客人下車等問題，在執法同事，亦要有鮮明的制道和透明道，辨清是非黑白，保障各自的利益，亦不可以只對司機執法，亦要分辨客人有沒有對司機作出無理的要求等。明白司機亦是自顧人士，亦要比適當的指引給相方清楚和明確理解大家的權益，不可濫用執法。
3566. 要司機參與一些課程，教育他們道得駕駛，成為一個良心司機設立為行動不便而設的專線的士。
3567. 要嚴、快、狠，保證的士服務朝正軌方向發展。
3568. 要嚴厲打擊，加大罰則，加入扣分，釘牌制度!
3569. 要嚴厲處罰及停牌。

3570. 要嚴厲處罰違規的的士司機才能起到有效的阻嚇作用，故十分支持釘牌。
3571. 要嚴懲拒載 ge 的士司機。
3572. 要嚴懲處理，以警傚尤
3573. 要培訓的士司機的專業性，禮貌，嚴格擊行違規司機的處罰，現時處罰覺得太輕，應加童處罰才對。
3574. 要多放蛇 很多的士司機濫收車資。
3575. 要大力加強對的士執法，以免為一小部分的士司機影響其他守法司機。重犯者應釘牌。
3576. 要大力打擊黑的現時的亂象，很多外國旅客都有回國報道澳門的士的亂象，不要再被這些無恥之人破壞澳門的旅遊事業，請貴司真的拿出決心，加大力度，加快立法程式，盡快回復澳門的士行業應該有的職業操守，謝謝！
3577. 要大大改善的士服務質素，以免影響澳門形象。
3578. 要好似 hk 咁！多 D 放蛇！
3579. 要安排的士不可以只在碼頭酒店接客，應分散的士的集中地，參考香港如何做到任何區份都可隨手截到的士，收費時都會把零錢找回，澳門的士司機大多不想找錢-或找少一元以上好像“奉旨”收小費，其實執法人員放蛇何需大肆宣傳？難道要“通水”等司機做好防範嗎？
3580. 要定下嚴格制度.才可約束不良的服務.太保障的士商會及工會了.他們太放衆了。
3581. 要實行放蛇活動，多 d 去懲罰的士司機議價同拒載。
3582. 要對客人有禮貌，不能拒載
3583. 要引用電子監察系統，好像大陸某些地區已經全面電子化，知道每部的士的營運情況！
3584. 要從改善整體交通，減少車輛，重新規劃巴士路線。在媽閣多增轉乘路線，減輕新葡京擠迫。
3585. 要打擊查晚間的士司機，他們有問題！
3586. 要提升，重點---是要先改善市區內交通擠塞的情況，無的士願入市區內，塞車費時影響收入。現時實況，的士只為各大賭場賭客服務。婦幼、年長者等唔到車，一車難求。
3587. 要提升服務態度及對街道的認識。
3588. 要提昇管理人員素質，用扣分制辦法，扣滿若干分後釘牌 3 一 5 個月，就此類推，直至敢消。
3589. 要提高的士司機服務本地市民的意識。
3590. 要改善的地方我已要求了，望真的可以改善。
3591. 要改變只能在賭場同關閘才能夠搭到的士的現狀，應該增加牌照，推進電子化，手機應用程式等，方便市民乘坐，也應該大力打造的士平民化的形象，易乘坐，便捷，這是雙向互動的體系建設，提高效率，降低空駛，空載率，從而降低成本，才有可能降低價格，達致司機同顧客的雙贏。
3592. 要有一定程度來控制亂收車資，選擇客人等等…刑罰一定要重才能有阻嚇作用！
3593. 要有好的服務質素是取決於個人

品德操手及修養，另外，嚴厲的罰則可以起到一定的阻嚇作用，但仍須對一些良好的司機作出表揚或獎厲。

3594. 要有專業培訓一定要去進後。

3595. 要有專責部門制管，現在如果你話，咁就大件事啦！無人知的。曾加識量罰則。

3596. 要有敬業精神。

3597. 要有相應的懲罰機制同嚴格執行！市民現在是投訴可以，但政府很多時候都不能即時作出有效率的執法，一拖再拖！變相很多時都啞忍或不了了之，助長歪風盛行！澳門的士臭名遠播！所以有關的違規懲罰一定要有效徹實執行！例如實施扣分制。

3598. 要有確定跟進投訴部門，當接到市民投訴時有關部門認真處理，不要象現在一樣投訴黑的無部門可去他們可說是無皇管，有關部門認真處事，嚴厲執法 。

3599. 要有禮貌，協助市民搬行李放入車箱內，不應該見到孕婦或老人家或路程近拒載，不應該同時載數名不熟悉乘客再逐一收費用，的士司機太過份了！現在坐的士等於中六合彩一樣艱難！的士不是澳門人坐。

3600. 要有立法下才可處罰，但主要是政府不鑑管！無能！

3601. 要有良好素質的士司機。

3602. 要根治本澳的士問題必須政府立下決心為首，鏟除阻撓改革勢力（包括政府內部及的士業界的邪惡主腦勢力）!落實官員問責制，實施由市民針對官員的任內評核制度。

3603. 要求加入中止違法司機從業資格!

3604. 要求增加的士數量。

3605. 要求增加的士數量(即短期多發新牌)。

3606. 要求的多在市區接客，在高士德及下環區很難搭的士，下環區及三盞燈也有的士站,但沒有的士。

3607. 要盡快立法加強對違規的士司機的罰則，早日挽救澳門旅遊城市良好形像。

3608. 要立法規管，設立獎罰基制，加強執法和教育司機等措施同步進行。

3609. 要解決問題，必先瞭解其成因，方能根治問題澳門的士服務問題，其實是澳門那糟糕的道路造成的，的士問題只是道路上的部分反映改善道路環境，如重整交通燈數量及位置，加建停車場，推廣人民使用單車，減少車輛等均可改善交通，不單使的士行業工作更方便，也方便市民。

3610. 要解決車主加租 因為加了表但車主加租 變相司機無提高收入爲有用其他方法在搭客身上收取其他非法收費。

3611. 要讓所有的士司機清楚知道，他們是服務行業，是乘客選擇目的地，不是他們選擇乘客。

3612. 要重示投訴者的投訴，因為我試過投訴的士時，電話職員反而幫的士司機。內容：我是坐輪椅的，我和朋友從關閘乘坐機巴到機場，在機場的士站坐的士去學車場學車，到目的地下車了，車錶收費是 16 元,我給司機是 20 元，並說不用找回錢了，司機說不夠

錢還要，我說欠幾多？機場行李費付加費 5 元，輪椅費 3 元，結果爭論後我比行李付加費，再給司機 1 元，一共 21 元，但輪椅費唔比，我生氣後打電話交通事務局投訴，電話職員說司機開車尾箱有權收我行李費，輪椅也算行李嗎？我說根據國際運輸輪椅是不算行李的，我覺得職員無專業知識，我再講都無意思。

3613. 要馬上管理的士司機職業操守問題及服務質素，加強及嚴厲懲罰違規的士司機，保障乘客安全。其次個別司機往往在車上會對乘客辱罵及固意將車駕駛左搖右擺，令乘客受到恐懼及不安，有些更留下深刻陰影。請有關當局盡快解決上述問題，因這情況已累積多年。

3614. 見仁見智！

3615. 見到有客扮睇唔到 。

3616. 見意應該修改或制定有關的士的法例。

3617. 見過大肚婆企左半個鐘，空車都唔載佢，最後行去坐巴士。

3618. 規定司機不能挑客做生意。

3619. 規定司機必須經過培訓考核方能取得從業資格，透過獎懲計分制度監管司機從業資格的續期。現時公共巴士上也有錄像監控設備，的士也可以效法，以防取證困難使違法的士司機繼續不正當地經營。取證困難也是造就獎懲計分制度對的士司機無法起到阻嚇作用。

3620. 規定某些顏色的士只能行走市區，不能接載客人往賭場，浴室等，如舉報，除的士司機外，該等営業場所也受罰。

3621. 規定某部分牌照的的士不能進入娛樂場，酒店。以及加強司機行為操守。

3622. 規定的士司機資格，滿足一定條件(對路面熟悉，駕駛態度，語言水準等)才可以駕駛。製定颱風下的收費方式，對司機及市民均有一個公平的保障機制。

3623. 規管司機專業知格 司機須考核本地道路交通制度 考試內容須較為嚴謹司機應定期重考資格 如同導遊制式加強對私營的士監管 嚴懲濫收資金 拒載加強對外地遊客推廣的士收資情況及不要助長濫給予巨額車資。

3624. 規管的士交更時間不在下班繁忙時段，定立颱風時附加費。

3625. 規範的士投標人，應攞者有其車；每部的士的駕駛者應預以登記，一部的士最多 3 個駕駛員登記。

3626. 規範的士營運範圍。例如某部分的士負責離島線，只可在離島區行駛;相反，只可在澳門區行駛。政府提供可能性的燃油補貼政策及強制性要求的士安裝 GPS 系統並完善有效可行、便捷的監督檢舉機制。

3627. 規範違規懲罰制度。

3628. 親切服務的態度。

3629. 覺得有待改善。

3630. 覺得澳門的士無視澳門的服務質素，污染社會風氣，現在澳門黑的猶如黑幫，拖馬，恐嚇，罷駛，圍政府部門等。政府如烏龜一樣宿頭宿尾，難免令人懷疑是否暗商勾結。現正放蛇只辛苦前線政

府人員。風雨季節型同虛設，的士一樣大加特加價格。如政府引入智慧監察系統，（正直司機根本無有怕），和衛星定位。的士是世界服務業最前線的服務之一，無論那國遊客到訪澳門，第一交通工具，必先的士。澳門形象如先給的士行業摧毀。其他行業遊客必會先入為主。澳門是一個和平，集世界美食娛樂於一身的繁榮社會，澳門不是山賊。遊客入境先吃三刀，澳門從此在國際那有形象。

3631. 解決拒接客。

3632. 解除交通事務局 就有得救。

3633. 訂定合理合法之颱風附加費。訂定扣分及釘牌制度。有稽查及員警之 24 小時投訴及即時到場跟進。

3634. 訂定完善法規監管的士運作，嚴加執法，維護良好的士司機的職業道德和操守。

3635. 訂定法規後，最重要是政府能夠堅強執行！這樣相信的士服會有所提升。

3636. 釘牌係對違規的士司機最好處罰

3637. 訂立扣分制，重犯多次即釘牌；引入使用天然氣的的士；建立讓士民發表意見的管道，對的士司機賞罰分明。

3638. 訂立扣分制，扣滿分後一至兩年內不得從事相關的士行業！

3639. 訂立扣分制，扣滿分數立即釘牌。必須有放蛇發多些的士牌照

3640. 訂立颱風的士的附加費，

3641. 計分制,如 12 分拒載一次扣 3 分。

3642. 計分制：不同錯誤，扣不同分數，扣曬分後要停牌 1 年，之後再申請續牌！

3643. 計程車司機素質差到一個可憐對澳門最差的印象就是計程車司機很爛 爛到一個不行！根本花錢找罪受！經常拒載 上了車態度就很差 超兇 載客人去目的地不就是他的工作嗎？每次說了目的地司機都超兇 太偏僻太近的地方還不去 就是偏僻才需要 taxi！不偏僻的我搭公車就能到了啊！！！感覺澳門司機根本賺很飽 不需要錢 每個都超跩超兇沒素質沒教養！taxi 數量也太少了 供不應求 所以司機態度才這麼差！麻煩澳門政府拯救一些貧窮人！！走向國際 投訴有用如果能打分數就是 2 分(滿分 100)。

3644. 設位的士從業專責管理部門，監管及提升的士服務質數。

3645. 設定一些澳門人的的士。只限澳門人搭。

3646. 設定價約 20 萬左右之的士牌公開抽簽，年期約 5 年，取消公司形式參與，個人身份，必須 5 年以上營業駕駛車經驗，具備行為紙，抽中之車主必須自己擔不少於 8 小時，對其他時段出租之夥伴，車主必須要負部份違規行為的監督責任及重罰。

3647. 設定必須跟咪標收費，不能海鮮價。設立一套完善、有警惕性的防止拒載及濫收車資有效措施。建立有懲罰性嘅制度，例如：扣分制...因為澳門是國際化的旅遊城市，的士濫收車資、拒載等行為，會破壞澳門的形象。

3648. 設定的士衛星追蹤定位系統，讓市民能夠在網絡上得知的士的數

量和密集位置，由政府部門監管及調控，分配一定的流動比例在街道穿行，方便市民乘搭，避免大量的士囤積各大賭場門口等待！

3649. 設旅客投訴熱線，隨時投報及監管不法司機。

3650. 設有監控系統。

3651. 設本地人及遊客專道，優先處理本地乘客澳門人的的士，但是不服務本地人?這樣 OK 嗎?

3652. 設立 Gps 定位，監測他們的分部，不要總是在酒店附近兜客，令其他地根本沒法可載到車。

3653. 設立優先接載上落仁伯爵醫院專線電召的士，有很老弱殘者，經常截不到的士而濫用救護車。

3654. 設立優秀司機榮譽。設立投訴電話，即時處理及介入。設立扣份制度。

3655. 設立專責部門執法，修善法例，縮短行政程式，增加執法人員，設立獎懲培訓機制。

3656. 設立專門處理的士一切投訴

3657. 設立扛分制，不良的士扣滿分要停牌，立法後要執法到位。

3658. 設立投訴熱線。

3659. 設立投訴及管理機制，如的士遭投訴應受罰，尤其拒載應受重罰！參考其他旅遊熱點城市管理的士拒載的措施。

3660. 設立投訴機制：如有需要，乘客可以以司機編號作出投訴。當司機就某項投訴超標，執法人員向司機作出警告及處分。

3661. 設立投訴熱線。加強電召服務素質。

3662. 設立有效的投訴熱線或機制，如遇有司機拒載，市民提供時間地點內容等可向該違法司機作出舉報，並且令到違法司機受到扣分停牌或罰款等罰則。才能有效改善澳門的士界國際形象。

3663. 設立有禮司機大獎。

3664. 設立服務大使，服務大獎等。

3665. 設立澳門各地區固定的士服務站是為了服務市民，現在形同虛設，將的士分為澳門區與離島區服務是必要的。另外，的士司機牌照專業化是重要的改革元素，例如每年最少要為老（年紀在 65 以上）弱病殘人士或這些家庭載送至醫院的服務。

3666. 設立的士「白名單」，每年度對良好服務及守法之從業員發出「誠信司機」之識別。並設立獎懲機制監察「誠信司機」之表現。

3667. 設立真正有效的投訴機制，加強執法。

3668. 設立統一的士發牌的投標價，避免因牌照價格太高或出現不公平現象，使的士租金過高，的士從業員無法收支平衡，導致惡性競爭或揀客或濫收車資。

3669. 設立職業司機服務(包括態度，駕駛技術)分級評核制，由乘客及市民給予分數，全民監察，並在工作證上註明其年度的級別，若未能達至服務一般的水準，則需強制接受服務培訓。相反，如達至非常滿意等級，則在其工作證上註明，表揚。

3670. 設立訂牌機制，可有效阻止的士違規，立法保障八號風球的士收費，確立如何收取附加費及保險，以達致司機及乘客之保障。

3671. 設立違規扣分制度，並於的士當眼處張貼獨立投訴之途徑，配合放蛇，相信能有效打擊司機不正當的經營行為，為澳門建立更正面的旅遊城市形象。
3672. 設立離島的士設立澳門通專用的士，計程器與拍卡器直接連接。
3673. 設置指定上、落客地點，方便監控及管理的士司機服務行為，亦能避開繁忙時間路線塞車區域。
3674. 設計 app 有助乘客表揚及投訴的士司機！
3675. 設計一個的士服務計分制的即時電子系統，由乘客對服務質素進行即時俾分或扣分或投訴，一年分數不達某標準，即不獲續牌，或採取處罰。
3676. 註：本人生於澳門現居於澳洲。但有很多親友在澳門。返澳時多乘搭的士。可能我很幸運，我所得到的服務都是十分良好。如今我實名回答。
3677. 評估的士公司要求司機上繳的費用是否在合理範圍內，以保障的士司機的收入水準，這也是影響服務質素的因素之一。
3678. 試問市面多的士，哪司機還會揀客嗎？還會違規嗎？起碼不會如現在般嚴重，而有所收儉。澳門是旅遊城市，旅客來澳，好多時會接觸的士司機，違規行為會影響澳門旅遊城市的聲諭。
3679. 試過個司機唔讓人 同 d 人講 你去死啦 有車仲行埋黎！希望真係唔好隨便請 d 無素質司機。
3680. 試過大肚子還抱著一個小孩。可是眼見一輛空的士，都沒有停下來希望加強投訴管道同加強拒載刑罰。
3681. 試過打電話去交通事務局投訴，講底拒載情況，過幾天仲要同的士司機上去當面對質，過程約一星期，因時間長，同沒能抽空當面對質，故最後只能作記錄。希望當局想出方法，增加車內行車記錄，如收音裝置，日後只可在有條件的情況下，聽取錄音。
3682. 該盡快放蛇捉賊，反對的聲音都是賊，真金不怕爐火燒，盡快把他們繩之以法！加錢、收費尤如搶劫，不懲誡他們便不要再談公義！
3683. 認為現行的罰款阻嚇力是不足，基本上司機可以輕易將成本轉介回乘客上。如果引入新的制度，在保障的士司機收入、整體服務質素和打擊問題行為間需取得平衡。
3684. 語氣態度欠佳。
3685. 調整的士換更時間，因換更時間多為上下班高峰時間，導致市民難以成功截到的士接載上下班。
3686. 調整的士收費，其他地方既的士收費都有提高。時段不同收費不同，例如夜更的士起標貴兩元。機場的士應有額外收費，因為的士需空車到機場還要排車，浪費很多時間和成本，所以才有很多的士在機場叫高價。
3687. 調整黑色及黃色的士收費，黑色較黃的高，以加強黃的競爭性，另外再加強規管黃的，監督電召公司及司機要求他們不能選擇性接載。
3688. 談到的士 連澳門人都氣憤 以上做到己可改變現時的壞現象。

3689. 請不要揀客！並不要在道路任何地方停車上落客。
3690. 請不要揀客，拒載！
3691. 請人員真正嘗試一次街頭坐的士，才會知道澳門市民的真正需要。
3692. 請你們增加多 D 的士啦。
3693. 請先做好黃的現在的電召的士服務，這個月我 3 次叫黃的，只有一次成功，回覆說沒車，請研究問題所在，路塞，車不足還是什麼問題，對症下藥。
3694. 請加強執法！！
3695. 請加強澳門管制的士行業的司法部門及人員，請政府正視現時澳門的士違規行為，以及設立投訴部門資詢途徑給廣大市民，增加透明度及正式立法規管。
3696. 請加強管理的士司機的素質。
3697. 請加快落實改善本澳的士服務質素之方案，使澳門保持旅遊城市的形象。
3698. 請加重刑罰。
3699. 請努力改善品質，這不是一個旅遊區域該有的水準。
3700. 請勿拒載,老人及帶著小孩的人。
3701. 請參照日本的士司機及公司的做法。
3702. 請取消南灣國際銀行的士站，苦當局沒有規定的士必須在的士站接客，那沒必要設立的士站，尤其是國際銀行的那個，我從來沒看見有的士在這出現過。
3703. 請嚴厲打擊違法司機。
3704. 請回歸原點，思考何謂"公共服務"!
3705. 請在酒店區附近放蛇，經常濫收，特別颱風時，但反對在車箱錄音，的士司機也有私隱，如引起大部分司機轉行會導致澳門更少的士。
3706. 請增加短年期的士牌，現在的士數量根本不能應付遊客，更不用說澳門人能用到這服務。請盡快立法打擊濫收車資，拒載問題，實行扣分制，限制 3 至 4 次違規立即取消該名司機執照，才能直正改善問題。
3707. 請多些晚更嘅交通員警係街到管管的士!因為本人成日都坐的士出入!中午的士還算好!如果夜晚坐的士大多數後生的士佬當自己係車手!一路開快車!一路玩電話!完全當客人無到!等同於攞我地條命離玩!
3708. 請多增加執法人員做嘢，因真的情況極其嚴重離譜，每況愈下！！！！！！又或是制定法案可令他們有警惕的作用！！！
3709. 請多放蛇，限定賭場門外的士架數。
3710. 請多發牌，解決的士數量問題。設立更完善法案，禁止揀客！
3711. 請市民也參與監督工作。
3712. 請引入扣分制或釘牌懲罰！！！！
3713. 請打擊的士揀客/拒載情況。
3714. 請提升服務質素，打擊的士司機攬收費……謝謝！
3715. 請提高司機職業素質!
3716. 請政府儘快執法。
3717. 請政府快點立法。
3718. 請政府管理的士不正當的經營行為！！！
3719. 請政府落實放蛇，起實質阻嚇作用，如有違法一律重罰釘牌的士

服務之差已嚴重影響本澳門旅遊形象，市民出門極受困擾，希望當局能真正正視，不要再讓的士行業無法無天!

3720. 請政府要每天監測，特別在旅客區，不能讓的士司機濫收車資，破壞澳門形象，約遇到拒載本地市民，應加重刑罰。

3721. 請政府認真好好管治及執行，對於澳門旅遊業及市民會有很大幫助。

3722. 請有良心做生意 不要把這裡弄成跟大陸一樣。不揀客不拒載不濫收費用！請彷照台灣 的士服務非常好！服務好 繞錯路還會收便宜一些 有社會道德！請增加人性道德的培訓！良心生意！不要再抹黑澳門破壞社會道德！

3723. 請派人去各酒店的士站，一排排的土落旗，但又排在的士站後幾個位，問我們意見，你們交通事務局出去走走吧。

3724. 請澳門政府立即行動，別再得個“拖”字！

3725. 請的士司機的門檻可以高些

3726. 請盡快執法，管理澳門的士行業！！！！！

3727. 請盡快正視問題，改善澳門的士質數!

3728. 請盡快訂下對不守法的士司機罰則，方可對澳門旅遊形像改變！因為交通的士，就是最直接面對旅客第一前線！就算其它旅遊做到怎樣好也沒用的，的士亂來收費，不公平對待客人，會直接影響澳門全面旅遊業和形象的！本人在過住乘澳門的士歷史說給我知！差不多，95%的士司機服務態度都是差透的！只有 5%是好的！

3729. 請盡早對現今的士私機的處罰機製作出調整 別一拖再拖 屢犯錯誤者 務必重罰。

3730. 請相關部門的高層、領導、主管在各個時段(一定要有高峰時段)親自到澳氹各點嘗試召喚的士，電召的士，親身體驗過，除此之外，聽取部門內外的專業人士意見，也聽聽的士業界的意見，才能制定有效的方案。

3731. 請積極加強監管！在澳門乘搭公交像是為難市民以及遊客般！政府有必要做好監管角色！而且步伐要快！不要不停做諮詢，要盡快落實以上各方面的措施。

3732. 請立即採取行動！

3733. 請重視投訴電話，制訂相關警告或處罰。

3734. 請馬上改善本澳的士服務，不要令本澳的旅遊聲譽蒙羞，亦可以令澳門市民出行時有多一個交通工具的選擇。

3735. 講了十幾年都沒有做好，國際城市都沒有完善的交通工具，做了問卷是否又做得好。

3736. 講多無謂行動最實際。

3737. 講真，澳門好的士司機已買少見少。沒有希望了。

3738. 警員必須配合加強執法力度。

3739. 員警執行不力，司機們都在員警面前喊價，目中無人!!!

3740. 警方加強執法，可能法律有不足的地，哪更應加大力度執法。

3741. 警方定期打機違規司機非常重要，尤其是下雨天攬收車費的情況嚴重。Call 台曾用'禮物'為代號

表示願意付出更多車資來坐車也做成給于司機不正確的期待。24小時的高客量交通點，如碼頭和機場，入夜後不能完全單單依賴的士疏導乘客。建設無人駕駛的軌道交通(參考外國機場和廣州)是最能幫忙的士和客人地點分配不平衡的問題。

3742. 警方收到投訴時應即時進行調查，法律程式或等待審查的日子應縮短，才會有警告作用！

3743. 讓宏益之的士轉為智慧化電召，仿效外國公司如 Uber 和 Lyft 等透過 App 電召以節省時間及資源。

3744. 讓老人家優先電召的士。

3745. 讓那些違反規則的的士司機進入一個再培訓的機制，讓他們從新再經過一次考牌機制才讓他們繼續營業，讓他們再培訓比罰金的阻嚇性會更大，因為如果只是罰款的話，只會令他們繼續濫收車資來繳罰款。

3746. 讚成加上警方嚴厲執法，打擊惡劣的士司機行為改變澳門形象。進行扣分斤，到一定分數注銷的士牌照。打擊的士車牌抄風等等等等。

3747. 讚成放蛇！

3748. 讚成於颱風期間增加的士車費。

3749. 讚成進行放蛇，因為這樣才能真正瞭解及即時解決那些違規問題，單單只是市民去投訴根本未能作出有效證據來指證違法司機，本人亦希望能加重罰則，這樣才能使那些害群之馬得到警惕。

3750. 讚揚本次問卷設置，讓市民對的士服務質素舒一口怨氣。我只係一名普通小市民，如果你問我，在漫長的搭的士經歷中有無遇過好司機?答案當然是有的。但你問我對澳門的士服務行業的整體印象?一個字，差。兩個字，好差。澳門地方本來就細，經濟發展旅客多左，唔知幾時開始，司機大佬學識各式各樣"搵食奇招"，收工時份、凌晨離島/舊區、逢年過節、颱風天，要坐上一架傳說之中嘅至高無上嘅的士真係難上加難。曾經試過在觀光塔的士站遇到過一位企係車外吸煙。

3751. 訂定颱風天的車資，增加的士數量，讚成放蛇取證。

3752. 讓執法人員認真執法。

3753. 請增加的士台數，並請相關部門給出投訴電話並對於違規司機嚴格處理！

3754. 調整價格，手機召的。

3755. 買一部新車攞一部舊車套牌減少賭場買車稅優惠。

3756. 資助讓的士司機上課程，提升司機質素，留一個好印象給遊客市民。

3757. 賞罰分明，表揚一些的士業界經營者，加重罰金和採取扣分制度，嚴重違規可取消執業資格。

3758. 賞罰分明。

3759. 質素差，影響旅遊形象，對長遠澳門發展有好大應響，必須嚴格處罰！

3760. 質素惡劣，停正路中心落客買野直至再上車為止，阻塞交通超過5 分鐘，嚴重影響其他道路使用者。若提供有不法嘅影片/照片，應暫時將該車及該駕駛者停駛及

停牌半年，減少不法司機在道路上任意妄為。

3761. 質素是關係個人修養問題，應該強制培訓品德教育，考牌時應困難一點，讓沒素質的考不上。

3762. 質素普遍差，無服務可言。極之影響澳門旅遊城市形象。

3763. 質素極，經常揀客，亂收車錢。

3764. 質素還可以。

3765. 賭場應限制的士數量，因為好多的士都去賭場兜客，搞到好多地方都截吾到。

3766. 賭場的士經常開大價！新葡京去金龍要 mop100 先比上車！賤到暈！

3767. 賭場範圍建議只限若干部的士停泊。

3768. 賭場附近應增加執法人員注意的士有沒有拒載或亂收車資的情況

3769. 賭場附近揀客嚴重，只載大陸客，本地人，老人家也拒載，嚴重影響市民出行，必須進行罰則，扣分制及罰重款同時進行，扣滿一定分數停牌，這樣一定起到阻嚇作用。

3770. 贊成加入放蛇制度，對違章司機採取即時釘牌罰則，甚至立法將其刑事化。

3771. 贊成放蛇，拒載或者坐地起價全部罰款，超過 3 次釘牌！

3772. 起步價可以適當調高，但係司機質素真係差距太大了，同澳門國際旅遊城市的形象背道而馳，太損害澳門特區的形象不講，平時都極大的傷害澳門人的感情！建議每個司機都應該培訓上崗，除著工作技能之外都要培訓埋服務態度先得！大家其實都想澳門有好概發展，唔應該俾班老鼠壞著澳門這一鍋靚粥！支持政府重點整治的士行業！

3773. 起錶太貴！吾好比禁多大陸人黎澳門。

3774. 超差！

3775. 超影響旅遊業，澳門與眾不同就是的士搞成的。

3776. 超討厭司機問去邊果時。得知道唔系遠端路途就拒載。

3777. 跟香港有客投訴即處理

3778. 身為澳門人，總是遇到搭的士難，太可悲！

3779. 身為一個有良知的的士司機，不要再拒絕接載澳門人！煩請安照錶上的價錢收取車資！

3780. 身為的士從業員，已代表澳門旅遊城市第一印象，應提高服務質素，以台灣為例：當乘客攞住大型行理，他們會立即下車為乘客安放行理，完全不希望乘客自己放置行理，態度十分優良，亦不會另加行理費，相對澳門的士司機，完全無諗過要落車幫乘客放行理或卸行理，仲要另收費，比都比得唔順氣。另外，澳門的的司收費亦相對昂貴，在澳門 15-20 分鐘的車程等於台灣的 30 分鐘，仲不斷話要加價， 話油費貴，唔通其他國家油費就唔貴?政府應該加強的士服務的監管， 無論係收費定服務，都應大幅度改善。

3781. 車上增加電子選擇系統，每次乘客可評價司機行為設有統一投訴機制，有一定的投訴量及嚴重程度，停牌。

3782. 車主應負上監督責任並同時與駕駛者受罰，加強培訓，有獎有罰。

3783. 車主負責制！
3784. 車內安裝監察系統。
3785. 車內錄影錄音，違者受罰。
3786. 車子太老舊，司機沒修養。
3787. 車室錄音好像須時才能實行，只是司機私穩已須時間討論。簡單而快速解決現有劣況，可將黃的的管理方法去管理現有黑的，如 GPS 定位軌跡，電子的士司機工作証，有效率處理投訴，等等。GPS 可以將兜路及失物問題解決。電子的士司機工作証可以知道實時有幾多司機開工，從車牌可知司機姓名從而容易處理投訴。如加強的士接載能力，可考慮統一電召，全澳由一個電召台，如汪局長在電臺上說，越多車電召成效越好。如全澳的士安裝 GPS，建立叫車 app，方便知道的士位置而叫車。(好像電的已裝了)
3788. 車廂內安裝監聽系統和錄像系統！安裝後對司機同乘客都有作用。
3789. 車廂內設全方位錄影錄音系統，並用火漆封儲，且由交通事務局監控，如遇市民設訴司機不當，側由該局提取錄影片刻作調查！
3790. 車廂及車尾箱空間應增大，引入較大型號如七人車作電召的士，方便旅客
3791. 車廂增設錄音系統，雙方對話清楚記錄，增設獎罰計劃，以鼓勵司機保持良好職業操守，謝謝。
3792. 車廂安裝錄影系統！令違法事情減少！
3793. 車輛上可表示的士的營運時間，如不是交更時間，車輛壞了及沒油不能駕駛的情況下不得拒戴，規定每位司機有關條款罰款和提升個人質數的課程才營業，對澳門的旅遊事業及聲譽大大提升。颱風，抬價太高，可設定一個收費，避免司機揀客的情況再出現。
3794. 近兩年已經怕了坐的士，除付車資還要受氣。簡直就是變了黑社會一樣。可否在車內增加平版電腦，司機開車期間顯示司機資料，乘客可以輸入對司機評分，交通部門可用記錄作評估，對司機作出相應處罰。
3795. 近兩年真的截不到的士，而且議價現象、問完客人往哪兒才肯開門就更加比比皆是。希望可以政府能狠下心腸處理這些亂象。
3796. 近年，澳門旅遊業發展急速，的士服務是其中重要一環，因此，本人建議制訂措施改善的士司機素質，如服務態度、語言能力等。
3797. 近年本澳的士拒載及開天價問題非常嚴重!有代改善!
3798. 近年來澳門的士業拒載，揀客情況非常嚴重。我本人覺得在這情況下，應該嚴懲這班人。
3799. 近排太多黑的士拒截，及嚴重濫收車資，而且是集體濫收，去個威尼斯要收二百蚊，又投訴冇門，希望政府要加強罰則。
3800. 近期方針：改善投訴機制-->加重罰則<罰 5000-10000 不等>-->放蛇制度<利用警方合作放蛇>中長期方針：智能監控：採用智慧監控改善管理效果，如 GPS，錄音錄影。管理效果：立法規定計分制，分數不達標予以培訓上課再教育，加強阻嚇性。

3801. 還有進步的空間！！！
3802. 追根究底先解決如何及透過什麼合法理方法、方式舉報黑心司機。加重罰則(包括罰款、監禁及停牌)。再來就是舉報人保護法則。
3803. 送婆婆到達目的地！
3804. 透過放蛇制度，嚴懲違規的士司機，特別是釘牌。除了清晨去機場，我平時基本上沒有考慮有的士作為交通工具，因為從來都坐唔到的士。
3805. 透過發牌給的士公司。再用合約限制公司營運要求，可直接行政處罰公司。將更有效管理的士問題。國內外不少案例都是由私人的士服務改為公司營運服務。這更能有效管理。
3806. 透過經濟性手段在某一方面打擊/抑壓的士違法行為，包括：i) 引入社會人均收入水準等經濟性指標，適當提升司機的收入待遇，從另方面增加的士司機違法時所要面對的機會成本，做法類似外地「高薪養廉」的性質；ii) 限制性增發的士數量，即透過各種方法，限制競投的士牌照的資格，避免使之成為投資工具，在此基礎上，由於的士數量的增加，乘客的選擇亦有所增加(當然同時配合打擊違法的措施及車輛增長率)，讓乘客隨時隨地可乘搭的士，當供應配合需求上升時，的士議價能力自然降低，難以出現「物以罕為貴」的情況；iii) 認真研究能否以法例。
3807. 透過設立計分獎罰制度定時向的士從業員課稅(罰)及退稅(獎)、推動本地服務性行業相關法例，使執法人員有法可依、設立黑名單機制，強制多次違規的從業員參與駕駛及服務態度改善課程，從多個途徑增加違規成本。
3808. 這一年司機的素質越來越差，尤其是在 taipa 的司機都用喊價的。威尼斯人和葡京酒店前面最嚴重。
3809. 這班"黑"的.....不知道市民們有急需時遭到他們的拒載或揀客，可能會對人們造成很大影響，所以希望能改善拒載或揀客這情況。
3810. 通過實時路面監控鏡頭，記錄違規司機，方便市民即時作出檢舉！
3811. 通過資訊科技監控的士情況，如車速，行走路線是否經常不載客往返某固定點，如碼頭至賭場引入 uber 模式，鼓勵協力廠商公司提供加值服務，如 app 叫車。的士牌公有化，減少炒賣現象，從而降低租金壓力，從根本減低情況。全民監察，透過資訊科技手段令資訊透明化，市民透過網頁可監督的士在澳門之行走路線是否乎合市民期望。
3812. 速改善，澳門的士現在的質素比大陸的士更垃圾。
3813. 速訂立法則及明確的士司機應守之守冊，違法者嚴罰，免得澳門成為罪惡城市！
3814. 速速執行！
3815. 造成的士行業質素下降，主要是澳門遊客量已超負荷，人多需求大，生意好(唔憂做)，再加上本澳地少人多，塞車情況很嚴重，很多的士司機不願接載客人到中區

市內等(例如高士德)，以免費時失事，此外，部分司機容易靠其他途徑搵快錢，例如專門喜歡接載賭客及遊客往來賭場及食店，夜總會，按摩店等，因司機每接(介紹)一位客人到指定地方，司機便會獲有關店舖給予的額外傭金，因而吸引了更多不同的人加入的士行業搵快錢。的士業已不像從前般單純，已不是一份普通職業，它已變相成為很多夜店，食店，娛樂場所找客人的中間媒介，至於颱風期間的士司機濫收。

3816. 進行扣分制 一年內扣滿指定分數就釘牌，如果在訂牌其中執業就終身停牌。

3817. 遇上 8 號或以上颱風時可加收定額收費但必須通過廣大市民意見。

3818. 遇到不良問題的經驗多為街頭召喚的黑色的士~~~電召黃色的士暫沒有遇到不良問題~續第 7 條問題~~有遇過的士司機的良好服務~真係有~但現真係少~而以下的連結係香港太陽報刊登的內容~「澳門「黑的」屈錢 fb 揭恐怖經歷」~ 正所謂好事不出門~醜事傳千里吧。

3819. 遇到大部份的士司機都是滿口粗言穢語，惡劣態度以及危險駕駛!

3820. 遇到好的士司機大概只有電召黃的。

3821. 遇過的士司機的良好服務，但非常 非常 非常 非常小。

3822. 過去一年沒有搭的士的主要原因係根本截不到的士。點解澳門現時經常交通擠塞？！原因就係路面多咗好多車，點解多咗咁多車？因為有能力的都自己開車，點解要自己開車？因為澳門公交系統有等於冇，迫於無奈個個都要自己攞車出行。截的士難，的士濫收車資根本就係交通事務局造成，交局未成立前，的士選客、濫收車資只會在颱風天出現，這個大家也能理解，但是現在是天天都在出現！交局管治無能倒不如摺埋！汪雲局長應該引咎辭職，這才是有擔戴的表現！

3823. 道路設施的監管，完善交通。兩地牌的監管，他們像大陸一樣，視自己為惡爺，罔顧法律。

3824. 違法三次者，一律釘。

3825. 違法司機 (釘牌)。

3826. 違法司機扣點數，滿分釘牌，罰款無上限，每次罰款為前一次相同違規事項的 2 倍。

3827. 違法的士司機罰款 100 萬及監禁 10 年兼流放印度，不得再出現於澳門。

3828. 違法者需嚴懲，一定要做到。

3829. 違規再犯者不應罰和之前一樣的罰金；應該要加重對再犯者的處罰；如果唔係不如唔好罰；冇阻嚇作用！

3830. 違規時 按程度即時停止停牌一個月或以上。

3831. 違規的士司機理應停牌處理！

3832. 違規行為必須制定法規管理，暫時停牌或釘牌是最有效防止揀客情況發生。罰款沒有大作用。

3833. 違規重罰款。

3834. 適當地增加的士收費，讓的士司機有收入上的支持，同時加強檢控力度，以增加的士師傅的犯規成本。

3835. 適當控制的士數量，保障佢地有適當收入，加強考牌發牌制度，禁絕非法回傭，請外地司機講座，介紹職業司機對旅遊業既影響！

3836. 選到好的的士司機和中六合彩一樣難 應對司機加重刑罰(多次犯規的司機應被停牌加罰款）。

3837. 選擇客人乘塔日益嚴重。

3838. 還是內地遊客的原因，使澳門的士有偏向接載他們便有可觀報酬的想法。

3839. 部份的士應限制行使地區，例如舊區專用的士。

3840. 部分的士司機會先問客人要去的目的地，再考慮是否讓客人上車。例如只是往附近或一些遠離市區的地方，的士司機通常都不載，這種情況經常在各大賭場酒店的士候客區出現。在賭場酒店搭的士的客人超過一半都是遊客，他們就是不懂得路才搭的士去目的地，的士司機拒載他們根本就是為難他們，這大大損害了澳門旅遊城市的形象。再者，部分的士司機經常欺負大陸客，因為大陸客大多數都不計較價錢，只求到達目的地，所以的士司機經常會開高價，不按錶收錢。以上的情況是我個人的親身經歷，希望政府能引入有效的措施，去解決和杜絕這些情況的出現。謝謝！

3841. 部分良心的士沒有獲得回報。

3842. 都是態度的問題，部分黑的司機見到長者，小朋友，孕婦都一律拒載，只接大陸客，澳門政府一定要嚴懲呢ｄ人，澳門黑的已臭名遠播，當前緊急的要改善。

3843. 都系釘牌好Ｄ。

3844. 酒店的士在的士站，也不給澳門客人上車，之後大陸人就上了車！

3845. 酒店範圍及旅客出沒的黃金地段，現在的的士全部都是揀客的，車門永遠鎖上，之前看到有遊客遇上，從新葡京到 MGM 說要收一佰元車資才應載，的士的違規已到失控程度，必須嚴厲監控，才能令澳門成為真正的旅遊城市。

3846. 酒店門口的士數目應有上限，因很多的士都停在酒店門口等客而市區內難搭車。

3847. 醫院地點需要安排適量的士再門口接載，需定時有 3 至 5 架的士等候。

3848. 採取的士司機扣分制度以及應當對的士拒載,揀客等加強執法 建議放蛇行動監市場行為。並且簡化檢控程式，迅速處理投訴個案。大幅度提升罰款金額。對於屢次違法的士司機，應當立即取消營業執照。保障市民享用公共交通設施權利 打擊業界害群之馬。提升澳門形象。

3849. 採用扣分制，扣滿吊銷牌照。

3850. 重典嚴法治亂像，醫治這腐爛和臭名昭著的行業。

3851. 重新訂立法例，加強執法！增加的士數量。

3852. 重罰，扣分，一年夠分取消營業執照。影響澳門在國際聲譽。

3853. 重罰的士司機亂開價。

3854. 重罰吊銷牌照。

3855. 重罰和放蛇是最有效的方法，最

少罰一萬以上才能有效，第二次罰五萬以上一定是最快最有效方法。

3856. 重罰拒載，濫收車資司機。

3857. 重罰違法司機。

3858. 重罰違法的司機，例如刑事。

3859. 重罰違規以收阻嚇作用。

3860. 重罰違規司機，表揚及獎勵勤奮為市民服務的好司機。

3861. 重罰違規司機。

3862. 重罰違規司機或者取消牌照。

3863. 重罰違規的士司機，全澳實行扣分制，扣分加罰款。

3864. 重罰違規重犯司機，吊銷執照

3865. 重罰（睇下有幾多以身試法）

3866. 重點在於司機的揀客情況，在熱門地區基本本地人截不了的士，尤以旅遊景點及酒店嚴重，建議可採用扣分制及合理的獎勵予守法的司機。

3867. 重點培訓、增強服務質素、提高服務水準。

3868. 重點培訓的士司機態度，不要路程短就比說話乘客聽，比錢買難受，不要再揀客。淨係車 d 大陸男人~增加多 d 的士。

3869. 金沙酒店附近出現好多的士停在的士站外，不到的士站接客，上前問價到關閘要收 200 元，出現濫收費拒載現象。使到趕出行的市民難以乘車，的士司機有樣學樣的現象，我認為政府應該要採取吊銷的士司機牌照等措施嚴懲。

3870. 釘牌及嚴罰及陪訓，每年對的士司機進行服務態度考試及道路安全考試。

3871. 釘牌可提升服務質素，因為很難搭到的士。

3872. 釘牌或扣分制。

3873. 針對不良記錄之的士司機罰則可加重，甚或可永久取消其執業資格增加的士數目。

3874. 針對司機惡劣行為實行扣分制

3875. 針對害之馬作處罰，好司機要長期給予加許及現金獎勵，重建市民對的士司機的尊重，讓行內人士自我提升及調節，去蕪存菁。

3876. 針對的士司機定下獎懲機制成立監測小組。

3877. 針對的士司機處罰而不是對車主，否則將來無人願意投的士牌。再增加的士數量會令塞車問題更嚴重。

3878. 針對近年嚴重的士違規行為擬定相關罰則及應較重。

3879. 針對颱風期間的士服務附加費問題，建議：1)與保險公司商討，適當地對於颱風期間營運之士作出受保；2)訂定一個合理的"營運附加費"，合理保障的士司機的利益，以打擊颱風期間車資不合理的情況。

3880. 針對黑的唯有加重罰則，希望能增加的士數量。

3881. 錄音系統不但為了監察的士司機，同時，亦可以保障的士司機遇到無理或車內鬧事的乘客。較常遇上的士司機（黑的）揀客、拒載的情況，暫時未遇過極無禮貌的司機。建議有關部門透過媒體公佈對違規司機個案的處理或處罰，或可增加阻嚇力。

3882. 錄音系統可只於有乘客車門開啟後錄音 2 分鐘，仍保障的士司機其餘時間的隱私，但錄音可作證

司機有否揀客及拒載,十分支持。

3883. 錯開的士交更時間，以免同一時間大部份的士交更。支持警方放蛇執法。警方加大力度執法。

3884. 鐵定要多派警員進行放蛇行動、一屬違法即吊銷排照，這樣才能維持澳門形象！

3885. 監管實在不力，有關當局責無旁貸！係管理嘅問題，請不要再賴和推向法律問題了。

3886. 長期 24 小時於黑點執法採用資訊科技進行監管，幫助執法禁止在酒店附近進行換更，以杜絕借換更之名進行揀客的現象。

3887. 長期：停止向個人發的士牌，以公司漸漸取代個人營運的士，巴士也沒有個人營運，公司比較容易監管。短期：增加取證手段，如天眼、放蛇、鼓勵舉報，增加人手，好像控煙督察，經常循查黑點。提高罰則，嚴厲打擊違規的士司機。

3888. 長期在交更期沒有的士，希望改革交更方法。

3889. 長期計，可以加入二十四小時的小巴。

3890. 長遠增加的士及其他公共交通工具之供應量，短期需加強推廣優質服務，考慮透過強制課程或具備優質服務知識方可取得的士駕駛執照。

3891. 開外有禮貌，開車有道德的外勞做的士司機。

3892. 開放市場引入競爭性。

3893. 開放牌照，引入競爭。

3894. 開放的士(計程車)市場如:增加一類為旅客(白的)，政府出車，讓市民為旅客大使(司機)，全職或兼職，讓旅遊城市更俱備條件。本人到多處外地旅行，未有澳門的士司機那樣目中無人。黑的行業龍蛇混雜，要根治，一定要借用上述協力廠商力量。本人曾經也是的士司機，望 貴局 努力。

3895. 開放的士牌照，學習臺灣出租車方式。

3896. 開放的士牌照自由競爭。

3897. 開放車牌，不要用電召，由其黑的，都要收禮物才能有車！澳門的士真的是全世界最爛的！服務很差，還會罵客人！颱風天喊500！有沒有職業道德！

3898. 開的士培訓班、從個行為、禮貌，形象統一服式，因為這個行業和導遊一樣是城市最前線，是旅遊城市的形象，採取釘牌最合理，做得不好就不用，扣分制，又或者每個後排位放意見箱由政府發牌部開啟！務必別開做這個行業的人工作快樂，快樂工作！

3899. 開設課程自我進修！提高個人服務態度！從貌待人！

3900. 關於的士附加費，司機往往沒有應有服務提供，事前亦沒有任何說明。如：行李附加費，澳門司機只顧收費，卻從不幫忙搬行李；相反鄰近地區的司機，沒有收費亦會幫忙搬行李。又如過橋附加費，澳門過氹仔收費，但亦有司機連氹仔過澳門也收費，雖然金額不多，但建議取消過橋附加費。

3901. 關於第 7 題，有遇過，但很多年前，現在的士佬無法無天!!!的士站協調員應該據有票控權，至少的士違規時能在第一現場即時被

檢控。較具阻嚇力。

3902. 關於行李附加費，本人覺得是澳門獨有，但澳門卻沒有提供應有服務；相對鄰近地區，即使不付費，的士司機亦幫忙搬行李。但澳門的士司機卻只坐在座位上，實在收費欠妥。

3903. 關於電召的士，態度良好～服務好，可惜車輛缺少～宜增加電召的數目！

3904. 關閘的士站佔隊情況非常嚴重（特別是早上），試過有人跨欄跑出來搶的士，的士司機必須遵守規則，不要讓佔隊的人上車，另外需要派人來維持秩序。

3905. 關閘的士站應長駐交通警員在此監察。

3906. 防壟斷、引入扣分制度，扣完即釘牌。

3907. 防止司機於颱風季節或凌晨時間過份地提高價錢。

3908. 降低的士營運成本，如投的士的牌照成本可轄免，但車跟人，可仿照臺灣做法。

3909. 降低經營成本，從而令行業健康發展。

3910. 降低通帳。不要盲目追求經濟發展，還我安靜澳門。司機開高價，只因收入不能有好的生活質素，倘其不愁三餐一宿，何需違法營運。

3911. 降價！

3912. 限制在娛樂場等候的士的數目及時間。

3913. 限制的士在賭場外候客的數量，超過便要離開，令其回到街上行駛，增加街上截車的機會。

3914. 限制的士接客範圍，例如用單雙日區分單雙號車牌的士，不能在娛樂場範圍上客。

3915. 限制自由行數量，採用被動式取證，加重罰則，可考慮吊銷任職資格，治亂世，用重典，不同意再增加的士數量，因為加重道路壓力，同時，再多的的士，也只會在碼頭，賭場等地點候客，對市民出行全無幫助，須指出一點，的士的最基本服務概念，乃是一個提供乘客運輸的服務合同，以錶計價，非常清晰，當中什麼颱風天沒保險，要交更去不了某處，全是藉口，的士司機大可冚旗休息，否則當的士沒冚旗，意味著佢正處於要約狀態，合同內容就是上述所指的以錶計價運輸服務，雙方該良好地履行之。

3916. 除了上述的打擊外，更希望執法人員和法例可以更強硬一點，澳門居民的民恕已經去到一個點了，特區政府再唔實行一差措施來平順民心，我相信，當氣球爆發時，威力會不敢切想。

3917. 除了加強懲罰外，望能把從犯的的士司機“釘牌”，這樣功效才會顯著。

3918. 除了對乘客服務態度問題嚴重之外，駕駛態度問題更加嚴重，的士超速、胡亂切線、衝紅燈、不讓先、不讓行人先過斑馬線等情況經常發生，乘客尤如坐過山車；更甚者，經常見到司機在駕駛時吸煙，一來危險駕駛，二來影響乘客健康。

3919. 除了引入隱藏執法人員身份的調查手段、的士車廂安裝錄音監察

系統和加重罰則外，我見意實行扣分制，扣分制有助對的士業界起阻嚇作用，並且能夠更清晰地進行處罰。

3920. 除了影響市民交通運作外，現時澳門的士的服務真的完全影響澳門旅遊城市的形象，拒載揀客經常有，親友被濫收車資，恐嚇等亦有聽聞，太離譜了，請加強執法懲罰害群之馬！

3921. 除了控制的士自身拒載問題，也要解決內地客有錢大哂的態度，我曾見過司機拒載，之後遊客主動提出加錢，之後雙方成交。

3922. 除了訂定完善監察制度外，應該改善現有投訴機制，更多保障投訴人，更加便利，另外應提升的士收費。

3923. 除了顧客角度看，要切實知道的士司機拒載理由，主要為了錢，應該想辦法處理，我曾經在職中等半小時的士，當時我拿著幾盒模型，不方便坐巴士才搵的士，所以的士司機都寫上暫停載客，但我申手他們都會停車問我去邊，因目的地聚龍軒，司機都不載，即使我額外加一百元都不載。最後以去星際目的地，司機馬上載，我唯有中途轉目的地，然後他說明繞路，最後付了差不多一百元澳門司機主要為賭場客，只來回關閘到賭場，其他地方基本上他們都不想去。

3924. 除以上問題外，夜間的士拒載問題十分嚴重。的士司機往往希望接載遊客到夜場消費從中收取夜場傭金，以致一般平民於夜晚無法乘搭的士，建議針對此問題提供解決方法。

3925. 除咗以上內容！本人覺得應該做的些宣傳！令其他國家遊客知道的士的車資！其實都是供求問題！是一些遊客做了一些錯誤示範！影響其他使用者的權利。

3926. 除安裝錄音監察系統外，也可安裝車輛行駛中的前鏡頭，這可減低的士司機看見有人截車也視而不見的情況外，而當投訴發生時也可用作證據當時司機沒有原因下並未停車。

3927. 除對該行業立法管理，對該業公會亦要求對成員進行監督；公會成員犯法，公會亦要付上部份責任，以實際協助政府部門對行內進行監管和鼓勵。

3928. 除放蛇及禁止黃的排車隊接客外，亦要宣傳的士交更鐘數，及，向遊客宣傳禁止議價，要看咪錶付費。

3929. 除監管的士外，更要打擊白牌車，在關閘地區，白牌車四圍招客的情況已十分普遍，放蛇制度對於的士、白牌車都具有阻嚇作用，對於一些交通黑點，如賭場周邊、旺區更要加大力度，增加執法人員數量，予以打擊的士拒載、濫收車資的情況。另外建議增訂特殊情況(颱風、黑雨)時的收費指引。

3930. 除處罰外，可增加獎勵制度，吸引服務者的表現良好或積極參與培訓。

3931. 除駕駛技術及駕駛安全意識外，請加強培訓司機的客戶務服務技巧，或者將客戶服務培訓或客戶服務素質作為司機的士工作證獲

續期的條件之一。

3932. 隨著依家旅客同 d 大陸勞工增多，唔好講坐的士，巴士都難搭，我希望政府真系可以改善到交通問題羅！攪到澳門宜加咁污煙帳氣！唉，真系冇眼睇，仲講咩旅遊大都市，想笑死人咩！

3933. 隱藏執法人員放蛇的次數應該增加，而且放蛇截的士的地點也不應只在的士站而且要加大處罰，增加阻嚇作用太多的士要先議價後上車，不然就拒載。

3934. 雖然仍有部分司機守法，但只是極少數！絕大多數的士司機都是害群之馬，令澳門市民受氣，受損失，竟然沒有辦法可懲處這些人？作為一個先進的旅遊城市，實在太可笑！

3935. 雖然部分司機行為不當，但亦有服務態度好的好司機，最好有賞罰制度。

3936. 電召形同虛設，監管、電召服務是否達標。

3937. 電召台服務態度差，應作改善。而且電召台作用甚少，的士司機們大多只會挑俗稱帶著'禮物'(即願意增倍車資)的乘客應召而前往搭載該乘客。希望能好好改善此狀況，設立相關的法例，勿讓無恥的的士司機損毀澳門的名聲。

3938. 電召如果吾加錢一定無的士。10，20 元一定無司機應。30 元或以上才可 call 到。

3939. 電召方面要加強，打極電話都唔通。

3940. 電召時沒有空車應再為客人跟進，而非一句“無車”後便掛掉電話。

3941. 電召服務台的態度也要調整下，包括常打不通，或常說 沒車 就算。

3942. 電召服務態度差！

3943. 電召服務長時間沒能接通，打了二十多通還沒找到的士，電召服務形同虛設。請設法提高電召服務的質量。

3944. 電召根本召不到車. 見到的士聚集在酒店附近，明明酒店附設的的士站有數十人在等車，都不駛入，而在外圍等客，並高聲議價否則拒載。

3945. 電召的士只可以在的士站和電召情況下接客。

3946. 電召的士可收取附加費，鼓勵的士應召。

3947. 電召的士在繁忙時段總是召不到的士，加強電召的士的宣傳，在街上遇到的旅客甚至本地人都不懂得致電召的士。

3948. 電召的士必須在候車區上客，可於每個巴士站設一候車區。的士停車上落客，如在路口或行人過路設施 10 米內示為違法。

3949. 電召的士成功率其低，拒載情況嚴重，只載國內同胞。

3950. 電召的士時，很多時候無車，但額外加費(俗稱加禮物)後，便即時有的士，這個問題亦很嚴重，須留意。

3951. 電召的士服務差，但位於賭場附近的黑的服務更差!

3952. 電召的士服務應該只提供純電召服務，不要提出六成純電召，餘下四成優先服務電召客戶。這種建議非常難管理而且怎樣監管是

否真的有六成車提供純電召。我不明白為何要受制宏益？如果它認為純電召不能維持，那政府可以投標引入其他公司。

3953. 電召的士永遠都說沒有車，另高士德區很難可以搭的士。

3954. 電召的士熱線永遠無人接聽！請改善！

3955. 電召的士的司機態度較好，不過也很難電召成功，應該增加大量電召的士。

3956. 電召的士的電話經常通了冇人接聽的，要改善下。

3957. 電召的士經常不接電話！

3958. 電召的士經常無回應，希望有沒有人過來都回應一下。

3959. 電召的士與黑的功能區分，電召的不能接戴街客，另增加八號風球下的士收費機制。

3960. 電召的士要講加幾多份禮物才有車，你們知道嗎？（一份禮物＝$20 元）請關注下啦，無能政府。

3961. 電召的士遲遲都冇，等待又耐！

3962. 電召的士長期冇車！吉車經過拒載。

3963. 電召的士電話不通.回覆百分之百是現在沒車.日間沒有.半宵也沒有.沒人監管.名存實亡.輪椅的士想預約.更回覆被社團預約滿了.老人家想出門都很難。

3964. 電召的士電話經常打不通。的士常滿或常掛上"暫停載客"牌。

3965. 電召的士黃的，變招車數量不夠就不要再發牌照給他了好嗎？

3966. 電召繫統需整合，很難知道該打哪個電話。服務態度普遍惡劣不友善，嫌棄短途及去舊區，零錢不找足，問多句走哪條路都刺蝟般有情緒，每次乘搭常有較令人討厭的感覺～有損高級國際悠閒旅遊城市形象。如果遊樂坐過香港的士，會有很大反差，怎麼這麼差！

3967. 電召電話常打不通，建議多設立電線。

3968. 電台召的士根本沒用，我在澳門生活了二十多年，從來沒有一次電召成功，每次都是走出大街，如果每次都要走出大街才有，這樣會不會遍離｛的士｝的定義。

3969. 需增加人員加強檢控，引入放蛇、加重罰金及吊牌。

3970. 需極大地提高懲罰力度，以及大大提高巡查頻率！

3971. 需要加強管制的士司機的拒載情況，若上了車路程短，司機便會破口大罵乘客。

3972. 需要嚴懲。

3973. 需要增加發的士牌數量，本地人經常搭不到，對遊客亂開價錢，現在的士數量少，導致他們揀客的情況甚至拒載，請盡快解決增加的士牌。謝謝！

3974. 需要定期培訓駕駛員，制定合格駕駛的考核制度，逐步增加的士車輛，可以參照香港的的士行業制度。

3975. 需要對客人禮貌，別亂停斑馬線接客。

3976. 需要恢復電召的士服務（可預約的士服務），及在各區設立的士站，但現在設有的士站的三盞燈圓形地沒用，因沒有的士停留等客。

3977. 需要提升的士司機的素質。

3978. 需要進行良好心態文明培訓，隨

著澳門經濟進步，越來越有錢，外地人口增多之後的種種惡習，人民已經有樣學樣，昔日澳門的純樸已經不在，各行各業外地勞工亦需要進行文明培訓，本地人亦需要文明培訓，增加文明標語，重新打造原來純樸澳門，文明城市。

3979. 需訂立完善法規監測的士服務，嚴厲執法

3980. 非常同意計分制度，一定時段內如因証據充足而被扣分，扣滿後永久訂牌。

3981. 非常爛！差勁的司機比好司機多太多，不好好管制有損澳門形象！真正需要載客的地方不載、撿客！如果今天是自己的家人有急事或出了狀況要搭的士，還會拒載嗎！？態度永遠惡劣、口氣差，開的士都浪費這份工！不改善，這樣的臭名永遠跟著澳門，到時候所有人都拒搭，的士哪來的生意！

3982. 非常贊同加入扣分制、釘牌及撤銷牌照制度！

3983. 靠法律法規約束的士司機不良行為。違規者取消從業資格。

3984. 面對違法的行為應採取扣分形式打擊。

3985. 須提高個人素質，加強打擊的士司機用不合理及不合法手段來經營此行業。定期及嚴格是否續牌於不合格的士司機。交通事務局採取 24 小時專人接聽投訴電話機制。

3986. 預約電招，例如我要乘船，乘飛機，參加宴會，某月某日某時，到預約地點接送我。

3987. 願意付不合理車資的乘客亦應受罰！因為沒有這些乘客就不會有黑的。

3988. 顧己及人，加強道德訓練，培養同理心。

3989. 颱風天不應該就地喊價，次次都喊到 5～800 左右，我覺得很不對……颱風天可以雙倍跳表車資費，但不應該就地起價……電召車很多時候都要加錢（計程車俗稱禮物），才有車會來載，我覺得這樣很不對，只會讓計程車的壞風行越來越差……旅客過來澳門第一印象就是計程車開始，我覺得計程車沒做好，就好像打壞別人對澳門的印象。

3990. 颱風時可統一加收特定附加費，如兩至三倍。

3991. 颱風期間不能胡亂加收車資，應該設立機制，例如 8 號風球期間可固定加收 200 元，不可濫收車資，司機要改善服務態度。

3992. 颱風期間應調整的士收費。

3993. 食店都要將餐牌通報民署啦，有乜理由司機話幾多就幾多。

3994. 首先，改善的士服務的同時，應增加或定期委任新的人員去成為委員會的成員，因為他們一直用舊有思維，未能追上社會步伐。另外，應減少酒店專車，還應納牌收費，因為這是一門生意。

3995. 首先，針對的士挑客問題，根源在於供不應求，應增加的士數量。二. 為對的士司機的不當行為起阻嚇作用，應加重違規的的士司機，甚至是車主的刑罰，如釘牌及罰款。另外在執法方面，由於不當行為進行時間快速而且

多在車內，證據難以靠制服警務人員獲取，認為必須引入隱藏執法人員，才能有效阻截的士問題。

3996. 首先對違規的士司機採取扣分制（滿分為 20 分）及罰款，當扣滿 20 分後，就釘牌，不能放寬，這樣有助監控的士違規情況。

3997. 首先改善交通，增加車位包括街位，減少不必要的紅綠燈（好似雅廉訪交通燈），交通更加暢通，的士司機可以搵到食就自然小左司機會挑客。

3998. 首先改善本澳道路交通。

3999. 首要原因是澳門道路多車問題～濫收車資的某部份成因是，的士租太貴！變成成本增加，澳門道路十分擠塞！本人並不贊成濫收車資，只是覺得要從多方面入手！要明白事出必有因…

4000. 首要條件是不可以再有司機拒載及揀客，次要是加強培訓及改變對客人的不禮貌行為。

4001. 首要炒左汪雲，再將交通事務局交還治安警管理，加價至合理水準，待的士正常收入可拉近現時薪酬水準。

4002. 首要需改善拒載及揀客行為。曾在威尼斯人酒店的的士站亦遭拒載，整條的士隊十數架車皆揀客拒載。以前揀客拒載多發生在街頭，現在連的士站內候車也被揀客拒載！無法無天！

4003. 香港冇澳門多濫收既情況～但香港早幾年以開始放蛇～但澳門呢?因為澳門跟本冇管理～政府管理不當～

4004. 馬上加強執法。

4005. 馬上增加大量人手放蛇，違法行為嚴重影響澳門旅遊形象。

4006. 馬上實行高官問責制度，由上而下改善政府各部門的拖政能力。

4007. 高峰時段，拒載家常便飯。開口要價都是 200。很多人就在門口不走。

4008. 黃的係的士站候客，充分使用黃的功能。

4009. 黃的士的態度良好，黑的士比較差，我有台灣朋友來澳門，在新口岸到觀光塔要 30 幾元，又繞路。要嚴厲處罰違法司機。

4010. 黃的服務態度還可以、'黑的'長期服務態度美。

4011. 黃的電召服務基本上未有一次成功，形同虛設。

4012. 黃色電召的士經常不能召換，應禁止他們在街上接客，引入多一間電召的士增加競爭力。

4013. 黑心的士司機就好像癌症一樣，慢慢腐化，不斷增加，而且會影響到正常司機，萬一黑心的士成為風氣，將來要防治就更困難。

4014. 黑的士揀客，亂收費！執法人員應放蛇，罰款，停牌。

4015. 黑的大部份司機態度超級差（對本地澳門人，特別女人）本身的士應該係方便人既，但係澳門搭的士仲難過撞鬼，點解唔可以發多 D 的士牌改善呢個問題。黑的司機態度永遠都係嫌三嫌四，唔係趕都唔會搭的士啦！仲要俾人話咁近使乜搭的士呀！我個我地唔係外地客，無得俾你地亂開價。之但係渣的士都係按標收錢架啦！如果由得你開既。你返大陸渣白牌車啦！唔明白點解黃的唔可以入的士站或者賭場排隊等

客，攪到黑的好似覺得自己大曬咁，唔優做。可以慢慢揀客上，本人曾試過無數咁多次係街等車，黑的司機望到我但唔停直去，有 D。

4016. 黑的態度超級差，10 次有 9 次都拒車本地人，打電話去 call 的士永遠無人聽 or 打不通，就算打通左都話無車，但轉頭又可以見到架無客係到的黑的，其實係明顯啲的士佬不接本地客，就算比你上到車，的士佬態度極差，飛車嚇乘客，完全不理乘客安全！

4017. 黑的揀客及拒載非常非常嚴重，澳門的士不是服務澳門人的，我是土生土長澳門人，我以黑的為恥

4018. 黑的橫行是司機個人質素問題，應以嚴懲增加阻嚇性！這樣也不會影響良好司機，較為公平做法

4019. 黑的現已嚴重影響澳門聲譽，如果還不加快立法及檢控，對澳門旅遊業及民生會造成極壞的後果。

4020. 黑的電召成日無人聽 黑的電召應該加多幾個人去聽電話。

4021. 點解召的士這麼難！

四、媒體輯錄

澳門講場

提供日期：12/8/2014
名稱：馮先生
事主質疑的士「放蛇」如何保障執行人員的安全，又質疑在的士安裝錄音設備會否涉及私穩問題，所錄取的資料如何處理？建議相關設備用作「放蛇」人員的搜證工具，減少公眾的疑慮。同時，認為加重罰則才能更有效打擊的士違規情況，建議對屢犯司機作「釘牌」處理。

提供日期：12/8/2014
名稱：張先生
事主(自稱酒店從業員)贊成「放蛇」，因現時所見大部份的士司機都不按錶收費，議價情況嚴重，認為「放蛇」具阻嚇作用。對於在的士安裝錄音設備，事主則擔心的司機是否會願意安裝。

提供日期：12/8/2014
名稱：鄔先生
事主反映的士司機經常在馬路中心上落客，阻塞交通亦對乘客上落構成危險。認同政府建議引入「釘牌」及「放蛇」制度。但對有的士業界指新入行司機不懂操作咪錶的言論表不極不認同。

提供日期：12/8/2014
名稱：陳先生
事主指每日早上 8 時至晚上 12 時，市民對的士的需求最多，建議政府調整現時的士競投模式，由一家公司承投的士服務，並規定該公司必須駛入舊區。

提供日期：12/8/2014
名稱：陳小姐
事主反映的士問題已出現多年，去年就遇到過拒載、揀客的情況。贊成在的士安裝錄音設備，對正常營運的司機有幫助，認為司機只要服務態度好便不用擔心安裝相關設備。

提供日期：12/8/2014
名稱：陳先生
事主(自稱的士司機)營運的士已 8 年，贊同「放蛇」制度，但相關法律需要平等，不能只單一在的士行業實施。對於有業界指新入職司機不懂咪錶操作，認為是笑話，指出咪錶操作是司機入職的基本要求。另外，事主又指各行各業都加人工，但的士起錶價仍然偏低。

提供日期：13/8/2014
名稱：羅小姐

事主認為要改善的士服務，應提高處罰金額，若涉及嚴重違規則予以停牌處理。對於在的士安裝錄音設備，事主擔心私隱外涉，同時，希望政府關注有關錄音設備是否可由司機自行開關，擔心安裝後司機關閉錄音系統，起不到監察作用；另外，又指澳門地方小，擔心「放蛇」人員容易被司機認出，起不到實際打擊的士違規的作用。

提供日期：13/8/2014
名稱：郭先生
事主贊成的士「放蛇」制度，認為可以作為引入至其他違法行為的示範。對於有意見反對「放蛇」，事主認為可以作為的士法出台前的過渡性措施。

提供日期：3/9/2014
名稱：梁小姐
事主亦認同於的士車廂內安裝錄音設備及引入"放蛇"制度。

提供日期：23/9/2014
名稱：鄧先生
事主稱駕駛的士逾 30 年，認為價高者得的競投方式是令市民乘的士難的主因，建議政府發出另一種的士牌照，並限制其營運時間及不得在的士站排隊候客；並反映現時的士行業「有車冇人搵」，的士經營環境十分困難。

提供日期：23/9/2014
名稱：陳先生
事主稱從事的士 8 年，查詢政府如何打擊颱風期間的士違規情況，政府是否掌握違規的宗數？有何方法保障沒有違規的司機？又指市民普遍認為待的士服務改善後才予以加價的意見，對正規的士司機不公平。

提供日期：23/9/2014
名稱：馮先生
事主反映現時的士規格不嚴，在投標卷宗寫明馬力要在 2000cc 以上，但現在行駛的士可容許 1800cc。

提供日期：23/9/2014
名稱：李小姐
事主指的士服務欠佳，是由於政府心不在民，同時，認為價高者得的競投方式，以及允許由非的士持有人駕駛的營運模式，是導致的士服務一直未能改善的主因。

提供日期：23/9/2014
名稱：鄔先生
事主建議日後發牌以抽籤形式發出，同時，要由車主駕駛。贊成的士實施扣分制以及遞增式罰款，當扣滿一定分數後即處以停牌。

提供日期：23/9/2014
名稱：許先生
事主支持日後發牌以電召為主，認為這是最有效改善的士服務，讓的士可以為市民服務，指出自政府督促黃的回復電召功能後，乘車難的情況已有改善，所以，鼓勵政府要堅持對市民有幫助的措施。

提供日期：23/9/2014
名稱：陳先生
事主認為解決乘的士難，應由政府作主導，出租日間的士供司機駕駛，並加強與警方合作。對於違規的士司

機，建議仿傚非法旅館的處理方法，查封違規的士；又鼓勵政府要堅定立場，不要受得利益者控制。

主導出租日間的士供司機駕駛，並加強與警方合作。對於違規的士司機，建議仿傚非法旅館的處理方法，查封違規的士；又鼓勵政府要堅定立場，不要受得利益者控制。

報章輯錄

提供日期：9/8/2014
名稱：澳門日報
政府倡裝錄音視像遏司機違規防被屈
被動式放蛇檢違規的
特區政府推出的士客運法律制度諮詢文本中提出引入“放蛇”制度，法務局長張永春解釋，本澳法律允許“放蛇”，但手段必須是被動式，亦不能以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據。文本建議明確賦予治安警執法權限，並建議安裝的士車廂錄音監察系統，協助監察有否違法行為，亦防止的士司機遭冤枉等情況。
禁教唆誘導取證
特區政府擬就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，法務局長張永春、交通事務局長汪雲昨日下午四時在記者會上介紹文本內容。針對的士服務的“亂象”，政府認為首先要加強力度打擊違法行為，引入隱藏執法人員身份的方式進行調查的執法手段（俗稱“放蛇”），製作格式化的證人證言表及控訴書等。張永春解釋，社會理解的“放蛇”是執法時不表露身份，例如執法人員以遊客身份搭的士，期間如果的士司機開價或繞路，在這種情況下，執法人員可表露身份及取證，亦即是執法人員用隱藏身份取證的手段。他解釋本澳法律允許“放蛇”制度，但禁止教唆、引誘犯罪，因此，文本將“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調查取證，不能實施相關的違法行為，且“放蛇”的手段必須是被動式，不能以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據。
有需要始查錄音
文本建議充分利用公共道路的視像監察設備，並在一些的士違規黑點或候客區安裝視像監察設備，以及在的士車廂安裝錄音監察系統。張永春指，車廂內安裝錄音系統，在執法上具備還原真實的作用，除可以監察的士司機是否存在議價、濫收車資等違法行為，亦可防止的士司機遭冤枉等情況，保護的士司機合法權益。對於車廂內的錄音監察系統涉及侵犯隱私權的擔憂，可以透過法律明確規定安裝系統的權限、目的及資料用途來解決，例如錄音資料只是有需要協助調查時才會翻查使用。的士屬公共交通工具，即使的士車廂是封閉範圍，也屬於公共空間。另外，的士車廂內須張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統。
予警監察處罰權
為加強執法效果，去年起交通事務局與治安警採取聯合行動二百三十五

次，發現二百七十九宗違規個案。今年上半年，兩局的聯合行動發現二百九十一宗違規個案，半年數字已超出去年總數。張永春表示，由於治安警員遠超稽查人員，加上廿四小時執勤，執法的覆蓋面和密度明顯較佳。因此，建議法律明確賦予治安警察局對的士違法行為的監察及處罰權限，由交通事務局和治安警察局共同負責監察工作。交通局亦可依法要求治安警提出必要的合作，尤其在執行職務時遇到抗拒的情況。

今起諮詢 45 日

張永春表示，的士違規問題引起社會廣泛關注，特區政府十分重視，修法的工作放在首位，諮詢期結束後將盡快擬就正式文本，預計年底前提出。諮詢期由今日起至九月廿三日，查閱及下載諮詢文件可於法務局、交通事務局及澳門法律網站發表意見建議，電郵：info@dsat.gov.mo；電話：8866-6363；傳真：2875-0626；郵寄：交通事務局或澳門郵政信箱 8809 號。

提供日期： 9/8/2014

名稱：澳門日報

記錄行駛路線安裝視像錄音等監察

當局倡引智能管理

當局提出的士客運法律制度諮詢文本，除了因應的士服務中存在的“亂象”建議引入“放蛇”制度外，亦建議引入“的士服務智能管理系統”，實時記錄車輛行駛路線、營運狀態，及安裝的士車廂內的錄音監察系統，以打擊的士違規問題及保障合法運營司機的權益。

擬發身份識別卡

“的士服務智能管理系統”包括集計程錶、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。文本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”，以拍卡方式識別當更司機身份，包括替更司機身份，同時方便的士乘客查看及識別。

可保護司機權益

對於爭議聲較大的車廂內視像及錄音監察系統問題，文本認為有助監察司機是否存在“議價”、“濫收車資”等違法行為，同時亦可防止出現司機遭冤枉或執法人員是否以“引誘執法”方式取證，可以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問題，法務局長張永春表示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，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。

每程強制發收據

“的士服務智能管理系統”可利用內置的 GPS 系統，對車輛行駛路線、是否空車、載客及交更等作實時及詳細記錄，避免司機與乘客雙方因“繞路”問題出現爭議。此外，建議每程的士服務都須強制系統發出收據，清楚列明行走公里數、等候時間及法定附加費等，並標示服務時間、的士及司機的識別資料。

文本並建議研究的士服務費訂價的調價機制是否應制度化和規範化，以及統一監管酒店或私人建築物內的士候客區，增加對的士司機的職業培訓及表彰服務優異的士司機等。

提供日期： 9/8/2014
名稱：澳門日報
建議提高罰款二千至五千 嚴重屢犯者釘牌
的士客運法律制度諮詢文本中提出提高罰款金額，但對於嚴重或重複違法者而言，罰款增加僅是增加違規成本，可能會出現變本加厲的情況。因此，針對嚴重及重複違規者，同時建議採用中止或取消的士司機從業資格的處罰，亦即釘牌。
現時的士違規行為採取定額罰款一千元，文本指出，相關金額除了多年前訂定，現時難收阻嚇作用外，由於每個違法情節各有不同，故建議將定額罰款改為最低及最高限度的方式，罰款增至二千至五千元不等，以便主管部門視乎違規事實的嚴重程度，科以相應的罰款。
同時考慮到提高罰款，可能會令違規行為變本加厲、"羊毛出在羊身上"的情況，法務局長張永春表示，文本引入"釘牌"制度，中止或取消的士司機從業資格的處罰，應該適用於嚴重及重複的違法者，至於違規多少次才會採取釘牌手段，政府會參考相關法律及透過諮詢聽取意見。另外，對於有意見認為應引入的士司機扣分制，則需要考慮現時本澳尚未實施駕駛者違規的扣分制度，是否需要只針對的士行業引入，還需進一步研究。

提供日期： 9/8/2014
名稱：澳門日報
訂新標準經營範圍回歸公交服務 的士發牌擬去投資化
的士客運法律制度諮詢文本"認為澳門的士牌照"去投資化"、的士回歸公交服務的宗旨是大勢所趨。建議訂定發出新的士牌照的標準及制定新的士牌照經營範圍，但在新增的士牌照發放時，建議應該考慮到現存的士牌照持有者的合法利益，妥善回應及處理其合理訴求。
檢討價高者得方式
由於過往本澳的士牌照以公開競投方式發放，現時本澳的士牌照"有價有市"，的士牌照轉售或炒賣情況較普遍，當局認為要解決"打的難"問題，核心在於如何解決目前的士數量不足、的士服務供求關係失衡問題。
認為即使日後增發的士牌照，應該使的士回到提供公共交通服務的性質，不可變成投資牟利工具。因此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的投資功效。
發年期公司個人牌
但若要令到的士牌照"去投資化"，文本建議參照其他地區經驗並結合澳門實際情況，可以考慮按照新的監管制度發出有年期的公司及個人的士牌照。所謂有年期的公司的士牌照，投得牌照的公司需要對的士服務和司機進行公司化的經營和管理；有年期個人牌照，建議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。
如何公平、合理訂定發出新的士牌照標準，就公司申請而言，文本認為要注重公司對服務時數、質量，司機管理及司機培訓等承諾。就個人申請而言，認為要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，可考慮抽籤方式。

妥善處理舊有利益

至於如何保障現時的士牌照持有者的合法權益，文本提到要對其合理訴求作出妥善回應和處理，以減少因增發的士牌照所產生的爭議，尤其近年以高價投得八或十年期的士牌照者的利益問題，建議在新增的士牌照時，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。

提供日期：9/8/2014

名稱：澳門日報

汪雲稱未見黃的違規 純電召量質須提升

交通事務局長汪雲表示目前正監察黃的整體服務，過去一段時間“黃的”並無違規行為，但認為整體上“黃的”在數量與質量方面都有待提高。

“的士客運法律制度諮詢文本”與俗稱“黃的”的宏益電召的士未來的安排雖無直接關係，但亦重申目前政府與有關公司商討的合同續期條件，前提是公司的經營必須回歸電召的士服務合同的宗旨。汪雲昨指出，當局現階段正監察黃的整體服務質素，在過去一段時間，“黃的”並無違規行為，該公司提供純電召的“黃的”亦有按規定，只接載電召的顧客。他估計到九月中下旬會較清楚評估出有關服務情況，但認為黃的在總體數量和質量上都有待提升。

倡訂合理附加費

諮詢文本提及的電召服務，包括建議引入訂定合理的電召附加費，是整體長遠的措施，需要社會長遠思考本澳電召的士定位，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。

提供日期： 9/8/2014

名稱：澳門日報

不認同單針對的士放蛇 業界：車廂錄音恐客不滿

對於政府修法加強打擊的士違規行為，的士業界表示，一向贊成當局落實打擊害群之馬。但認為“放蛇”標籤行業，更憂執法水平問題激起更多不公平的情況。有業者認同於的士車廂安裝錄音設備可保障司機免遭冤枉，但可能會引起乘客的反對。

營業汽車工商聯誼會理事長凌世威認為，“放蛇”二字較嚴重，且存在誘導司機違規的爭拗，他認為可以“神秘搭客”的形式搜證，當司機不主動違法便不會被處罰，違規宰客的司機僅佔行業的少數，業界一向贊成政府加強落實打擊工作。

的士司機互助會理事長郭良順認同政府改善的士服務的措施，過去一段時間，交通事務局與治安警加強聯合行動，明顯提升了執法效果，現行的法例亦可收效，重點是政府有否恆常執法。他又稱，業界反映只針對他們引入“放蛇”制度不公平，標籤了的士行業。他認同於的士車廂安裝錄音設備可保障司機免遭冤枉，但憂慮乘客會反對。

的士業聯合會常務副會長黃炳岐認為，的士行業屬於正行正業，單一在的士“放蛇”，有違法律的公平原則；同時宰客與濫收車資應有所區分。宰客為嚴重罪行，贊成列作刑事，違法司

機交由法院裁決。拒載、繞路、濫收車資定義必須清晰，量刑處罰。

軟硬兼施有罰有獎

對於一些非刑事的違規行為，他認為政府宜採取軟硬兼施手法制裁司機。如因應違規嚴重程度施以不同罰款、暫停工作證外，可增加學習的士法律制度的課程，完成學習及停證期滿後，才可取回工作證。他並促當局認真提高警員的執法水準，必須公正嚴明，避免冤枉司機，引來更多反彈和不滿；同時要多表揚優質司機，藉以擴大宣傳，鼓勵大部分敬業樂業的士司機，繼續做好本份，重建的士行業的良好形象。

提供日期： 9/8/2014

名稱：澳門日報

監察違規的士防鑽空子

拒載、揀客、兜路、濫收車資越演越烈，成違規的士四大害，社會怨聲載道。特區政府早前認定“違規的”已嚴重影響居民和旅客出行，破壞澳門旅遊城市形象，正式定性的士問題為重大公共利益事件。昨日推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，擬使出“放蛇”及車廂內錄音系統兩重招治亂，大方向獲社會基本認同。諮詢今天起至下月廿三日止，居民應踴躍發表意見，尤其兩重招涉及的私隱及操作問題。

的士本應是公共交通工具，但隨着旅客越來越多，的士增長遠遠追不上，物以罕為貴，漸漸養肥了一撮害群之馬，搞亂正常秩序，居民、旅客“聞的色變”，隨便一問都或有不愉快經歷，顯見問題嚴重，必須從速打擊。諮詢文本其中一重招是在的士車廂內安裝錄音系統，一方面監察司機有否講價、濫收車資等違法行為，也可防止司機被屈，或執法人員引誘執法。建議引發兩大疑問，分別是私隱及操作。的士乃封閉空間，一轉車短則十數分鐘，遇塞車隨時一個小時不出奇，乘客聊天或打電話少不免，車廂內安裝錄音監察系統會否侵犯隱私？當局解釋，可以法律明確規定安裝系統的權限、目的及資料用途去解決。如系統必須由有權限實體安裝，錄音只能作調查違法行為之用，且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。車廂內亦須張貼提示，告知乘客已安裝錄音監察系統。

表面看，上述設計頗完善，但實際操作有不少疑問。如錄音系統是否全密封式，錄音由政府統一收集、儲存，司機不參與包括開關在內等任何操作？一般情況下的錄音會如何處理，隔多久才消滅？錄音系統存在有音無畫的先天不足，如果司機變招用“寫價”代替“講價”，怎樣拆招？違規黑點的士站內的視象監察設備能否詳細捕捉到出術畫面？要否車廂內都要安裝視象監察？如果司機有意開大音響聲量，錄音不清晰能否舉證？整個錄音系統的設計及操作必須嚴謹、細膩規範，盡量減少不規則操作的空間，否則私隱保障薄弱，錄音能否舉證也成問題。“放蛇”在澳門刑偵體系中屬非常手段，政府擬以“隱藏身份”方式引入打擊“違規的”，強調不會引誘犯法，坊間大多叫好。然而也有空子可鑽，如業界踢爆不法司機可聘請“艇仔”拉客，額外成本最終亦由乘客包辦。另外，現有內地客想行先一步，自願“不起錶”兼主

動出高價利誘司機，算不算違法？凡此種種的實際操作問題相當多，政府宜盡早交代細節構思，多介紹有類似制度的國家或地區的情況，好讓居民放心及多提意見，提升諮詢質量及未來制度的可操作性。

提供日期： 9/8/2014
名稱：華僑報
車廂裝紀錄儀，放蛇以至釘牌　的士新例今起諮詢　三管齊下遏的士拒載及違規
社會關注已久的（的士）拒載等違規問題，特區政府正式推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，今日起進行公開諮詢至下月二十三日。文本建議引入「的士服務智能管理系統」，「放蛇」「的士釘牌制度」等
法務局局長張永春，交通事務局局長汪雲昨下午出席在公共行政大樓舉行的《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》公開諮詢記者會，
據介紹，文本建議引入「的士服務智能管理系統」，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，安裝的士車廂內的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法營運司機的權益，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，統一監管設立於酒店或私人建築物內的的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機。文本又提出要充分討論電召的士的服務定位及要求，例如訂定合理的電召附加費，或增加電召的士數量及分佈區域，從而減少空載路程。
同時諮詢文本提出引入隱藏執法人員身份的調查手段，文本指出，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調查取證，不能實施相關的違法行為，且「放蛇」的手段必須是被動式，亦不能以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據。文本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。
張永春表示，社會理解的「放蛇」是執法時不表露身份，例如，執法人員以遊客身份搭的士，期間如果的士司機開價或繞路，在這種情況下，執法人員可表露身份及取證，亦即是執法人員用隱藏身份取證的手段。他強調，「放蛇」必須是被動式執法，且法律要有明確規定。張永春稱，關於車廂內安裝錄音系統在執法上已可具備還原真實的作用，除可以監察的士司機是否存在議價、濫收車資等違法行為，亦可防止的士司機遭冤枉等情況，保護的士司機合法權益。
張永春認為，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、目的及資料用途來解決。他又指出，的士屬公共交通工具，即使的士是封閉空間，也屬於公共空間。另外，的士車廂內須張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統。
諮詢文本又指出，罰款增加僅是增加違規成本，可能會出現變本加厲的情況，針對嚴重及重複違規的的士人員，會採用中止或取銷的士司機從業資格的處罰，亦即釘牌。張永春表示，中止或取銷的士司機從業資格的處罰，應該適用於嚴重及重覆的違法者，至於違規多少次才會採取「釘牌」

手段，張永春會參考相關法律及透過諮詢聽取意見。另外，對於有意見認為應引入的士司機扣分制，則需要考慮現時本澳尚未實施駕駛者違規的扣分制度，是否需要只針對的士行業引入，則需要進一步研究

文本還提出，不論是解決的士服務中的違規行為，還是解決居民及遊客「打的難」的問題，核心在於如何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，難以起到標本兼治作用。至於增發的士牌照，應使的士回歸到提供公共交通服務的性質，因此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，可考慮發出有年期的公司及個人牌照，但需要訂定全新、嚴格的運營規範，強化的士服務的監管措施，並對現存的士牌照持有者的合法利益及合理訴求作出妥善的回應及處理。

另外，汪雲稱，有關俗稱「黃的」的宏益電召的士未來的安排與目前諮詢的檢討的士法律制度，沒有直接關係。他指出，當局正監察黃的整體服務，過去一段時間，「黃的」沒有違規行為，提供純電召的「黃的」亦有按照規定只接載電召的顧客，估計到九月中下旬會比較清楚服務情況，但認為在總體的數量和質量都有待提高。

汪雲指出，在諮詢文本提及的電召服務，包括建議引入訂定合理的電召附加費，是整體長遠的措施，需要社會長遠思考本澳電召的士定位

提供日期： 9/8/2014

名稱：華僑報

對「放蛇」執法　　的士業者有意見

就政府諮詢檢討的士法律制度，澳門營業汽車工商聯誼會理事長凌世威認為，「放蛇」二字較嚴重且是誘惑司機違規，若以「神秘搭客」形式執法，司機不主動違法便不會被處罰，並強調違規司機只佔少數，業界一致贊同要落實打擊。

的士司機互助會理事長郭良順認同改善的士亂象的措施，但認為應一併諮詢修改沿用多年的《的士規章》其他條文，他又稱，業界反映只針對他們「放蛇」執法不公平，認為是標籤他們。郭良順亦認同於的士車廂安裝錄音設備可保障司機免遭冤枉，但憂慮乘客反對。

提供日期： 9/8/2014

名稱：華僑報

立法要貼近生活

《檢討輕型出租汽車客運法律制度》諮詢文本今日起公開諮詢至下月廿三日。筆者認為立法要貼近生活，若與現實情況脫節，恐有畫虎不成反類犬之虞。

該諮詢文本中有兩個重要建議，一是在的士車廂內安裝錄音監察系統，二是引入隱藏執法人員身份的調查手段（即俗稱的「放蛇」）。昨日亦有的士業者對這兩個建議發表意見。

對於的士車廂內安裝錄音監察系統，的士司機互助會理事長郭良順表示認同安裝錄音設備可保障司機免遭冤枉，但憂慮乘客反對。

筆者認為他說出了一個要點，立法要貼近生活，如果不考慮在現實生活中

可能會發生甚麼情況，那麼，只會徒添煩惱。

在的士車廂內安裝錄音監察系統，守法的的士司機縱然不願意，但也不至於強烈反對。而那些所謂「害群之馬」也不見得會強烈反對。皆因雖然倘若安裝了，會對他們「宰客」、「揀客」帶來一些不便，但「辦法總比問題多」。以後不用口講，改用手寫不行嗎？甚至打手勢也可以。有些貪官要求下屬為他做些齷齪事，不也是寫在紙上，看完之後丟掉嗎？

另一方面，乘客就有憂慮了。澳門是個賭城，乘搭的士的人多是遊客和賭客。倘若有人博彩遣興之後，飲了兩杯乘搭的士，在車上乘著兩分酒意，口沫橫飛，說了一些不該說的話。而這些話被錄了音，他會不會擔憂會有甚麼後果，甚至被人藉機勒索呢？如果他所乘的的士的司機是「害群之馬」，會不會放過這個「生財」機會呢？

倘若法律與現實情況脫節，送到立法會上，結果被改到非驢非馬，那只會樂壞那些「害群之馬」。

提供日期： 9/8/2014

名稱：正報

放蛇‧釘牌 政府擬引兩辣招對付違規的士

交通事務局及法務局由八月九日至九月二十三日，將展開為期四十五日的《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的諮詢。為更有效打擊的士違規及取證，將引入放蛇制度，建議法律明確賦予治安警察局具的士違法行為的監察及處罰權限，以及在個人資料保護辦公室監督下在的士安裝電子錄音及錄像系統。同時，研究修改的士牌制度，改變過往價高者得的競投方式，又會聽取社會意見，應否設附加費。法務局局長張永春表示，若嚴重屢犯者將會釘牌，相信透過以上一系列工作配合，令的士服務得到改善。又希望，年底可將文本提交予立法會。

有四十五日諮詢期

去年交通事務局與治安警進行了二百三十五次聯合行動共同打擊違規的士，發現二百七十九宗違規個案。今年上半年，兩局共採取一百六十六次聯合行動，發現二百九十一宗違規個案，當中有六十五宗拒載、二百一十八宗濫收車資及八宗其他個案。社會亦對的士營運包括拒載、揀客、繞路、議價、釣泥鯭、濫收車資等提出很多意見，故交通事務局及法務局著手起草了《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》諮詢文本，透過引入新措施，打擊的士違規現象。

建議的士安裝智能管理系統

由於的士違規現象屢禁不止，諮詢文本建議首先加強對違法行為的打擊力度，包括引入被動式放蛇，在的士安裝智能管理系統，安裝電子錄音及錄像系統、實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，將行車路線完整紀錄，避免發生繞路的爭拗。以及發的士司機電子工作證，上車拍咭識別司機身份。又明確賦予治安警察局具的士違法行為的監察及處罰權限，加重罰則，按交通諮詢委員會和業界初步溝通，罰則將由目前一千元提升至二千至五千元，若嚴重屢犯者將會釘牌，多管齊下，打擊亂收費司機。同時建議，統一監管設於酒店或私人建築物內的的士候客區，增加對的士司機的培訓。

本澳目前有一千零八十部黑的及一百部黃的，但僅得十多名交通稽查人員，張永春相信，因應治安警加入執法，擴大執法面和效果，又指，放蛇非唯一有效手段，未來希望簡化作證及提出檢控程序，以及上述多項措施輔助，令的士服務得到改善。

錄像錄音也可保障司機

對有意見憂慮的士上的錄音、錄像系統將會泄露乘客私隱，張永春解釋，的士屬公交，非私人空間。他指，交通事務局稍後會向司機發出有關資料的使用指引以及規範資料用途，僅限有關投訴個安案所使用。錄像及錄音系統除可作為證據，亦可保障沒違規的司機。

至於有意見關心到的士附加費問題，他指，目前法律沒有明晰可以收取的士附加費，留待社會討論。若社會意見認同的士可收取附加費，將會列明收費準則。又指，將會按油價、司機工資、通脹、市民承受力等計算的士收費標準，建立制度化和規範化的的士調價制度。

檢討價高者得發牌方式

文本中指出，需要對公開競投、價高者得的的士發牌方式作檢討，避免直接或間接賦予的士牌照以投資功效，考慮發出有年期的公司及個人的士牌，但需要訂定全新、嚴格的營運規範，並對現存的士牌持有者的合法利益及合理訴求作出妥善的回應和處理。亦要對未來的士數量需求作出規劃。

而電召的士服務，文本建議討論電召的士的服務定位及要求，如何透過市場因素，例如訂定合理的電召附加費，或增加電召的士數量及分布區域，從而減少空載路程。交通事務局局長汪雲表示，正對宏益電召的士服務作出檢視，料九月下旬將有結果。他指，在過去數月的觀察期間，宏益的純電召服務質和量均有待改善，但沒有發現純電召的士在街上接載街客的情況。

提供日期： 9/8/2014

名稱：新華澳報

的士客運法案諮詢公眾

政府推出《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》諮詢文本，今日起諮詢公眾至下月 23 日。政府建議增發的士牌、檢討競投的士牌方式、引入釘牌制度及智慧管理系統。業界認同諮詢文本建議的措施可改善的士亂象。

文本建議引入“的士服務智慧管理系統”，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，在的士車廂內安裝錄音監察系統，打擊的士違規，保障司機的合法權益，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，統一監管設立於酒店或私人建築物內的的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機。

文本建議討論電召的士的服務定位及要求，訂定合理的電召附加費，增加電召的士數量及分佈區域，以減少空載路程。

增發的士牌 檢討競投方式

諮詢文本指出，不論是打擊的士違規行為，或解決居民及遊客“打的難”的問題，最重要是解決的士數量不足的問題，若僅加強監管，標本均難治。

文本認為，增發的士牌，可使的士回歸到提供公共交通服務，因此須檢討實行已久的“公開競投，價高者得”的發

牌方式，避免直接或間接賦予的士牌投資的功效，可考慮發出有年期的牌照予公或個人，但須訂定全新、嚴格的運營規範，以加強監管服務，並保障現時持有的士牌者的合法利益及回應他們的合理訴求。

建議引入釘牌制度

政府又建議引入的士釘牌制度。諮詢文本指出，增加罰款僅增加違規成本，可能會出現變本加厲的情況，針對嚴重及重覆違規的的士司機，應中止或取消的士司機資格，亦即釘牌。法務局長張永春表示，中止或取消的士司機資格，應用於嚴重及重覆違規者，至於違規多少次才釘牌，張永春稱，會參考相關法律及透過諮詢聽取意見。

有意見認為應引入的士司機違規扣分制，張永春說，現時本澳尚未實施駕駛者違規扣分制，應否只針對的士司機引入這制度，須進一步研究。

打擊的士違法引入放蛇取證手段

諮詢文本又建議引入隱藏身份執法的手段，建議法律明確賦予治安警察局監察及處罰的士違法行為的權限，交通事務局及治安警察局共同擁有監察權。

法務局長張永春解釋，社會理解的"放蛇"是執法時不表露身份，如執法者假裝遊客搭的士，的士司機若漫天索價或繞路，執法者可表露身份及取證，即執法者隱藏身份取證。他強調，"放蛇"必須是被動式執法，且須法律要明確規定。

黃的服務情況九月清楚

交通事務局長汪雲稱，俗稱"黃的"的宏益電召的士未來安排與目前諮詢的檢討的士法律制度沒有接關係。他指出，交通部門正監察黃的服務，過去一段時間，"黃的"沒違規行為，提供純電召的"黃的"按照規定只接載電召顧客，估計 9 月中下旬其可提供的服務將清晰。汪雲認為但黃的數量和質量都有待提高。

汪雲指出，在諮詢文本提及的電召服務，包括建議引入訂定合理的電召附加費，是長遠的措施，需要社會思考本澳電召的士長遠的定位。

裝錄音系統保障的士司機

文本建議在的士車廂安裝錄音監察系統。法務局長張永春稱，車廂內安裝錄音系統在執法上可還原真實，除可監察的士司機是否議價、濫收車資，亦可防止的士司機遭冤枉，保護的士司機合法權益。

張永春稱，對於車廂內的錄音監察系統是否侵犯隱私權，可透過法律明定安裝系統的權限、目的及資料用途。他指出，的士屬公共交通工具，即使的士是封閉空間，也屬公共空間。的士車廂內須張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統。

業界認同建議的措施

澳門營業汽車工商聯誼會理事長凌世威認為，"放蛇"是嚴重的詞語，放蛇的一般理解是可誘惑司機違規。若以"神秘搭客"執法，司機不主動違法便不被處罰。他強調違規司機只佔少數，業界一致贊同要嚴厲打擊。

的士司機互助會理事長郭良順認同改善的士亂象的措施，但認為應一併修改沿用多年的《的士規章》，他稱，業界反映只，只針對的士司機"放蛇"不公平，認為是標籤他們。郭良順亦認同於的士車廂安裝錄音設備可保障司機，但憂慮乘客反對。

提供日期：9/8/2014
名稱：市民日報
引入放蛇制度 錄音監察車廂 釘牌提高罰則 賦權警方執法　政府4招遏的士違規
本澳的士違規情況屢遏不止，令居民及旅客怨聲載道，同時嚴重影響澳門旅遊形象，政府公布《檢討的士法律制度諮詢文本》，由即日起展開為期45 日公開諮詢，針對部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」、「濫收車資」等違規情況，建議引入「放蛇」，隱藏執法人員身分方式調查取證執法；引入「的士服務智能管理系統」，實時記錄車輛的行駛路線、營運狀態，同時在車廂內安裝錄音監察系統；引入「釘牌」制度及提高違法行為處罰；賦予治安警對的士違法行為監察及處罰權等，加強打擊的士亂象。法務局局長張永春、交通局局長汪雲昨舉行記者會，介紹《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文本》內容。張永春表示，對於日益增多的遊客而官，由於人生路不熟，搭乘的士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」、「釣泥鰋」、「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，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。因此，有必要盡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。
扣分制待研議 可藉累犯重罰
行政當局在諮詢文本建議，引入隱藏執法人員身分的方式進行調查的執法手段，即俗稱的「放蛇」；同時製作格式化的證人證言表及控訴書，方便即時取證及檢控違規司機；文本又建議利用視像監察設備收集可以作為檢控的士違法行為的證據資料，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；引入「的士服務智能管理系統」，實時記錄車輛的行駛路線、營運狀態，安裝在的士車廂內的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法運營司機的權益。文本又建議，賦予治安警對的士違法行為監察及處罰權，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，對不按的士計程表收取車資的司機，提高罰款金額。同時，文本建議引入中止或取消的士司機從業資格（即俗稱的「釘牌」）措施，處罰嚴重及重複的違法者，對於有意見認為本澳應引入的士司機扣分制度，當局認為，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需進一步研究。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效果。
公開諮詢45天 籲清除害群馬

張永春表示，是次法務局和交通事務局起草《 檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文本》，希望在 8 月 9 日至 9 月 23 日共 45 天的諮詢期內，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。現階段，交通局將聯同治安警察局及其他政府部門一道，依照現行法律賦予的權限，積極執法打擊的士違規行為，同時也呼籲的士司機與執法人員積極配合，共同努力清除業界中的害群之馬，為居民和遊客提供優質的士服務，建立澳門良好的旅遊城市形象。

提供日期：9/8/2014
名稱：市民日報
車廂錄音系統保司機合法權益
政府在檢討的士法律諮詢文本中，建議安裝的士車廂錄音監察系統，有意見憂慮此舉會侵犯私隱權，法務局局長張永春表示，的士屬公共交通工具，屬於公共空間；相關監察系統必須由有權限實體安裝，僅在發現違法行為或遇乘客、司機投訴方可翻查資料，可以防止出現司機遭冤枉或者執法人員「引誘執法」，保障司機合法權益。
張永春表示，對於車廂內的錄音監察系統會否侵犯隱私權的擔憂，可以透過法律明確規定安裝系統的權限、目的及資料用途予以解決。系統必須由有權限實體安裝，只能用作調查違法行為，僅在發現違法行為或遇乘客、司機投訴方可翻查特定時段的錄音資料。另外，的士車廂內須張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統。
他又指出：的士屬公共交通工具，即使的士是封閉空間，也屬於公共空間。安裝在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，另一方面也可防止出現司機遭冤枉或者執法人員「引誘執法」，保障司機合法權益。

提供日期：9/8/2014
名稱：市民日報
建立制度規範調整服務價格
政府昨公布的《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文本》中，提出建立的士服務費訂價制度。法務局局長張永春認為，有關制度旨在令的士調價機制制度化和規範化，相信藉建立公開、公平、合理的的士服務訂價制度，對於減少的士的違法行為會起到正面作用。
文本中提出，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，當正常車資收入難以抵銷營運成本及保障合理收益時，可能會衍生濫收車資等違法行為。故政府倡議建立公開、公平、合理的的士服務訂價制度，對於減少的士的違法行為會起到正面作用。
目前調整的士服務費的方式是的士業界向交通局提出調價申請，交通局會向消委會、公用事業關注協會及交諮委諮詢意見，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。
科學研究路況行走轉數

另外，文本指出：須研究上述調價機制是否制度化和規範化，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；亦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附加費。

張永春表示，現時的士價格調整沒有制度化和規範化，要靠的士行業提出調整價格的申請，但因應的士違規情況嚴重，社會難以接受的士業界提出調價的訴求。他又提到如果的士司機不收取幾百元不應該收取的車資、不可以「揀客」，回歸正常運營，澳門路況每日行多少轉能賺多少錢，均要透過科學研究，訂定合理的士調價的制度，亦可參照其他地方的經驗。

對於是否在法律設附加費，張永春說政府沒有立場，會諮詢業界和居民雙方意見，亦會透過問卷諮詢旅客。

提供日期：9/8/2014

名稱：市民日報

黃的純電召數量質量待提升

政府與「黃的」所簽訂的 9 個月短期合約即將屆滿，然而昨在政府公布有關檢討的士法律制度的諮詢文本中，未有詳細提及電召的士的部分，令人質疑政府仍會與黃的再度續約。交通事務局局長汪雲稱兩者沒有直接關係，但他指據局方近月稽查，認為「黃的」「純電召」總體數量和質量都有待提高。

特區政府今年 2 月初再與「黃的」續約 9 個月，有關合約至 9 月屆滿，惟政府在的士客運法律諮詢文本中，未有涉及電召的士的部分，汪雲回應說，未來的安排與是次諮詢文本沒有直接關係，局方仍在監察黃的整體服務情況，預計到 9 月中下旬會比較清楚，目前「黃的」提供的「純電召」服務，亦按照規定只接載電召的顧客，在局方近幾個月的稽查中沒有發現違規情況，但認為「純電召」總體的數量和質量都有待提高，主要是司機人手不足所致，令部分時間市民未能「call 車」。

汪雲又提到，在諮詢文本提及的電召服務，包括建議引入訂定合理的電召附加費，是整體長遠的措施，需要社會長遠思考本澳電召的士定位，不是指定某間公司，在新法律出台前，仍然按現行法律規管。

研訂電召附加費減空載成本

另外，諮詢文本中指出，電召的士服務對於有特殊需求（如病患、殘疾、年老、懷孕）或於特定時間出行的市民尤為重要，對普通的士服務起着必不可少的補充作用。需要充分討論電召的士服務定位及要求，以及如何透過市場因素令電召的士賺取合理利潤而得以生存。

文本又提出，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，這一問題可通過訂定合理的電召附加費，或增加電召的士的數量及分布區域，從而減少空載的路程。

而僅靠電召的士難以滿足欲獲得電召的士服務居民的需求，文本建議可考慮要求新增的士提供一定次數的電召服務加以緩解。此外，為更有效調配的士資源，應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，既方便居民和旅客，也能提升的士服務的質量和效率。

提供日期：9/8/2014
名稱：市民日報
法律明訂放蛇須被動式執法
為打擊的士違法行為，政府建議引入「放蛇」調查取證手段，加強執法力度。法務局局長張永春指打擊的士違法行為的「放蛇」與現行「臥底」制度兩者有所不同，「放蛇」是執法時不表露身分進行調查取證，不能實施相關的違法行為，必須是被動式執法，亦不能以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據，且法律要有明確規定。
張永春表示，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，則執法人員採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。
他指出：「放蛇」並非是嚴格的法律概念，而是對於執法人員採取隱藏身分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分滲入違法者之中，在有需要時可能參與或實施犯罪，以便取得證據。
隱藏身分取證 不能教唆違法
對於「臥底」的情況，張永春表示，由於執法人員不僅要隱藏自己的身分，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。當局將「放蛇」的概念嚴格訂為僅是執法人員以隱藏身分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。
張永春說，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 條規定，法律沒有禁止的證據均可採用，只是必須透過正當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分的方式調查取證，且須明確只能以被動方式實施，執法人員倘採用引誘的士司機作出違法行為所獲取的證據屬於無效。他強調，這便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，否則隱藏身分的執法人員短時間內便被「點相」，會嚴重削弱執法效果。

提供日期：9/8/2014
名稱：市民日報
檢討的士數量發牌免淪為投資
澳門目前的士數量嚴重不足，難以滿足居民和遊客需求，造成繁忙時段「搶

的士搭」，非繁忙時段「搭的士難」狀況，同時亦助長的士司機「揀客」、「議價」。政府認為解決目前的士數量不足、的士服務供求關係失衡才能標本兼治，建議全面研究並科學分析澳門所需的士數量和種類，檢討實行已久的「公開競投、價高者得」發牌方式，避免直接或間接賦予的士牌照以投資功效，考慮發出有年期的公司及個人的士牌照等。

法務局局長張永春表示，無論是解決的士服務的違規問題，還是解決居民和遊客「打的難」問題，核心在於如何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作用。

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。根據交通事務局資料，截至今年 7 月，澳門合共有 1080 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 1380 部。反觀其他地區，香港的人口數量約為 721.9 萬人，遊客數量約為 54,299,000 人，的士數量約為 18,100 部；新加坡的人口數量約為 539.9 萬人，遊客數量約為 15,567,000 人，的士數量約為 27,700 部。

按人口等分析 回歸公交服務

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」，而且由於的士服務基本處於「賣方市場」狀態，不僅出現的士不願入舊區的現象，更會助長的士司機「揀客」、「議價」、「濫收車資」等違法行為。

因此，政府建議根據澳門常住人口數量、遊客人數、地區面積、道路狀況、公交種類、營運效率、搭乘習慣、道路交通壓力及人力資源供應等多方面的內容，全面研究並科學分析澳門所需的士數量和種類。

政府指出：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，故增發的士牌照，應該使的士回歸到提供公共交通服務的性質，不可變成投資牟利的工具。因此需要檢討實行已久的「公開競投、價高者得」發牌方式，避免直接或間接賦予的士牌照以投資功效。

當局在文本中建議考慮發出有年期的公司及個人的士牌照，但需要訂定全新的、嚴格的運營規範，強化的士服務的監管措施，並對現存的士牌照持有者的合法利益及合理訴求作出妥善回應和處理。

提供日期：9/8/2014

名稱：HOU KONG DAILY

Consultation on Review of Taxi Operation Law Started Today

The government has published the consulting version of “Review of Light Vehicles(Taxi) Operation Legal System” and the public consultation starts from today to 23rd of this month. The consulting version suggested to include plainclothes officer in investigation so as to authorize explicitly the right of supervision and punishment on illegal taxi behavior to Police. With joint supervision of the DSAT and Police, and

the adding of license cancellation as punishment to punish heavily on the black sheep in the taxi industry. At the same time, it proposed the “taxi Service Management System” to install recording system in taxis to fight against illegal behavior as to protect the rights of legal taxi drivers.

The DSAJ and DSAT jointly held press conference in the public administrative building in Rua do Campo yesterday 4pm. Director of the DSAJ Cheong Weng Chon and director of the DSAT Wong Wan introduced the content of the consulting version. They pointed out the taxi service is an important choice for local residents as well as the first choice for tourists in transportation. However, complaints, which mainly concentrated on illegal behaviors such as rejecting passengers, choosing passengers, driving excessive routes and raising prices etc, are becoming more frequent in recent years. Although most of the taxi drivers have been following the rules, a small portion of taxi drivers doing illegal behaviors can have big influence for the whole industry. The failure to stop illegal behaviors in taxi drivers in Macau not only is blamed by residents and tourists, it also influence the tourism city image of Macau. This is related to whether local residents can live happily, the problem of the building a World Tourism Leisure Center in Macau, and the diversity development of Macau’s economy. Thus, it is highly concerned by the government and society.

The degree of punishment should be increased for the chaos in the current taxi service. The society thinks that methods of investigation should be added. It includes the adding of plainclothes officers in investigation. The concept of adding plainclothes officers in investigation limits only allows officers to gather evidence without revealing their identity and it has to be passive. Officers cannot persuade or tempt others to engage in illegal behaviors for gathering evidence. Unifying the testimonial and written accusation for getting immediate evidence and suing illegal taxi drivers. Video recording systems can be used to collect evidence to accuse the illegal behavior of taxi drivers. More officers are needed for execution and the degree of punishment should also be increased. Punishments such as stop or cancellation of the taxi driver licenses can also be adopted. Cancellation of the taxi driver licenses is applicable to serious or repeated offenders. The standard of cancellation will take reference on related legal regulations and consultation. The possibility of adopting a mark deducting system for the taxi service industry will be researched.

Besides strengthening punishments for illegal behaviors, a good and fair operating environment should be created for the taxi industry. Measures proposed include adding the “Taxi Management System”, which helps to record the driving routes, operation status.

Installing voice recording supervision system in taxi can helps to decrease illegal behaviors in taxis at the same time protecting the rights of legal drivers. In addition, the authority, purpose and data transferal of the system can be restricted through legal regulations. Notice should be stick inside the cabin to notify passengers about the recording system. Furthermore, there will be researches on systematic price modulating system in taxi, unifying supervision in taxi stops in hotels or private buildings, an increase of occupational trainings for taxi drivers and giving out prizes to excellent taxi drivers.

They stressed that the ways of solving insufficient taxis if the main issue in dealing with the problem of illegal behaviors in taxi service and the difficulties of catching taxis. As a result, the data of local population, the number of tourists, local areas, road situations, the types of public transportation, the frequency of operation, hobbies of residents taking taxis, the traffic pressure on roads and the human resources supply are needed for a thorough and scientific analysis on the number or amount of taxi needed. At the same time, the increased supply of taxi license should be aim for enhancing the quality of public transportation but not for investment. Therefore, the biding method for the taxi license should be reviewed for preventing investment opportunities explicitly or implicitly. Besides, publishing company and personal taxi license can be considered. But a new and strict operation regulations are needed to strengthen supervisions of taxi service. Appropriate replies and handlings are needed for profits and requested of the current taxi license holders. Improvements in taxi calling services needed to tailor for people with special needs, (people with illness, disabled people, elderly, pregnant women) or residents needed taxi in a particular time. It works as a supplementary for the normal taxi service. A thorough discussion on the target and requirement on taxi calling service is needed. Discussions are also needed to analyze market elements so as to increase profits for the taxi calling service. For example, setting a reasonable add-in price for the service, increasing the quantity of taxis, or the distribution of taxis in different areas to reduce empty taxis.

Therefore, it is necessary to amend the present Taxi Legal System as soon as possible. The related system should be improved in form of legislation. The Legal affairs Bureau and the Transport Bureau drafted the consultation text of “Review of Light Taxi Legal System”. The 45-day public consultation will be started from today to September 23, hoping that the community will provide the opinions about the taxi regulation. At the current stage, the Transport Bureau actively enforced the law to combat illegal taxis with the Public Security

Police Force(PSP) and other departments in accordance with the existing law. It is hoped to remove the industry's black sheep and improve the quality of taxi service for residents and tourists to establish a good image of Macau.

提供日期：9/8/2014
名稱：現代澳門日報
的士業贊成打違規放蛇似標籤有保留
對政府銳意嚴打違規的士獲業界認同，但對「放蛇」有不同睇法，澳門營業汽車工商聯誼會稱，司機不主動違法便不會被處罰。的士司機互助會會長稱，有從業員反映只針對他們「放蛇」執法不公平，認為是標籤他們。
政府諮詢檢討的士法律制度，澳門營業汽車工商聯誼會理事長凌世威認為，「放蛇」二字較嚴重且是誘惑司機違規，若以「神秘搭客」形式執法，司機不主動違法便不會被處罰，並強調違規司機只佔少數，業界一致贊同要落實打擊。
的士司機互勵會理事長郭良順認同改善的士亂象的措施，但認為應一併諮詢修改沿用多年的《的士規章》其它條，他又稱，業界反映只針對他們「放蛇」執法不公平，認為是標籤他們，郭良順亦認同於的士車廂安裝錄音保障司機免遭冤枉，但憂慮乘客反對。

提供日期：9/8/2014
名稱：現代澳門日報
汪雲：黃的量和質都有待提高
交通事務局局長汪雲表示，有關俗稱「黃的」的宏益電召的士未來的安排與目前諮詢的檢討的士法律制度，需没有直接關係。但當局正監察黃的整體服務，過去一段時間，「黃的」没有違規行為，提供純電召的「黃的」亦有按照規定只接載電召的顧客，估計到九月中下旬會比較清楚服務情況，但認為在總體的數量都有符提高。
汪雲指出，在諮詢文本提及的電召服務，包括建議引入訂定合理的電召附加費，是整體長遠的措施，需要社會長遠思考本澳電召的士定位。

提供日期：9/8/2014
名稱：現代澳門日報
政府嚴打違規的士建議放蛇錄音釘牌
推法律文本諮詢公眾一個月
政府推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，法務局局長張永春指出，近年社會上對的士服務批評不斷，已經被居民以「的士亂象」來形容違規的情況。諮詢文本主要是針對「拒載」、「揀客」、「繞路」、「議價」及「濫收車資」等；建議由警方以「放蛇」的方式進行執法，在的士車廂安裝錄音監察系統、設立「釘牌」制度以打擊嚴重及重覆違規的情況。政府又會檢討的士發牌制度，避免賦予的士牌照具備投資功效。諮詢期由今日開始至下月二十三日。張永春表示完成諮詢後希望可在年底前提交法律草案。
諮詢文本中建議法律明確予治安警察局對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，將「放蛇」的概念嚴格訂為執法人員以隱藏身份的方式對違法行為調查取證。法務局局長長永春解釋，例如執法人員以遊客身份乘搭的士，如果的士司機開價或繞路，

在此情況下執法人員可表露身份及取證，亦即是執法人員用隱藏身份取證手段。張永春強調「放蛇」必須是被動式執法，且法律要明確規定，強調法例上是禁止教唆及引誘犯罪。

文本又建議在的士車廂安裝錄音監察系統。法務局局長張永春表示，車廂內安裝錄音系統在執法上已可具備還原事實的作用，除可以監察的士司機是否存在議價、濫收車資等違法行為，亦可防止的士司機遭乘客冤枉的情況出現，同時保護到的士司機的權益。對於車廂內的錄音監察系統是否侵犯隱私權的問題張永春指，的士車廂內須張貼提示，令乘客得知車廂內已安裝錄音監察系統，並引入「的士服務智能管理系統」，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態。

諮詢文本中指出，不論是解決的士服務中的違規行為，還是解決居民及遊客「打的難」的問題，核心在於如何解決目前的數量不足，的士服務供求關係失衡的問題，否則僅是強化監察措施，難以起到標本兼治作用。文本提出增發的士牌照，應使的士回歸到提供公共交通服務的性質，因此需要檢討實行已久的「公開競投，價高者得」的發牌制度，避免直接或間接賦予的士牌照以投資功效，可考慮發出有年期的公司及個人牌照，但需要訂定全新的、嚴格的運營規範，強化的士服務的監管措施，並對現存的士牌照持有者的合法利益及合理訴求作出妥善的回應及處理。

張永春表示，政府提出增設的士「釘牌」制度，針對嚴重及重覆違規的情況，但至於違規多少次才會採取釘牌手段，張永春表示會參考相關法律及透過諮詢聽取意見。

提供日期：9/8/2014

名稱：星報

建議引入放蛇及釘牌措施打擊違規行為檢討的士法律今起諮詢

近年的士服務遭人詬病，拒載、繞路、議價、濫收車資等違規情況不絕。有見及此，特區政府推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，今九日起公開諮詢至下月二十三日。文本建議引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段，即俗稱「放蛇」，並對加重對違法行為引入俗稱「釘牌」措施。同時亦引入「的士服務智能管理系統」，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，安裝的士車廂的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法營運司機的權益，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，統一監管設立於酒店或私人建築物內的的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機。

昨午法務局局長張永春、交通事務局局長汪雲出席新聞發佈會介紹《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本內容。

針對的士服務中存在亂象，首先要加強對違法行為力度，社會普遍認為應該增加調查取證的方式和手段，其中包括引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段，即俗稱「放蛇」，製作格化的證人證言表和控訴書，方便即時取證及檢控違規司機，利用視像監察設備收集以作為檢控的士違法行為的證據資料，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「釘牌」）等措施。
對於引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段，文本指，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調查取證手段，不能實施相關的違法行為，且「放蛇」的手段必須是被動式，亦不能以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據。文本建議法律明確賦予治安警察局有關的士違法行為的監察處罰權限，由交通事務局及治安警察局共同負責監察工作。
張永春解釋，社會理解的「放蛇」是執法時不表露身份，例如執法人員以遊客身份搭的士，期間如果的士司機開價或繞路，在這種情況下，執法人員可表露身份及取證，亦即是執法人員用隱藏身份取證手段。他強調「放蛇」必須是被動式執法，且法律要明確規定。
當局表示，造成的士服務亂象的違規司機始終是少數，在加強打擊諱法行為的同時，也應該為的士行業創造良好、公平的經營環境，建議的措施包括引入「的士服務智能管理系統」，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，安裝的士車廂內的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法運營司機的權益，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，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，其核心在於如何解汰目前的士數量不足、的士服務供求關係失衡的問題，否則僅是強化監察措施，難以起到標本兼治作用。故建議根據本澳的常住人口數量、遊客人數、地區面積、道路狀況、公交種類、營運效率、搭乘習慣、道路交通壓力及人力資源供應等多方面的內容，全面研究並科學分析本澳所需的士數量和種類。
增發的士牌照，應該使的士回歸到其提供公共交通股務的性質，不可變成投資牟利的工具，因此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，可考慮發出有年期的公司及個人牌照，但需要訂定全新的、嚴格的運營規範，強化的士服務的監管措施，並對現存的士牌照持有者的合法利益及合理訴求作出妥善的回應及處理。
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，對普通的士服務起著必不可少的補充作用。所以需要充分討論電召的士服務的定位及要求，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，例如訂定合理的電召附加費，或增加電召的士的數量及分布區域而減少空載路程。
現階段，交通事務局將聯同治安警察局及其他政府部門，依照現行法律賦予的權限，積極執法打擊的士違規的行，並呼籲的士司機與執法人員積極配合，共同努力清除業界中的害群之馬。

提供日期：9/8/2014
名稱：大眾報
檢討的士法律今起諮詢倡引入放蛇執法實施釘牌措施
特區政府推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，今起

至下月 23 日公開諮詢。文本建議引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段（俗稱“放蛇”），明確賦予治安警察局有關的士違法行為的監察處罰權限，由交通事務局及治安警察局共同負責監察工作，並引入中止或取消的士司機從業資格（即續稱“釘牌”）等處罰措施，在的士車廂安裝錄音監測系統，打擊違規行為同時保障合法營運司機的權益。

法務局聯同交通事務局昨日下午 4 時在水坑尾公共行政大樓 15 樓舉行新聞發佈會，由法務局局長張永春及交通事務局局長汪雲介紹諮詢文本內容。他們指出，澳門的士服務是居民出行的一個重要選擇，亦要遊客優先選擇的交通工具。然而，近年社會對的士服務批評不斷，主要針對“拒載”、“揀客”、“繞路”、“議價”、“釣泥鰋”、“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。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，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，故特區政府和社會高度重視。

引入放蛇執法實施釘牌措施

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，社會普遍認為應增加調查取證的方式和手段，其中包括引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段，（即俗稱的“放蛇”），“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調查取證。且必須是被動式，不得以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據；製作格化的證人證言表和控訴書，方便即時取證及檢控違規司機，利用視像監察設備收集以作為檢控的士違法行為的證據資料，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“釘牌”）等措施。“釘牌”適用於嚴重及重複違法者，將參考相關法律及透過諮詢聽取意見訂定“釘牌”標準，亦會進一步研究針對的士行業引入專門扣分制度的可行性。

打擊違法行為同時保障司機權益

在加強打擊違法行為的同時，亦應為的士行業創造良好、公平的經營環境，建議的措施包括引入“的士服務智能管理系統”，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，安裝的士車廂內的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法運營司機的權益，同時，可透過法律明確規定安裝該系統的權限、目的及資料通途，車廂內必須張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統，此外，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，統一監管設於酒店或私人建築物的的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機。

檢討的士拍照發放方式

他們強調，無論是解決的士服務中的違規問題，還是解決居民和遊客“搭的難”的問題，其核心在於如何解決目前的士數量不足、的士服務供求關係失衡的問題，否則僅是強化監察措施難以起到標本兼治作用。因此，建議根據本澳的常住人口數量、遊客人

數、地區面積、道路狀況、公交種類、營運效率、搭乘習慣、道路交通壓力及人力資源供應等多方面的內容，全面研究並科學分析本澳所需的士數量和種類。同時，增發的士牌照應使的士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，因此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。此外，可考慮發出有年期的公司及個人牌照，但需要訂定全新的、嚴格的運營規範，強化的士服務的監管措施，並對現存的士牌照持有者的合法利益及合理訴求作出妥善的回應及處理。另外，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，對普通的士服務起著必不可少的補充作用。需要充分討論電召的士服務的定位及要求，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，例如訂定合理的電召附加費，或增加電召的士的數量及分布區域而減少空載路程。

公眾諮詢為期四十五天

因此，有必要儘快修訂現行輕型出租汽車牌（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。法務局各交通事務局起草《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文本，由今日起至 9 月 13 日展開為期 45 天的公眾諮詢，希望社會各界就諮詢文本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。現階段交通事務局將聯同治安警察局及其他政府部門一道，依照現行法律賦予的權限，積極執法打擊的士違規的行，同時呼籲的士司機與執法人員積極配合，共同努力清除業界中的害群之馬，為居民和遊客提供優質的士服務，建立澳門良好的旅遊城市形象。

提供日期：9/8/2014

名稱：濠江日報

建議放蛇錄音釘牌推法律文本諮詢公眾政府出招遏的士違規

特區政府推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，今起至下月 23 日公開諮詢。文本建議引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段（俗稱"放蛇"），明確賦予治安警察局有關的士違法行為的監察處罰權限，由交通事務局及治安警察局共同負責監察工作，並引入中止或取消的士司機簽業資格（即續稱"釘牌"）等處罰措施，在的士車廂安裝錄音監測系統，打擊違規行為同時保障合法營運司機的權益。

法務局聯同交通事務局昨日下午 4 時在水坑尾公共行政大樓 15 樓舉行新聞發佈會，由法務局局長張永春及交通事務局局長汪雲介紹諮詢文本內容。他們指出，澳門的士服務是居民出行的一個重要選擇，亦要遊客優先選擇的交通工具。然而，近年社會對的士服務批評不斷，主要針對"拒載"、"揀客"、"繞路"、"議價"、"釣泥鰋"、"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。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，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，故特區政府和社會高度重視。

引入放蛇執法實施釘牌措施

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，社會普遍認為應增加調查取證的方式和手段，其中包括引入藏身份的方式對違法行為調查手段，(即俗稱的"放蛇")，"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調查取證。且必須是被動式，不得以教唆或誘導他人作出違法行為的方式取得證據；製作格化的證人證言表和控訴書，方便即時取證及檢控違規司機，利用視像監察設備收集以作為檢控的士違法行為的證據資料，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"釘牌"）等措施。"釘牌"適用於嚴重及重複違法者，將參考相關法律及透過諮詢聽取意見訂定"釘牌"標準，亦會進一步研究針對的士行業引入專門扣分制度的可行性。

打擊違法行為同時保障司機權益

在加強打擊違法行為的同時，亦應為的士行業創造良好、公平的經營環境，建議的措施包括引入"的士服務智能管理系統"，實時紀錄車輛行駛路線、營運狀態，安裝的士車廂內的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法運營司機的權益，同時，可透過法律明確規定安裝該系統的權限、目的及資料通途，車廂內必須張貼提示，告知乘客車廂內已安裝錄音監察系統。此外，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，統一監管設於酒店或私人建築物的的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機。

檢討的士拍照發放方式

他們強調，無論是解決的士服務中的違規問題，還是解決居民和遊客"搭的難"的問題，其核心在於如何解決目前的士數量不足、的士服務供求關係失衡的問題，否則僅是強化監察措施難以起到標本兼治作用。因此，建議根據本澳的常住人口數量、遊客人數、地區面積、道路狀況、公交種類、營運效率、搭乘習慣、道路交通壓力及人力資源供應等多方面的內容，全面研究並科學分析本澳所需的士數量和種類。同時，增發的士牌照應使的士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，因此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。此外，可考慮發出有年期的公司及個人牌照，但需要訂定全新的、嚴格的運營規範，強化的士服務的監管措施，並對現存的士牌照持有者的合法利益及合理訴求作出妥善的回應及處理。另外，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，對普通的士服務起著必不可少的補充作用。需要充分討論電召的士服務的定位及要求，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，例如訂定合理的電召附加費，或增加電召的士的數量及分布區域而減少空載路程。

公眾諮詢為期四十五天

因此，有必要儘快修訂現行輕型出租汽車牌（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。法務局各交通事務局起草《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文本，由今日起至9月13日展開為期45天的公眾諮詢，希望社會各界就諮詢文本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。現階段交通事務局將聯同治安警察局及其他政府部門一道，依照現行法律賦予的權限，積極執法打擊的士違規的行，同時呼籲的士司機與執法人員積極配合，共同努力清除業界中的害群之馬，為居民和遊客提供優質的士服務，建立澳門良好的旅遊城市形象。

提供日期：9/8/2014
名稱：濠江日報
就優化的士服務經營市民可透過多渠道發表意見
今起展開公眾諮詢"檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度"文本共有為三章九個小項，包括加強打擊的士的違法行為、優化的士服務的經營環境及晚上的士服務的長遠規劃。
在第一章"加強打擊的士的違規行為"中，文本建議一、加強調查取證，包括引入隱藏身份的調查手段（俗稱"放蛇"），增加即時取證方式，增加影音資料證據；二、加強執法工作；三、加重處罰力度，包括提高處罰金額，增設"釘牌"制度，促使繳納罰款。
第二章"優化的士服務的經營環境"，一、引入"的士服務智能管理系統"，包括引入的士司機電子工作證，的士車程及收費電子記錄，的士車廂內的錄音監察制度；二、建立的士服務費定價制度；三、統一監管的士候客區；四、推行司機的鼓勵及培訓計劃。
第三章"完善的士服務的長遠規劃"，一、研究澳門對的士服務的需求；二、研究訂定發出新的士牌照的標準，制定新的士牌照的經營規範，回應原有的士牌照持有者的合理訴求；三、研究電召的士之服務定位。

提供日期：10/8/2014
名稱：現代澳門日報
市民贊成放蛇打違的交諮委形容覆水難收-
政府在檢討的士法律諮詢文本提出引入「放蛇」執法手段，業界似乎有點抗拒，不過市民反映的士拒載和濫收車資情況愈來愈嚴重，贊成「放蛇」的做法。有交諮委稱"政府一開始放縱，現在要收很難"，並認為罰則仍然不夠重。
特區政府推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，當中引入俗稱「放蛇」的隱藏身份的方式對違法行為調查手段，諮詢一個半月。市民和旅客普遍贊成以「放蛇」手段打擊違規的士，有市民反映現時的士拒載和濫收車資情況愈來愈嚴重，有需要立法控制。除「放蛇」外，政府還建議安裝錄音設備，保障乘客和的士司機，有市民認為的士司機若果能自制的話，政府就無需推出這個措施。
交通諮詢委員會委員馮金水認為罰則仍然不夠重，以及現時的發牌制度是以價高者得的方式進行，即使的士被釘牌都不能解決本質問題。他形容"政府一開始放縱，現在要收很難"。馮金

水建議政府可參考一些東南亞國家的士發牌制度及聽取業界的意見。

提供日期：10/8/2014
名稱：大眾報
的士政策快立法清除亂象樹形象
澳門打的難！這幾乎是過往澳門的人一致發出的感歎，也是近年來澳門社會不乎的事實。拒載、揀客、濫收車資等問題愈演愈烈，諸如掛風球時由關閘去機場少於千元不載客的「發難財」現象屢屢發生，居民、旅客即怨聲四起，澳門本有的良好形象不斷受到損害。政府正式將的士法政策及法律制度進行公開諮詢，並表明優先處理、盡快立法的態度。政府及立法會公共行政事務跟進委員會都一致認同，的士應回歸公共交通工具的本質，不應為投資工具。對於「放蛇」打擊違規的士、罰則刑事化、釘牌扣分制度等方面的不同意見，筆者認同須循發牌制度、加強治理亂象之兩大方向，全面檢討的士政策，盡快將現行的《的士規章》修訂為《的士客運法律制度》，以法律的形式，從源頭上去解決「打的難」問題及治理的士亂象，樹立澳門公交及整體城市的良好形象。

第一，引入刑事制度，加強刑事化措施。資料顯示，去年交通局及警方進行了二百三十五次聯合行動打擊違規的士，發現二百七十九宗違規個案。今年一至六月，兩局聯合行動一百六十六次，已發現二百九十一宗違規，當中六十五宗拒載、二百一十八宗濫收車資及八宗其他違規，半年數字已比去年總數還要多，其中不泛有刑事違法。因此，需要強治安警的監督權限，透過警方介入加強打擊效率，交通局則負責行政違法處理。作為一部法律，就是要體現制裁和懲罰的效力，應當包含行政違法處理兩個方面。過往的《的士規章》只不過是有些行政違法處理的依據，現在透過警方介入加強刑事化治理力度，亦如交諮委淩世豪則形容罰款猶如「貓捉老鼠」的遊戲，阻嚇作用不。的士司機欺騙遊客、「劏客」等實屬刑事行為，唯有引入刑事制度，當執法人員發現的士司機違規後，將個案移交法院審判，才能起阻嚇作用。如此，也會更完善地體現其法律效應。

第二、加大科技投入，引入視像監察設備去監察車廂情況。的士車廂內設視像監察影像，旨在輔助調查違法行為，僅當發現違規行為或遇乘客投訴時才用。視像設備對司機、乘客皆有保障，除了監管違規情況，若有乘客暴力對待司機，亦可作為證據保障司機權益；若引入「放蛇」，又可監察便衣警察的執法過程。

第三、引入「放蛇」制度。由警員以乘客身份搭的士「放蛇」，當司機違法時，警員可檢控。在引入「放蛇」制度，社會大多認同，堅持制度，讓的士司機時刻有警示。交諮委的人士還覺得不應只針對的士行業，亦指當局稽查人員不多，基本能被的士司機認出，需要可行性的實際操作。另外，因一些不良的士司機懂得取巧，如透過中間人講價和搵客、引誘客人自己定價，難以取證，故建議在修改的《的士客運法律制度》上加強巡查和執法，持續定期打擊的士違規行為。

第四、加重的士司機違規罰則。重罰非常必要且才有阻嚇力，像當年吐

啖、亂丟垃圾罰款 600 元一樣，開始總有人反對，真正執法了街道清潔了，大家都說好。現當局建議的士司機違規罰金為二千至五千元，亦有意見提升到五千元至三萬元，另如三年內三次違規則會釘牌，一至五年後才可再次考試發牌等配套處罰措施。一句話，重罰是原則，只有罰到讓的士司機膽戰心驚，讓他們絲毫不敢碰違規違紀的「紅線」，的士亂象也會隨之消聲匿跡。

第五，建立由公司統一經營的體制。近期公開競投的二百個具年限的士牌，在環保車價、維修成本上升的情況下，中標價仍攀升，最高中標價達一百二十多萬元，最低亦要九十一萬多元。陳美儀、宋碧琪等議員建議修改「價高者得」的發牌制度，否則牌照、車輛、油價成本樣樣升，良心司機難生存，部分司機自然「吊高嚟賣」，各種五花八門違規行為應運而生，最終經營成本轉嫁到市民和遊客身。由公司統一經營牌照，保障所有牌照均有服務市場，當出現違規情況亦直接歸咎公司，方便政府監管，減省前線人手。這應該是規範的士運營的有效體制。

《的士客運法律制度》不僅關係到法律改革，同時也關係著居民訴求、城市形象等重大公共利益。澳門定位為世界旅遊休閒城市，除輕軌建設、巴士及步行系統優化外，的士必不可少，更是澳門的名片，但現時的士違規情況實已影響到居民、旅客出行。的士既是重大民生問題也影響澳門日後的可持續發展，是重大公共利益事件。因此，必須盡完善這一法律制度，以便加大整體執法力度、處罰強度，以及加強司機培養，才能整體清除亂象，樹立澳門公共交通的良好形象。

提供日期：10/8/2014

名稱：澳門日報

“的士法”諮詢文件簡介

的士服務作為居民出行的一個重要選擇，對公共巴士服務及私人車輛起着重要的補充或替代作用。另一方面，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交通工具。然而，近年社會各界對的士服務批評不斷，主要針對部分司機“拒載”、“揀客”、“繞路”、“議價”、“釣泥鰋”、“濫收車資”等違規情況。雖然目前大部分的士司機均自律守法，但小部分司機的違法行為屢禁不止，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象。這關係到澳門居民能否安居樂業、如何將澳門打造成世界旅遊休閒中心，並且促進澳門經濟適度多元發展的問題，因此特區政府和全社會高度重視。

應否引入放蛇釘牌

針對的士服務存在的“亂象”，首先要“加強打擊的士違法行為”。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，以及加重處罰違法行為，引入中止或取消的士司機從業資格（即俗稱的“釘牌”）等措施。

在加強打擊違法行為的同時，也應該“優化的士服務的經營環境”，藉此消除不正當的經營行為，強化保護合法經營者。包括引入“的士服務智能管理系統”，建立合理的士服務費訂價制度，

統一監管的士候客區，增加的士司機的職業培訓，表彰服務優異的司機，從而全面提升的士行業服務素質，方能真正確保乘客的權益。

幾多至夠怎樣發牌

無論是解決的士服務中的違規抑或居民和遊客“打的難”的問題，核心均在於如何解決的士數量嚴重不足的情況。所以為“完善的士服務的長遠規劃”，需要因應澳門的實際情況，科學分析澳門所需的士數量，探討增加的士牌照的發放方式，減少的士牌照的投資功能，以及研究電召的士服務定位，令的士可回歸到提供公共交通服務的正軌。綜上所述，有必要盡快修訂現行輕型出租汽車（的士）客運法律制度，以立法的形式規範和完善制度。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，諮詢期為本月九日至九月二十三日，希望社會各界就諮詢文件的內容，以及有關的士營運制度的其他內容發表意見。

提供日期：10/8/2014

名稱：澳門日報

宜說明錄音系統運作定期刪資料

議員：扣分制難在官員思維

拒載、繞路、濫收車資等的士違規問題猖獗，政府推出“檢討輕型出租汽車（的士）客運制度”諮詢文本，擬加強規範。議員認同文本建議的執法部門及調查手段，但對處罰有所保留，認為按累犯次數處罰“釘牌”較為粗疏，建議引入扣分制“釘牌”。議員區錦新稱，扣分制難行，難不在技術，而是官員思維。

誰能取得錄音資料

針對現行“的士亂象”，文本建議引入“放蛇”制度、的士車廂加裝錄音監察系統等調查及取證手段，執法工作由警員負責。議員陳美儀認為，建議措施具針對回應的士違規問題，亦可見政府打擊違規的士決心。她表示，以往執法工作由交通局負責，但該局稽查人數有限，有時執法力不從心，現時改為警員執罰，即居民及遊客碰到的士違規，可找警員介入調查，甚至執罰。警員數量較稽查多，且廿四小時輪更，相信執法效果較以往大為改善。她認為，“放蛇”、“的士裝錄音”，若沒有法律衝突，不失為好建議，但亦有隱憂需關注。如澳門地方細小，放蛇人員（隱藏執法人員）有限，容易被的士司機認出。有業界、居民擔憂“的士裝錄音”會侵犯私隱，如會否任何人都可輕易取得錄音資料，甚至對外發佈。政府宜進一步說明錄音系統的運作，並規範誰有權開啟錄音資料，亦應定期刪除錄音資料等。

累犯次數處罰粗疏

處罰方面，政府建議初犯者罰款二千至五千元不等，並建議按累犯次數處罰停牌或釘牌，但累犯多少次才釘牌則聽公衆意見。坊間曾建議的扣分制度“釘牌”，文本表示，因本澳尚未實行駕駛者違規的扣分制度，故引入扣分制度尚需研究。

議員區錦新表示，比起罰款，停牌及釘牌懲罰較為嚴厲，需有循序漸進處罰的過程，以累犯次數處罰停牌及釘牌略為粗疏，難道第三次違規停牌、第四次違規則釘牌？他支持扣分制度釘牌，司機清晰罰則，亦會守規矩。問及扣分制難行的原因，他曾聽到官員解釋是因扣分制度想普及至全澳駕

駛者，涉及修改道路交通法。區錦新認為，普及全澳駕駛者方向正確，但需時長，認為應先在的士行業實行，再輻射至全澳駕駛者。扣分制"技術上唔難，難在官員的思維方式"。陳美儀亦支持扣分制及釘牌並行，第二次違規者處雙倍罰款，扣分至一定程度處罰停牌，嚴重者處罰釘牌。

提供日期：10/8/2014
名稱：澳門日報
何小姐：徵同意方錄音
雖然自己曾被的士司機"遊花園"，但對車廂內安裝錄音裝置則持保留態度。因每人的一言一行均涉及私隱，若與友人的重要對話被記錄下來後，擔心會有不良份子把相關檔案分享上網，或用作其他不法行為，後果不堪設想。建議司機須先徵得客人應允，方能啟動錄音裝置。

提供日期：10/8/2014
名稱：澳門日報
吳先生贊成安裝促規管
如在的士內安裝錄音裝置，相信可杜絕現時常見的兜路、亂開價等違規行為。因為多數都在趕時間的情況下才坐的士，如遇到上述問題，很多時都會不了了之。一來不想蹉跎時間與司機爭辯，二來不知道投訴門路。只好自行拍照，並放到網上，但亦補償不了金錢上的損失。若司機的違規行為仍無法改善，建議當局考慮加裝攝像裝置，加強規管。

提供日期：10/8/2014
名稱：澳門日報
王先生：處罰便可
沒有必要在車廂內安裝錄音裝置，因澳門絕大多數的司機相對守法，偶爾遇到害群之馬才會發生違規情況。自己每次來澳均選擇的士代步，認為與鄰近地區相比，澳門司機的服務質量尚算滿意。建議政府加強處罰違規司機便可。

提供日期：10/8/2014
名稱：市民日報
何潤生倡抽籤發的士牌遏炒風
政府日前就檢討的士法律制度展開為期 45 天的公眾諮詢，並建議引入放蛇制度、錄音監察車廂、釘牌提高罰則、賦權警方執法等手段打擊日益嚴重的的士違規問題。議員何潤生表示，同意有關措施，將有效打擊的士違規，但他促請政府改變「價高者得」的競投方式，例如通過訂立合理的價格，引入抽籤制度等，遏止的士成為炒賣工具。
的士數量相對少
何潤生表示，目前的士違法行為存在持續蔓延的跡象，無論居民及旅客都批評不絕，影響澳門旅遊城市的形象，社會長時間希望政府加強打擊的士違法行為，今次政府推出的諮詢文本是「遲來的春天」。他認同文本中對放蛇、加影音監察、簡化報案手續、引入釘牌等的建議，認為將有效打擊目前的違法行為；而文本同時提及的士適當的經營環境及利潤，設立定價制度等，他認為一方面要求的士達到服務水平，同時給予該行業生存的空間，文本「既有義務又有權利」，起到平衡作用。他希望政府廣泛諮詢後，盡快立法推行有關措施。

何潤生指出，的士問題不只是數量上的問題，在長遠規劃上，政府未有建議的士未來的發牌形式及的士牌數量。澳門無論是常住人口加上旅客量，只有 1380 部黑的及黃的，相對比鄰近地區要少，而澳門地少、短程載客量較多，故需要有其他綜合數據，綜合評估的士要求數量。

他認同的士不應成為投資工具，應回復原來公交的功能。黑的牌照以「價高者得」競投方法將租金及經營成本都推高，將令目前有的士司機通過多種不守規則辦法賺錢的弊病，最終由消費者承擔。目前 8 年的士牌最高價為 110 萬，平均 90 多萬，「司機計過條數 8 年期，可能 7、80 萬有得做。」他建議政府通過訂立合理的價格，倘較多人投標就用抽籤方法，將承投方式訂為合適、可經營得到的、並設有合理利潤；並建議訂立公司制度，相信有企業肯去經營。

「你賺錢可以通過其他渠道賺錢，的士不應作為炒賣，現時已阻礙澳門成為世界旅遊休閒中心，不能一個行業爭取最大利潤而影響整個澳門的發展，居民搭不到車，旅客有怨氣，所有這些行為由個案到小部分慢慢蔓延。」他表示，的士是重要的公交工具，如政府不去規範及履清，影響的面將好大，又促請政府未來的諮詢中提供更多詳細的分析研究及數據。

他又指出，目前黃的營運情況當局未有評估，作為特別的士服務是有需要的，政府應研究是維持或增加數量。如果能有效營運，日後應擴大黃的數量，並引入多間公司去經營。

他又指出，目前《澳門陸路整體交通運輸政策》當中，進度已「甩晒」，輕軌脫期、巴士服務與居民有差距，本澳路面有限，公交優先及控制車輛又未做好，暑假本澳遍地工程路面擠塞，促請政府應作通盤考慮，就政策作出檢討。

提供日期：10/8/2014

名稱：市民日報

的士商：放蛇執法應一視同仁

因應屢遏不止的的士違規行為，政府推出《檢討的士法律制度諮詢文本》並開展公開諮詢，澳門交通運輸業總商會理事長凌世豪對文本中的多項建議均表示不反對，但質疑各項建議是否具操作性和可行性，他認為執法才是遏止的士違規的關鍵，建議應全權由治安警執法，並直接以刑事案件由立法處理的士違規行為，相信只要有幾個違規司機被定罪，已可起殺雞儆猴的作用。

近期情況未見改善

凌世豪昨受訪時強調，一直支持打擊的士違規行為，因其社團過去已接到太多的士違規的投訴，更感覺現在市場的秩序已經失控，故已多次約見交通局局長汪雲反映問題，亦提出不同建議「教埋佢做」，惟他直言前晚親自到幾個的士違規的黑點視察，情況完全不見改善。

政府在諮詢文本中重點提出引入「放蛇」制度，凌世豪表示不反對以「放蛇」制度糾正市場的秩序，但絕對不贊成「放蛇」只針對的士行業，他批評有關做法在社會中只是笑話，亦對業界不公平，參考其他地區經驗，亦不會只針對的士行業「放蛇」。凌世豪促請「放蛇」制度應是針對全澳社會不同違規行為，例如夜總會、賭場

賭枱底，甚至立法會選舉等等，才是法治社會正常做法。

錄音監察或觸犯私隱

文本另一重點是建議在的士車廂內安裝錄音監察系統，凌世豪又說「呢個仲無稽」，直言不反對有關做法，但業界早於幾年前已建議政府在的士內安裝監察系統，以應對早年的士司機經常被醉漢毆打和破壞車輛，當時個人資料保護辦公室指會侵犯私隱，近期政府卻突然表示安裝監察系統合法，他質問政府「點解可以咁」？批評政府根本是「玩法律偽術」；他亦提醒政府，諮詢期間須關注社會和旅客是否認同監察系統，尤其涉及居民和旅客的個人私隱問題。

此次修法政府亦建議設的士服務費訂價制度，改善過往加價只由業界提出，冀令的士調價機制制度化和規範化。凌世豪表示如果每年毋需由業界提出便可加價，當然贊成，但關鍵是政府「做唔做得到」，因業界去年提出申請加價，事隔將近 1 年政府仍未完成審批；又認為如果實行有關制度，除了政府提出檢討外，業界仍可自行提出申請，因業界的經營非常被動，成本不斷受油價、維修費用的升幅所影響。

建議刑事檢控違規者

凌世豪最後總結指出，政府的文本雖然提出不少措施，但覺得政府只是在「作文」，看似「作得好好」，但實際上能否做得到是兩回事，除了法律外，最重要仍然是執法，他感覺現時對於的士違規執法，治安警交通廳和交通局的配合不足，直言交通局僅得 10 多名稽查，為何要「爭住做」？如果全權由治安警打擊違規司機，「兩日就清晒啦」；他亦建議如有違規的士司機被警方「斷正」，應直接以刑事案件交法院處理，因做法根本是詐騙，只要有幾個違規司機被定罪，已能起殺雞儆猴的作用，根本毋需再討論甚麼提升違規行為的罰款或吊銷牌照。

提供日期：11/8/2014

名稱：濠江日報

的士新規可提升澳門形象

近年本澳旅遊業興旺，訪澳旅客經已連續三年突破 2800 萬人次，去年更達到 2900 萬人次，政府和業界憂慮本澳承載力未能滿足洶湧而至的旅客，期望拓展城市設施和旅遊路線，更好地應對旅客人潮。據悉，今年上半年入境旅客逾 1528 萬人，按年增加 8%，其中 6 月份入境旅客逾 243 萬人次，按年增加 5%，假若周邊地區經濟能夠保持平穩發展，今年訪澳旅客數量有望突破 3000 萬人。喜中有憂的是，當局經已連續兩月錄得賭收下滑，有官員及學者就認為「賭收趨於平穩」，對於澳門反而是好事，未知有關「好事」的結論是否迎合六間博企的胃口，能否支撐不斷增多的賭枱。賭收下滑再加上周邊地區陸續開賭，對於本澳勢必產生一定程度的影響，政府和業界可未雨綢繆提振旅遊吸引力，促進經濟穩健發展。

中央定位澳門發展為世界旅遊休閒中心，增強本澳的旅遊吸引力。提升世遺名城的旅遊城市形象，均相當關鍵。近年社會對的士服務批評聲音不斷，主要針對 「拒載」、「揀客」、「繞路」、「議價」、「釣泥鯭」、「濫收車資」等違規情況，雖然大部

分的士司機自律且守法，但少部分害群之馬的違規行為已足以令整個的士行業蒙羞。本澳的士服務存在的違法行為屢禁不止，不僅令居民和遊客怨聲載道，且嚴重影響了澳門的旅遊城市形象，關係到澳門居民能否安居樂業，亦關係到如何將澳門打造成世界旅遊休閒中心，以及促進澳門經濟適度多元化發展。的士服務違規現象帶來的嚴重負面影響，引起特區政府和社會各界的高度重視。

上周末，政府推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，展開為期 45 天的公眾諮詢。希望社會各界就諮詢文本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。文本建議引入隱藏身份的方式對違法行為調查手段（俗稱"放蛇"），明確賦予治安警察局有關的士違法行為的監察處罰權限，由交通事務局及治安警察局共同負責監察工作，並引入中止或取消的士司機簽業資格（即續稱"釘牌"）等處罰措施；同時建議引入「的士服務智能管理系統」，在的士車廂內安裝錄音監測系統，打擊違規行為，同時保障合法運營司機的權益，

自巴士服務模式再度變更以來，交通局致力提升本澳公共交通服務，現時再向公眾廣泛諮詢檢討的士營運法律。的士新規引入「放蛇」、「錄音」和「釘牌」等嚴厲措施，當局擬加強調查取證，加強執法工作，並加重處罰力度，提高處罰金額，從嚴打擊違規行為。同時，亦會優化的士服務的經營環境，及完善的士服務的長遠規劃。相關做法可謂剛柔相濟，假若於公開諮詢後能夠順利實施，有勵提升澳門旅遊城市形象，為居民和遊客提供優質的士服務。

提供日期：11/8/2014

名稱：濠江日報

放蛇執法意見不一冀當局廣泛收集意見

澳門論壇昨日探討諮詢中的檢討"輕型出租汽車（的士）客運法律制度"，邀得交通諮詢委員會委員高岸聲，公共事業關註協會理事長鄭仲輝，的士司機互助會理事長郭良順及法治研究學會會長陳華強任主講嘉賓，與會市民及嘉賓普遍支持當局透過修法及加強監管解決的士亂象，並希望改善的士發牌制度增加的士數量，更好服務市民及遊客。

有與會市民支持當局採取"放蛇"執法及在的士內加設視像監控設備，認為有助打擊的士業界不良經營行為，而加設錄影設備則可對犯罪活動起阻嚇作用，對司機及乘客雙方均有保障。此外有市民要求相關視像監控設備能夠同步記錄車內外的情況，打擊的士司機拒載行為；同時，交通事務局亦應完善投訴機制，積極跟進乘客投訴，配合未來上述制度的實施，做好的士監管工作。有市民則建議將的士違規列為刑事罪行，徹底整治的士亂象。

支持提升的士服務措施

高岸聲認為，的士服務優劣直接影響本澳旅遊城市的形象，任何有助改善提升本澳的士服務質素的措施均應該支持，在加設視像監控設備方面，可以通過技術手段在錄影過程中加入"格仔"(馬賽克) ，最大程度保障司機及乘客的隱私。高岸聲又認同需要修

改的士發牌制度，改變現時以價格為主的及發牌制度，他解釋，按照目前的競牌價格，一張的士牌照已超過百萬澳門幣，持牌人或司機為收回成本，很可能會以身犯險，做出濫收車資、兜路、揀客等違規行為。

陳華強指出，“放蛇”與現時刑事法律原則有衝突，難以分清主動或被動調查，但就認為的士是公共交通工具，屬於公共場所車廂內可安裝視像監控設備，但如何權衡保護私隱及打擊違法行為兩者之間的輕重，及如何保存和提取有關錄像資料的問題，這些均需要在諮詢中收集社會意見。

加強監管配合新法

郭良順支持當局就上述諮詢文本廣泛聽取社會意見，但就坦言，單憑修改法例難有效打擊的士違規行為，最重要還是有關當局加強監管，他強調，由於當局一直以來對的士違規行為疏於監管，才導致有新入行的司機“有樣學樣”，只有加強監管執法力度，才能有效遏止業界的不良行為。他又重申，作為業界工會，會配合政府做好勸諭工作，提醒會員司機要依法營運。

嚴格規定錄像資料

鄭仲輝指出，的士車廂內加設視像監控設備對違法行為有很大阻嚇作用，建議由政府出資加設，將相關設備納入公共財產，對提取視像資料作出嚴格規定，從而保障乘客及司機私隱。他又認為，解決的士服務單憑修改法例及加強執法仍不足夠，重點是解決市場供求問題，改變的士牌照“價高者得”的情況，增加發牌數量，藉著更多的士投入服務，提升整體服務質素。

提供日期：11/8/2014

名稱：大眾報

澳門論壇探討的士營運制度與會者多支持修法遏的士亂象

澳門論壇昨日探討諮詢中的檢討“輕型出租汽車（的士）客運法律制度”，邀得交通諮詢委員會委員高岸聲，公共事業關註協會理事長鄭仲輝，的士司機互助會理事長郭良順及法治研究學會會長陳華強任主講嘉賓，與會市民及嘉賓普遍支持當局透過修法及加強監管解決的士亂象，並希望改善的士發牌制度增加的士數量，更好服務市民及遊客。

有與會市民支持當局採取“放蛇”執法及在的士內加設視像監控設備，認為有助打擊的士業界不良經營行為，而加設錄影設備則可對犯罪活動起阻嚇作用，對司機及乘客雙方均有保障。此外有市民要求相關視像監控設備能夠同步記錄車內外的情況，打擊的士司機拒載行為；同時，交通事務局亦應完善投訴機制，積極跟進乘客投訴，配合未來上述制度的實施，做好的士監管工作。有市民則建議將的士違規列為刑事罪行，徹底整治的士亂象。

支持提升的士服務措施

高岸聲認為，的士服務優劣直接影響本澳旅遊城市的形象，任何有助改善提升本澳的士服務質素的措施均應該支持，在加設視像監控設備方面，可以通過技術手段在錄影過程中加入“格仔”(馬賽克)，最大程度保障司機及乘客的隱私。高岸聲又認同需要修改的士發牌制度，改變現時以價格為主的及發牌制度，他解釋，按照目前的競牌價格，一張的士牌照已超過百萬澳門幣，持牌人或司機為收回成，很

可能會以身犯險，做出濫收車資、兜路、揀客等違規行為。

冀當局廣泛收集意見

陳華強指出，“放蛇”與現時刑事法律原則有衝突，難以分清主動或被動調，但就認為，的士是公共交通工具，屬於公共場所車廂內可安裝視像監控設備，但如何權衡保護私隱及打擊違法行為兩者之間的輕重，及如何保孝和提取有關錄像資料的問題，這些均需要在諮詢中收集社會意見。

加強監管配合新法

郭良順支持當局就上述諮詢文本廣泛聽取社會意見，但就坦言，單憑修改法例難有效打擊的士違規行為，最重要還是有關當局加強監管，他強調，由於當局一直以來對的士違規行為疏於監管，才導致有新入行的司機“有樣學樣”，只有加強監管執法力度，才能有效遏止業界的不良行為。他又重申，作為業界工會，會配合政府做好勸諭工作，提醒會員司機要依法營運。

嚴格規定錄像資料

鄭仲輝指出，的士車廂內加設視像監控設備對違法行為有很大阻嚇作用，建議由政府出資加設，將相關設備納入公共財產，對提取視像資料作出嚴格規定，從而保障乘客及司機私隱。他又認為，解決的士服務單憑修改法例及加強執法仍不足夠，重點是解決市場供求問題，改變的士牌照“價高者得”的情況，增加發牌數量，藉著更多的士投入服務，提升整體服務質素。

提供日期：11/8/2014

名稱：大眾報

郭良順及鄭仲輝談的士制度

澳門論壇昨日探討的士營運制度，公共事業關注協會理事長鄭仲輝在訪時表示，擔憂“放蛇”制度日後會延伸到其他領域，扣分制釘牌制度更為可取。而的士司機互會理事長郭良順則表支持引入“放蛇”制度，但要深入研究，確保制度公平性。

鄭仲輝表示，擔憂“放蛇”會延伸到其他領域，若當局加強監管執法力度，做好對的士司機違規行為的取證和懲罰，則可暫擱引入“放蛇”制度。他認為，扣分制釘牌制度更可取，但要分區域有針對性地發牌，目前的關鍵是要深入研究，權衡捆綁式的公司發牌與個人發牌的利弊。

郭良順認為，若政府批准的士加價可增加司機收入，減少的士司機的違法行為，而“放蛇”會對黑的起到恐嚇作用。他表示支持引入“放蛇”制度，但要落實研究，保證制度適合的士行業運作，確保執法手段、執法過程公平公正，希望當局能夠認真持續執法，定時定點進行放蛇，免使司機受屈。

提供日期：11/8/2014

名稱：澳門日報

憂造成負面標籤

的士“放蛇”業界籲擱置

澳門論壇昨探討“的士法”諮詢文本，其中的士應否引入“放蛇”制度引發爭議。有出席嘉賓認為，僅的士業實行“放蛇”容易造成負面標籤，更憂開先例後，將來普及“放蛇”制度，會衝擊本澳法律制度，建議擱置“放蛇”。交諮會委員高岸聲認為，被動式的隱藏執法人員與“放蛇”不同，撐引入隱藏執法人員更能阻嚇違規行為。

論壇昨日上午十一時假黑沙環公園舉行，邀請公用事業關注協會理事長鄭

仲輝，的士司機互助會理事長郭良順，交通諮詢委員會委員高岸聲，法制研究學會會長陳華強等嘉賓，共同討論“的士亂象忍無可忍放蛇裝cam可不可行？”

釘牌錄音整頓亂象

鄭仲輝反對實行“放蛇”，指的士違規屬輕度違法，未至於要用“放蛇強效藥”治理。更擔憂一旦開了“放蛇”先例，日後會成為普遍制度，“如活動發言都可做呈堂證供，會影響大家開懷暢談，社會產生互不信任情況”。建議整頓的士亂象，可先實施“釘牌”、車內錄音、警員執法等辣招，視乎成效再議需否推行“放蛇”。

郭良順支持“放蛇”，但擔憂只有的士業實施“放蛇”，會造成標籤效應，好像的士司機都有問題，倡要實行應全面推行，走私販毒非法旅館均可“放蛇”。陳華強表示，刑法典原則重視“預防勝於懲罰”，但臥底、“放蛇”涉及引誘犯罪，認為與現行法律體制互相衝突。更擔心實際執法時難區分“引誘犯罪”及“隱藏蒐證”，法院偏信隱藏執法人員的供詞，可能對的士司機不公平。建議先實行其他手段，無必要這麼快跳到爭議大的方式。

隱藏執法增阻嚇力

高岸聲表示，現時文本建議引入隱藏式執法人員（只能採取被動方式，不能教唆或誘導他人犯法），不同與坊間認知的“放蛇”，即並非臥底、捉“黃腳雞”等引誘式犯罪。認為文本將隱藏執法人員與“放蛇”混為一談，會引起社會更多爭拗。他支持引入隱藏執法人員，加強對的士違規的阻嚇力。

此外，文本建議的士車廂內裝錄音系統作證據，昨日論壇延伸討論車內裝錄像系統。嘉賓們認為，若裝設錄像系統，必須同時錄影司機及乘客，以保障雙方權益，避免“口同鼻拗”。建議錄像系統應由政府出資裝置，較私人裝置更具調取資料自主性，亦防止私隱外洩。有居民則稱，遇到拒載、揀客等情況車內錄像作用不大，倡車外亦裝設錄像系統。

昨日論壇居民並痛陳的士違規、交通事務局及治安警察局執法不力、投訴機制形同虛設，助長歪風。高岸聲亦表示，臉書有專頁“反對澳門的士惡行”，至今已獲近一萬二千人點讚，反映的士違規令居民怨聲載道，影響澳門旅遊城市形象，政府必須正視嚴懲。

提供日期：11/8/2014

名稱：澳門日報

重典治亂

“忍無可忍就無需再忍”，政府終出招，推出監管的士的法律諮詢，引入“放蛇”、車廂錄影錄音、加重處罰等對付違規的士，普羅市民拍爛手掌，的士老友搖頭嘆息。他說並非怕被罰，自問做正行正業，從業以來行得正、企得正，只是用到對付黑社會的“放蛇”搜證來規管一個行業，認為行友都被標籤了，所以不爽、不高興。

政府推出修法諮詢，不少市民還嫌太遲了，可見澳門的士亂象已到達一個令人難以容忍的地步。至於非常手法治亂，只能應了一句“治亂世用重典”，是否適合與公平，相信在“平亂”以後，才會有較客觀的探討。現時問題在，“放蛇”手法隱蔽，令不良的士司機違法違規時有所顧忌，但無形中亦讓執法者擁有過大的權力，如何令“放蛇”搜證時保持公平公正，才最關鍵。當局可

能也意識到“放蛇”衍生的問題，故打擊違規的士的“放蛇”加上“被動”兩字，即係打擊違規的士必須“被動放蛇”，當局解釋執法人員不能主動“引誘犯罪”，問題是操作程序要十分清晰，否則法律實施，肯定問題多多。

的士問題發展至今天的地步，違規者應負第一責任，讓行業形象插水，市民和遊客怨懟，守法敬業的士司機也被拖累。第二責任是權限當局，問題拖拖拉拉，五、六年前萌發的亂象，發展至今不可收拾；治的士修法到上周五才出台諮詢，何時正式執行？

的士亂象與供求息息相關，的士運作事事以市場（錢）先行，背離了服務，正是問題根源。居民多認為，將的士牌照批給由“市場”重回“服務”上，才是治本之道。

提供日期：11/8/2014

名稱：市民日報

市民痛斥的士違規亂象叢生

近年不少的士司機「拒載」、「揀客」等種種違規行為令社會怨聲載道，昨在《澳門論壇》上，發言市民均對現在的士種種違規行為痛斥一番，希望藉檢討的士法律制度遏止亂象。市民更認為政府亦有責任，如投訴機制不完善，舊區交通擠塞令司機不願進入舊區等。

論壇在市民發言環節，首名發言者反映，的士較少進入舊區，全因的士在娛樂場區域將客人載到桑拿浴室、夜總會，可按人頭計收取回佣，故的士司機均聚集在娛樂場區「搵食」，致令其他地區搭的士難。他亦反映前日看到 1 部的士在同一條馬路上停車 4 次，均只是「吊客」，嚴重影響澳門旅遊城市形象；又批評現時投訴機制不完善，只有乘客投訴才有效，其他途人看到違規行為致電交通局，得到的回覆只是會跟進，最終事件不了了之。

工會有責督促 投訴機制不足

有發言的女士坦言身為乘客，澳門的士違規問題持續多年，近年政府做了大量預防違法的工作均未見成效，乘客相當不滿，真心希望透過立法降低違法的情況；她又認為除了政府，業界工會亦有責任督促同業的行為。

有青年則砲轟的士司機現在明目張膽拒載，交通局的投訴熱線只在辦公時段才有人接聽，質問局方是否應檢討投訴機制？

另有青年則表示贊成保障澳門人搭車，但針對「劏旅客」的情況，「放蛇」制度下警員和稽查能否偽裝成旅客？故對政府法律文本的成效有質疑。

另有發言的的士司機則指出：對於的士不入舊區：政府亦有責任，因舊區交通擠塞，為保障收入，司機普遍不願進入舊區遭受塞車之苦；而在繁忙時段，即使乘客亦未必肯入舊區。

提供日期：11/8/2014

名稱：市民日報

善用資源紓業界阻力治本完善的士服務

政府出台《檢討輕型出租汽車（的士）法律制度諮詢文本》向社會徵詢意見 45 日，文本開明宗義針對的士亂象如「拒載」、「揀客」、「繞路」、「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違法行為，建議立法引入「放蛇取證」、引入車廂安裝錄音監察系統、

引入對重複違法司機釘牌制度，以及賦權治安警執法加強力度打擊違規行為，以圖撥亂反正。除了上述治標手段，當局還在諮詢文本中觸及完善的士服務長遠規劃的願景，研究本澳對的士服務的需求和增加的士牌照發放方式，以期標本並治，達致的士牌照「去投資化」，的士營運回歸公交服務宗旨。從諮詢文本提出的整治的士服務亂象，以至設定長遠目標願景，固然再清晰不過，面對本澳的士違規亂象屢遏不止，且隨着有限的現存的士數量，奇貨可居，的士淪為投資工具，成為促使少數司機違規營運的溫床，必須以短期和中長期措施，標本兼治梳理和化解問題，才能將的士服務重納正軌，體現它的公共交通服務本質。否則，僅僅針對眼前的亂象出招，其實眾所周知，仍是治得一時之亂，難以正本清源，一旦打擊措施「定型」，便伺機尋求漏洞死灰復燃，所謂「野草燒不盡，春風吹又生」，只會給予行政當局、社會不斷添亂。

而諮詢文本建議打擊的士違規行為的多種針對性措施，由於早已向社會「放風」和解釋所採用手段須依法規範，因而，當局公布文本內容以後，在社會未見強烈反彈，加上，作為用家的市民早對「搭的士難」怨氣沖天，強烈要求政府出招有效打擊，而亂象根源也僅是行內少數害群之馬，為此，我們認為，行政當局企圖循制訂法律賦權相關部門，為打擊的士亂象加大執法工具力度，當局掌握民意處理好法律宣示和解釋以後，能夠博取社會和業界的共識，清除社會對諸如「放蛇」、「車廂錄音」和「釘牌」的疑慮，有利特區政府啟動下一步的立法工作。

然而，我們認為「治標」手段容易取得社會共識制訂法律，不等同面對「治本」上的長遠規劃會輕易形成社會共識。正如本欄上周所言，把持本澳的士營運和服務，在歷史因素上形成強大「投資勢力」的「大山」，政府儘管在諮詢文本陳情利害，希望降低的士牌照的投資功能，將的士服務回歸公共交通服務正軌，但是，一方面目前不少的士牌照在市場上有市有價，正如當局在文本中都強調「應該考慮到現存的士牌照持有者的合法利益」，無論是針對市場對的士服務的需求增發牌照，又或擴展發牌方式，相信，都必然面對現有利益勢力、持份者的強烈反彈，政府難以僅僅透過「研究」、「諮詢」，在「冷氣房」中構思出得以協調好原有利益和社會需求的方案，達致彼此平衡。為此，我們才在上周提出意見希望政府面對這種改革，需有移山氣度。

此外，面對本澳陸路整體交通運輸問題，增發的士牌照也存在不少局限和掣肘，諸如，面對未來輕軌成為公共交通主幹的整體公共交通運輸格局，的士的角色定位，必然變成輔助角色；而受掣於有限的道路總長度、高密度的機動車輛總數，以至路面經常擠塞的交通流量狀況，增發的士牌照，顯然有着先天掣肘，並非「愈多愈好」。為此，未來如何設定的士數量上限，政府在經營模式、牌照標準上照顧到用家需求，將的士與其他大眾運輸工具，如輕軌、公共巴士、賭場巴士分工協調，也應是研究的士發牌的取向，發揮的士服務流動、靈活

針對用家直達目的地的優勢，又能切合用家便捷取得服務的「貼心」的長處，才能真正完善的士服務。

為此，的士服務作為完善公共交通服務的一環，我們認為，它必然維持在一個有限量牌照的公共交通服務工具，而針對完善的士服務的長遠目標，行政當局在新增牌照的同時，更應善用有限的「資源」作出多元調配，面向的士用家的各種需求，制訂新牌照發放方式和發放標準，並有別於現行成為「投資工具」的「永久牌照」的士，才能降低既得利益者對新增的士牌照的抗拒，有利當局降低業界阻力，按照增發的士牌照，完善的士服務長遠規劃的治本願景開展工作。

提供日期：11/8/2014

名稱：市民日報

放蛇遏的士違規遇反對 論壇講者指抵觸現法律 倘其他措施奏效應棄用

對於屢遏不止的的士違規行為，政府在《檢討的士法律制度》諮詢文本提出多項建議，包括引入「放蛇」和在的士內安裝監察系統等。然而昨日《澳門論壇》上幾位發言嘉賓卻普遍反對「放蛇」制度，法律學者和公用事業關注協會均認為，「放蛇」制度在社會有較大爭議，亦與現行法律有抵觸，如果其他措施能起成效，應擱置「放蛇」。

澳廣視時事節目《澳門論壇》昨早在黑沙環公園舉行，議題是的士違規情況，由交諮委高岸聲、的士司機互助會理事長郭良順、公用事業關注協會理事長鄭仲輝、法制研究學會會長陳華強主講。

就政府建議對的士引入隱藏式、被動式執法的「放蛇」制度，郭良順直言，支持任何可改善的士亂象的法律法規，但業界質疑為何「放蛇」只針對的士，對大多數守法的司機亦不公平，他認為政府應藉是次修法，於《刑法典》中對所有嚴重罪案均引入「放蛇」。

鄭仲輝亦認為，在目前情況下反對採用「放蛇」，因憂慮「放蛇」在的士行業實施後，可能逐步推廣到其他犯罪，此舉對澳門居民有影響，如帶來互不信任，故認為不要因的士問題令澳門的司法制度產生「放蛇」；他贊同在的士車廂裝設錄像系統協助搜證，及加強罰則，按違法嚴重程度扣分至最終「釘牌」，如果錄像和加強罰則具效果，可將「放蛇」擱置。

車廂錄像監察應反映整體實況

陳華強明言不贊同隱閉式搜證，他指出現行本澳法律明確禁止臥底和「放蛇」，因兩者均涉及引誘犯罪，自澳葡時代起刑法的重要原則便是預防勝於懲罰，而隱閉式搜證會等同放任犯罪或行政違規，對現行法律的原則有衝擊，如果有其他可行方法，不應急於跳到採用爭議較大的執法方式。

高岸聲雖然表示贊成隱藏式執法，對不守法的司機可起阻嚇作用，但不明白為何政府在操作上將隱藏式執法等同「放蛇」，尤其現在執法人員乘的士時遇上違規行為時，已經可以執法，等同隱藏式執法，認為使用「放蛇」的表述會引起社會更多爭拗。

另外，是次政府修法另一重點是在的士車廂安裝錄像錄音監察系統，各主講嘉賓卻有不同看法。陳華強認為基

於乘客的私隱，如果在的士內裝設錄像系統，應只對司機不對乘客。

高岸聲、郭良順則有不同意見，如果將的士車廂定為公共地方，司機和乘客均要接受監管，尤其司機遇上如醉酒人士等會有危險，亦有乘客會干擾司機，只拍攝司機便不公平，故認為錄像系統除針對司機違規行為外，須將車廂內的狀況如實反映。

鄭仲輝則建議，由政府支付安裝錄像系統的費用，將錄像系統作為政府的財產，只有政府才有權取得拍下的資料。他亦提到政府將來發放新的士牌照時，不應再價高者得，現時因供求而衍生違規行為，應增加供應，讓更多人能夠從事的士行業。

郭良順最後總結指出：未來法律通過後，要視乎政府有否恆心和決心去做，否則即使有法律亦未必有效，「如果放蛇 1 年只做兩次，咁有咩用？」

提供日期：11/8/2014

名稱：現代澳門日報

放蛇打違的意見不一 律師指衝擊現有法制

引入「放蛇」制度打擊違規的士問題引發爭議，一般大眾均贊成「放蛇」，認為能夠起到阻嚇作用，有助改善的士亂象。但有法律界人士指出，「放蛇」做法與現行法律有一定衝擊，難以分清隱蔽搜證或引誘犯罪，不贊同當局一開始就採用爭議最大的放蛇制度，這樣對司機不公平。

政府推出諮詢文本檢討的士法律制度，建議引入隱藏式的「放蛇」調查手段。的士司機互助會郭良順昨日在澳門論壇持反對意見，他認為只針對士業界實施「放蛇」是不公平，大被標籤感覺，對於守法司機更是不公平。他指出，大多數司機都守法，但有部分新入行司機"不懂睇錶，誤以為可以講價"，不過現場有觀眾反駁稱，一般人應該有乘搭的士經驗，又認為無論放蛇或釘牌，都不足以整治的士亂象，建議的士違規列刑事罪。也有市民認為政府無持續嚴格執法，做成的士違規亂象有一定責任。

交通諮詢委員高岸聲稱，一般旅客或市民面對的士違規，可能因為檢舉過程煩鎖而放棄投訴，導致問題無日無之，認為「放蛇」對於一些違規或不守法司機有阻嚇作用，有助改善的士濫收車資亂象。

法制研究學會會長陳華強表示，不贊同當局一開始就採用爭議最大的放蛇制度，因為對現行法律有一定衝擊，難以分清隱蔽搜證，或引誘犯罪行為，加上本澳法律至葡國以來，都是以預防勝於懲罰。他稱只有一個執法人員和司機，沒有其他任何佐證的情況下，一人一個版本，可以相信誰，他相信按現實慣例來說，法官通常會採納執法人員的證言，變相對的士司機不公平。

陳華強又稱，的士是公共交通工具，屬於公共場所，車廂內可安裝監控設備，但乘客是否放棄私隱，以及保存和提取有關資料的問題，需在諮詢中收集社會意見。

提供日期：11/8/2014

名稱：現代澳門日報

奉公守法

政府終於下定決心檢討的士法律制度，推出諮詢文本，用一個半月時間睇下大家有咩意見，消息一出，議論

紛紛當然喺「放蛇」執法，市民同旅客都話讚，希望能夠撥亂反正，令的士行業重回服務正軌。至於業界有意見贊成，也有意見不太認同，覺得好似被標籤，「的士佬無個好」。其實大家都知的士違規情況有幾嚴重，那怕當局加強執法，但往往由於搜證困難，追究過程費時失事，令打擊成效事倍功半。

「放蛇」無疑喺一種較為有效嘅手段，況且本澳法例規定不能誘使犯罪，只能姜太公釣魚，若然光明正大，又使咩驚人捕你，只有其心不正，才會杯弓蛇影，唔知真蛇定假客，擔心被咬中。文本亦提議裝錄音設備，出咗事唔使拗，聽帶就知是非黑白，有意見擔心會侵犯私隱，其實只要標示清楚車內有錄音裝置，自然不成問題，現時好多機構部門都喺咁做。至於喺咪須要釘牌，或者改為停牌處罰，仍有討論空間。

有守規矩嘅業者話，澳門交通擠塞，照正路揸真喺好難搵食，花大半個鐘先收得你幾十蚊，一更揸到幾多轉，都好想加入劏客行列。話雖如此，但呢啲外在因素早應計算，唔應該攞嚟作為違規嘅藉口。老實講搞到要諗咁多方法對付你，一定有原因，士業界該好好自我反醒一下，究竟喺一小撮害群之馬，定喺一窩蜂跟隨，弄得神憎鬼厭。法律是保障大家嘅最後防線，奉公守法理所當然，以身試法懲罰難免。

提供日期：11/8/2014

名稱：正報

放蛇打擊違規的士富爭議 陳華強反對隱蔽搜證

法制研究學會會長陳華強指出，向的士「放蛇」嚴重衝擊法律制度，就算政府提出的「隱蔽式搜證」，他也不太贊同。此外，在車廂內安裝監錄系統，涉及「個人私隱」及「打擊的士違規」，市民需要作出選擇。公用事業關注協會理事長鄭仲輝認為，政府採取「放蛇」等「辣招」前，應先增加的士數量。

政府推出《檢討輕型出租汽車 (的士)客運法律制度》諮詢文本，提出多項建議，其中，引入隱藏執法人員身分方式調查取證執法，以及在車廂內安裝錄音監察系統。澳廣視節目「澳門論壇」(見圖) 昨日進行討論，負責諮詢工作的法務局和交通事務局，均沒有官員出席。

台下的市民發言批評，政府引入「放蛇」是要把澳門變成「警察社會」，而且，的士問題屬於輕微違法，不是嚴重罪行，質疑引入「放蛇」的適當性。也有市民指出，現行投訴的士的機制不完善，交通事務局只受理乘客投訴，第三者 (目擊者) 的投訴只獲局方跟進，及後不了了之。另一市民表示，很多的士在夜總會和桑拿浴室等地方等客，就算阻塞交通，也沒有警員到執法。

法制研究學會會長陳華強指出，「放蛇」涉及「引誘犯罪」，嚴重衝擊現行的法律制度，就算政府提出的「隱蔽式搜證」，他也不太贊同，原因之一：法官多數接納執法者的證言。另外，在車廂內安裝錄音監察系統，涉及乘客的對話將被錄音等，市民需要選擇：「個人私隱」重要或是「打擊的士違規」重要？

鄭仲輝：應先增加的士數量

公用事業關注協會理事長鄭仲輝擔心，政府在的士引入「放蛇」，及後延伸到其他範疇，成為一個普遍的制度，最終可用來「以言入罪」取證，例如：「放蛇」到社團。他認為，的士問題的主要因素是「求過於供」，政府採取「放蛇」等「辣招」前，應先增加的士數量。從醫學角度來比喻，現時，政府如同醫生，一見到病徵便使用對付重度疾病的抗生素，這是很危險的。

郭良順：不應只針對的士司機

的士司機互助會理事長郭良順則表示，「放蛇」或「隱蔽式搜證」應延伸到各個問題，例如：非法旅館、賄選等，而不只是針對的士司機，否則，對於大多數守法的的士司機是不公平的。他又認為，由政府應投放資源在車廂內安裝錄音監察系統。

提供日期：11/8/2014

名稱：星報

的士放蛇引爭議律師指衝擊法律團體認不公平 市民建議違規列刑事罪

政府建議引入放蛇等調查制度打擊的士違規行為，有律師會衝擊現行法律，有交諮會委員認為引入放蛇才可以達到阻嚇作用，而的士司機團體認為，大多數的士司機皆守法，只是部分新入行司機誤以為可以講價，有市民則認為的士違規列刑事罪。

澳門論壇探討諮詢中的檢討的士法律制度，文本建議引入放蛇等調查制度，打擊的士違規行為，引入放蛇制度以及安裝監控設備，有助改善的士濫收車資亂象，亦能夠保障司機與乘客兩方。亦有市民指經常遇到的士司機拒載，但由於交通事務局的投訴熱線只在辦公時間才可接通，假日和公眾假期便投訴無門。

的士司機互助會理事長郭良順反對放蛇制度單單針對的士行業，可能會造成負面標籤效應，對大部份司機不公平，傳媒與社會認為的士行業普偏存在違規行為也是不公平。郭良順認為，大多數司機都守法，只有部分新入行司機不懂看錶，誤以為可以講價，業界亦關心在車廂內安裝錄音系統是否應由政府出資。

有的士司機表示，現時的士司機違規情況只屬輕微違法，非嚴重罪行，政府出重手打擊的士亂象，只增加執法部門的工作壓力，應該先解決本澳的士不足的問題。

有現觀眾反駁郭良順指，的士是私人財產，無理由要政府用公帑幫的士安裝監察系統，司機入行前亦應有乘搭的士經驗。市民又無論放蛇或釘牌，都不足以整治的士亂象，建議的士違規列刑事罪。

法制研究學會會長陳華強表示，不贊同一開始便採用爭議最大的放蛇制度，因為放蛇與現時刑事法律原則有衝突，亦難以分清主動或被動調查，但的士是公共交通工具，屬於公共場所，車廂內可安裝監控設備，但乘客是否放棄私隱，以及保存和提取有關資料的問題，需在諮詢中收集社會意見。

交通諮詢委員會委員高岸聲指，制度對一違規或不守法的士司機有阻嚇作用，因此一般旅客或市民遇的士違規行為時，可能因為某程度上，包括太過繁複登記程序或檢控而放棄追究。

公用事業關注協會理事長鄭仲輝認為，車內監控設備應該由政府出資，

因為保障不令罪案發生或減底罪案發生率，政府是有一個責任。

提供日期：11/8/2014
名稱：新華澳報
放蛇裝監控打擊違規的士惹爭議
昨日舉行的澳門論壇探討的士服務，與會者就的士客運諮詢文件發展意見。
為整頓的士違規，法務局與交通事務局起草了《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文件，諮詢公眾，收集意見，諮詢由本月九日至九月二十三日，希望公眾多發表意見。
本次論壇探討“放蛇”打擊違規的士司機及在車廂內裝設監控錄像的可行性。
政府建議引入視像設備監察車廂情況，但當中存在侵犯私隱的隱憂，社會一直爭議不休。出席論壇的法制研究學會會長陳華強認為，當局不應採用“放蛇”措施，否則會衝擊現行的法律。陳華強指出，在的士車廂內安裝監控設備沒問題，能防止司機違規，同時保障司機及乘客。他認為市民應在諮詢期積極發表意見，不應只在網上發表，以便協助改善士“亂象”。
的士司機互助會理事長鄭良順指出，市民投訴的士服務，很多時並不真確，對的士司機不公平。安裝監控設備後有助改善司機與乘客各執一詞的問題。在車廂內的監控設備有如身穿制服的員警，能有效阻嚇違規行為。
公用事業關注協會理事長鄭仲輝認為，應由政府出錢安裝監控設備。但有與會者反對，他指出的士內監控設備屬私人財產，為何要浪費公帑，為的士司機安裝。他同時認為立法將的士違規刑事化才有阻嚇力。亦有與會者質疑“放蛇”成效，指出執法人員難喬裝成國內或外國旅客。有出席論壇的的士司機指出，現時車資起標價為十五元，追不上通脹，因經濟困難，導致不少行家鋌而走險，若要改善的士服務，應先保障的士司機收入。
交通諮詢委員會高岸聲表示，當局應盡快改善發牌制度，不應要實施價高者得的政策，政府可考慮申請者的經驗、服務質素，並規定的士要進入舊區，改善舊區“搭的難”的現況。

提供日期：11/8/2014
名稱：華僑報
只能說句「前途未卜」
聽過昨日一個論壇的與會者各抒己見之後，對於《檢討輕型出租汽車（的士）客法律制度》，筆者只能說句「前途未卜」。
不用說大家都會猜得到，昨日話題的主角是「放蛇」，配角則是「在的士車廂內安裝監察設備」。對於這兩個措施各有支持和反對的意見本屬正常，而從中我們可以看見在《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢過程中將會遇的阻力，以及難以解決的問題。
首先，我們可以看見阻力不一定都是來自所謂「害群之馬」，事實上，在的士行業內，究竟有多少人心口如一，堅決支持整頓行業歪風也是一個問題。例如，有業者表示，「放蛇」措施對大部份守法司機不公平，又指出，可能有人新入行識規矩，「唔識睇錶，又誤以為可以講價。」
聽起來似是一個笑話，但筆者認為這番話反映出一部份人的看法——「放

蛇」措施就是一個「陷阱」。因此，這個心理障礙若不消除，恐怕支持這個法律的行人士未必會是多數。

不過，這還是個可以解決的小問題。行內人士和行外人士對此問題的看法的差距才是大問題。各方從不同角度看問題而有不同的說法本屬正常，唯是全無交集。有交集尚可求同存異，沒有交集那就無從協商，只有各說各話，吵成一團。而關鍵之處是各方的說法都不是沒有道理，任何一方要用道理說服對方都不容易。出現這種情況時，當局就應思考一個問題－有關法律制度是否寫得夠好？

可不能隨便將一個「醫院波」踢出來，看別人能否「大腳解圍」的。

提供日期：11/8/2014

名稱：華僑報

上與會者各表達反對及支持意見　引入「放蛇」搜證最具爭議

特區政府要整治的士亂象，公眾諮詢文本所建議採取四項治理方法中，以引入「放蛇」制度搜證的手法最具爭議，澳廣視昨日《澳門論壇》上，與會嘉賓和市民各有支持與反對的意見表達。

政府日前推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，引入多項辣招包括「放蛇」、「釘牌」、的士車廂內安裝視像監察設備和在的士候客區等違規黑點安裝「天眼」協助搜證，以及檢討的士發牌制度是否不再以「價高者」得方法等。當中對於文本建議引入被動的隱藏式調查（俗稱「放蛇」），對付的士「揀客」、「開天殺價」等亂象，法務局之前解釋，將來「放蛇」搜證必須是被動式執法，不能以教唆或誘導他人作出違法行為，此與「臥底」是兩回事，但建議依然引起業界的反彈和坊間有不認同聲音。

在昨日《澳門論壇》上，的士司機互助會理事長郭良順反對只有的士行業引入「放蛇」，擔心只針對的士行業引入「放蛇」措施，可能會造成負面標籤效應；並認為，這舉措對大部分守法司機不公平。又指出，可能有人新入行唔識規矩「唔識睇錶，又誤以為可以講價」。但他的講法被與會市民反駁司機亦應有乘搭的士經驗。並指出，無論放蛇或釘牌，都不足以整治的士亂象，建議對的士違規列刑事罪。

公用事業關注協會理事長鄭仲輝表示，關注協會現階段反對引入「放蛇」舉措，因為這是牽涉到本澳法律制度的原整性問題；其次，「放蛇」具爭議大的原因是對社會影響大。他在接受傳媒訪問時指出，「很擔心」如果這個缺口一旦打開成為普遍實行的制度，有可能影響到居民言論自由表達的權利，「以後用這種方法取證任何事，法定有效證供，可能導致一些事情，譬如在社團內發言的一些講法也可能導致呈堂證供，影響言論開懷表達的自由，我覺得不能以言入罪。」

被問在有其他治本方法的情況下是否無需採用衝擊法律的方法？鄭仲輝以醫學角度的固本培源方式作回應：一個人先要身體好才可減少疾病，「但現在是一病就用第四期的抗生素，『放蛇』制度是用一個極度的抗生素去醫治其實用二類抗生素的病，所以這是很危險的事情。」

法制研究學會會長陳華強亦不認同引入「放蛇」治理的士，他表示，「放蛇」與刑事法律原則有衝突，其中也難區分是主動還是被動執法，引誘犯罪還是隱蔽蒐證。

台下有的士司機發言指出，現時的士司機的違規情況只屬輕微違法，而非嚴重罪行，政府今次推出多重「辣招」打擊的士亂象，會增加司法機關和執法部門的工作壓力，關鍵還是要解決本澳的士不足的問題。亦有支持修法，但希望政府日後執法要全面，「唔好做啲唔做啲」。又有發言市民表明反對「放蛇」，認為的士是正當行業，但引入「放蛇」將令到澳門誠如「警察城市」。

另一方面，對於其他整治舉措的建議，與會者就大都認同。鄭仲輝表示，在的士車廂內安裝視像監察設備作取證，以及建議採取「釘牌」制度是可行的。他指出，現行懲罰只輕微罰款是不足阻嚇作用，應引入以計分制的「釘牌」制度，「因為這個人（的士司機）到了某個程度是繼續違法的，如果確實證明他真的不適合這個行業的，應該剔除其在這個行業之外。」至於檢討發牌制度，他認為，治本方法中以修改發牌制度是主要因素，「因為現在係供求失衡，求過於供，所以導致五百元也要坐，趕著去邊度，迫於無奈就範，也是導致司機違法的誘因。」

對於的士車廂內安裝監察設備，陳華強認為的士是公共交通工具，屬於公共場所，其車廂內可安裝監察設備的。不過，這可能涉及乘客的私隱保障，以及保存和提取有關資料做檢控證據但需避免用作其他用途的關注問題，他指需在諮詢中收集社會意見，市民對於保護私隱和打擊的士違規的兩者中作出選擇。

業界亦關切在車廂內安裝監察系統是否應由政府出資。有現場觀眾認為，的士是私人財產，無理由要政府用公帑幫的士安裝監察系統。

此外，交通諮詢委員會委員高岸聲認同政府諮詢文本建議所採取方法，指出現時的士亂象已是影響了澳門旅遊城市形象。他認為，引入視像監察設備去監察車廂內情況，鏡頭不應只對向司機，否則對司機也不公平。至於對的士發牌制度，高岸聲指不應再行「價高者得」制度。

提供日期：11/8/2014

名稱：HOU KONG DAILY

Macao Forum Discussed the Taxi Operation System Most Participants Support Review of the Law Due to the Current Chaos

In the Macao Forum held yesterday, the “Legal system of the operations of Light rent vehicles(Taxi)” was discussed. Member of the Transportation Consultation Committee Kou On Send, director of General Executive of the Macau Association of Consumers of Public Utility Companies Cheong Chon Fai, director of General Executive of the Macao Taxi Driver Mutual Association Kwok Leong Shum, and president of the Association of Juridical Affairs Chan Wa Keong were invited to be guest speakers. Some residents participated supported to make use of the method of plainclothes officers in investigations and the setting

of supervisory facilities inside the cabins. It helps to fight against illegal behaviors in the taxi industry. The setting of recording facilities can show its deterrent effects and protects both the taxi drivers and passengers. Aside from it, some residents request recording facilities which can both record situations inside and outside of the taxi so as to fight against the rejection of passengers by taxi drivers. At the same time, a complaint system is needed so that DSAT can follow up complaints and work with the future system mentioned above for better supervisions. Some residents suggested listing the illegal behavior of taxi drivers as crimes for fixing the current chaos.

Kou thinks that the quality of taxi service can directly influence the image of Macao of being a tourism city. Any measures that can help in improving taxi service qualities should be supported. For the settings of video supervisory facilities, mosaic can be added into the video through technology for protecting the privacy of drivers and passengers. Kou also agreed that amendment is needed on the distribution of taxi license, changing the current system which mainly focuses on the price. He explained that a taxi license costs over million patacas by following the license bidding system. There will be a greater possibility for license holders or drivers to engage in illegal behaviors such as receiving excess fares, driving excessive routes, choosing passengers etc to cover the cost of the license.

Chan Wa Keong said there is contradiction between investigations with plainclothes officers and the current laws. It is difficult to distinguish if the investigation is active or passive. Taxi is a type of the public transportation and is allowed to set video supervisory facilities inside cabins. However, for the weighting between privacy protection and the fight against illegal behaviors，as well as the problem of the method of keeping and retrieving the video data, more social opinions are needed.

Kwok Leong Shun supports the collection of opinions in society for the above consultation text. whereas he said fighting against illegal behavior cannot be done with only amendments of laws，increasing government supervisions is the key for the problem. He stressed there is little supervisions from the government for taxi illegal behaviors. Therefore, the new taxi drivers will also learn those behaviors. Stopping the negative behaviors in this industry can only be done by strengthen supervisions. He also reclaimed that as an association for taxi drivers, he will work with the government to persuade and remind taxi drivers to follow legal regulations in their operations.

Cheong said setting video supervisory facilities inside cabins is effective in deterring illegal behaviors. He proposed the government to fund the facilities and add the related facilities into the public wealth. Strict regulations are needed for

the retrieval of video data for privacy protections of taxi drivers and passengers. He also agreed that amendments of laws are not enough to solve the taxi service problems. The key issue is solving the problem of supply. Changing the bidding system of taxi license, increasing the number of taxi license can help to improve the overall service qualities as more taxi is available.

提供日期：12/8/2014
名稱：華僑報
凌世威認宜輸入職業司機 倡增發「電的」牌照
旅遊業工商聯會理事長凌世威建議考慮用「神秘搭客」、增發每年續期「電召公司」牌照、輸入職業司機等解決的士服務質、量不足問題的可行性。
凌世威表示，相對於近三千萬人次的年遊客量，澳門的士服務質素、數量顯然不足的矛盾，尤其是澳門居民的出行、預約出行服務等。欲解決的士服務質、量不足問題，就必須考慮增加的士數量、打擊違規雙管齊下的措施。
打擊違規可考慮「神秘搭客」方法。他認為，效法香港的「放蛇」機制有小題大做的弊端。的士違規者畢竟少數人，倘「放蛇」，有涉嫌令所有的士司機蒙羞的含義。並且，倘的士業實行「放蛇」，那麼「零團費」、「立法會選舉」是否更應該「放蛇」?!他建議，可以採取相對被動的「神秘搭客」模式，一旦發現的士司機違規「叫價」或其他違規行為，便可以即場顯示身份檢驗。他認為，「放蛇」有主動設局引誘犯錯的理念，「神秘搭客」只等待的士有錯才「亮相」。
解決澳人搭的難可增發每年續牌的「電的公司」牌照。他指出，現時的「黃色電的公司」實際上不要承擔如同黑的牌照競投費。既然如此，可以多發幾個電的公司牌照，規定只可應召，應召車等候可以在全澳所有的公共停車場內（設幾個車位）。任何人想申請電的公司牌照都可以，但必須有相應的服務揩標，例如應召率未達百分之九十或九十五以上，不獲續牌。監管方面，透過衛星定位及電腦網絡，應可以清晰掌握相關的數據。他認為，批出更多「電的牌照」，不會影響現行有底價競投的「黑的」運營。何解的士數量不足還要考慮輸入職業司機。他指出，澳門經濟快速發展，本澳勞力有限供不應求。除了公務員不應輸入外勞之外，原則上其他行業都可以輸入勞工。澳門民眾應探討一下，是否應該輸入職業司機，以紓解公共交通、石油氣送貨等民生領域司機不足的矛盾。倘社會有共識，應考慮在相應條件下輸入適量的職業司機。
凌世威建議社會共同探討上述問題，希望能找到解決的士服務質素、數量不足的問題。

提供日期：12/8/2014
名稱：澳門日報
反對放蛇 憂蒙冤惹恐慌 黃炳岐倡違規的停工學習
政府正就"的士客運法律制度"諮詢社會意見，的士業聯合會常務副會長黃炳岐表示，近年部分司機違規行為嚴重，確令外界厭惡、同業不齒。但行

內仍有不少敬業的司機，部門執法須公正、軟硬兼施。反對“放蛇”制度，嚴重罪行可刑事處理。建議強制司機接受再教育，加強服務和守法精神。

提高執法水平

黃炳岐表示，過去不少守法司機在當局加強執法下，蒙受不白之冤。當局在處罰違規司機上，必須嚴謹，尤其在取證方面一定要有事實理據的充分證明，決不祇憑檢控、乘客投訴，便給司機定罪處罰，否則定必製造冤案；在加重罰則的同時，需提高執法人員的水平，必須保持中立，切忌偏聽涉嫌違規個案的某一方、客觀分析案情，正確裁決。

贊成宰客刑事近年司機違規行為湧現，他認為與守法宣傳教育不足、路況惡化有一定關係，加上內地旅客乘車習慣，未上車先問價，容易造成誤會。他認為宰客與拒載、繞路、濫收車資須有清晰定義和區分，宰客行為屬嚴重罪行，贊成引入刑事，違法司機交由法院裁決。

對於一些非刑事的違規行為，政府宜採取軟硬兼施的手法。違規個案一經查證屬實，建議如下處理：首犯罰款一千元、暫停工作證一周，學習“的士法”三至五節；次犯罰款二千元、暫停工作證兩周，學習相關法律五至十節，有關司機須完成學習及停證期滿後，方可發回證件；一年內三犯加重罰款至四千元、吊銷的士工作證一年後，方准重新考取。

黃炳岐指出，的士行業屬正當行業，單一在的士“放蛇”，有違法律的公平原則。倘政府要強立“放蛇法”，也應包括其他行業。

若單一在的士引入“放蛇”，將引發從業員恐慌轉業、甚至罷駛抗議等行動。

處罰滋事乘客

他反對的士業引入“放蛇”手段，同時政府立法應該雙向，一些乘客無理取鬧、蓄意滋事、濫用投訴機制，理應同樣受罰。建議修法過程加入對這類乘客的處罰條文，保障司機的合法權益。

近年的士業負面消息一大堆，令大部分敬業樂業的司機心裡不好受，建議把業內的好人好事向政府相關部門通報，定期嘉許鼓勵。

提供日期：13/8/2014

名稱：華僑報

檢討的士客運法律制度 諮詢文件簡介

長期以來，澳門的士服務是居民出行的一個重要選擇，對公共巴士服務及私人車輛起著重要的補充或替代作用。另一方面，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交通工具。然而，近年社會各界對的士服務批評不斷，主要針對部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」、「議價」、「釣泥鯭」、「濫收車資」等違規情況。雖然目前大部分的士司機均自律守法，但少部分司機的違法行為屢禁不止，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象，因此特區政府和全社會對此高度重視。

針對的士服務存在的「亂象」，首先要「加強打擊的士違法行為」。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。

在加強打擊違法行為的同時，也應該「優化的士服務的經營環境」，藉此消除不正當的經營行為，強化對合法經營者的保護。包括引入「的士服務智能管理系統」，建立合理的士服務費訂價制度，統一監管的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的司機，從而全面提升的士行業服務素質，方能真正確保乘客的權益。

無論是解決的士服務中的違規問題，抑或解決居民和遊客「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。所以為「完善的士服務的長遠規劃」，需要因應澳門的實際情況，科學分析澳門所需的士數量，探討增加的士牌照的發放方式，減少的士牌照的投資功能，以及研究電召的士服務定位，令的士可回歸到提供公共交通服務的正軌。

綜上所述，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，諮詢期為八月九日至九月二十三日，希望社會各界就諮詢文件的內容，以及有關的士營運制度的其他內容發表意見。

提供日期：13/8/2014

名稱：力報

去掉詬病 的士服務才有進步！

在本澳搭的士有多難？

記得有次在山頂醫院急症室對開之的士站等的士，結果由晚上11時一直等到翌晨1時，沒有一輛的士「埋站」，不久保安員趨前，遞上一張寫有電召的士號碼的紙條，著我電召的士；又記得另外一次，深夜時分在氹仔一間酒店離開，明明有多輛的士停在路邊「等客」，惟步至準備上車之際，卻給攔阻，對方稱不論前往哪裡，收費至少200元。或許這些只屬個別事件，但類似的經歷，相信不少人也遇上，當中我們不得不承認，本澳的士服務亂象叢生，揀客、拒載、兜客、釣泥鰍、坐地起價、不入舊區、趁風打劫、載客到指定娛樂場、當本地人截車「透明」，甚至擺明問乘客前往地點才決定開車門等，種種服務的詬病，確實影響了澳門作為世界旅遊休閒中心的形象。

日前立法會公共事務跟進委員會討論事件，席間有委員強調的士應該回歸到其服務性質，不可作為投資工具，亦有委員認為的士服務涉及重大公共利益，必須徹底解決問題。就此，政府表示將從兩大方向檢討的士政策，一是檢討現有發牌制度，二是加強監管打擊害群之馬。

所謂檢討現有發牌制度，即檢討的士發牌及數量、開放「黃的」市場外，亦建議引入釘牌、扣分或刑事化等措施；至於加強監管打擊害群之馬，即加入電子監察設備，引入放蛇及監察系統等可行手段，以協助警方加強執法。

我們樂見政府銳意打擊，並改善的士服務質素，惟規管的士業的聲音，早已聽慣及議論多年，至今仍留在議論階段，正如一位朋友早前所言，要徹徹底底改善本澳的士服務，必須採取

嚴法，所謂嚴法？即加強監管的士營運，如建議引入扣分制、扣分除要罰款外，嚴重的更要暫停營運，甚至取消的士工作證，以起實際阻嚇作用。

提供日期：13/8/2014
名稱：澳門日報
居民反映修的士規章意見
政府正式將的士服務歸入重大公共利益層面，在承認的士違規問題嚴重的同時，開始著手修訂《的士規章》。此消息一公佈，相信廣大市民和遊客都會拍手叫好，畢竟澳門的士歪風問題存在已久，無論是颱風天的海鮮價車資，還是平時寧願到賭場等豪客，也不願入舊區載市民的市儈行為，平時的拒載、濫收車資更引起市民公憤。
訂執法指引限放蛇
新《的士規章》從四大重點內容公開諮詢，政策導向是希望通過減少司機違規機會和增加司機違規成本來實現善政，爭議最大的是其中的"放蛇"制度，在內地也稱作"釣魚執法"，英美則叫執法圈套(Entrapment)。由於"放蛇"制度本身有誘人犯罪之嫌，同時在澳門有許多急需"放蛇"制度規範的領域，也都缺少相關法律支持，如賣淫等。所以，首先在對社會造成負面影響相對較低的的士違規領域引入"放蛇"制度，確實需要慎重，相信也是部分議員反對引入"放蛇"制度的原因。但必須面對的是由於缺少"放蛇"制度，警方的執法權也因此大受限制，在澳門本身就缺乏"放蛇"制度，在相對影響較低的領域試行，也許能對未來其他法律修訂提供實踐性分析。只要有另外的法律法規規範執法人員，通過制訂執法指引和執法原則，來限制執法人員的公權力及保障被執法者的人身權利，把"放蛇"制度的隱患降到最低，相信可減輕部分議員和市民的憂慮。本人認為，行業混亂不堪，與其相信只是部分害群之馬導致行業混亂，不如選擇相信執法人員的操守。取消從業資格合理公開諮詢的四大重點內容還包括三年內三次違規則釘牌，一至五年後才可再次考試發牌，相信會比其中的增加罰金更具阻嚇作用，因為釘牌涉及司機的飯碗問題。規章目前研究的只是釘司機的從業資格證，如果連高價競標才買到的的士牌照，也有被釘掉的風險，行業將馬上一片清風。畢竟在牌照持有人和司機非同一人的情況下，應該盡量避免矯枉過正，所以只研究取消從業資格亦十分合理。政府有很多途徑解決的士問題，不管是此次公開諮詢以堵的方式，還是放開行業准入門檻，增加的士以增加競爭以疏的方式，無論堵與疏，唯缺決心而已！
本人日前在旅遊塔巴士站等巴士的時候，有一位遊客拖家帶口想去大三巴遊覽，問筆者該乘搭幾號巴士才能從旅遊塔去到大三巴，還無奈的抱怨了一句："為甚麼的士都不載我們？"我只能順口答道："澳門的的士是這樣的啦。"的士作為旅遊城市的主要交通工具之一，市民和遊客要求的並不多，一開始大家只相信亂象只是由部分害群之馬造成，可在害群之馬賺得多、良心司機賺得少的現實困境下，就算良心司機不違規不違法，也會將載客範圍選擇在娛樂場周圍，這樣市民搭車也間接變得困難。
澳門的士行業淪落到今天的地步，市民也有部分責任。猶記得一年前某

晚，筆者在皇朝區等了許久，好不容易搭上了一輛的士，駛出不到十米，就被一群相信是在賭場工作的人士攔下，他們借著酒意向司機大聲喊道：“五百元載不載？”大有叫司機把本人趕下車的意思，還好該名司機十分有原則，沒有被其誘惑。所以本人認為在新《的士規章》公開諮詢的同時，在立法規範司機操守的另一層面，澳門市民和遊客們也該想想，如果所有人都以公衆利益為先，不因為一己私利而讓司機有貪婪的空間，那何必諸多限制呢？

提供日期：13/8/2014
名稱：華僑報
鄭仲輝就解決的士服務質素問題 倡免費且不限量發的士牌
公開事業關注協會理事長鄭仲輝認為，解決的士服務質、量問題必須促調整成本結構、強化守法意識和相應政策優惠等進行綜合治理，方為治本之計。
鄭仲輝表示，澳門的士服務質、量發展至今天的嚴重不足，甚至違規亂象頻生等是有歷史原因，也有現實原因。歷史原因是的士牌照有償競投，造成了的士既是運營工具，也是投資工具，並導致了「車租」約的士運營成本的三分之一的成本結構模式。現實原因是政府對違規者打擊、教育不力，有關的士司機守法意識低，始會濫收車資等發生。此外，還因交通擁塞、司機收入受影響等情況下造成的士不願進入舊區的問題出現。
針對的士服務的種種問題，他認為必須採取調整的士成本結構、強化司機守法意識和相應政策優惠等進行綜合治理。
他指出，過往因政府財稅收入少等原因，政府將的士牌照作為有償競投增加財稅收入。有償競投使的士成本增加佔成本三分之一的「車租」，為支付「車租」，司機人工自然減少，因此也導致一些守法意識低的司機濫收車費，以及其他的同類行為。目前，澳門政府財稅收入可觀，完全可以去除的士牌照競投此一傳統模式，逐步過渡為免費審批牌照模式。至於如何過渡，可以進一步聽取社會各界意見。他指出，新加坡有個體和公司性質的士服務，牌照免費批出，要多少批多少。司機不敢濫收車資。這與新加坡強調守法的嚴格執法有很大關係。澳門宜借鑒先進及成功經驗，強化司機的守法意識。
他認為，去除「車租」成本，司機收入增加違規誘因相應減少，再加上守法教育和執罰，相信違規現象會大大減少。但對於的士進入舊區的問題，就應考慮相應的優惠政策；激勵的士司機主動進入舊區，舊區的士多，私車增加幅度必然減少，一旦形成良性循環，交通擁塞現象也會得到紓緩。
鄭仲輝認為，政府應下定決心，從治本角度出發，採取相應的有效措施，爭取在一定時期內解決的士服務質、量跟不上社會與經濟發展的需求。

提供日期：13/8/2014
名稱：澳門日報
支持放蛇
說實在的，對於在颱風日或惡劣天氣下，的士司機們要加價一事我並沒有太大的反感，他們也是有家庭的，也要照顧高堂，養妻活兒，在這種天氣

下出來賺錢，他們也是拿性命來搏一把的，誰說在車廂中就一定安全？被吹斷的樹幹或是招牌等物砸中，一樣會出現致命的事故。因此司機們提高車資，是無可厚非的，你若嫌貴，可以不坐。然而，要是在正常的天氣下，卻不依照計程錶的讀數來收費，那是不合理了，這叫坑人。讓人家上了車，卻亂開車費（通常是對遊客，以其似羊而宰之，對本地客人頂多是兜遠路而已，不敢太造次），這有點請君入甕，再關起門來打狗般，教人無處可逃。又由於接載本地人時不容易胡亂漲價，因此不少司機都不願意載本地客人，其一固然是不能無端漲車資，其二是本地客人的路程再遠也遠不到哪裡去，不像遊客般的，動輒便到機場去。於是本地人在街上很難截到的士（大都到賭場酒店附近巡弋，釣遊客去了），致電的士電台總說沒有車（除非用他們的暗語，點明加兩份或三份“禮物”），就算僥倖在街上截到沒客人的的士，司機也會先問你到哪裡，路程近的便對你說要“交更”，不載客了，這種“揀客”的現象十分普遍。一直以來，對這些違規的的士司機都是拿他們沒辦法，祇有恨得牙癢癢的份兒，因為實在是很難讓一個普通市民能取得足夠指控的相關證據，也沒有相關的法律可以制裁這些劣行司機。然而如今忽聞將有“放蛇”的措施，那就是說政府會主動出擊，為的士業界除去這些“孽障”，這對本澳居民，以致整個澳門的旅遊業都有正面的作用。

俗語有雲：沒鬼死不了人。沒有當“鬼”的裡應外合，是很難將這些劣行遏止的，而澳門的法律是不容許鼓勵別人犯法，再將之逮捕的，換言之是很難刻意的進行搜證；如今容許“放蛇”，則是一項打擊這類劣行的新策略。不知道何時這類“放蛇”行動才不祇用在打擊的士劣行上，而是進一步用在打擊各類型的罪惡中呢？

提供日期：14/8/2014

名稱：澳門日報

的士那個錶

澳門的士司機經常被投訴開天殺價，市民經常抱怨當局為何不嚴厲打擊。剛去完東馬來西亞的沙巴回來，才發現澳門的士規管得還未算太差。因為在沙巴的主要旅遊城市KK（亞庇），那裡的的士完全沒打錶（我們平常十五元起跳，然後按公里數跳價）這個行為，全都是開價，然後講價。而你不肯定去這個地方要多少錢，又免得當水魚（雖然我知道在開價的情況下，你無論如何都是一條水魚。我只想在討價還價後可以心理平衡一點），所以經常會多問幾輛的士，看看他們去這個地方大約是開甚麼價錢。在貨比三家後才定出一個自己可以接受的價格。真的很煩。當我進車後，發現車裡怎麼會沒有打錶的那個機器，我環視了一輪，終於在角落發現那個封了塵的打錶機。原來他們已經把這東西拆了出來。之後我好奇地看看其他的士車廂，原來大家全都拆了。心想澳門還不錯，至少打錶機還在。

聽很多台灣讀書的朋友說，當你離開了台北，基本上很多的士都是談好價錢才上車的。在第三世界的國家情況更甚。

當然，我們不能說有同學上課玩手機，因此可以理直氣壯地說自己上課

玩手機沒有問題。很多內地朋友看見澳門的士開天殺價都很奇怪，因為內地在這方面是管得很嚴的，每輛的士都會貼著投訴電話。（澳門的士當然也有，只是即使叫了警察來，也不怎麼樣，最壞情況也只是被罰一千大元，算甚麼！）而香港放蛇抓違規的士，罰規之重，更是讓的士司機聞風喪膽。

人們總說澳門的士司機已經沒有了良心，的確，相較於金錢，良心真的不算甚麼。如果偷東西沒有罪，你猜有多少人忍得了手？法律不是改變社會最好的方法，卻是容易的方法。

提供日期：15/8/2014

名稱：市民日報

新發牌的士增營運條款免被包車

澳門目前的士數量嚴重不足，難以滿足居民和遊客需求，加上部分的士長期被賭場或賭廳「包起」，完全失去公共交通工具的功能和意義。法務局局長張永春表示，有見現時部分的士未有履行作為公共交通工具的義務，現時的士規章沒有明確條款對上述情況作出規範，當局建議未來在增發新的士牌照時，在經營條文、經營時間方面需作出更嚴格及明確的規定，如規定的士在沒有可接受的特殊理由情況下，必須營運一定時數，或者要求新發牌的士需服務舊區等等。

目前部分黑的被賭場「包起」，作為某些賭廳或賭場專車，交通局局長汪雲表示，有聽到社會各界反映相關情況，但現階段當局沒有實質證據證明真有其事，考慮到的士應服務大眾，在的士運行時數方面，當局可透過引入的士監察系統杜絕相關情況，例如在發牌時要求的士要運行一定時數，引入智能管理讓的士回歸服務市民為主。他希望在今次檢討的士制度諮詢中，社會各界能就相關問題多提意見。

至於當局有否了解的士被賭場「包起」的問題？汪雲稱，目前逼在眉睫的是杜絕的士「拒載」、「濫收車資」等問題，當局亦有與業界了解相關運作問題，由於現時的士規章沒有規限的士服務的時間，當局看到有個別的士存在「被包」情況，故會趁今次檢討法律制度，對的士服務時間作出時限性規管。

張永春補充說，有見現時部分的士未有履行應有的的士服務，例如沒有在街上流轉載客，而是被一些經營場所「包起」，這的確減少了市面上的士的供應，雖現時的士規章沒有明確條款對上述情況作出規範，但當局有留意，的士作為公共交通服務工具，其性質不會改變，故應按照的士一般營運方式營運，政府建議未來在增發新的士牌照時，在經營條文、經營時間方面需作出更嚴格及明確的規定，例如規定的士在沒有可接受的特殊理由下，確保每日、每月必須營運一定時數，或者在設備許下情況下，要求新發牌的士需服務舊區等。

新人用新制舊人用舊制

他又指出：在新的士牌照發放上，特區政府完全有條件訂定更具體及嚴格的要求，訂定全新的的士營運規則。未來的士服務將出現「新人新制」、「舊人舊制」，他相信可以針對性地解決問題。

另外，汪雲透露，現時本澳有多種年期的黑的，其中，沒有年期的黑的有650部，230部於2015年及2016年到期

的8年期及10年期黑的，另外有200部是前年發牌的黑的，今年年底將有200部黑的投入服務，還有100部黃的，現時本澳正在運作的的士共有1180部。其中，由於230架8年期及10年期的黑的將別在2015年及2016年到期，當局會陸逐展開相關發牌工作，政府將收回該230部的士牌照並按新的士法律制度重新發牌。

提供日期：15/8/2014
名稱：新報
保護司機 的士裝錄音 建議引入放蛇拉害群馬
政府強調，《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本建議引入俗稱「放蛇」調查方式，前提是不能引誘犯罪。
法務局局長張永春表示，諮詢文本建議將「放蛇」概念嚴格限定為「隱藏執法人員身份的被動式調查手段」，執法人員要有充份法律培訓和嚴格執法指引，並透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，避免出現「釣魚執法」。張永春指出，根據現行《刑事訴訟法典》規定，如以引誘犯罪方式獲得的證據是無效；執法人員不能教唆或誘導的士司機作出違法行為，否則獲取的證據屬無效。
的士車廂非私人空間為避免可能出現非法搜集證據情況，張永春建議透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，透過錄音查出「誰撩誰」，可避免司機遭冤枉，保護司機合法權益；倘若的士乘客主動向司機「開價」，由於司機必須按收費表收費，司機可拒載這位乘客。
對於有聲音擔心這些監察設備會存在個人私隱問題，張永春指出，的士是公共交通工具，的士車廂內不屬於私人空間；但為消取公眾擔憂，車廂內裝有錄音設備及其目的作出明確提示，並對錄音資料的讀取、保存作出明確規範，訂定僅在發現違法行為或投訴時，方可由專門人員翻查特定時段的錄音資料，嚴格禁止任何影響、干擾、毀壞錄音設備、非法獲取錄音資料或轉作他用的行為。部份的士成賭場專用對於的士業界透露，某些的士司機為應對「放蛇」可能會聘請俗稱「艇仔」替自己拉客，張永春稱可考慮其他國家或地區做法，禁止他人為的士攬客，否則「艇仔」與司機同需受罰。
另方面，坊間不時有反映部份的士成為賭場專屬車隊，張永春稱早年訂定的士規章時沒有預想過這種情況，未來可在的士發牌中加入嚴格規管的士營運，包括從規定的士在沒有可接受的理由下，必須確保提供最少的營運時數。
交通事務局局長汪雲承認有聽到社會有此反映，但暫時未有實質證據，會向業界了解。
《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》已於本月 9 日展開，諮詢期至下月 23 日止。政府計劃針對遊客製作問卷收集意見。

提供日期：15/8/2014
名稱：大眾報
當局有意規定的士服務營運時數
政府表示現行的士規章沒有規定的士需提供的最少服務時間，希望藉檢討的士法律制度的契機，研究將來在增發的士牌照時，加入的士的服務最低

營運時數的要求，並考慮透過引入智能化的士監察系統，從而改善有關情況，讓的士以服務市民為主。
有指部分的士成為賭場專屬“包車”，服務功能變質。交通事務局局長汪雲表示，有聽到社會反映，但暫時沒有實質證據。他又指，現行的士規章並沒有規範上述問題，亦沒有規定的士最低營運時數。因此，當局將研究有否可行在增發的士牌照時，規定的士最低營運時數，並透過引入智能化的士監察系統，從而改善有關情況，讓的士以服務市民為主。
法務局局長張永春亦表示，的士規章沒有預想過上述情況，認為有必要在檢討的士客運法律制度時考慮相關問題。認為當局在未來的士發牌上，有條件嚴格規管的士營運，以確保提供最少的營運時數。

提供日期：15/8/2014
名稱：濠江日報
當局有意規定的士 服務營運時數
政府表示現行的士規章沒有規定的士需提供的最少服務時間，希望藉檢討的士法律制度的契機，研究將來在增發的士牌照時，加入的士的服務最低營運時數的要求，並考慮透過引入智能化的士監察系統，從而改善有關情況，讓的士以服務市民為主。
有指部分的士成為賭場專屬“包車”，服務功能變質。交通事務局局長汪雲表示，有聽到社會反映，但暫時沒有實質證據。他又指，現行的士規章並沒有規範上述問題，亦沒有規定的士最低營運時數。因此，當局將研究有否可行在增發的士牌照時，規定的士最低營運時數，並透過引入智能化的士監察系統，從而改善有關情況，讓的士以服務市民為主。
法務局局長張永春亦表示，的士規章沒有預想過上述情況，認為有必要在檢討的士客運法律制度時考慮相關問題。認為當局在未來的士發牌上，有條件嚴格規管的士營運，以確保提供最少的營運時數。

提供日期：15/8/2014
名稱：新華澳報
兩局再解釋的士制度諮詢文本
交通事務局和法務局昨日再說明的士客運制度諮詢文本內容。交通局表示，按現行法律，在不“引誘犯罪”前提下，可“放蛇”取證。至於在的士安裝錄音設備防止違規可能侵犯私隱的問題，可制訂嚴格的規範措施，消除司機和乘客的顧慮。
法務局長張永春強調，諮詢文本建議以「放蛇」向懷疑違規的士取證。社會對「放蛇」有不同理解，根據本澳現行法律，在不“引誘犯罪”前提下，可採用“放蛇”手段取證。張永春舉例，警員調查巴士扒竊，隱藏執法人員的身分，以類似俗稱“放蛇”的方法取證，這方法亦適用調查行政違法。為免將來法律出現灰色地帶，諮詢文本建議法律明確訂明以此方法取證。實際操作上，執法人員將接受充分的培訓，嚴格遵守執法指引。
張永春說，部分的士乘客可能習慣主動向司機“開價”，由於司機必須按錶收費，可拒載這類乘客。
的士業界說，的士司機可能會聘請俗稱的“艇仔”拉客，張永春稱可考慮其他國家或地區做法，禁止這些行為，“艇仔”與司機同需受罰。

致於在的士安裝錄音監察系統，兩局指出，的士是公共交通工具，車廂不屬於私人空間。考慮到司機和乘客對個人隱私的顧慮，車廂內除提示有錄音設備外，也明確規範錄音資料的讀取及保存。兩局表示，安裝此設備有助執法，因此由政府安裝。

另外，現行的士規章沒規定的士須提供最少服務時間，政府希望透過今次諮詢，檢討的士法律。對於部分的士被指成為賭場專屬車隊，服務功能已變質。交通事務局長汪雲稱已聽聞社會反映這問題，但暫時沒有實質證據，局方將向業界瞭解。張永春稱，的士規章沒預想這種情況減少市面行駛的的士。他說，發牌當局未來會嚴格規管的士營運，規定的士在沒有可接受的理由下，必須提供最少的營運時數。

提供日期：15/8/2014

名稱：正報

打擊不務正業的士 政府擬訂最低營運時數

坊間一直流傳有賭場「包起」的士專門接載賭客，政府承認，確實有的士沒提供應有的服務，但現無實質證據，正考慮透過訂定新的士牌照標準，對未來的士經營範圍、最低服務時數作嚴格規範。

法務局和交通事務局正就輕型出租汽車（的士）客運法律制度檢討展開公開諮詢，局長張永春和汪雲昨見記者，進一步解釋引入「放蛇」制度、扣分制和車廂裝錄音監察設備等社會熱議較多的部份。

諮詢文本中建議訂定發出新的士牌照標準和經營規範，提出訂定特別的、有針對性的條件，如確保的士營運的每日最低時數等，藉以糾正目前的士經營「亂象」，打擊違法行為，提升服務質素。

聽到看到但沒有證據對於有黑的被賭場包起成專屬為其服務，汪雲稱，當局有從社會上聽到，「有個別的士我們睇到有呢個情況存在」，但現階段並無一個實質的證據。但汪雲未有正面回應會否就此展開調查，只謂當前迫在眉睫要處理的是拒載、濫收車資問題。

汪雲說，會從各方收集資訊，並趁著是次檢討修法，於發新牌時要求的士有一定營運時數，並引入的士服務智能管理系統，對此紀錄監察，相信可令的士回歸的士服務。

張永春也說，的確存在一些的士被一些經營場所長期包起，不在街上接載客，減少市面的士服務供應，而當初立法時也未有考慮過會出現這樣情況。故在未來推新牌照時，政府有條件行新人新制，訂具體嚴格要求，「訂定全新的遊戲規則，你如來投牌，就等同你接受呢個遊戲規則、受呢個監管。」

放蛇若催生艇仔也易打擊

對於業界憂放蛇會衍生「艇仔」助其接客開價之問題，張永春直言當局早已考慮，會在新法裡明文禁止其他人幫的士司機攬客，違者將有相應處罰，且相關行為要在人流較多地方進行，打擊其較打擊的士司機違規更易。

優化監察設備公帑睇數

就文本建議引入增設的士服務智能管理系統、車廂內錄音監察系統等由誰負責出資，張局解釋，相關設備為優化執法，性質非私人，相信其安裝、

維護等都由行政當局負責。

提供日期：15/8/2014
名稱：澳門日報
的士服務或規定最少時數
對於有的士成為賭場專用，令接載公眾的功能變質。當局表示，未來的士發牌有條件嚴格規管的士營運，規定的士在沒有可接受的理由下，必須確保提供最少的營運時數。另外，重申建議在的士車廂安裝的僅為錄音設備，並非錄像。
賭場包的尚無證據
對於有的士車隊為賭場、娛樂場所"包起"，交通局長汪雲稱，聽到社會有關的反映，但暫時沒有實質證據，將會進一步向業界瞭解。法務局長張永春指出，早年"的士規章"沒有預想到會出現這種情況，當的士並非純粹接載一般公眾，變相令市面行駛的的士減少。因此，未來在的士發牌上，當局有條件嚴格規管的士營運，規定的士在沒有可接受的理由下，必須確保提供最少的營運時數。以至不同的士須接載電召的數量、牌照的年限等，他相信透過新的"遊戲規則"，要求投牌經營者必須履行，可更好解決現時發牌制度未能解決的問題。
車內裝錄音非錄像
另外，張永春重申建議在車廂安裝的只是錄音監察設備，並非錄像錄音設備，有關設備可防止執法人員"引誘執法"，保護司機合法權益。為消除司機和乘客有關私隱的擔憂，首先車廂內裝有錄音設備及其目的將作明確提示，其次是必須對錄音資料的讀取、保存作明確規定，訂定僅在發現違法行為或投訴時，方可由專門人員翻查特定時段的錄音資料，嚴格禁止影響、幹擾、毀壞錄音設備、非法獲取錄音資料或將錄音資料轉作他用的行為。

提供日期：15/8/2014
名稱：市民日報
的士司機應拒乘客主動開價送禮物
為打擊的士「拒載」、「揀客」、「濫收車資」等違規行為，政府建議引入「放蛇」及在的士車廂錄音惹爭議，法務局局長張永春重申，會在法律明文規定「放蛇」調查取證不能引誘司機犯罪，即不能主動向司機開價，否則證據會無效；同時，透過在的士車廂安裝錄音監察設備，可以避免出現「釣魚執法」；當局亦會明文規定，即使乘客主動向的士司機開價或贈送禮物，的士
司機都不能接受，需要按表收取車資，否則違法。而錄音監察設備的安裝、維護及費用等則由行政當局承擔。法務局局長張永春、交通局局長汪雲昨日就社會對當局檢討的士法律制度諮詢文本意見作出回應。
按表收取車資否則違法因應有部分人士對於這種被俗稱為「放蛇」的調查方式是否合法，是否構成「引誘犯罪」而存有疑問。張永春重申，考慮到社會對「放蛇」是否構成引誘犯罪的疑惑，且為消除執法過程中可能出現的灰色地帶，保障的士司機的合法權益，因此當局建議透過修法明確作出規定。在實務操作方面，為避免將來出現非法搜集證據的情況，有關執法人員需要有充分的法律培訓和嚴格的執法指引，同時透過在的士車廂安裝錄音監察設備，可以避免出現「釣魚

執法」，對合法運營的的士司機加以保障。

他說，執法人員隱蔽式調查取證不能引誘司機犯罪，即不能主動向司機開價，否則證據會無效；但普通乘客如果主動向的士司機開價或贈送禮物，的士司機都不能接受，當局將明文規定，的士是受監管的公共服務，需要按法定價格，按表收取車資，否則違法。

對於將來有些司機為了應對「放蛇」，聘請「艇仔」拉客，張永春表示，可參考鄰近地區的立法經驗，例如上海、深圳、香港及台灣均禁止由其他人為的士攬客，否則將對招攬者和司機作出處罰。他相信日後透過的士稽查人員及警方合作，可以有效打擊「艇仔」。

車廂錄音政府安裝維修就星期日有時事節目對的士車廂安裝視像監察系統所引發問題展開激烈討論，張永春澄清，檢討方案政府並無建議在的士車廂安裝視像監察系統，「如果大家有留意我哋嘅諮詢文本，我哋無建議裝錄影系統，只係單純錄音系統。」至於相關設備的安裝、維護及費用則由行政當局承擔。

交通事務局局長汪雲補充說，視像監察設備只是在一些的士違規黑點或的士候客區安裝，以此收集檢控的士違法行為的證據。

提供日期：15/8/2014

名稱：星報

的士將引入放蛇制度部分人士對此存疑問 當局明確不容引誘犯罪

《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件建議針對的士違規行為，引入隱藏執法人員身分的調查手段，但有部分人士對於這種俗稱「放蛇」的調查方式是否合法，是否構成「引誘犯罪」而存有疑問，建議針對士的違規弔入的「放蛇」制度，會明確不容許「引誘犯罪」。

昨午法務局局長張永春、交通事務局局長汪雲出席新聞發佈會說明《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件部分內容。

對於《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件建議針對的士違規行為，引入隱藏執法人員身分的調查手段，社會各界基本表示贊同。但有部分人士對於這種俗稱「放蛇」的調查方式是否合法，是否構成「引誘犯罪」而存有疑問。

張永春解釋，由於「放蛇」並非法律概念，社會上對「放蛇」方式的認知也各有不同，因此諮詢文本建議將「放蛇」的概念嚴格限定為「隱藏執法人員身份的被動式調查手段」，不能教唆或誘導的士司機作出違法行為，否則以該手段獲取的證據無效。他稱，考慮到社會上對「放蛇」是否構成引誘犯罪的疑惑，且消除執法過程中可能出現的灰色地帶，保障的士司機的合法權益，因此建議透過法律明確作出規定。

在實務操作方面，為避免將來出現非法搜集證據的情況，有關執法人員需要有充分的法律培訓和嚴格的執法指引，同時透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，可以避免出現「釣魚執法」的情況，對合法運營的的士司機加以保障。同時，對於將來有些司機為了應對「放蛇」，聘請「艇仔」替自己拉客的情況，可考慮參考鄰近地區的

立法經驗，例如上海、深圳、香港及台灣均禁止由其他人為的士攬客的行為，否則將對招攬者和司機作出處罰。針對的士司機的違規行為建立「扣分」制度方面，同時處於相應的罰款的作法也有先例。當局指出，在內地的部分地區和新加坡，也實行末對的士司機違規行為的「扣分」制度，每次確定的違規行為除了罰款之外，尚須扣除一定的分數。當所扣分數達剽一定的限額後，司機需要參加強制培訓或最終被取消從業員資格。對於是否引入專門針對的士司機違規行為的「扣分」制度，以便更有效應對有關的違規行為，將在諮詢期間充分聽取包括的士業界在內的社會各界的意見。

另外，對於在的士車廂內的錄音監察設備的建議，目前的士業界的反應是比較接受。當局表示，雖然的士作為公共交通，的士車廂內並不屬於私人空間，但不可否認的是，對於處於車廂內的司機和乘客而言，感覺上還是同身處街道或巴士車廂內有所不同，因此有隱慮也是完全可以理解的。

當局稱，為消除司機和乘客的擔憂，首先應該對車廂內裝有錄音設備及其目的作出明確的提示，其次是必須對錄音設備資炓的讀取、保存作出明確的規範，訂定僅在發現違法行為或投訴時，方可由專門的人員翻查特定時段的錄音資炓，嚴格禁止任何影片、干擾、毀壞錄音設備、非法獲取錄音資料或將錄音資料轉作他用的行為。

提供日期：15/8/2014

名稱：大眾報

設的士放蛇制度 不容許引誘犯罪

政府正公開諮詢檢討的士法律制度，當局強調建議針對的士違規引入的“放蛇”制度，前提下不容許“引誘犯罪”。為免將來執法過程中可能出現的灰色地帶，建議日後透過法律明確作出規定，並將對有關執法人員進行法律培訓，制訂嚴格的執法指引，避免出現“釣魚執法”的情況。

檢討《輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢內容記者會昨日下午四時舉行，法務局局長張永春、交通局局長汪雲出席，解釋諮詢文本中有關內容。社會上對的士引入“放蛇”調查存在疑問，張永春解釋，當一般手段難以達到調查取證，可以採用“放蛇”或“臥底”等特殊的手段，但前提是在採用這種特殊的手段調查取證時，不能夠存在引誘犯罪的情況。根據澳門《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。即是說，如果以引誘犯罪的方式而獲得的證據無效。

不過，為免將來執法過程中可能出現的灰色地帶，保障的士司機的合法權益，因此建議日後透過法律明確作出規定，並將對有關執法人員進行法律培訓，制訂嚴格的執法指引，同時透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，可以避免出現“釣魚執法”的情況，對合法運營的的士司機加以保障。

至於將來有些司機為了應對“放蛇”，聘請“艇仔”替自己拉客的情況，張永春表示，可考慮參考鄰近地區的立法經驗，禁止由其他人為的士攬客的行為，否則將對招攬者和司機作出處罰。對於有部分的士乘客可能主動向司機“開價”，張永春表示，面對此情況，的士司機都不能接受“開價”，必須按錶收

費，或可選擇拒載，否則屬違法行為。另外，就的士車廂內安裝監察系統的問題，張永春強調，是次檢討政府並無建議的士車廂內安裝視像監察系統，只建議裝錄音系統。至於相關設備的安裝等則由行政當局承擔。

提供日期：15/8/2014
名稱：華僑報
究竟瞭解多少？
聽過昨日兩位局長的話，筆者懷疑草擬《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本的人，對於現時的士違規歪風究竟了解多少？
對於有指部份的士成為賭場專屬車隊，服務功能變質。法務局局長張永春稱，《的士規章》沒有預想過這種情況令市面行駛的的士減少了。他指出，未來的士發牌當局有條件嚴格規管的士營運，規定的士在沒有可接受的理由下，必須確保提供最少的營運時數。
有用嗎？可行嗎？任何理論上最完美的方法倘若實際上不具備妥善執行的條件，最終都有變成惡法之虞。的士違規歪風為何越來越烈？皆因「皇帝女」--唔憂嫁。想想為甚麼維澳蓮運會破產？為甚麼會出現甚麼「走空車」？所謂「提供最少的營運時數」怎樣訂定？太寬，對那些所謂「害群之馬」沒有阻嚇力；太嚴，則難免殃及池魚，令守法司機無辜受罰，至少會使他們承受額外的心理壓力。再說，執法容易嗎？如果當局對上述問題找不到答案便貿然實施「必須確保提供最少的營運時數」的規定，筆者對後果不敢樂觀。
張局長以警員調查巴士扒竊為例，解釋現行刑事偵查會用到類似俗稱「放蛇」的隱藏執法人員身份的調查手段，行政違法一般亦可適用，但為免將來法律出現灰色地帶，建議在法律明確訂明。
筆者懷疑這樣所謂「放蛇」能有多大效果呢？幾年前，美國《六十分鐘時事雜誌》報道過有一個美國律師曾替逾千名酒後駕駛者脫罪的事，但這個「彪炳戰績」卻連他女兒也覺得羞愧。皆因他不是用有力的證據證明他那逾千名當事人沒有酒後駕駛—其實？大多數確是酒後駕駛—他祇是利用警員執法過程中的瑕疵替其當事人脫罪。所以，筆者日前便說過相信的士司機大都不會反對在的士車廂內設置錄音監察系統，皆因守法司機可用以防「被屈」，而對所謂「害群之馬」而言，則有助使其脫罪

提供日期：15/8/2014
名稱：濠江日報
乘客主動開價司機可拒載
政府正公開諮詢檢討的士法律制度，當局強調建議針對的士違規引入的“放蛇”制度，前提下不容許“引誘犯罪”。為免將來執法過程中可能出現的灰色地帶，建議日後透過法律明確作出規定，並將對有關執法人員進行法律培訓，制訂嚴格的執法指引，避免出現“釣魚執法”的情況。
檢討《輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢內容記者會昨日下午四時舉行，法務局局長張永春、交通局局長汪雲出席，解釋諮詢文本中有關內容。社會上對的士引入“放蛇”調查存在疑問，張永春解釋，當一般手段難以達到調查取證，可以採用“放蛇”或“臥

底”等特殊的手段，但前提是在採用這種特殊的手段調查取證時，不能夠存在引誘犯罪的情況。根據澳門《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。即是說，如果以引誘犯罪的方式而獲得的證據無效。

不過，為免將來執法過程中可能出現的灰色地帶，保障的士司機的合法權益，因此建議日後透過法律明確作出規定，並將對有關執法人員進行法律培訓，制訂嚴格的執法指引，同時透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，可以避免出現“釣魚執法”的情況，對合法運營的的士司機加以保障。

至於將來有些司機為了應對“放蛇”，聘請“艇仔”替自己拉客的情況，張永春表示，可考慮參考鄰近地區的立法經驗，禁止由其他人為的士攬客的行為，否則將對招攬者和司機作出處罰。

對於有部分的士乘客可能主動向司機“開價”，張永春表示，面對此情況，的士司機都不能接受“開價”，必須按錶收費，或可選擇拒載，否則屬違法行為。

另外，就的士車廂內安裝監察系統的問題，張永春強調，是次檢討政府並無建議的士車廂內安裝視像監察系統，只建議裝錄音系統。至於相關設備的安裝等則由行政當局承擔。

提供日期：15/8/2014

名稱：華僑報

「隱藏執法人員身份的被動式調查手段」張永春：透過法律明確規定

法務局局長張永春和交通事務局局長汪雲，昨日再就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件部分內容作說明，希望市民和業界充分了解條文。

張永春解釋，尚有部分人士對於被俗稱「放蛇」的調查方式是否合法，是否構成引誘犯罪，而存有疑問，有必要作出說明。

他表示，由於「放蛇」並非法律概念，社會上對「放蛇」方式的認知也各有不同，因此諮詢文本建議將「放蛇」的概念嚴格限定為「隱藏執法人員身份的被動式調查手段」，不能教唆或誘導的士司機作出違法行為，否則以該手段獲取的證據無效。

其實隱藏執法人員身份的調查手段在刑事偵查中經常採用，有法律界觀點認為按照現行法律的一般規定，已經可以應用在的士違規行為的調查取證。但是考慮社會上對「放蛇」是否構成引誘犯罪的疑惑，且為消除執法過程中可能出現的灰色地帶，保障的士司機的合法權益，因此建議透過法律明確作出規定。

在實務操作方面，為避免將來出現非法搜集證據的情況，有關執法人員需要有充分的立法律培訓和嚴格的執法指引，同時透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，可以避免出現「釣魚執法」的情況，對合法運營的的士司機加以保障。

對於將來可能有些司機為了應對「放蛇」，聘請「艇仔」替自己拉客的情況，可考慮參考鄰近地區的立法經驗，例如上海、深圳、香港及台灣均禁止由其他人為的士攬客的行為，否則將對招攬者和司機作出處罰。

其次針對的士司機的違規行為建立「扣分」制度方面，同時處於相應的罰款的作法也有先例。對於是否引入

專門針對的士司機違規行為的「扣分制」，以便更有效應對有關的違規行為，將在諮詢期間充分聽取包括的士業界在內的社會各界的意見。

三要說明的是關於在的士車廂內安裝錄音監察設備的問題，指出業界的反應是比較接受的。因設備是純錄音，不會包含影像。但對於有人擔憂私隱上的顧慮也可以理解。為消除司機和乘客的擔憂，首先應該對車廂內裝有錄音設備及其目的作出明確的提示，其次是必須對錄音資料的讀取、保存作出明確的規範，訂定僅在發現違法行為或投訴時，方可由專門的人員翻查特定時段的錄音資料，嚴格禁止任何影響、干擾、毀壞錄音設備、非法獲取錄音資料或將錄音資料轉作他用的行為。

汪雲表示，若立法程序順利，明年到期再發新牌的的士會使用新法。張永春就表示，司機若拿到了的士牌，就代表了接受「遊戲」規則，應該自律。

提供日期：15/8/2014

名稱：澳門日報

修法管的士重在操作

政府正就加重處罰違規的士司機提出修法諮詢文本，最具阻嚇性的“放蛇”制度，即時引起業界熱議，不少人憂慮在執法過程“講唔清”的情況下蒙受冤屈。新法確有必要明確、細緻訂明相關問題，讓外界知悉執法人員的權限與邊界，更好保障被執法者的權益。除了收緊處罰，加強日常管理，新法亦提出可以“舊人舊制，新人新制”的發牌制度，改善行業過去長年積累的問題。但操作性如何，還要政府、業界和社會更深入的思考。

針對近年的士泛濫的違規行為，政府日前正式提出“輕型出租汽車（的士）客運法律制度”諮詢文本，短時間內已有大量的意見和疑問，其中“放蛇”制度最令業界擔心。雖然法律訂明“放蛇”是被動式的，即是執法人員不可主動、誘導令司機違法，但事後跟進過程，執法人員和司機很可能各執一詞，當中“講唔清”的灰色地帶，豈非要司機承受？這點正是一衆司機最擔心的。還有現時不少內地乘客會主動“開價”，不少司機會認為這些不屬違法，日後都可能觸犯法律。

修法部門昨日主動進一步“解畫”，建議法律明確規定的士“放蛇”的定義，執法人員更須有充分的法律培訓和嚴格的執法指引。對於業界的憂慮和意見不無道理，本澳過去不少新法執行差強人意，除了牽涉新法的操作性，更多與執法人員水平和法律知識有關，“放蛇”制度更考執法者的專業和操守等。法律有必要訂明具體做法、執法人員所受的專業培訓等。業界亦應主動關注條文細節，提出更多想法和意見，更好保障守法同業，也助新法揪出行業的害群之馬。

除了處罰，政府有意透過新法加強的士長遠的營運監管。鑑於本澳的士牌長年以“價高者得”方式分配，雖然達到公平、公開分配公共資源的原則，但競投人參與公交營運服務的要件變成“金錢”至上，加上長期法律缺位和監管不力，令牌照每發出一個，猶如多了一個“個體戶”。權限當局面對衆多的執法對象，打擊工作更見杯水車薪，收效有限。

政府有意從發牌的條文著手，令的士牌照的增發，不僅是公交服務數量上

的增長，也望進一步主導本澳公交服務。修改發牌條文，除了為設立的士公司又或電召的士公司創造條件，也更多規範個人參與者。雖說要參與就要按照“新的遊戲規則”，也要履行日後相應的經營規定，如行車範圍、進入舊區、接載多少電召客人等。但新增的士牌的分配除了要考慮分配是否公平，更須思考這些“理想”的規定日後如何操作落實。訂定相關制度和要求的同時，政府必須同時考慮其日後的執法配套，以及本澳社會客觀的執行情況，否則再好的規則亦形同虛設。

提供日期：15/8/2014
名稱：澳門日報
的士“放蛇”制度不容“引誘犯罪” 乘客開價司機可拒載
法務局長張永春強調，針對的士違規引入的“放蛇”制度，會明確不容許“引誘犯罪”。為免將來執法存在灰色地帶或“講唔清”的情況，建議在法律明確規定，有關執法人員需有充分的法律培訓和嚴格的執法指引。對於有乘客主動開價，司機不應接受，須按錶收費。“艇仔”拉客的行為亦將禁止。
法務局長張永春、交通局長汪雲昨日下午四時在檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文本記者會上，進一步解釋新的內容。
刑法典禁引誘犯罪
張永春表示，文本推出後，引起社會和業界熱論，社會基本贊同引入隱藏執法人員身份的調查手段，但有部分人對於這種俗稱“放蛇”的調查方式是否合法，是否構成“引誘犯罪”存有疑問。根據刑法典規定，以欺騙手段，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，即如果以引誘犯罪的方式獲得的證據無效，且不得使用。這便是澳門禁止“引誘犯罪”的法律依據。
為對違法行為調查取證，當其他一般手段難以達到時，可採用“放蛇”或“臥底”等特殊的手段。張永春以警員調查巴士扒竊案為例，解釋現時刑事偵查會用到類似俗稱“放蛇”隱藏執法人員身份的調查手段，但前提是採用這種手段調查時，不能存在引誘犯罪的情況。如現行有組織犯罪或毒品犯罪的法中都明確規定了“臥底”制度。
由於“放蛇”並非法律概念，社會對“放蛇”方式的認知也各有不同，因此建議將“放蛇”的概念嚴格限定為“隱藏執法人員身份的被動式調查手段”，不能或誘導的士司機作出違法行為，為消除執法過程可能出現的灰色地帶，建議透過法律明確規定。
禁司機請艇仔拉客
張永春又提到部分乘客可能習慣主動向司機“開價”，的士是公交工具，其收費標準受法律監管，司機必須按錶收費。對於乘客的開價，司機不能接受，可拒載這位乘客。至於有的士司機可能會聘請“艇仔”替其招攬、拉客，張永春稱可考慮其他國家或地區做法，禁止有關行為，否則“艇仔”與司機同需受罰。

提供日期：16/8/2014
名稱：捷點資訊報
的士擬放蛇裝監控系統引各方爭議
澳門論壇探討諮詢中的檢討的士法律制度，文本建議引入被動的隱藏式調查，放蛇並裝監控系統，引起各方爭議。的士司機互助會理事長郭良順

稱，大部分的士司機都守法，但有部分新入行司機「不懂睇表，誤以為可以講價」。現場有觀眾直言反駁司機亦有搭乘的士經驗，認為無論放蛇還是裝監控系統，都不足以整治的士亂象，建議最好可將的士違規列刑事罪。

澳門論壇8月10日在黑沙環公園舉行，出席嘉賓包括公用事業關注協會理事長鄭仲輝、的士司機互助會理事長郭良順、交通諮詢委員會委員高岸聲、法制研究學會會長陳華強等，與市民一起共同探討的士引入放蛇裝監控系統是否可行等問題。

郭良順持反對意見，他指出大部分的士司機都守法，但有部分新入行司機「不懂睇表，誤以為可以講價」。郭良順稱，的士司機互助會代表大多數（8成以上）守法司機的利益，但因現時成本效益問題，才導致新入行司機鋌而走險，賺取高利潤。他認為，現時的士15元起步的收費標準已與現實脫節，政府應盡快解決的士起步價格問題。

現場有觀眾反駁郭良順觀點，直言司機亦有搭乘的士經驗，認為無論放蛇還是裝監控系統，都不足以整治的士亂象，建議最好可將的士違規列刑事罪。另有市民覺得，政府擬放蛇並裝監控系統實為「頭痛醫腳」之舉，認為的士司機無論出現「濫收車資」還是「兜路」都為輕微違法，尚未達到嚴重罪行。

質疑政府為何不在社會其他嚴重罪行方面考慮放蛇。又指出，放蛇很容易形成其他部門推諉現象出現，現時解決的士供需問題才是首要任務。

鄭仲輝持反對意見，認為放蛇會牽涉到澳門整體法律的完整性，擔心放蛇制度一旦打開，會成為普遍制度，並對澳門市民產生極大影響。他認同政府提出的取證（在的士車內安裝監控系統）以及懲罰（釘牌）兩方面做法，認為需要加緊落實進行。又稱，政府應先做好取證和懲罰兩方面工作，再視乎成效進行下步計劃，若成效理想，則可將放蛇暫時擱置。

陳華強認為，放蛇制度會嚴重衝擊現時法律制度。他表示，放蛇與現時刑事法律原則有衝突，亦難以分清主動或被動調查，但認為的士為公共交通工具，屬於公共場所，車廂內可安裝監控設備，而乘客是否放棄隱私，需要在諮詢中收集社會意見。

高岸聲對隱藏式執法人員的做法表示讚同，但不認同將隱藏式執法人員的概念等同於放蛇。他認為，引入隱藏式執法人員的手段對違規及不遵守法律的的士司機有恐嚇作用。但相信，對守法司機不會造成任何影響，更可能會增大其生意額。

提供日期：16/8/2014

名稱：華僑報

立法會跟進委員會簽署兩份報告書指非法旅館及的士問題須解決

立法會公共行政事務跟進委員會指出，非法旅館和的士問題已到了必須解決的地步；委員會主席陳明金督促政府，在打擊非法旅館方面，需要重點加強巡查黑點，同時要檢討法例，確定執法機構的權責，以及相關法規配套是否足夠；至於的士服務法律制度的改革方向，委員會認為的士服務定位須回歸到公共交通工具而非投資工具。

公共行政事務跟進委員會在本會期完

成對兩個跟進事項的分析探討，並於昨日簽署了相關兩份報告書：「跟進第三/二０一０號法律（禁止非法提供住宿）的適用情況」、「跟進的士服務監管問題」；陳明金表示，報告書亦會交給政府。另外，在立法會的本會期於昨日最後一天，委員會亦確定了下個會期工作計劃，陳明金說，委員會一致認為，下一個會期需跟進中央招聘制度和酒後駕駛問題的兩個議題。另外，有委員認為需關注公務員和紀律部隊宿舍問題，以及公務員數量膨脹問題，不過，這兩項建議在委員會內未能得共識。

對於禁止非法提供住宿法律的適用情況，委員會報告書指出，從相關法律由二０一０年施行迄今，不僅每年封印的單位數字和罪案數字有上升的趨勢，而且被封印的單位有半數左右涉及刑事案件。

委員會認為，有關犯罪的統計數字說明，非法旅館已非平價酒店那麼簡單，其衍生及隱藏的犯罪問題不容忽視，而其對居民的滋擾也必須得到有效治理。因此，委員會認為，鑒於非法旅館經營情況的變化，特別是非法旅館針對人群的變化以及涉及罪案的增加，有必要考慮修改法律，以增強打擊力度。譬如，有文員提出應當擴大警方在監管非法旅館行動中的作用，有的建議由治安警察當局負責執行法律以取代行政執法人員，有的建議賦予旅遊局稽查人員刑事警察當局身份等。

政府代表解釋，目前警方已經以不同形式參與執法，包括聯合巡查執法或者在自行調查犯罪過程中附帶地發現非法旅館。對於提供非法住宿的行為，「刑事化」也未必是最有效的解決手段，從實際效果來看，目前法律賦予的封印、斷水、斷電等行政手段和措施非常有效。

委員會強調，法律的有效性需要通過實踐來檢驗。針對非法旅館屢禁不止甚至有所蔓延，並且犯罪發生率較高的情況，有必要從改善執法和完善立法兩個方向來思考。一方面，需要不斷改善執法情況；另一方面，鑒於《禁止非法提供住宿法律》實施將近四年的時間，也有條件根據實際情況，檢討賦予行政機關執法權限是否適當、賦予的權力和工具是否足夠、法律責任制度是否有威懾力等，以便為有效打擊非法旅館奠定法律基礎。

政府代表也認同法律有檢討和完善的空間，對委員會提出的意見和建議也持開放態度，但對於採取什麼樣的具體措施則認為需要深入的分析研究。

委員會就政府改善執法情況提出了具體建議，包括對重點區域加強巡查，建立官民合作的機制，提高打擊效果。這些建議得到政府的積極回應。同時，委員會也建議政府研究家庭旅館合法化問題和失去廉價酒店的建設，以便從經濟角度減少非法旅館賴以生存的土壤。

鑒於打擊非法旅館必須與其他相關法律配合，委員會就完善有關立法包括分層樓宇管理法、租務法等提出意見，希望政府有關部門加強研究。政府表示，會與有關部門開展合作，積極推進相應的立法工作。委員會將在適當的時候跟進租務法的相關事宜。

至於對跟進的士服務監管問題上，委員會一致認為，需要從重大社會公共利益的角度，認識的士法律制度改革

的必要性和緊迫性。委員會不僅就的士服務法律制度改革的方向達成了共識，即的士服務定位須回歸到公共交通工具而非投資工具，同時也就的士發牌和監管的具體制度提出了意見和建議。

提供日期：16/8/2014
名稱：市民日報
立會促政府解決非法旅館的士服務
立法會公共行政事務跟進委員會昨完成討論跟進禁止非法提供住宿法律的適用情況，以及跟進的士服務監管問題，並簽署報告書交政府繼續跟進。委員會強調，非法旅館和的士服務是社會關注的兩大焦點，促請政府必須下決心解決，盡快推動檢討相關法律或改善執法工作，回應社會訴求。委員會主席陳明金在會後表示，本年度會期內委員會共舉行10次會議，重點跟進非法提供住宿法律適用情況及的士服務監管問題，昨在會議上完成兩項跟進工作並簽署報告書，報告書稍後會交予政府。新會期跟進中央招聘酒後駕駛陳明金強調，非法旅館和的士服務是社會關注的兩大焦點，居民對兩項問題有很大怨氣，旅客亦強烈不滿，委員會認為兩項問題不單嚴重影響民生，更影響本澳旅遊城市的形象，必須要下決心解決，希望推動政府檢討有關的立法，又或改善執法工作，回應社會訴求。非法旅館方面，陳明金引述委員會肯定政府近年執法所取得的成績，但針對非法旅館一再出現甚至蔓延，犯罪發生率亦高達五成以上，委員會認為一方面需不斷改善執法，包括對重點區域加強巡查，建立官民合作機制，提高處罰執行率等等；同時須因應實際情況，研究現行法律對執法機構配置是否有效、賦予的權力和工具是否足夠，法律責任是否有阻嚇力等，為打擊非法旅館打好法律基礎，亦要做好《租務法》、《分層樓宇管理法》等配套法律的修法工作。的士服務方面，委員會認為必須從重大社會公共利益的角度出發，並從發牌和監管兩方面出發，探討的士客運法律制度，必須令的士服務回歸公共交通工具的定位，才能治標又治本；發牌制度須改變價高者得的競投政策，以滿足社會和公眾的需要為依歸；委員會並要求政府於檢討的士客運制度的諮詢中，應在充分聽取公眾意見的基礎上，盡快提出符合社會期待的改革方案，回應社會的訴求。
陳明金強調，委員會已簽署兩個事項的報告書，但工作並未結束，會繼續關注及適時要求政府交代法律研究和檢討的結果。另外，陳明金又提到，委員會昨亦全體一致贊成下一會期首要關注的兩項議題，分別是公務員中央招聘和酒後駕駛；亦有委員提出跟進探討公務員、紀律部隊宿舍，以及公務員編制膨脹的問題，但兩項議題未獲委員會一致同意。

提供日期：16/8/2014
名稱：澳門日報
委員會昨簽的士非法旅館兩報告書
立會下期跟進央聘酒駕執法
立法會公共行政事務跟進委員會於首個會期主力跟進的士服務及非法旅館問題，主席陳明金昨表示，委員會已完成上述兩項議題的跟進工作，並簽署報告書，稍後交政府。當中“的士法”

現正諮詢，政府亦正在研究修改“禁止非法提供住宿法律”，委員會將持續關注政府工作進度。亦決定下個會期將跟進中央招聘及酒後駕駛。委員會昨日下午三時半開會，歷約個半小時。會後，陳明金總結工作時表示，委員會今個會期共召開十次會議，除制訂該會運作規則外，並主力跟進的士及非法旅館議題。他稱讚委員會成員及議員均非常積極參與會議，提出不少有用意見及建議；政府亦積極配合工作，曾四度委派官員列席會議回答疑問，並提供相關資料。現時委員會已完成兩議題的跟進工作，並簽署報告書，稍後提交政府。

修法嚴打做好諮詢

他表示，的士及非法旅館問題，是社會關注及難點解決問題，服務質素使民間及遊客同感不滿意，已經到了一定要解決的地步，故委員會決心跟進，以推動政府修訂法律，改善執法，回應居民訴求。就非法旅館屢禁不止，有蔓延趨勢，且犯罪率高。委員會認為需改善執法、完善立法，建議政府加強巡查黑點，建立官民合作機制，提高打擊效果；關注租務法及分層樓宇管理法等配套法律的立法進度；並提議“禁止非法提供住宿法律”，政府代表認同法律有完善空間，並表示會分析研究。委員會將於半年後跟進政府研究的結果。

的士服務問題，委員會從發牌及監管兩方面入手探討，亦討論過的士數量、監管取證、投訴機制及處罰機制。政府有吸納意見，並在“的士法”諮詢文本反映。委員會倡政府做好諮詢及立法工作，以出台符合社會發展需要的改革方案。委員會將繼續關注修法情況。

此外，委員會亦一致認同下個會期要跟進中央招聘及酒後駕駛問題。亦有委員建議關注紀律部隊宿舍及及公務員人員膨脹問題。但因委員們意見不同，暫不列入討論範疇。

提供日期：16/8/2014

名稱：捷點資訊報

當局擬立法將「艇仔」拉客與的士司機同受罰

法務局局長張永春及交通事務局局長汪雲，於本月14日（周四），再就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件部分內容進行講解。就社會關注「放蛇」制度，張永春指建議在法律明確訂明隱藏執法人員身分的調查手段，另外，的士司機必須按錶收費，若遇乘客主動向司機「開價」，司機可拒載乘客。另外，當局亦考慮其他國家或地區做法，禁止「艇仔」拉客行為，否則「艇仔」與司機同需受罰。

張永春稱，對於《諮詢文件》建議針對的士的達規行為，引入隱藏執法人員身份的調查手段，社會各界基本表示贊同。由於「放蛇」並非法律概念，社會上對「放蛇」方式的認知也各有不同，因此諮詢文本建議將「放蛇」的概念嚴格限定為「隱藏執法人員身份的被動式調查手段」，不能教唆或誘導的士司機作出違法行為，否則以該手段獲取的證據無效。

在實務操作方面，為避免將來出現非法搜集證據的情況，有關執法人員需要有充分的法律培訓和嚴格的執法指引，同時透過在的士車廂內安裝錄音監察設備，避免出現「釣魚執法」的

情況，對合法運營的的士司機加以保障。將來如有些司機為了應對「放蛇」，聘請「艇仔」替自己拉客的情況，將對招攬者和司機一並作出處罰。目前在不少的國家或地區在交通管理上採用「扣分制」，但所針對的對象皆為所有駕?者，且「扣分」的主要原因是交通違例。針對的士司機的違規行為建立「扣分」制度，同時處於相應的罰款的作法也有先例。對於是否引入專門針對的士司機違規行為的「扣分制」，以便更加有效應對有關的違規行為，將在諮詢期間充分聽取包括的士業界在內的社會各界的意見。對於在的士車廂?的錄音監察設備的建議，目前的士業界的反應是比?接受，認為可以保護司機免受醉酒等乘客的騷擾，也可以防止執法人員「引誘執法」，使司機免遭冤枉，保護司機的合法權益，但同時也表達了的士乘客會否抗拒的擔憂。為消除司機和乘客的擔憂，首先應該對車廂內裝有錄音設備及其目的作出明確的提示，其次是必須對錄音資料的讀取、保存作出明確的規範，訂定僅在發現違法行為或投訴時，方可由專門的人員翻查特定時段的錄音資料，嚴格禁止任何影響、干擾、毀壞錄音設備、非法獲取錄音資料或將錄音資料轉作他用的行為。

提供日期：16/8/2014
名稱：大眾報
公共行政跟進委員會簽兩項意見書下會期關注中央招聘和酒駕
立法會公共行政事務跟進委員會昨日舉行會議，跟進禁止非法提供住宿法律的適用情況及的士服務監管問題，並就此分別簽署兩項意見書。委員會主席陳明金表示，委員會一致同意在下一會期跟進中央招聘及酒後駕駛等相關問題。會議於昨日下午三時舉行，委員會主席陳明金會後總結時表示，非法旅館及的士服務備受社會關注，居民積聚很多怨氣及不滿，到了一定要解決的地步。不但嚴重影響民生及澳門旅遊城市形象，委員會希望推動政府檢討立法及執行工作，回應社會訴求。公共行政事務跟進委員會本會期內共舉行10次會議，除了制定委員會的運作規則之外，亦跟進禁止非法提供住宿法律的適用情況及的士服務監管問題，委員會昨日就此簽署兩項意見書。本會期內，所有議員都積極參與，提出諸多意見及建議，政府亦積極配合委員會工作，四次委派官員列席會議，提供資料並回答議員問題。委員會肯定政府執法取得的成績，亦重視潛在的問題。
非法旅館方面，委員認為需要從改善執法及完善立法兩方面檢討，不但要改善執法情況，加強重點巡查及推動官民合作，亦有必要研究現行法律執法機構配置、賦予權利及工具是否足夠，以及相關配套法律制度是否完善。的士服務方面，委員會認為應該從重視共利益角度出發，提出“治標又治本”的方案，包括從發牌及監管兩方面出發，探討有關法律制度，確保的士服務必須回歸到公共交通工具的定位上，才可以從根源上整治。發牌方面應禁止“價高者得”的現象，應以公眾需要為依歸。政府對以上意見持開放態度，委員會早前的部分意見已歸入的士客運法律制度諮詢文本中。陳明金表示，委員會對有關事項的關注不

會就此結束，希望政府在聽取社會意見基礎上，回應社會需求。另外，委員會一致同意在下個會期跟進中央招聘及酒後駕駛等相關問題。亦有議員希望關注公務人員宿舍以及公務員隊伍膨脹等問題，但因未能達到委員一致認同，下個會期將不會就此討論。

提供日期：16/8/2014
名稱：濠江日報
跟進委員會簽兩項意見書 下個會期關注中央招聘和酒駕
立法會公共行政事務跟進委員會昨日舉行會議，跟進禁止非法提供住宿法律的適用情況及的士服務監管問題，並就此分別簽署兩項意見書。委員會主席陳明金表示，委員會一致同意在下一會期跟進中央招聘及酒後駕駛等相關問題。會議於昨日下午三時舉行，委員會主席陳明金會後總結時表示，非法旅館及的士服務備受社會關注，居民積聚很多怨氣及不滿，到了一定要解決的地步。不但嚴重影響民生及澳門旅遊城市形象，委員會希望推動政府檢討立法及執行工作，回應社會訴求。公共行政事務跟進委員會本會期內共舉行10次會議，除了制定委員會的運作規則之外，亦跟進禁止非法提供住宿法律的適用情況及的士服務監管問題，委員會昨日就此簽署兩項意見書。本會期內，所有議員都積極參與，提出諸多意見及建議，政府亦積極配合委員會工作，四次委派官員列席會議，提供資料並回答議員問題。委員會肯定政府執法取得的成績，亦重視潛在的問題。非法旅館方面，委員認為需要從改善執法及完善立法兩方面檢討，不但要改善執法情況，加強重點巡查及推動官民合作，亦有必要研究現行法律執法機構配置、賦予權利及工具是否足夠，以及相關配套法律制度是否完善。的士服務方面，委員會認為應該從重視共利益角度出發，提出“治標又治本”的方案，包括從發牌及監管兩方面出發，探討有關法律制度，確保的士服務必須回歸到公共交通工具的定位上，才可以從根源上整治。發牌方面應禁止“價高者得”的現象，應以公眾需要為依歸。政府對以上意見持開放態度，委員會早前的部分意見已歸入的士客運法律制度諮詢文本中。陳明金表示，委員會對有關事項的關注不會就此結束，希望政府在聽取社會意見基礎上，回應社會需求。另外，委員會一致同意在下個會期跟進中央招聘及酒後駕駛等相關問題。亦有議員希望關注公務人員宿舍以及公務員隊伍膨脹等問題，但因未能達到委員一致認同，下個會期將不會就此討論。

提供日期：16/8/2014
名稱：正報
委員會將先跟進中央招聘與酒駕
立法會公共行政事務跟進委員會昨午舉行會議後，委員會主席、直選議員陳明金表示，議員們一致認為，委員會在下一個會期首先跟進公務員中央招聘制度和酒後駕駛。也有議員提出跟進紀律部隊宿舍、公務員膨脹至三萬七千多人。另外，委員會昨午也簽署關於「跟進禁止非法提供住宿法律的適用情況」和「跟進的士服務監管問題」的報告書。在非法提供住宿方面，委員會建議政府，對重點區域加強巡查，建立官民合作的機制，提高

打擊效果。委員會也建議政府，研究家庭旅館合法化問題和推動廉價酒店的建設，從經濟角度減少非法旅館賴以生存的土壤。委員會希望，政府有關部門加強研究分層樓宇管理法、租務法等。委員會也非常關注，是否需要因應現實情況的變化，修改禁止非法提供住宿法律。在的士服務方面，委員會認為，要從重大社會公共利益的角度，認識的士法律制度改革的必要性和緊迫性，的士服務定位須回歸到公共交通工具而非投資工具。委員會也就的士發牌和監管的具體制度提出了意見和建議。其中，有議員批評，在現行制度下，政府嚴格控制的士牌照數量，並且採取「擠牙膏式」的漸進發牌模式，人為地推高了的士牌照價格，造成的士數量供應不足。

提供日期：16/8/2014
名稱：新華澳報
委員會簽兩份意見書 涉非法旅館的士服務
立法會公共行政事務跟進委員會簽署關於禁止非法提供住宿，及監管的士服務的兩份意見書。委員會主席陳明金認為，非法旅館和的士問題亟需解決。對非法旅館須加強巡查黑點，同時須檢討法律，界定執法機構的權責，以及相關法規配套是否足夠。的士應重回公交工具的定位。
委員會認為，下個會期須跟進公僕中央招聘和酒後駕駛兩個議題。委員認為須關注紀律部隊宿舍，以及公務員數量問題。

提供日期：18/8/2014
名稱：市民日報
檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件
的士服務是居民出行的一個重要選擇，對公共巴士服務及私人車輛起着重要的補充或替代作用；另一方面，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交通工具。
然而，近年社會各界對的士服務批評不斷，主要針對部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」、「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規情況。雖然目前大部分的士司機均自律守法，但少部分司機的違法行為屢禁不止，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象，因此特區政府和全社會對此高度重視。
針對的士服務存在的「亂象」，首先要「加強打擊的士違法行為」。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分的方式進行調查執法手段（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。在加強打擊違法行為的同時，也應該「優化的士服務的經營環境」，藉此消除不正當的經營行為，強化對合法經營者的保護。包括引入「的士服務智能管理系統」，建立合理的士服務費訂價制度，統一監管的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的司機，從而全面提升的士行業服務素質，方能真正確保乘客的權益。
無論是解決的士服務中的違規問題，抑或解決居民和遊客「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。所以為「完善的士服務的長遠規劃」，需要因應澳門的實際情況，科學分析澳門所需的士數量，探討增加的士牌照的發放方式，減少的士牌照的投資功能，以及研究電召的士服務定位，令的士可回歸到提供公共交通服務的正軌。綜上所述，有必要盡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，諮詢期為8月9日至9月23日，希望社會各界就諮詢文件的內容，以及有關的士營運制度的其他內容發表意見。

註：本文內容主要參閱「檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件」。

提供日期：19/8/2014

名稱：市民日報

探討引入的士「放蛇」制度的可行性（上）

的士亂象在澳門社會存在已久，而且有不斷惡化跡象，諸如拒載、濫收車資、兜路、不禮貌等各類違規行為頻生。當局這些年來似乎尚沒有有效法寶解決的士亂象為本澳帶來的各種問題，為此，社會一直都有改革的士規章制度的訴求。

澳門的士行業現時主要受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》規範，其中有1個獨立章節針對的士駕駛員作出規範，並且定有相關的處罰制度（註1），其中所訂定的罰則屬於行政違法，罰款由澳門幣300元至10000元不等，以及有中止或取消的士專業工作證的處罰，並由交通事務局負責監管和行使科罰權限（註2）。然而，針對的士駕駛員違法行為的調查制度方面，現行的士規章並沒有作出規範。在這情況下就需要援引10月4日第52/99/M號法令（行政上之違法行為之一般制度及程序）的相關規定。根據上述法令，由於行政違法行為五花八門，以單一制度予以規範存在立法技術上的困難，因此，原則上、行政上之違法行為所適用的實體及程序制度，由規定及處罰該等行為之法律或規章來訂定（註3）。倘有關法律制度對於其所規範的行政違法行為未有訂定有關制度，或就某些事宜未有加以規定，則依次補充適用上述法令、經作必要配合後的《行政程序法典》之有關規定、刑法及刑事訴訟法之一般原則（註4）。

此外，上述法令的第19條規定《刑事訴訟法典》中的若干規定可適用於行政上之違法行為之程序制度上，包括與調查取證方面的規定（註5）。因此，在探討引入的士「放蛇」制度的可行性方面的問題，我們有必要先研究《刑事訴訟法典》中關於調查取證方面的規定。

註1：詳見《輕型出租汽車（的士）客運規章》第三章及第四章。

註2：見《輕型出租汽車（的士）客運規章》第18條。回歸前由市政廳，以及回歸後先後由設立的臨時市政局及民政總署負責。

註3：見第52/99/M號法令第4條。

註4：同上註。

註5：第52/99/M號法令第19條規定：

「《刑事訴訟法典》第51條第1款、第52條、第109條第1款及第3款、第111條第1款、第112條、第113條及第114條之規定，經必要配合後，適用於行政上之違法行為之程序制度。」。

提供日期：19/8/2014
名稱：澳門日報
“公交優先”須保障公交擁有優先路權
高冠鵬：交通政策可更進取
交通擠塞困擾澳門多年，更有進一步惡化趨勢。交諮委委員高冠鵬表示，解決交通擠塞問題刻不容緩，認為崔世安政綱的交通政策可更積極進取，善用各種手段調控車輛，“下決心”真正落實“公交優先”，保障公交優先使用路權，吸引更多居民轉乘公交，緩解交通擁堵。
澳門道路資源有限，但人多車多，交通承載力“爆燈”，尤其上下班高峰期經常塞車。高冠鵬表示，車輛平均車速逐年下降，現時已不足每小時三十公里，若車輛持續增加，擔憂平均車速持續下降，“車郁都郁唔到”，政府應未雨綢繆。私家車讓路公交調控車輛管理手段很多，“用的都是一兩招，問題是政府夠不夠膽做，居民承受度是幾多”。如現時常提供落實“公交優先”，但一日無把路權優先讓予公交，一切均為空談。他稱，現時公交專道僅新馬路及嘉樂庇大橋，建議政府考慮設置時段性公交快速專道，允許高峰時期公交優先使用“路權”，私家車其次。“私家車駕者有時間可以慢慢塞，但想快啲則可放棄私家車，轉搭公交”，這涉及出行時間長短，相信可推動駕駛者轉搭公交，減少路面私家車。若能保障居民在最短時間到達目的地，亦自然有人乘搭。他並稱，可考慮推動智能交通系統，指外國會因應車流量，調整部分少人用公路的行使方向，疏導交通，建議澳門可先在節假日試行。
倡推節假日的士
政綱亮點為“調控俗稱發財巴的博彩企業穿梭巴士的數量及路線”，高冠鵬表示，政府可以規範發財巴的路線、車隊及營業時段，如高峰時間減少發財巴的出行，騰出更多路面資源；至於員工巴則以員工可接受的步行距離為依歸，選擇最短路線，並減少停靠站點。
政綱並提及研究增發特種的士載客營業執照，高冠鵬支持的士從業員“駕者有其牌”，如讓兩至三人駕駛者投得同一牌照，方便他們三人可分更運作，既可減少租金支出，亦可鼓勵司機多接載客人。又如節假日經常多人等候的士，政府可構思發出只有節假日才可營運的的士，既滿足市場需求，亦方便居民趁放假兼職開的士，且紓緩節假日的士壓力。

提供日期：25/8/2014
名稱：澳門日報
扣分制度
當局終於提出監管的士的設想，並推出諮詢文件，居民對此十分歡迎，原因是長期存在的打的難，以及部分的哥揀客、濫收車資等等違法行為，早已怨聲載道。
當局提出的監管方案，爭議大的包括“放蛇”、在的士內安裝錄影系統等。這些都涉及個人私隱問題，確實需要謹慎處理。有朋友稱，“放蛇”可以商榷，但安裝錄音影系統，如果的哥係行得

正企得正，這個錄音系統更能保障司機的利益，若裝埋錄影更佳。試睇嚇，而家好多巴士或旅巴都有錄影系統，一旦乘客同司機有乜拗撬，邊個著邊個唔著，都可以一覽無遺。有時錄影系統仲可以幫手調查交通意外，可謂一舉數得。友人話，以上種種都係調查取證手段，要遏止的士的違規違法行為，最重要係罰則。單單只係加重罰款無補於事，甚至可能令違規行為變本加厲。即使你罰得重我就劏得重緊要，羊毛出在羊身上。反而真係要考慮加入扣分制，扣足分即釘牌，停佢半年、一年，重犯者加重釘牌期，手停口停。若在釘牌期間營運，則刑事追究，睇佢仲夠唔夠膽劏客。

目前本澳的交通亂象，包括一般駕駛者的駕駛陋習，都可以透過扣分制來糾正。故友人認為，藉今次諮詢監管的士，若真的引入扣分制，不妨將之推廣至所有駕駛者，既可以體現"一視同仁"，亦可改善交通亂象，當局不妨考慮。

提供日期：26/8/2014

名稱：市民日報

探討引入的士「放蛇」制度的可行性（中）

前文提到，行政違法行為的一般法律制度中關於程序性方面的規定適用《刑事訴訟法典》中關於調查取證方面的規定。根據有關規定，凡非為法律所禁止者，都可以被採用為證據（註1），而在《刑事訴訟法典》中有對證據上的禁用的方法作出規定。原則上，透過酷刑或脅迫，又或一般侵犯人之身體或精神之完整性而獲得之證據，均為無效，且不得使用。另外，即使獲得有關人士同意，如證據是通過下列手段而獲得，便屬於以侵犯人之身體或精神之完整性的方式獲取，依法不得被利用去證明違法行為存在的事實（註2）：（1）以虐待、傷害身體、使用任何性質之手段、催眠又或施以殘忍或欺騙之手段，擾亂意思之自由或作出決定之自由；（2）以任何手段擾亂記憶能力或評估能力；（3）在法律容許之情況及限度以外使用武力；（4）以法律不容許之措施作威脅，以及以拒絕或限制給予依法獲得之利益作威脅；（5）承諾給予法律不容許之利益（註3）。除此之外，在未經有關權利人同意下，通過侵入私人生活、住所、函件或電訊而獲得之證據，亦為無效，除非屬法律所規定的例外情況（註4）。

而非法獲取的證據的過程中構成犯罪，則有關證據可被用以對該犯罪之行為人進行追訴，但不得用於其他用途（註5）。

因此，為打擊澳門的士亂象而引入「放蛇」取證，必須確保不違反上述《刑事訴訟法典》的規定，否則，有關證據便有可能屬違法的無效證據，不能用作處罰違法的士駕駛員的有效佐證，除非就「放蛇」取證制度以「法律」形式制訂一套有別於《刑事訴訟法典》的特別取證制度，將「放蛇」合法化。至於政府計劃引入的「放蛇」制度是否可能違反現行刑法訴訟制度中關於獲取證據方面的規定，首先必須了解有關的士違規「放蛇」制度的具體內容才具備條件得出結論。

註1：見《刑事訴訟法典》第112條。

註2：《刑事訴訟法典》第111條第1款規定：「一切對犯罪是否存在、嫌犯

是否可處罰以及確定可科處之刑罰或保安處分等在法律
上屬重要之事實，均為證明對象。」
註3：見《刑事訴訟法典》第113條。
註4：見《刑事訴訟法典》第113條。例如：經法官批准的電話監聽。見《刑事訴訟法典》第172條及續後條文。
註5：見《刑事訴訟法典》第113條。

提供日期：27/8/2014
名稱：大眾報
的士聯誼會研討的士客運法 反對放蛇倡推釘牌剷害群之馬
的士聯誼會日前召開研討會，就當局推出的士客運法律制度諮詢文件聽取業者意見，表示業界贊同加強打擊違規司機，剷除業內害群之馬，為行業亂象作出整頓，但是打擊之餘必須顧全一般司機的基本權益，避免將行業標籤化，因此反對為的士行業引入放蛇制度及攝錄監控取證。認為加強執法，賦予警方執行權力，提高罰則，以及採取釘牌制度足以起到阻嚇作用。會議於筷子基該會會址舉行，主席葉榮發、理事長王燕霞、常務副主席戴錦良、副會長陳偉麟及數拾名司機參與研討。與會者一致認為近年的士害群之馬的不規則行為有越演越烈的趨勢，已嚴重影響澳門國際旅遊城市的形像，令業界蒙羞，因此認同必須對目前的亂象加以嚴厲的打擊及整頓，遏止歪風的漫延，但是所訂法例必須合情合理、公平公正，不能因為個別人士的行為而牽連整個行業，憂慮單單在的士引入放蛇制度會將行業標籤化，影響業界整體就業尊嚴，無助的士業健康正常發展。業者更表示反對在的士安裝具錄影功能的行車紀錄儀及錄音監控系統，以免乘客和司機的隱私權受到侵犯。認為取證是有權限實體的工作，可以通過許多渠道來實現，不能以犧牲個人私隱權來換取他們工作的便利。王燕霞發言時指出，的士目前亂象的成因受到多方面因素影響，近年的士牌價、車價、維修成本及生活指數不斷飆升，司機的收入遠遠追不上物價的升幅，個別人士轉以不正當手段彌補收益，導致行業質素的敗壞。她表示不認同上述行為並予以譴責，但是指出道路日趨擠塞降低的士營運放率，各項成本及消費不斷增加等因素，確實令司機承受不少壓力，因此認為解決問題不能單看表面現像，必須從根源着手，正視司機所面對的問題，提升司機的入息，改善司機的生活，方有助問題的真正解決。對於改變目前的士亂象，王燕霞認為當局只須加強執法，賦予警方執行權力，提高違規罰則，以及引入釘牌制度，對重犯者採取暫時中止工作證措施，屢犯不改者取消工作證，將害群之馬掃出的士行業，如此經已起到足夠阻嚇作用及使亂象重回正軌，無須設立備受爭議的放蛇和攝錄監控制度。

提供日期：27/8/2014
名稱：華僑報
的士聯誼會反「放蛇」撐釘牌
的士聯誼會日前召開研討會，就當局推出的士客運法律制度諮詢文件聽取業者意見，表示業界贊同加強打擊違規司機，剷除業內害群之馬，為行業亂象作出整頓，但是打擊之餘必須顧全一般司機的基本權益，避免將行業標籤化，因此反對為的士行業引入放

蛇制度及攝錄監控取證。認為加強執法，賦予警方執行權力，提高罰則，以及採取釘牌制度足以起到阻嚇作用。

會議於筷子基該會會址舉行，主席葉榮發、理事長王燕霞、常務副主席戴錦良、副會長陳偉麟及數十名司機參與研討。與會者一致認為近年的士害群之馬的不規則行為有越演越烈的趨勢，已嚴重影響澳門國際旅遊城市形象，令業界蒙羞，因此認同必須對目前的亂象加以嚴厲的打擊及整頓，遏止歪風的漫延，但是所訂法例必須合情合理、公平公正，不能因為個別人士的行為而牽連整個行業，憂慮單在的士引入放蛇制度會將行業標籤化，影響業界整體就業尊嚴，無助的士業健康正常發展。

業者更表示反對在的士安裝具錄影功能的行車紀錄儀及錄音監控系統，以免乘客和司機的隱私權受到侵犯。認為取證是有權限實體的工作，可以通過許多渠道來實現，不能以犧牲個人私隱權來換取他們工作的便利。

王燕霞發言時指出，的士目前亂象的成因受到多方面因素影響，近年的士牌價、車價、維修成本及生活指數不斷飆升，司機的收入遠遠追不上物價的升幅，個別人士轉以不正當手段彌補收益，導致行業質素的敗壞。她表示不認同上述行為並予以譴責，但是指出道路日趨擠塞降低的士營運效率，各項成本及消費不斷增加等因素，確實令司機承受不少壓力，因此認為解決問題不能單看表面現像，必須從根源着手，正視司機所面對的問題，提升司機的入息，改善司機的生活，方有助問題的真正解決。

對於改變目前的士亂象，王燕霞認為當局只須加強執法，賦予警方執行權力，提高違規罰則，以及引入釘牌制度，對重犯者採取暫時中止工作證措施，屢犯不改者取消工作證，將害群之馬掃出的士行業，如此經已起到足夠阻嚇作用及使亂象重回正軌，無須設立備受爭議的放蛇和攝錄監控制度。

提供日期：27/8/2014

名稱：星報

的聯反對放蛇倡釘牌遏違規

的士聯誼會日前召開研討會，就當局推出的士客運法律制度諮詢文件聽取業者意見，表示業界贊同加強打擊違規司機，剷除業內害群之馬，為行業亂象作出整頓，但是打擊之餘必須顧全一般司機的基本權益，避免將行業標籤化，因此反對為的士行業引入放蛇制度及攝錄監控取證。認為加強執法，賦予警方執行權力，提高罰則，以及採取釘牌制度足以起到阻嚇作用。

會議於筷子基該會會址舉行，主席葉榮發、理事長王燕霞、常務副主席戴錦良、副會長陳偉麟及數拾名司機參與研討。與會者一致認為近年的士害群之馬的不規則行為有越演越烈的趨勢，已嚴重影響澳門國際旅遊城市的形像，令業界蒙羞，因此認同必須對目前的亂象加以嚴厲的打擊及整頓，遏止歪風的漫延，但是所訂法例必須合情合理、公平公正，不能因為個別人士的行為而牽連整個行業，憂慮單單在的士引入放蛇制度會將行業標籤化，影響業界整體就業尊嚴，無助的士業健康正常發展。

業者更表示反對在的士安裝具錄影功能的行車紀錄儀及錄音監控系統，以免乘客和司機的隱私權受到侵犯。認為取證是有權限實體的工作，可以通過許多渠道來實現，不能以犧牲個人私隱權來換取他們工作的便利。

王燕霞發言時指出，的士目前亂象的成因受到多方面因素影響，近年的士牌價、車價、維修成本及生活指數不斷飚升，司機的收入遠遠追不上物價的升幅，個別人士轉以不正當手段彌補收益，導致行業質素的敗壞。她表示不認同上述行為並予以譴責，但是指出道路日趨擠塞降低的士營運放率，各項成本及消費不斷增加等因素，確實令司機承受不少壓力，因此認為解決問題不能單看表面現像，必須從根源着手，正視司機所面對的問題，提升司機的入息，改善司機的生活，方有助問題的真正解決。

對於改變目前的士亂象，王燕霞認為當局只須加強執法，賦予警方執行權力，提高違規罰則，以及引入釘牌制度，對重犯者採取暫時中止工作證措施，屢犯不改者取消工作證，將害群之馬掃出的士行業，如此經已起到足夠阻嚇作用及使亂象重回正軌，無須設立備受爭議的放蛇和攝錄監控制度。

提供日期：27/8/2014

名稱：華僑報

「同心致遠 共享繁榮」 中南區坊會提八建議

中南區坊會近來集合區內廣大商戶和居民的意見，提出區內在公交、舊區水患等方面存在的老大難問題，並提出八項建議，希望來屆特首關注，切實回應居民合理訴求，解決各種社會及民生問題。日內會將意見呈交崔世安競選辦公室。

昨日下午，中南區坊會舉行記者會，十月坊會理事長曾佐威，新馬路坊會常務副會長李卓君，下環坊會理事長張麗珍，沙梨頭坊會理事長陸南德等出席。

坊會認為，贊同第四屆行政長官選舉候選人、現任行政長官崔世安公佈題為「同心致遠，共享繁榮」的參選政綱，而對未來的施政，提出八項建議。

一、持續改善本澳公交系統，全面重整巴士路線，消除路線重疊所造成的資源浪費及交通擠塞問題，推動發展轉乘服務，研究增設點對點巴士路線，開設專為旅客服務的觀光路線，避免旅客與居民爭用公交資源。

二、糾正的士亂象，提升旅遊城市形象。研究的士今後發牌模式，加快推動修改的士行業之相關法律法規，嚴厲打擊違法行為，維護澳門旅遊城市形象，因應舊區「搭的難」，加快落實黃的全電召，同時在舊區設立黃的的士站，方便舊區居民使用。

三、促成沙梨頭水上街市行人天橋興建，爭取該項惠民、利民的天橋工程盡早落實。

四、改善交通，落實「大三巴世遺核心區」計劃，盡快制定禁止旅巴進入高園街措施，善用周邊適當空間闢作上落客區，將旅客分散至其他較具空間的地點上落客。盡快研究落實「大三巴世遺核心區」規劃方案，完善大三巴區步行路線。

五、活化舊區，推動「舊區重整」。撥出更多資源修復、完善這些街區的社區配套設施。建議將「情迷十月初

五街」等活動恆常化，並將福隆區與十月初五街連貫起來作為舊區活化試點。在康公廟前地及新橋展開夜市試行計劃，並逐步對外推廣，配合媽閣步行海邊線、果六、關前後街等特色，盤活舊區。

六、強化房屋局的權力，解決本澳樓宇問題。希望當局督促房屋局主動展開相關工作，增加這方面人手及資源，主動推動和協助低層樓宇大廈成立業主會，改善本澳的舊樓問題。建議增設優惠措施，如稅務優惠政策，減少重建的負擔，吸引業主重建，解決本澳殘危樓宇問題。

七、完善下環「原區安老服務」，盡快展開下環區重整工作，善用區內珍貴土地資源，將部份土地撥作老人院舍、社區安老服務設施之用。

八、致力解決水患問題，檢討現行治水政策統籌及執行程式，與地區坊會建立定期溝通機制，加強政策訊息的發佈。建議有關部門在雨季設立二十四小時輪班機制，並建議內港沿海堤岸防洪應以可抵禦百年一遇風暴潮為標準，排澇標準設計則要達到二十年一遇的二十四小時暴雨後亦不會成災。

提供日期：27/8/2014

名稱：濠江日報

中南區坊會將向下屆政府提八項意見

中南區坊會昨日下午假十月初五街華聯茶葉專賣店 2 樓舉辦「中南區坊會對第四屆政府施政意見」新聞發佈會，向下屆特區政府的施政提出 8 項意見。希望當局關注中南區現存的多個民生問題。坊會表示，稍後將會把有關意見作整理總合，本周內送交第 4 任行政長官候選人崔世安的競選辦公室。

昨日的新聞發佈會由十月坊會理事長曾佐威、新馬路坊會常務副會長李卓君、下坊會理事長張麗珍、沙梨頭坊事長陸南德出席主持。陸南德表示，特首候選人崔世安日前公佈了他的參選政綱，當中將解決住屋及交通問題放在最前位置，又提出要重組政府架構、深化行政改革及優化人員管理、落實官員問責等，以回應社會訴求，中南區坊會對此深表認同。對於未來施政，他們現擬提出 8 項意見，希望當局可以進一步回應居民合理訴求，解決各種社會及民生問題。

據他介紹，今次提出的 8 項意見包括希望持續改善公交系統；糾正的士亂象，提升澳門旅遊城市形象；促成沙梨頭水上街市行人天橋興建；改善交通，落實“大三巴世遺核心區”計劃；活化舊區，推動舊區重整；強化房屋局的權力，解決樓宇問題；完善下環原區安老服務；以及解決內港水患等。

十月坊會理事長曾佐威表示，水患問題已經困擾中南區多年，雖然政府表示會制定解決水浸短中長期規劃，但有關工作至今未能落實成型。對此坊會建議，下屆政府應檢討現治水政策，爭取於未來短時間內切實開展整治水患的有關工作，包括在新橋區等低窪地帶儘快加建排水設備，解決上述地區在每遇颱風、暴雨天氣時所可能出現水浸問題。

下環坊會理事長張麗珍表示，希望特首候選人崔世安成功連任之後，可以更慎重地選擇新一屆政府的領導架構成員，真正做到奉公守法、科學施政，否則即使他政綱制定得再好，亦難以

保障日後可順利施行。她並建議政府應精簡部門架構，理順部門之間的職能重叠問題；以及考慮加高現在正興建的下環衛生中心，增加長者護理、照顧或聚會場所，回應居民“原區安老”的願望。

新馬路坊會常務副會長李卓君則希望，崔世安以及下屆特區政可以關注中南區現存的多項問題，他舉例認為新馬路節假日公交專道作用不大，反而影響商戶經營。坊會曾向交通事務局反映要取消專道，但一直未能成事。他希望政府可以聽取該區民意，考慮撤銷公交專道，否則應向區內居民解釋堅持設公交專道的理據。

提供日期：28/8/2014

名稱：濠江日報

的士聯誼會反對放蛇 倡推釘牌剷害群之馬

的士聯誼會日前召開研討會，就當局推出的士客運法律制度諮詢文件聽取業者意見，表示業界贊同加強打擊違規司機，剷除業內害群之馬，為行業亂象作出整頓，但是打擊之餘必須顧全一般司機的基本權益，避免將行業標籤化，因此反對為的士行業引入放蛇制度及攝錄監控取證。認為加強執法，賦予警方執行權力，提高罰則，以及採取釘牌制度足以起到阻嚇作用。

會議於筷子基該會會址舉行，主席葉榮發、理事長王燕霞、常務副主席戴錦良、副會長陳偉麟及數拾名司機參與研討。與會者一致認為近年的士害群之馬的不規則行為有越演越烈的趨勢，已嚴重影響澳門國際旅遊城市的形像，令業界蒙羞，因此認同必須對目前的亂象加以嚴厲的打擊及整頓，遏止歪風的漫延，但是所訂法例必須合情合理、公平公正，不能因為個別人士的行為而牽連整個行業，憂慮單單在的士引入放蛇制度會將行業標籤化，影響業界整體就業尊嚴，無助的士業健康正常發展。業者更表示反對在的士安裝具錄影功能的行車紀錄儀及錄音監控系統，以免乘客和司機的隱私權受到侵犯。認為取證是有權限實體的工作，可以通過許多渠道來實現，不能以犧牲個人私隱權來換取他們工作的便利。

王燕霞發言時指出，的士目前亂象的成因受到多方面因素影響，近年的士牌價、車價、維修成本及生活指數不斷飚升，司機的收入遠遠追不上物價的升幅，個別人士轉以不正當手段彌補收益，導致行業質素的敗壞。她表示不認同上述行為並予以譴責，但是指出道路日趨擠塞降低的士營運放率，各項成本及消費不斷增加等因素，確實令司機承受不少壓力，因此認為解決問題不能單看表面現像，必須從根源着手，正視司機所面對的問題，提升司機的入息，改善司機的生活，方有助問題的真正解決。

對於改變目前的士亂象，王燕霞認為當局只須加強執法，賦予警方執行權力，提高違規罰則，以及引入釘牌制度，對重犯者採取暫時中止工作證措施，屢犯不改者取消工作證，將害群之馬掃出的士行業，如此經已起到足夠阻嚇作用及使亂象重回正軌，無須設立備受爭議的放蛇和攝錄監控制度。

提供日期：28/8/2014

名稱：澳門日報
的士業界贊同重罰違規者 反對放蛇及攝錄監控
的士聯誼會日前舉行會議，就當局現正推出的的士客運法律制度諮詢文本聽取業者意見。業界贊同加強打擊違規司機，剷除害群之馬，整頓業內亂象。但是打擊之餘必須顧全一般司機的基本權益，避免將行業標籤化，因此反對的士行業引入"放蛇"及攝錄監控取證。認為加強執法，賦予警方執行權力，提高罰則，以及採取釘牌制度足以起到阻嚇作用。
錄影錄音易侵私隱
會議日前於該會筷子基會址舉行，主席葉榮發、理事長王燕霞、常務副主席戴錦良、副會長陳偉麟及數十名司機參與。與會者一致認為近年的士害群之馬的不規則行為有越演越烈之勢，已嚴重影響澳門國際旅遊城市形象，令業界蒙羞。因此，認同必須對目前的亂象採取嚴厲的打擊及整頓，遏止歪風蔓延，但是當局新修訂的法例必須合情合理、公平公正，不能因為個別人士的行為而牽連整個行業，憂慮單在的士業引入"放蛇"制度會將行業標籤化，影響業界整體就業尊嚴，無助的士業健康正常發展。
業者更表示反對在的士安裝具錄影功能的行車記錄儀及錄音監控系統，以免侵犯乘客和司機的隱私權，認為取證是有權限實體的工作，可以通過許多渠道來實現，不能以犧牲個人私隱權來換取他們工作的便利。
提升收入解決亂象
王燕霞發言指出，目前的士亂象的成因受到多方面因素影響，近年的士牌價、車價、維修成本及生活指數不斷飆升，司機的收入遠追不上物價的升幅，個別人士轉以不正當手段彌補收入，導致行業質素的敗壞。她不認同上述行為並予以譴責，但指出道路日趨擠塞降低的士營運率，各項成本及消費不斷增加等因素，確實令司機承受不少壓力。因此，認為解決問題不能單看表面現象，必須從根源著手，正視司機所面對的問題，提升司機的入息，改善司機的生活，方有助問題的真正解決。
對於當前的士亂象，王燕霞認為當局只須加強執法，賦予警方執行權力，提高違規罰則，以及引入釘牌制度，對重犯者採取暫時中止工作證的措施，屢犯不改者取消工作證，將害群之馬掃出的士行業。如此，已起到足夠阻嚇作用及使亂象重回正軌，無須設立備受爭議的"放蛇"和攝錄監控制度。

提供日期：28/8/2014
名稱：澳門日報
嚴法治理的士亂象
政府啟動的士行業管理法律修改，引入被視為最具阻嚇力的"放蛇"制度，借助治安警員的執法權力，冀為失控多時的士服務確立更具效力的監管制度，獲得民間的普遍支持。業界則強烈反對"放蛇"及車廂裝設監控系統，不滿被標籤，憂心加劇與乘客之間的矛盾，誘發從業者恐慌性流失，若強行立法不排除有進一步回應。近年交通服務供不應求，的士違規行為泛濫，搭的士不僅要講"彩數"，更要出得起"禮物"。遇上節日假期、惡劣天氣，乘客更是"肉隨砧板上"。澳門的士服務質與量都不合格，而且除了"開天殺價"、

揀客、兜路、態度惡劣等，個別司機更涉嫌偷行李、協助偷渡等嚴重罪行。個別的哥惡行，被上載社交網絡廣泛流傳，網民群起攻之。行業形象受嚴重影響，連累敬業守法的從業員。身處"大染缸"，新、舊業者很容易被染黑，違規風氣蔓延。造成的士業今日亂象，與服務供求、牌照發出、乘客習慣、道路運轉率、車資定價等有關係，加上物價、維修費用等成本高企，業者經營承受不少壓力。但的士屬公共服務，質素必須受到嚴格保證和監管。經濟發展、旅遊業興旺，業界分享成果，理應承起更多責任與義務。面對違規現象叢生，現行法律工具不足，整頓行業、修法加強打擊不法行為是社會和業界團體所認同的。包括近日有的士司機打傷稽查人員，可證從業員行為已到非嚴厲約束不可的地步。

無疑，業者憂慮殺錯良民、有理說不清，抗拒情緒可以理解。之前修法部門主動解釋，"放蛇"是被動式的，即執法人員不可主動、誘導司機違法。但事後跟進過程，執法人員和司機很可能各有說法，更有業界提出"放蛇"標籤了業界，單在的士行業引入不公平。但如果不用有關手段，執法部門必須思考日後搜證過程會否如現在那麼被動，何況不少的士乘客是旅客，很難再來澳作證，如果聽證過程司機大都"講得甩"，阻嚇力肯定大打折扣。"放蛇"制度對執法人員專業操守、法律知識、執法水平等要求更高，也涉及不少人為操作。因此，修法部門可考慮在文本中加入保障業者的條文，例如法律要訂明具體做法、執法人員的權限邊界及所受的專業培訓，以及的士司機可以舉報、申訴的渠道，更可以考慮列明乘客應遵守的條文，阻嚇醉酒鬧事、無理取鬧之徒。面對社會的強烈訴求，行業組織不能單單是口頭上的理解、配合，完全可以做得更多，切實推動業者自律、守法，例如加強職業培訓、嘉許業內好人好事、簽訂誠信約章、建立守法司機加盟制度等，改善形象，同時積極反映違規情況，督促執法成效，提升業界整體聲譽。

提供日期：01/9/2014

名稱：澳門日報

檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件（下）

上周談及《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件內有關"加強打擊的士違法行為"方面的內容。今天本欄會為大家介紹，有關諮詢文件內"優化的士服務經營環境"和"完善的士服務長遠計劃"兩方面的內容。

優化的士服務的經營環境

除了加大對的士司機違法行為的打擊力度外，也需要"優化的士服務的經營環境"，藉此創造良好、公平的經營環境，消除的士行業內的不正當經營行為，強化對合法經營者的保護。當中包括引入"的士服務智能管理系統"、建立合理的士服務費訂價制度、統一監管的士候客區、增加對的士司機的職業培訓，從而全面提升的士行業服務素質，確保乘客權益。引入"的士服務智能管理系統"為了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"的

士服務智能管理系統”，希望透過該系統能有效識別的士司機身份、對車輛的行駛路線和營運狀態作記錄、在的士車廂內錄音監察。

建立的士服務費訂價制度

無論是車主或司機，在的士營運中賺取的應該僅是車資收入，當正常車資收入難以抵消營運成本及保障合理收益時，便可能會衍生出濫收車資等違法行為。所以公開、公平、合理的服務費訂價制度，可對減少的士違法行為有正面作用。為此必須研究目前的調價機制是否應制度化和規範化，此外亦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。

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的候客區後，主管部門應對所有運作中的固定的士站設置作全面規劃，希望能影響的士流量的合理分配，並逐步引導的士服務進入舊區。

推行司機的鼓勵及培訓計劃除了打擊違規的士司機外，亦建議嘉許服務態度良好的司機，提升的士從業人員士氣。包括向得獎者頒贈優秀的士司機證，並為獲獎司機提供獎品，還可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，提升司機的專業能力和服務素質。而在舉辦有關培訓課程的同時，亦須考慮司機的工作時間及特點，盡量方便司機報讀有關課程。

完善的士服務的長遠規劃

除了上述有關“優化的士服務的經營環境”外，亦有需要“完善的士服務的長遠規劃”。事實上無論是解決的士服務中的違規問題，抑或解決居民和遊客“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。所以需因應澳門實際情況，科學分析澳門所需的士數量，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，令的士可回歸到提供公共交通服務的正軌。研究澳門對的士服務的需求從澳門常住人口、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。從根本上解決澳門“打的難”的問題唯有增加的士數量，因此建議全面研究並科學分析澳門所需的士數量和種類。在研究分析的同時，需要顧及的士數量的增加對公共道路帶來的壓力，以免加重道路交通負荷；另外亦需顧及澳門現職及潛在的士司機數量，從而得到人力資源的相應配合。研究增加的士牌照發放方式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”起到了一定紓緩作用。但今後應如何增加的士牌照的發放，值得社會各界深入思考。參照其他地區的經驗並結合澳門實際情況，有多種的士排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。有

年期的公司的士牌照是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，可以考慮由三至四名現職的士司機共同申請及經營，回應業界的訴求。

研究電召的士服務定位

電召的士服務對於有特殊需求（例如病患、殘疾、年老、懷孕）以及於特定時間出行的市民尤為重要，對普通的士服務起著補充作用。因此亦有需要充分討論電召的士服務定位及要求，以及如何透過市場因素令到電召的士能賺取合理利潤得以生存。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，或增加電召的士的數量及分佈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需求，可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。而為了更有效調配的士資源，應考慮建立統一的士管理調度中心，同時引入智能手機預約或訂車應用程式，既能方便居民和遊客，也能提升的士服務的質量和效率。有關《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢期已經開始，由八月九日至九月二十三日。希望社會各界就諮詢文件的內容，以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。

註：本文內容主要參閱第3/2007號法律、第366/99/M號訓令及"檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件"。

提供日期：02/9/2014

名稱：市民日報

探討引入的士「放蛇」制度的可行性（下）

根據特區政府交通事務局於2014年8月所提出的《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文件（下稱「諮詢文件」），建議引入「放蛇」制度以增加調查取證的方式和手段，從而達到加大打擊違法行為力度的目的。諮詢文件中提到，「放蛇」，其實是一種隱藏執法人員身分的調查手段的俗稱，與「卧底」有着很大的分別。所謂「放蛇」，其實就是執法人員在調查是否有的士違法行為的行動時將執法人員的身分隱藏，執行人員本身是被嚴格限制在有關行動中不能以教唆或引導的手法使的士司機作出有關違法行為（例如：主動向司機提出不按咪錶價收費），而僅僅是以一種被動的方式去調查發現士司機的違法行為，其實就與便衣警察類似。執法人員本身完全沒有參與或實施違法行為。這點與一般所指的「卧底」有顯著分別，並不能等量齊觀。

前文所提到的關於現行《刑事訴訟法典》中的非法取證的規定，如以欺騙手段，擾亂行為人自由地作出意思表示或決定而獲取的證據均屬無效，不得作為處罰的依據，除非通過特別法所規定的例外情況，如過去的第5/91/M號法令（關於販賣及使用麻醉藥品及精神病藥品視為刑事行為以及提倡反吸毒措施事宜─若干撤銷）第36條第1款規定那樣（註1）。

因此，這種「放蛇」手法是否有違《刑事訴訟法典》在取證方面的規定，關鍵在於這種隱藏式取證是否屬於一種

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取的證據的情況。按照諮詢文件的相關內容，在「放蛇」制度下，整個違法行為的作出都完全是違法司機在自由和自願的情況下通過自己的意志而作出和完成的，隱藏身分的執法人員並沒有通過任何與其自身有關的直接或間接因素而對有關司機在形成作出有關行為的意志上產生任何影響。

簡言之，執法人員純粹將自己的身分隱藏，並完全處於被動或消極情況下發現違法司機作出有關違法行為，而且，身分的隱藏與違法行為的作出兩者間沒有任何因果關係，前者並沒有促進後者的發生，違法行為的作出完全與執法人員的身分隱藏無關。所以，筆者認為這種通過隱藏執法人員身分的調查手段而獲得的證據，並不屬於上述的指以欺騙手段從而擾亂行為人自由地作出意思表示或決定的情況下而獲取的證據（註2），因此，是一種合法的取證方法，而有關證據可作為處罰違法司機的依據。綜上，筆者認為引入的士「放蛇」制度是可行的，而且既符合現行法例的規定，亦回應了社會上普遍對打擊的士亂象的強烈訴求，同時具備制度引入的合法性和合理性基礎。正所謂「清者自清」，若然本身沒有作出任何違法行為的意圖，不論當局如何立例打擊，應該都不會受到任何影響。當然，有關執法人員的公正嚴明和客觀執法對於整個「放蛇」制度的運作都非常重要。最後，希望當局在完成有關諮詢工作後，如果得出的結論是有引入「放蛇」制度的必要，便應加緊立法，早日完成立法，使本澳長久以來的的士亂象得到顯著解決。

註1：該條規定：「刑事偵查公務員為作專案調查，且在未透露其職位及身分之情形下，直接或透過第三人收受麻醉品或精神科物質之行為者，不可處罰。」。該法已被第17/2009號法律（禁止不法生產、販賣和吸食麻醉藥品及精神藥物）所廢止。

註2：對於相類似的情況，澳門司法見解亦持相同的見解。參見終審法院案件第6/2002號和10/2002號。

提供日期：03/9/2014

名稱：市民日報

街總對的士法律諮詢文件提四建議

有鑑於現時本澳的士行業違規情況屢遏不止，對居民出行構成直接影響，為解決上述問題，澳門街坊會聯合總會就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文件提出以下意見和建議：一、改善違法行為的處罰制度，引入多種罰則以生阻嚇之效。現行本澳法例對的士司機違法行為以「一刀切」定額罰款的方式進行處罰。但此種處罰模式無法反映個案違法情節的輕重，因此街總建議由現時的定額罰款模式，改為訂定最低及最高限度的非定額罰款模式，令罰款可以針對有關違法行為的嚴重程度以及是否初犯或多次屢犯等不同程度違規行為作出差別對待，使其產生實質上的處罰作用。然而，現時部分的士司機透過「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規行為獲取不法利益；據此，若只單純依賴罰款制度，恐怕未能有效打擊現時的士行業的亂象。因此建議除完善罰款制度外，亦同時考慮引入扣分制度，對嚴重或屢犯者

取消其從業資格，以提高法例的阻嚇力。另外有關當局亦可研究是否嚴重的違法行為列為刑事犯罪，例如：亂收車資可以定性為欺詐行為，偷取乘客行李可以視為搶劫等，從多方面打擊現時的士行業的亂象。

二、引入的士電子管理及監控系統，保障司機乘客雙方權益。

除現行法例處罰的阻嚇力度不足外，執法不彰亦是造成現時的士行業亂象的主要原因之一。縱觀現時的士違規行為，往往除乘客的證詞外毫無其他證據，使得有關當局在認定及證明違法行為存在甚為困難，令執法力度未如理想。故街總建議有關當局於的士車廂裝設電子管理及監控系統，如諮詢文本中提到的計程表、身分識別器、路程記錄儀等等，特別是在的士車廂內裝設錄音監察系統，由於其在一定程度記錄司機與乘客間交易活動，當產生爭議時能便於雙方進行舉證，便於執法之餘，亦可保障司機乘客雙方權益。

三、賦予保安部隊執法權限，落實全天候24小時執法。

現時本澳對的士行業違規行為的監察及處罰由交通事務局執行，但有關部門的稽查人員具軍事化人員的身分，往往未能使違規司機主動配合執法，加上稽查人員數量有限且非24小時工作，使得入夜後執法工作出現「空窗期」，無疑為部分的士司機提供違規的誘因。故街總建議有關部門可參考《道路交通法》的執法模式，將的士違規行為的執法權限交予保安部門，透過具軍事化人員身分的保安部隊進行全天候24小時執法，對違法的士司機有一定的威懾力之餘，亦可填補執法的「空窗期」。

四、完善的士發牌機制，科學規劃的士行業發展。

本澳從過去至今皆以「公開競投」、「價高者得」的方式發放的士牌照，令的士牌照有投資的價值存在，但的士服務作為一種公共服務，若其具有太強烈的投資色彩，長遠而言恐怕會對公共利益構成負面影響。為此，街總建議有關部門完善的士發牌機制，如參考內地的士行業做法，考慮以較低的價錢批予公司經營，以更有系統地管理的士司機，減少投資炒賣牌照的情況。另一方面，特區政府亦要就整個的士行業發展進行長遠規劃，例如疏理普通的士（黑的）與特別的士（黃的）之間的關係，並分析本澳的道路承載力、澳門人口及旅客量，科學調整的士數量，以紓緩本澳「打的難」的問題。

提供日期：05/9/2014

名稱：市民日報

麥瑞權倡派人駐守人流多的士站

澳門的的士亂象由來已久，部分的士揀客、拒載、濫收車資、壟斷的士站、不入舊區等等的所作所為，已令市民及遊客深惡痛絕，不單嚴重破壞澳門世界旅遊休閒中心的國際形象，也嚴重影響到市民和旅客的出行。議員麥瑞權認為，打擊的士亂象，除了加強事業法外，還要多管齊下，如在人流多的士站，派人常駐管理，及加強向旅客宣傳。麥瑞權在書面質詢中指出：據傳媒報道：「交通事務局今年初開始嚴厲檢控違規『黑的』，首季已錄得200多宗個案。」而為了更有效地制裁「黑的」，治理的士亂象，特

區政府近日又特別引入『放蛇』制度。據傳媒報道：「推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢文本，從今起至下月23日公開諮詢，文本建議引入隱藏執法人員身分的調查手段（俗稱『放蛇』），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，並引入中止或取消的士司機從業資格(即續稱的『釘牌』）等處罰措施，嚴懲的士業界害群之馬。」然而，他說，有專家學者指出大家都在為解決「搭的難」的問題費勁頭腦，又說檢控違規「黑的」，又說引入「放蛇」制度等，方法固然可行，然而，想要根治問題不單需要相關的立法及執法機制完善，更要多管齊下。例如：內地及鄰埠，尤其是鄰埠地區在機場、人流繁忙的通關點，都有派人常駐，管理的士站，除維持秩序外，更會將一張登記有的士車牌號的卡交給旅客，卡上更寫明不同顏色所代表的的士類型、乘車日期及遇事故時的投訴電話號碼等信息，乘客可以清楚知道的士的正常起步收費以及其乘坐的士的詳細信息，讓旅客和市民對的士服務提高信心，亦起到監督的士違規的作用。如此一舉兩得的做法，為何當局不在人流較多的關閘、外港碼頭、北安碼頭、機場等地方加以借鑑，派人常駐將澳門的的士服務質量提升，更好地治理的士亂象呢？

有鑑於此，麥瑞權提出書面質詢如下：1、有專家學者指出澳門的的士亂象已經嚴重影響到澳門的國際形象和市民及旅客日常的出行，當局可以借鑑鄰埠的做法，例如：在人流較多的關閘、外港碼頭、北安碼頭、機場等地方，試行派人常駐，為乘客提供服務。請問行政當局對此有何回應？請詳細向市民解釋清楚好嗎？

2、有市民問如果行政當局認為上述建議的具體實施可行的話，請問應屬於哪個部門負責？是交通事務局、旅遊局、抑或應該是跨部門聯合實施呢？

提供日期：05/9/2014

名稱：濠江日報

麥瑞權倡多管齊下 治理的士亂象

議員麥瑞權認為，澳門的的士亂象由來已久，部分的士揀客、拒載、濫收車資、壟斷的士站、不入舊區等等的所作所為，已令市民及遊客深惡痛絕，不單嚴重破壞澳門世界旅遊休閒中心的國際形象，也嚴重影響到市民和旅客的出行。他引述專家學者指出，大家都在為解決「搭的難」的問題費盡頭腦，又說檢控違規「黑的」，又說引入「放蛇」制度等，方法固然可行，然而想要根治問題不單需要相關的立法及執法機制完善，更要多管齊下。例如：內地及鄰埠，尤其是鄰埠地區在機場、人流繁忙的通關點，都有派人常駐，管理的士站，除維持秩序外，更會將一張登記有的士車牌號的咭交給旅客，卡上更寫明不同顏色所代表的的士類型、乘車日期及遇事故時的投訴電話號碼等信息，乘客可以清楚知道的士的正常起步收費以及其乘坐的士的詳細信息，讓旅客和市民對的士服務提高信心，亦起到監督的士違規的作用。如此一舉兩得的做法，為何當局不在人流較多的關閘、外港碼頭、北安碼頭、機場等地方加以借鑒，派人常駐將澳門的的士

服務質量提升，更好地治理的士亂象呢？為此，他提出以下質詢：1. 當局可以借鑒鄰埠的做法，例如：在人流較多的關閘、外港碼頭、北安碼頭、機場等地方，試行派人常駐，為乘客提供服務。請問行政當局對此有何回應？

2. 上述建議的具體實施可行的話，請問應屬於哪個部門負責？是交通事務局、旅遊局、抑或應該是跨部門聯合實施呢？

提供日期：05/9/2014

名稱：星報

的士亂象須下重藥糾正歪風

澳門旅遊業最大的負面問題莫過於的士歪風，的士只集中賭場區、拒載、揀客、不入舊區、濫收車資等問題愈演愈烈，政府對此雖然多番出招，但一直對此無符，的士亂象嚴重影響澳門市民的民生和澳門旅遊城市的形象。澳門作為世界旅遊休閒中心，數以千萬的旅客令作為旅客必然交通工具的的士，變成非常理想的投資工具，巨利衍生眾多不規則的行為，終於令情況失控已久，這次政府終下定決心推出重招，推出澳門法律從未有過的「放蛇」制度，政府已經表明「放蛇」制度跟澳門法律沒有矛盾，市民拍聲叫好，的士業界大聲反對，「放蛇」制度這劑強效藥實在令人相當期望，有望能夠治理的士亂象這長期病患。

的士行業已成負面形象

最近在網絡看到了一篇旅客的遊記，很值得我們作為主人家的反思，部分的內容如下：假如你到澳門去，我建議你要有心理準備—截到的士的機會很微，最可靠的交通工具是巴士；所以出發，或許先上網下載澳門的巴士路線表熟讀。原來，現在的士司機都不願接載短程；最理想的是，客人坐車到氹仔或路環去。見了本地人，一般不載：見了本地客，可以開天殺價。故本地人大多對的士死了心。

的士是工具目的賺快錢

又一次，從文華酒店舊址截了輛車，上車叫司機載我到水坑尾吃東西。司機又不高興，我又跟他聊。原來，他見我一人截車，還以為是去桑拿什麼的，才會停下來。他們，許多司機看到老人家、夫婦、帶着孩子的，都不停不接—他們的主要目標是一個或兩個內地中年男客，要是載他們到桑拿場去，可拿回佣--「揾」回佣一百，「一條龍服務」回佣四百。這才是搵真銀。

的士亂象有損旅城市形象

這並不是一篇驚世發現的文章，而是每一個澳門人也知道的情況，問題正正在於我們每一個人也知道問題的存在與嚴重性，但這種現象卻一直越演越烈，早已失控。澳門是國際旅遊休閒中心，每年來澳旅遊的遊客數目相當驚人，的士自然是旅客的必然交通工具，但澳門的士亂象任何本地居民與遊客也深有體會，嚴重影響民生和澳門旅遊城市形象，政府也深明不能任由亂象繼續損害澳門利益，終於下定決心推出重招。

修改法律重點引入放蛇

政府的的士法律制度公開諮詢四大重點內容包括，一、加強治安警的監督權限，二、引入視像監察設備去監察車廂情況，影像旨在輔助調查違法行為，僅當發現違法行為或遇乘客投訴時才用；三、引入「放蛇」制度，由

警員以乘客身份搭的士「放蛇」，當司機違法時，警員可檢控；四、加重的士司機違法罰則，罰金為二千至五千元，亦有意見提升至三萬元，另如三年內三次8手違規則會釘牌，一至五年後才可再次考試發牌。

擊中要害遭到群起反對

四項當中以引入「放蛇」制度最為人關注，也被認為是最後殺著。有趣的是的士業界對「放蛇」制度的避如蛇蝎，可能是害怕制度的可行性，先是大批的士司機包圍的士互助會大呼反對，而的士互助會也為的士亂象平反，認為的士種種違規行為可能只是新入行的司機不懂看錶，誤以為可以講價，此言一出嘩聲四起，多麼的強詞奪理與邏輯欠妥，一個不懂看錶的的士司機，跟一個文盲的記者實在相差無幾。

的士行業也需重典治亂

公用事業關注協會也認為的士違規屬輕度違法，未至於要用放蛇強效藥治理。的確的士違規只屬輕度違法，但其長期影響澳門的經濟命脈，長遠可以很深遠，政府也只是試過不同的藥物無效，最後才出此重藥，希望力挽狂瀾。再者，澳門過往沒有放蛇制度，只是因為天主教的葡國不容此制度，澳門已經回歸十多年，沒有必要死守這原則性的問題，政府也表明「放蛇」制度跟澳門法律沒有矛盾。的士早已不屬於澳門市民，多年來也為澳門帶來難以抹滅的負面印象，這個行業直接受益於旅遊業的發展，也好應該負起一點點的社會損任。

提供日期：06/9/2014

名稱：濠江日報

街總對檢討的士法提出意見

有鑑於現時本澳的士行業違規情況屢遏不止，對居民出行構成直接影響，為解決上述問題，街坊總會就《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的諮詢文件提出以下意見和建議：一、改善違法行為的處罰制度，引入多種罰則以生阻嚇之效。現行本澳法例對的士司機違法行為以「一刀切」定額罰款的方式進行處罰。但此種處罰模式無法反映個案違法情節的輕重，因此街總建議由現時的定額罰款模式，改為訂定最低及最高限度的非定額罰款模式，令罰款可以針對有關違法行為的嚴重程度以及是否初犯或多次屢犯等不同程度違規行為作出差別對待，使其產生實質上的處罰作用。然而，現時部份的士司機透過「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規行為獲取不法利益；據此，若只單純依賴罰款制度，恐怕未能有效打擊現時的士行業的亂象。因此建議除完善罰款制度外，亦同時考慮引入扣分制度，對嚴重或屢犯者取消其從業資格，以提高法例的阻嚇力。另外有關當局亦可研究是否將嚴重的違法行為列為刑事犯罪，例如：亂收車資可以定性為欺詐行為，偷取乘客行李可以視為搶劫等，從多方面打擊現時的士行業的亂象。

二、引入的士電子管理及監控系統，保障司機乘客雙方權益。

除現行法例處罰的阻嚇力度不足外，執法不彰亦是造成現時的士行業亂象的主要原因之一。縱觀現時的士違規行為，往往除乘客的證詞外毫無其他證據，使得有關當局在認定及證明違法行為存在甚為困難，令執法力度未

如理想。故本會建議有關當局於的士車廂裝設電子管理及監控系統，如諮詢文本中提到的計程錶、身份識別器、路程記錄儀等等，特別是在的士車廂內裝設錄音監察系統，由於其在一定程度記錄司機與乘客間交易活動，當產生爭議時能便於雙方進行舉證，便於執法之餘，亦可保障司機乘客雙方權益。

三、賦予保安部隊執法權限，落實全天候廿四小時執法。

現時本澳對的士行業違規行為的監察及處罰由交通事務局執行，但有關部門的稽查人員不具軍事化人員的身份，往往未能使違規司機主動配合執法，加上稽查人員數量有限且非廿四小時工作，使得入夜後執法工作出現「空窗期」，無疑為部份的士司機提供違規的誘因。故街總建議有關部門可參考《道路交通法》的執法模式，將的士違規行為的執法權限交予保安部門，透過具軍事化人員身份的保安部隊進行全天候廿四小時執法，對違法的士司機有一定的威懾力之餘，亦可填補執法的「空窗期」。

四、完善的士發牌機制，科學規劃的士行業發展。

本澳從過去至今皆以「公開競投」、「價高者得」的方式發放的士牌照，令的士牌照有投資的價值存在，但的士服務作為一種公共服務，若其具有太強烈的投資色彩，長遠而言恐怕會對公共利益構成負面影響。為此，街總建議有關部門完善的士發牌機制，如參考內地的士行業做法，考慮以較低的價錢批予公司經營，以更有系統地管理的士司機，減少投資炒賣牌照的情況。另一方面，特區政府亦要就整個的士行業發展進行長遠規劃，例如疏理普通的士(黑的)與特別的士(黃的)之間的關係，並分析本澳的道路承載力、澳門人口及旅客量，科學調整的士數量，以紓緩本澳「打的難」的問題。

提供日期：07/9/2014

名稱：華僑報

街總就檢討的士法制諮詢文件 對遏止的士亂象提四建議

有鑑於現時本澳的士行業違規情況屢遏不止，對居民出行構成直接影響，為解決上述問題，街總就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文件提出以下意見和建議：

一、改善違法行為的處罰制度，引入多種罰則以生阻嚇之效。

現行本澳法例對的士司機違法行為以「一刀切」定額罰款的方式進行處罰。但此種處罰模式無法反映個案違法情節的輕重，因此建議由現時的定額罰款模式，改為訂定最低及最高限度的非定額罰款模式，令罰款可以針對有關違法行為的嚴重程度及是否初犯或多次屢犯等不同程度違規行為作出差別對待，使其產生實質上的處罰作用。然而，現時部份的士司機透過「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規行為獲取不法利益；據此，若只單純依賴罰款制度，恐怕未能有效打擊現時的士行業的亂象。因此建議除完善罰款制度外，亦同時考慮引入扣分制度，對嚴重或屢犯者取消其從業資格，以提高法例的阻嚇力。另外有關當局亦可研究是否將嚴重的違法行為列為刑事犯罪，例如：亂收車資可以定性為欺詐行為，偷取乘客行李

可以視為搶劫等，從多方面打擊現時的士行業的亂象。

二、引入的士電子管理及監控系統，保障司機乘客雙方權益。

除現行法例處罰的阻嚇力度不足外，執法不彰亦是造成現時的士行業亂象的主要原因之一。縱觀現時的士違規行為，往往除乘客的證詞外毫無其他證據，使有關當局在認定及證明違法行為存在甚為困難，令執法力度未如理想。故建議有關當局於的士車廂裝設電子管理及監控系統，如諮詢文本中提到的計程錶、身份識別器、路程記錄儀等等，特別是在的士車廂內裝設錄音監察系統，由於其在一定程度記錄司機與乘客間交易活動，當產生爭議時能便於雙方進行舉證，便於執法之餘，亦可保障司機乘客雙方權益。

三、賦予保安部隊執法權限，落實全天候廿四小時執法。

現時本澳對的士行業違規行為的監察及處罰由交通事務局執行，但有關部門的稽查人員不具軍事化人員的身份，往往未能使違規司機主動配合執法，加上稽查人員數量有限且非廿四小時工作，使得入夜後執法工作出現「空窗期」，無疑為部份的士司機提供違規的誘因。故建議有關部門可參考《道路交通法》的執法模式，將的士違規行為的執法權限交予保安部門，透過具軍事化人員身份的保安部隊進行全天候廿四小時執法，對違法的士司機有一定的威懾力之餘，亦可填補執法的「空窗期」。

四、完善的士發牌機制，科學規劃的士行業發展。

本澳從過去至今皆以「公開競投」、「價高者得」的方式發放的士牌照，令的士牌照有投資的價值存在，但的士服務作為一種公共服務，若其具有太強烈的投資色彩，長遠而言恐怕會對公共利益構成負面影響。為此，建議有關部門完善的士發牌機制，如參考內地的士行業做法，考慮以較低的價錢批予公司經營，以更有系統地管理的士司機，減少投資炒賣牌照的情況。另一方面，特區政府亦要就整個的士行業發展進行長遠規劃，例如疏理普通的士（黑的）與特別的士（黃的）之間的關係，並分析本澳的道路承載力、澳門人口及旅客量，科學調整的士數量，以紓緩本澳「打的難」的問題。

提供日期：07/9/2014

名稱：市民日報

鄭煜倡的士以公司方式經營

對於政府早前表示以立法形式擬引入的士「放蛇」制度、在的士內裝設視像監測設備等以打擊的士司機違規行為，交諮會委員鄭煜表示支持，相信可有效地搜證，以及當乘客與司機出現糾紛時可還原公道，他又批評當局過多旁枝末節而沒有下決心推出法律法規去監管行業問題；在的士續約或發新牌時，他建議政府考慮的士以公司經營，取消個體戶方式。

放蛇設監控錄像錄音助搜證鄭煜受訪時表示，沿用現時稽查方式，不但沒有對害人群之馬的的士司機起到任何警嚇作用，相反只是會令現時的稽查人員執勤時受到傷害。雖早前稽查聯同治安部門共同執法，在公權力介入下，稍有成效，但在人力資源不足的情況下，他認同應引入的士放蛇制度及在的士內裝設監控錄像錄音，可有

效地搜集證據，去起訴或是警剔部分的士司機，以及當乘客與司機有糾紛時，不論受害人是的士司機還是乘客，亦可還原公道。

對於業界認為引入的士「放蛇」制度會將行業標籤化，建議直接「釘牌」？鄭煜反問，不用放蛇制度或設置監控錄像錄音，如何有效搜證，去進行後續的「釘牌」工作？至於業界多次提出在的士內裝設視像監測設備涉及侵犯私隱問題，鄭煜稱，在的士設置監控錄像錄音後，並非的士司機或車主可以隨意開啟使用，而是當出現糾紛、揀客、濫收車資時，如乘客需要申訴、受害者需要舉報後，執法部門才可調動錄影錄音的片段，以還原事件、保障受害者，若在沒有受害者的情況下，這些片段不會流出，他認為不太涉及侵犯私隱問題，但他同意要以通過《私隱法》的前提下才可在的士設置監控錄像錄音。

鄭煜直斥，政府只是一廂情願地，對於不夠的士、的士司機揀客便以再發的士牌的方式去解決，批評政府沒有好好地監管行業，反而再繼續發的士牌；當局曾表示增發的士牌可解決澳門現時搭的士難的狀態，但現時即使增發卻不能兌現局方當初的理想，是否應轉變思維，除了被動地增發的士牌外，是否應主動去保障市民？否則他看不到的士有甚麼質素可以提升？他批評當局過多旁枝末節而沒有下決心推出法律法規去監管行業問題！

在的士續約或發新牌時，鄭煜建議政府考慮的士以公司經營，取消個體戶方式，因公司經營可避免乘客與司機產生的直接問題，以公司經營，某程度可將車價稍降，但若繼續以現時價高者得的方式，車價增多、車租必然增多，自然轉嫁至的士司機以至乘客。他稱，國內很多地方亦以這種方式進行，效果相對理想。

提供日期：07/9/2014

名稱：市民日報

郭良順：的士司機自負盈虧可保質素

政府「檢討的士客運法律制度」公眾諮詢期即將屆滿，的士司機互助會理事長郭良順指出，有關法律制度不少條文實際上難以操作，尤其政府建議規定的士經營時間，更是難以監管和實行，他建議政府應在的士牌照競投中着手，未來發出的新的士牌照時可試行由僅有的士司機工作證且每年續期的司機競投，減低成為投資工具的機會，且的士由司機自負盈虧，相信可確保司機的服務質素。

郭良順接受訪問時表示，政府推出「檢討的士客運法律制度」文本後，業界質疑文本中不少條文均很難執行，尤其政府為了解決部分「黑的」被賭場包起，建議明確規定的士必須營運一定時數，郭良順直指有關條文根本不能執行，因政府很難有效監管每台車每日工作時間外，運作時間亦很難界定和計算，例如的士司機開工期間去廁所、進餐的時間是否計算在內等，故認為有關建議根本不可行和不能操作。

郭良順強調，現時的士行業的種種違規行為，關鍵是的士牌照已成為部分人士的投資生財工具。他指出按8年期的士牌96個月計算，的士牌合理價格應是60多萬，惟最近一次的士牌照競投價最高竟達到120萬，車主高價投得牌照後再以高價出租，司機的負擔便

很重，的士種種違規行為將難以解決，故認為單靠一、兩條法律，實難以有效解決的士違規行為。對此，郭良順認為應從新的士牌照競投當中着手，2015、2016年將陸續有200多個的士牌照到期，他建議有關牌照重新競投時，可試行讓僅有的士司機工作證、且有每年續期的司機競投，標書中列明投得牌照的司機必須開工，服務承諾等規定，甚至可參考台灣的經驗，1人1車，在的士車身噴上司機的名字，不准其他人駕駛，的士司機因要自負盈虧，相信可確保司機的服務質素，司機自行負責其車輛，亦會更有歸屬感，勤加保養維修。郭良順亦建議標書加入停牌等罰則，如司機被多次投訴，政府可暫停止其的士工作證一段時間，的士司機因要自行承擔競標的價錢，如果停牌一段時間將很難「回本」，故有一定的阻嚇力。

提供日期：08/9/2014
名稱：新報
改善處罰制度 遏的士業歪風
有鑑於現時本澳的士行業違規情況屢遏不止，對居民出行構成直接影響，為解決上述問題，本會就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢文件提出以下意見和建議：
1. 改善違法行為的處罰制度，引入多種罰則以生阻嚇之效。現行本澳法例對的士司機違法行為以「一刀切」定額罰款的方式進行處罰。但此種處罰模式無法反映個案違法情節的輕重，因此建議由現時的定額罰款模式，改為訂定最低及最高限度的非定額罰款模式，令罰款可以針對有關違法行為的嚴重程度以及是否初犯或多次屢犯等不同程度違規行為作出差別對待，使其產生實質上的處罰作用。然而，現時部份的士司機透過「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規行為獲取不法利益。據此，若只單純依賴罰款制度，恐怕未能有效打擊現時的士行業的亂象。因此建議除完善罰款制度外，亦同時考慮引入扣分制度，對嚴重或屢犯者取消其從業資格，以提高法例的阻嚇力。另外有關當局亦可研究是否將嚴重的違法行為列為刑事犯罪，例如：亂收車資可以定性為欺詐行為，偷取乘客行李可以視為搶劫等，從多方面打擊現時的士行業的亂象。
2. 引入的士電子管理及監控系統，保障司機乘客雙方權益。
除現行法例處罰的阻嚇力度不足外，執法不彰亦是造成現時的士行業亂象的主要原因之一。綜觀現時的士違規行為，往往除乘客的證詞外毫無其他證據，使得有關當局在認定及證明違法行為存在甚為困難，令執法力度未如理想。故建議有關當局於的士車廂裝設電子管理及監控系統，如諮詢文本中提到的計程錶、身份識別器、路程記錄儀等等，特別是在的士車廂內裝設錄音監察系統，由於其在一定程度記錄司機與乘客間交易活動，當產生爭議時能便於雙方進行舉證，便於執法之餘，亦可保障司機乘客雙方權益。
3. 完善的士發牌機制，科學規劃的士行業發展。
本澳從過去至今皆以「公開競投」、「價高者得」的方式發放的士牌照，令的士牌照有投資的價值存在，但的士服務作為一種公共服務，若其具有

太強烈的投資色彩，長遠而言恐怕會對公共利益構成負面影響。因此建議有關部門完善的士發牌機制，如參考內地的士行業做法，考慮以較低的價錢批予公司經營，以更有系統地管理的士司機，減少投資炒賣牌照的情況。另一方面，特區政府亦要就整個的士行業發展進行長遠規劃，例如疏理普通的士（黑的）與特別的士（黃的）之間的關係，並分析本澳的道路承載力、澳門人口及旅客量，科學調整的士數量，以紓緩本澳「打的難」的問題。

提供日期：12/9/2014
名稱：星報
的士亂象罄竹難書 須重典懲治
本澳自詡國際旅遊城市，各行業的服務質素尤為重要。有人認為，的士是一個地方的形象。那麼，澳門的形象會是怎樣？現時的十拒載、冚旗揀客、濫收車資等情況猖獗，嚇怕了不少市民和遊客，嚴重損害本澳的聲譽。目前澳門的士形象，就彷如一個賊頭賊腦的人確實有點趕客！
的士違規影響旅城形象
自本澳賭權開以來，多間豪華的娛樂場拔地而起，躍升成為世界第一賭城，各國旅遊業成為本澳經濟命脈之一。的士在公交系統中擔當了重要的角，不少旅客來到本澳遊玩，更會乘坐的士到各處遊覽，故其服務態度足以影響本澳的旅遊形象。奈何現時的士司機質素良莠不齊，惡劣的待客態度固然嚇怕了不少遊客、拒載、揀客、繞路、宰客等情況更是令人詬病，嚴重影響本澳旅遊城市的形象。
針對亂象引入放蛇釘牌
針對的士服務中存在的亂象，早前特區政府推出《檢討輕型出租汽車牌（的士）客運法律制度》諮詢文本，對外進行公眾諮詢。文本建議引入隱藏執法人員身份的調查手段，即俗稱「放蛇」，並對加重對違法行為引入俗稱「釘牌」措施。同時亦引入「的士服務智能管理系統」，實時紀錄車輛行駛路線，營運狀態，並安裝的士車廂內的錄音監察系統，打擊的士違規的同時也保障合法營運司機的權益。另外，研究建立制度化和規範化的的士調價制度，統一監管設立於酒店或私人建築物的的士候客區等等。
僧多粥少形成吊起來買
目前本澳人口逾六十萬，每年旅各人次約三千萬，但的士卻只有約一千二百部，由於嚴重供不應求，「截的難」問題一直困擾著市民和遊客。每逢節假日和颱風季節，更出現不少白牌車和泥鰋的士向乘客開天殺價，從澳門半島到氹仔動輒近一千元，這種劏客的違規行為早已遭受詬病。自詡「國際旅遊城市」的澳門，不斷發生的士宰客、拒載等事件，無疑是一種恥辱，亦嚴重影響旅遊業形象。有見及此，諮詢文本建議引入「放蛇」制度，的士扣分和「釘牌」制度，在的士車廂內安裝錄音監察設備等等，以打擊的士業歪風。其中，「放蛇」這項辣招更惹來社會熱議。
其身不正阻止制度推行
有云：平生不作虧心事，夜半敲門也不驚。月前的士業界以為的士司機互助會與政府協商並通過的士規章引入「放蛇」制度，覺得被互助會出賣，故十多名司機在互助會會址門前聚集，他們認為：「對於放蛇制度，業

界必須反擊，第一擊就是要反的士司機互助會，否則立了法，就會如香港冚旗就是刑事罪。」老實說：如果的士司機真的行得正企得正，根本即作出「反擊」，明顯就是其身不正。的士司機覺得違法好像也是理所當然，他們包圍的士互助會，不僅是賊喊捉賊，更彷如黑社會行為，令外界對的士司機產生更負面的印象。

的士亂象實是罄竹難書

現時的士司機的駕駛態度亦令人憂慮，胡亂切線，在繁忙的街道上隨意上落客、拒載短程的乘客等亂象隨處可見，不但對乘客構成不便，亦嚴重影響道路的安全。晚上，部分的士司機更是風馳電掣，仿如賽車一樣，令乘客飽食「驚風散」。另外，的士司機為「揀飲擇食」，長者不載、孕婦不載、小孩亦不載，的士司機看到他們就會視而不見。筆者的朋友批評的士司機「見錢開眼」，如果真的想成功截的士，笑言要站到馬路，手上揮動至少五百元，的士司機就會樂意載你。否則，一小時都難以上車。其實，大家只要平日跟別人談起乘的士的經歷，他們大多都會滔滔不絕地跟你「大吐苦水」，大談坐的士的恐佈經驗。

要求加價不與服務掛勾

的士司機的服務質素一直令人不敢恭維，相關的投訴亦屢見不鮮。但在一片劣評的情況下，的士司機竟還有顏面每年要求加價，並無恥地表示，「加價不應與服務質素掛勾。」老實說，調升價格不跟服務質素掛勾，那應跟什麼掛勾？若然成本增加，的士司機覺得賺得不夠多，那麼他們不以選擇多入舊區接客或素性轉行。加價不跟服務質素掛勾，這簡直比公務員自行加薪一樣厚頻無恥。成本上升，經營壓力增加，希望提升收費是無可厚非。但的士業界在高呼「需要調升收費」的同時，又忘記提升自身的服務質素，這豈不是打劫乘客的荷包！

違規猖獗治亂世用重典

的士司機違規情況日益猖獗，歸根究底是因為本澳没有有效的打擊措施，讓的士司機可以肆無忌憚地違規。旅遊業是本澳的經濟命脈之一，若然的士業界繼續作出拒載、濫收車資等各種敷客和趕客的行為，最終只會令旅客對澳門望而生畏，裹足不前。若當局不想澳門形象掃地，就必須要犁庭掃穴，抽出的士業的害群之馬，絕不能再坐視不理，姑息養奸。有云：治亂世就必須用重典！為了有效提高的士業界的服務質素，當局必需從監管及執法入手，透過「放蛇」制度，扣分和「釘牌」等措施嚴懲違規者，以收阻嚇的作用，當然，有了措施後，最重要還是當局的執法力度，否則大鑼大鼓地放蛇掃蕩一番，惟風頭過後就死灰復燃，那麼法例最終只會變成無牙老虎，淪為一紙空！

提供日期：12/9/2014

名稱：大眾報

也談的士亂象與放蛇

內地國慶黃金周快要到來，除了近期兩岸四地廣受關注的食品安全事件，澳門的士服務相信會再度成為熱門的話題。作為旅遊城市不可或缺的交通工具，的士可謂讓遊客了解澳門的第一印象。然而，近期的士拒載、濫收車資、兜路、不禮貌待客等違規行為頻生，遊客和居民怨聲載道。交通部門雖然嘗試過各種辦法，但收效甚

微。為改善的士服務，有效打擊的士違法亂象，政府宣佈考慮引入俗稱「放蛇」的隱蔽搜證制度，由警方和稽查人員合力，希望可以阻嚇並處罰經常濫收車資、拒載等害群之馬，諮詢期由八月九日開始，為期四十五天。其實，違規的只是部分的士司機，但已影響了整個行業的聲譽，因為乘客無法知道哪部的士司機會濫收車資和兜路。為了整頓該行業，政府表明會進一步加重對違規行為的處罰金額，並著力研究引入「放蛇」、中止的士專業工作證及電子監控設備等措施，從整體法律上強化對的士服務的監管，以有效打擊的士的違規行為。另一方面，交通事務局和治安警察局交通廳將擴大稽查隊伍作針對性的巡查，嚴厲打擊的士違規行為。現在，社會上頗關注的士「放蛇」制度是否可行？雖然社會上多數意見贊成的士「放蛇」，但的士業界認為，內地乘客坐車習慣誤導、路況惡劣、執法不公、調整的士乘車收費跟不上物價通脹等因素，或多或少都是造成今天的士「亂象」的誘因。亦有部分意見反對此項新舉措，認為「放蛇」涉及引誘犯罪，嚴重衝擊現行的法律制度；另外，在車廂內安裝錄音監察系統，涉及乘客的對話將被錄音等，也可能涉及到侵犯個人私隱等問題。然而，的士業界本身也支持加強整頓該行業。的士業界指出，的士司機違規行為近年持續惡化，由個別司機的違規行為發展至有組織性的違規情況，嚴重影響本澳的士業界形象，業界普遍認為政府有必要加強執法力度，嚴懲害群之馬。如果不用「放蛇」的辦法，一般遊客通常不會主動投訴，更不會為此留下作證。這樣便很容易讓違規的士司機逃過制裁。我們不妨參考世界一流的的士服務：英國是世界上最早對計程車行業施行政府管制的國家，由的士司機協會負責倫敦的士管理。倫敦交通管理當局把倫敦劃分為十六個區域，持綠徽章者可以去倫敦城內的任何地點拉客，持黃徽章者只能在某一個固定區域內載客。嚴格的考核制度和科學的管理方式，使倫敦計程車司機被公認為是世界上最有禮貌的司機，計程車服務堪稱世界一流。澳門未必可以由的士同業組織自行管理的士，但倫敦的經驗說明，除了訂立有效的法律法規之外，同業組織的自我監督和司機的自律非常重要。「放蛇」只是其中一種無奈的手段，最好是執法部門、乘客和同業人士共同努力，一旦發現有人違規立即舉報，用合法的手段取證，以簡單程序起訴，實行扣分制度，扣滿若干，便吊銷的士駕駛執照乃至的士營業執照。

提供日期：12/9/2014
名稱：正報
民建聯對的士規章修改意見
的士違規屢禁不止，路邊泊車位不足長期遭社會詬病。交通局局長汪雲一行等數人日前拜訪民眾建澳聯盟，就近期《的士規章》修改、的士加價以及在皇朝區設立新式咪錶位收費模式等議題，聽取意見，獲該會理事長陳德勝、副理事長宋碧琪、李玉培等人熱情接待。民建聯就三大議題均發表意見。《的士規章》正進入公眾諮詢期，政府提出四大修法方向，包括引入備受業界爭議的"放蛇"制度。的士團體去年提出兩項加價方案，建議起錶

價為17元或18元，政府就相關方案諮詢意見。另外，本澳路邊車位緊張且流動性差，當局計劃在商業區的繁忙時段，試行設置輕型汽車的短時間泊車措施，初步計劃在皇朝區路邊咪表位試行，每十分鐘收費一元，最多可泊一小時。

民眾建澳聯盟理事長陳德勝表示，近兩年通脹嚴重，適當調升的士收費的整體方向值得肯定，他認同的士收費調升的整體方向，但認為《的士規章》修改和的士費用調升是兩個範疇工作，目前社會對的士服務質素頗有不滿，《的士規章》修法還未完成，市民信心尚未提升，在此情況下討論的士加價，有所偏頗。因此，兩者應該逐一進行，利於市民接受之餘，避免出現捆綁兩者才能完成的錯覺。他認為市民更為關注的是加價後服務質素能否得到保證和提升。對於新式的皇朝區咪錶位收費，他認同當局大膽嘗試的想法，一定程度上吸引居民辦完事後盡快離開，增加車位流動性，降低車位需求緊張；他建議採用階梯式收費方式，並在首半小時實行優惠政策，以提升車主的時間效率意識。他強調交通事務局應加強與交通警察廳溝通，確保執法的執行力度，避免政策流於表面。民眾建澳聯盟副理事長宋碧琪，認同的士適度加價無可厚非，但認為政府應注意掌握時間點，並做好充足的理據說明。當前市民對的士服務質素普遍缺乏信心，提高的士收費讓人難以接受，她建議政府需提供更加詳細的資料數據，包括的士從業員目前實際收入、的士車輛是否為車主本人開或者轉租，應做進一步細化分析，增加社會對此了解。副理事長李玉培關注的士牌照發放、釘牌制度、黃的營運效率偏低以及加強行業監管等問題，認為的士出現違規，車主應擔當部分責任，的士牌照發放應做到數據支持，同時增加行政監督，規範行業運作。

聽取意見后，汪雲對各位提出的意見表示感謝，稱會盡快完成《的士規章》法律制度的修改，局方未來會同步加強執法力度，保障法律執行得到及時落實。同時，他亦認為的士價格是參考包括業界、社會人士的意見，會進一步綜合分析，提供更詳實數據，凝聚社會共識。

提供日期：15/9/2014

名稱：華僑報

民建聯向到訪交通局長一行 表達對修改《的士規章》意見

的士違規屢禁不止，路邊泊車位不足長期遭社會詬病。交通局局長汪雲一行等數人日前拜訪民眾建澳聯盟，就近期《的士規章》修改、的士加價以及在皇朝區設立新式咪錶位收費模式等議題，聽取意見，獲該會理事長陳德勝、副理事長宋碧琪、李玉培等人熱情接待。民建聯就三大議題均發表意見。

《的士規章》正進入公眾諮詢期，政府提出四大修法方向，包括引入備受業界爭議的「放蛇」制度。的士團體去年提出兩項加價方案，建議起表價為十七元或十八元，政府就相關方案諮詢意見。另外，本澳路邊車位緊張且流動性差，當局計劃在商業區的繁忙時段，試行設置輕型汽車的短時間泊車措施，初步計劃在皇朝區路邊咪表位試行，每十分鐘收費一元，最多

可泊一小時。

民眾建澳聯盟理事長陳德勝表示，近兩年通脹嚴重，適當調升的士收費的整體方向值得肯定，他認同的士收費調升的整體方向，但認為《的士規章》修改和的士費用調升是兩個範疇工作，目前社會對的士服務質素頗有不滿，《的士規章》修法還未完成，市民信心尚未提升，在此情況下討論的士加價，有所偏頗。因此，兩者應該逐一進行，利於市民接受之餘，避免出現捆綁兩者才能完成的錯覺。他認為市民更為關注的是加價後服務質素能否得到保證和提升。

對於新式的皇朝區咪錶位收費，他認同當局大膽嘗試的想法，一定程度上吸引居民辦完事後盡快離開，增加車位流動性，降低車位需求緊張；他建議採用階梯式收費方式，並在首半小時實行優惠政策，以提升車主的時間效率意識。他強調交通事務局應加強與交通警察廳溝通，確保執法的執行力度，避免政策流於表面。

民眾建澳聯盟副理事長宋碧琪，認同的士適度加價無可厚非，但認為政府應注意掌握時間點，並做好充足的理據說明。當前市民對的士服務質素普遍缺乏信心，提高的士收費讓人難以接受，她建議政府需提供更加詳細的資料數據，包括的士從業員目前實際收入、的士車輛是否為車主本人開或者轉租，應做進一步細化分析，增加社會對此了解。副理事長李玉培關注的士牌照發放、釘牌制度、黃的營運效率偏低以及加強行業監管等問題，認為的士出現違規，車主應擔當部分責任，的士牌照發放應做到數據支持，同時增加行政監督，規範行業運作。

聽取意見後，汪雲對各位提出的意見表示感謝，稱會盡快完成《的士規章》法律制度的修改，局方未來會同步加強執法力度，保障法律執行得到及時落實。同時，他亦認為的士價格是參考包括業界、社會人士的意見，會進一步綜合分析，提供更詳實數據，凝聚社會共識。

提供日期：15/9/2014

名稱：新華澳報

檢討輕型出租汽車（的士） 客運法律制度諮詢文件

的士服務是居民出行的一個重要選擇，對公共巴士服務及私人車輛起著重要的補充或替代作用。然而，近年社會各界對的士服務批評不斷，主要針對部分司機“拒載”、“揀客”、“繞路”、“議價”、“釣泥鯇”、“濫收車資”等違規情況。雖然目前大部分的士司機均自律守法，但少部分司機的違法行為屢禁不止，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象，因此特區政府和全社會對此高度重視。

針對的士服務存在的亂象，首先要加強打擊的士違法行為。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。

在加強打擊違法行為的同時，也應該優化的士服務的經營環境，藉此消除不正當的經營行為，強化對合法經營

者的保護。包括引入"的士服務智能管理系統"，建立合理的士服務費訂價制度，統一監管的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的司機，從而全面提升的士行業服務素質，方能真正確保乘客的權益。

無論是解決的士服務中的違規問題，抑或解決居民和遊客"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。所以為完善的士服務的長遠規劃，需要因應澳門的實際情況，科學分析澳門所需的士數量，探討增加的士牌照的發放方式，減少的士牌照的投資功能，以及研究電召的士服務定位，令的士可回歸到提供公共交通服務的正軌。

綜上所述，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，諮詢期為八月九日至九月二十三日，希望社會各界就諮詢文件的內容，以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。

提供日期：15/9/2014

名稱：華僑報

的士業明探討「客運法律」

為探討《輕型出租車（的士）客運法律制度》對社會、業界人員之影響。澳門的士司機總工會、澳門的士司機互助會及澳門女職業司機互助會定於九月十六日（星期二）晚上八時半假工聯台山社區中心禮堂舉辦「檢討輕型出租車（的士）客運法律制度」講解會。屆時將邀請交通事務局、法務局人員出席，就有關諮詢文件向業界講解，並收集行業意見。

提供日期：17/9/2014

名稱：力報

雙方探討《的士規章》修改等議題 交通局訪民建聯交換意見

的士違規屢禁不止，路邊泊車位不足長期遭社會詬病。交通事務局局長汪雲一行，日前拜訪民眾建澳聯盟，獲該會理事長陳德勝，副理事長宋碧琪、李玉培等人熱情接待， 就近期《的士規章》修改、的士加價以及在皇朝區設立新式咪錶位收費模式等議題，聽取意見。

業界關注的《的士規章》正進入公眾諮詢期，政府提出四大修法方向，包括引入備受業界爭議的「放蛇」制度。的士團體去年提出兩項加價方案，建議起錶價為17元或18元，政府就相關方案諮詢意見。會上，陳德勝表示，近兩年通脹嚴重，適當調升的士收費的整體方向值得肯定，他認同的士收費調升的整體方向，但認為《的士規章》修改和的士費用調升是兩個範疇工作，目前社會對的士服務質素頗有不滿，《的士規章》修法還未完成，市民信心尚未提升，在此情況下討論的士加價，有所偏頗。因此， 兩者應該逐一進行，利於市民接受之餘，避免出現捆綁兩者才能完成的錯覺。他認為市民更為關注的是加價後服務質素能否得到保證和提升。他強調交通事務局應加強與交通警察廳溝通，確保執法的執行力度，避免政策流於表面。

宋碧琪表示，認同的士適度加價無可厚非，但認為政府應注意掌握時間

點，並做好充足的理據說明。當前市民對的士服務質素普遍缺乏信心，提高的士收費讓人難以接受，她建議政府需提供更加詳細的資料數據，包括的士從業員目前實際收入、的士車輛是否為車主本人開或者轉租，應做進一步細化分析，增加社會對此了解。

聽取意見后，汪雲對各位提出的意見表示感謝，稱會儘快完成《的士規章》法律制度的修改，局方未來會同步加強執法力度，保障法律執行得到及時落實。同時，他亦認為的士價格是參考包括業界、社會人士的意見，會進一步綜合分析，提供更詳實數據，凝聚社會共識。

提供日期：17/9/2014

名稱：大眾報

颱風下的士違規情況再現 麥瑞權倡實行派咭制度

颱風"海鷗"昨日凌晨在本澳西南偏南約330公里外掠過，本澳於凌晨1時15分至下午1時懸掛8號東南風球，歷時近12小時。颱風期間，關閘口岸一帶時有白牌車拉客，的士拒載及濫收車資等現象，立法議員麥瑞權表示，除了盡快檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度，從整體法律上強化對的士服務的監管外，他建議在修法期間，當局須提升管理水平，加強宣傳執法，派人駐守關閘等兜客黑點，並參考鄰埠的做法，在關閘、碼頭、機場等人流多的士站實行派咭制度，監督的士違規，提升的士的服務質素。

昨日八號風球高掛期間，關閘口岸一帶時有疑似白牌車出沒兜客，亦有的士因拒載及濫收車資等違規行為而被檢控，麥瑞權表示，颱風惡劣天氣或大時大節乘客急增等特殊情況下，的士違規問題屢見不鮮，居民、旅客屢被的士司機拒載、揀客、濫收車資，的士供不應求，搭車難持續未獲解決，乘客候車時間長，增加了白牌車生存空間，損害澳門整體旅遊形象。對於白牌車兜客問題，他認為應該從源頭根治問題，做好公共交通服務，改善的士、巴士等公交服務，打擊白牌車的生存空間。

麥瑞權表示，冰封三尺，非一日之寒；他認為居民反映的士拒載、揀客、兜路及濫收車資等問題是因當局執法不嚴、機制出現缺失的原因所致。他稱，現時政府正推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》公眾諮詢，並建議引入放蛇制度，打擊違規的士，對此，他贊成引入放蛇制度，打擊不正之風，認為有效打擊違規的士的方法都值得研究，但因修法仍需要一定時間，建議在修法期間，當局應提升管理水平，加強宣傳執法，派人駐守關閘等兜客黑點，並研究更多有效的監管方法，打擊的士違規行為。他表示，鄰埠及內地很多機場的士站實行派咭制度，的士站駐守人員向乘客派咭，記錄乘坐的士車牌號碼及乘車時間，若乘客遇到的士拒載、濫收車資等違規情況，乘客可憑咭舉報，而的士站現場駐守人員亦可作為證人，大大增加執法力度及阻嚇力，更好監管及改善服務、打擊的士違規行為；他稱，派咭制度並不是放蛇制度，符合現行本澳法律制度，建議當局參考鄰埠的做法，在關閘、碼頭、機場等人流多的士站實行派咭制度，監督的士違規，提升的士的服務質素。

提供日期：17/9/2014
名稱：濠江日報
颱風下的士違規情況再現 麥瑞權倡實行派咭制度
颱風「海鷗」昨日凌晨在本澳西南偏南約330公里外掠過，本澳於凌晨1時15分至下午1時懸掛8號東南風球，歷時近12小時。颱風期間，關閘口岸一帶時有白牌車拉客，的士拒載及濫收車資等現象，立法議員麥瑞權表示，除了盡快檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度，從整體法律上強化對的士服務的監管外，他建議在修法期間，當局須提升管理水平，加強宣傳執法，派人駐守關閘等兜客黑點，並參考鄰埠的做法，在關閘、碼頭、機場等人流多的士站實行派卡制度，監督的士違規，提升的士的服務質素。
昨日八號風球高掛期間，關閘口岸一帶時有疑似白牌車出沒兜客，亦有的士因拒載及濫收車資等違規行為而被檢控，麥瑞權表示，颱風惡劣天氣或大時大節乘客急增等特殊情況下，的士違規問題屢見不鮮，居民、旅客屢被的士司機拒載、揀客、濫收車資，的士供不應求，搭車難持續未獲解決，乘客候車時間長，增加了白牌車生存空間，損害澳門整體旅遊形象。對於白牌車兜客問題，他認為應該從源頭根治問題，做好公共交通服務，改善的士、巴士等公交服務，打擊白牌車的生存空間。
麥瑞權表示，冰封三尺，非一日之寒；他認為居民反映的士拒載、揀客、兜路及濫收車資等問題是因當局執法不嚴、機製出現缺失的原因所致。他稱，現時政府正推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》公眾諮詢，並建議引入放蛇制度，打擊違規的士，對此，他贊成引入放蛇制度，打擊不正之風，認為有效打擊違規的士的方法都值得研究，但因修法仍需要一定時間，建議在修法期間，當局應提升管理水平，加強宣傳執法，派人駐守關閘等兜客黑點，並研究更多有效的監管方法，打擊的士違規行為。他表示，鄰埠及內地很多機場的士站實行派卡制度，的士站駐守人員向乘客派卡，記錄乘坐的士車牌號碼及乘車時間，若乘客遇到的士拒載、濫收車資等違規情況，乘客可憑卡舉報，而的士站現場駐守人員亦可作為證人，大大增加執法力度及阻嚇力，更好監管及改善服務、打擊的士違規行為；他稱，派卡制度並不是放蛇制度，符合現行本澳法律制度，建議當局參考鄰埠的做法，在關閘、碼頭、機場等人流多的士站實行派卡制度，監督的士違規，提升的士的服務質素。

提供日期：18/9/2014
名稱：新報
揀客濫收車資 影響市民損旅遊形象 團體提建議遏的士亂象
因應近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，對的士需求大增，但本澳的士人均比率較鄰近地區低，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等違規情況，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害本澳旅遊城市形象。
澳門中區社區服務諮詢委員會建議當局調整現有電召的士營運模式、加重對的士違規行為的處罰，考慮未來只增發具年期及受條款限制的公司制電召的士牌照等多項措施，從而提升本澳的士業整體服務水平。

中區社區服務諮詢委員會成立了「改善本澳的士服務專題小組」，並藉當局現正就「檢討本澳輕型出租汽車（的士）客運制度」進行公開諮詢及特別的士臨時合約續期的契機，先後拜訪相關權責部門，包括交通事務局、治安警察局和業界，以便全面了解現時本澳的士業營運狀況及監管措施。

8點建議平衡利弊

小組透過資料數據蒐集、綜合分析、整體評估及平衡各方利弊的考慮下，就本澳「輕型出租汽車（的士）客運制度」提出8點改善建議：

1.為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對「黃的」重新定位，增加其可調動的純電召的士出車率，在不同區份增加候客點，方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。

2.加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申訴權益前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。

3.針對現時執罰違規的士舉證困難情況，建議在符合《個人資料保護法》前提下，強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀環境證據下，提升執法效率。

4.日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對「黑的」形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。

5.建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。

6.現時本澳的士司機的人力資源並不充裕，當局除合理地增發的士牌照外，更須思考如何推動更多具專業資格的人士重投的士行業，才能真正解決搭的士難的問題。

7.優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。

8.針對的士於節假日或颱風期間提供服務，訂立明晰的附加費標準。

遏止歪風理順亂象

小組認為，當局如能有效打擊的士違規行為，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務，並引入科學性的調整收費機制等，可有助吸引更多本澳居民投身的士行業。小組已將有關改善建議之報告書，送予交通事務局及法務局，稍後亦會同時轉送治安警察局及個人資料保護辦公室。小組期望當局落實執行各項新措施，遏止的士業的歪風，理順行業亂象。

提供日期：18/9/2014

名稱：澳門日報

改善電召 重罰違規 裝GPS錄影錄音

社諮會提改善的士服務建議

社區服務諮詢委員會訊：因應近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，對的士需求大增，但本澳的士人均比率較鄰近地區低，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等違規情況，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害了本澳的旅遊城市形象。中區社區服務諮詢委員會建議當局調整現有電召的

士之營運模式、加重對的士違規行為的處罰，以及考慮未來只增發具年期及受條款限制的公司制電召的士牌照等多項措施，從而提升本澳的士業的整體服務水平。

中區社區服務諮詢委員會成立了“改善本澳的士服務專題小組”，並藉著當局現正就“檢討本澳輕型出租汽車（的士）客運制度”進行公開諮詢及特別的士臨時合約續期的契機，先後拜訪相關權責部門，包括交通事務局、治安警察局和業界，以便全面瞭解現時本澳的士業營運狀況及監管措施。

小組透過資料數據蒐集、綜合分析、整體評估及平衡各方利弊的考慮下，就本澳“輕型出租汽車（的士）客運制度”提出以下八項改善建議：

各區增加候客點

一、為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對“黃的”進行重新定位，增加其可調動的純電召的士的出車率，並在不同區份增加候客點，以方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。

二、加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。

三、針對現時執罰違規的士舉證困難的情況，建議在符合《個人資料保護法》的前提下，應強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀的環境證據下，提升執法效率。

增發年限的士牌

四、日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，並加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對“黑的”形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。

五、建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。

六、現時本澳的士司機的人力資源並不充裕，當局除合理地增發的士牌照外，更須思考如何推動更多具專業資格的人士重投的士行業，才能真正解決搭的士難的問題。

七、優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。明晰附加費標準

八、針對的士於節假日或颱風期間提供服務，訂立明晰的附加費標準。

小組認為，當局如能有效打擊的士違規行為，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務，並引入科學性的調整收費機制等，可有助

吸引更多本澳居民投身的士行業。小組已將有關改善建議之報告書，送予交通事務局及法務局，稍後亦會同時轉送治安警察局及個人資料保護辦公室。小組期望當局落實執行各項新措施，遏止的士業的歪風，理順行業亂象。

提供日期：18/9/2014

名稱：濠江日報

檢討的士制度及改善服務 中區社諮會提出建議

因應近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，對的士需求大增，但本澳的士人

均比率較鄰近地區低，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等違規情況，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害了本澳的旅遊城市形象。中區社區服務諮詢委員會建議當局調整現有電召的士之營運模式、加重對的士違規行為的處罰，以及考慮未來只增發具年期及受條款限制的公司制電召的士牌照等多項措施，從而提升本澳的士業的整體服務水平。

中區社區服務諮詢委員會成立了“改善本澳的士服務專題小組”，並藉著當局現正就“檢討本澳輕型出租汽車(的士)客運制度”進行公開諮詢及特別的士臨時合約續期的契機，先後拜訪相關權責部門，包括交通事務局、治安警察局和業界，以便全面了解現時本澳的士業營運狀況及監管措施。

小組透過資料數據蒐集、綜合分析、整體評估及平衡各方利弊的考慮下，就本澳“輕型出租汽車(的士)客運制度”提出以下改善建議：一、為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對“黃的”進行重新定位，增加其可調動的純電召的士的出車率，並在不同區份增加候客點，以方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。

二、加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。

三、針對現時執罰違規的士舉證困難的情況，建議在符合《個人資料保護法》的前提下，應強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀的環境證據下，提升執法效率。

四、日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，並加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對“黑的”形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。

五、建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。

六、現時本澳的士司機的人力資源並不充裕，當局除合理地增發的士牌照外，更須思考如何推動更多具專業資格的人士重投的士行業，才能真正解決搭的士難的問題。

七、優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。

八、針對的士於節假日或颱風期間提供服務，訂立明晰的附加費標準。

小組認為，當局如能有效打擊的士違規行為，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務，並引入科學性的調整收費機制等，可有助吸引更多本澳居民投身的士行業。小組已將有關改善建議之報告書，送予交通事務局及法務局，稍後亦會同時轉送治安警察局及個人資料保護辦公室。小組期望當局落實執行各項新措施，遏止的士業的歪風，理順行業亂象。

提供日期：18/9/2014

名稱：市民日報

中區社諮會倡調整的士營運模式

因應近年本澳經濟和旅遊業發展迅

速，對的士需求大增，但本澳的士人均比率較鄰近地區低，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等違規情況，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害了本澳的旅遊城市形象。中區社區服務諮詢委員會建議當局調整現有電召的士之營運模式、加重對的士違規行為的處罰，以及考慮未來只增發具年期及受條款限制的公司制電召的士牌照等多項措施，從而提升本澳的士業的整體服務水平。增加電召的出車率。

中區社區服務諮詢委員會成立了「改善本澳的士服務專題小組」，並藉着當局現正就「檢討本澳輕型出租汽車（的士）客運制度」。

小組透過資料數據蒐集、綜合分析、整體評估及平衡各方利弊的考慮下，就本澳「輕型出租汽車（的士）客運制度」提出以下改善建議：一、為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對「黃的」進行重新定位，增加其可調動的純電召的士的出車率，並在不同區份增加候客點，以方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。加重罰則提高阻嚇力

二、加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。

三、針對現時執罰違規的士舉證困難的情況，建議在符合《個人資料保護法》的前提下，應強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀的環境證據下，提升執法效率。

四、日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，並加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對「黑的」形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。

五、建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。

六、現時本澳的士司機的人力資源並不充裕，當局除合理地增發的士牌照外，更須思考如何推動更多具專業資格的人士重投的士行業，才能真正解決搭的士難的問題。

七、優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。

八、針對的士於節假日或颱風期間提供服務，訂立明晰的附加費標準。

小組認為，當局如能有效打擊的士違規行為，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務，並引入科學性的調整收費機制等，可有助吸引更多本澳居民投身的士行業。小組已將有關改善建議之報告書，送予交通事務局及法務局，稍後亦會同時轉送治安警察局及個人資料保護辦公室。小組期望當局落實執行各項新措施，遏止的士業的歪風，理順行業亂象。

專題小組由副召集人余健楚擔任組長，成員包括：副召集人鄺玉球，委員余韶洲、吳碧珊、林宇滔、歐家輝、莫偉成、郭敬文、陳振豪、勞協華、黃祖添、賴偉良、關勳杰、袁小菱、韋浩風。

提供日期：18/9/2014
名稱：新華澳報
中諮委建議改善的士制度
中區社區服務諮詢委員會稱，近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，對的士需求大增，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等問題，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害了本澳的旅遊城市形象，當局應調整電召的士營運模式、加重處罰的士違規行為，考慮未來只增發具年期及受規限的電召的士牌照，以提升本澳的士服務質素。
中區社區服務諮詢委員會成立了“改善本澳的士服務專題小組”，先後拜訪相關權責部門，包括交通事務局、治安警察局和業界，以便全面了解現時本澳的士業營運狀況及監管措施。
小組評估蒐集的數據，平衡各方利弊，就本澳“輕型出租汽車(的士)客運制度”提出改善建議：
一、為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對“黃的”進行重新定位，增加其可調動的純電召的士的出車率，並在不同區份增加候客點，以方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。
二、加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。
三、針對現時執罰違規的士舉證困難的情況，建議在符合《個人資料保護法》的前提下，應強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀的環境證據下，提升執法效率。
四、日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，並加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對“黑的”形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。
五、建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。
六、現時本澳的士司機的人力資源並不充裕，當局除合理地增發的士牌照外，更須思考如何推動更多具專業資格的人士重投的士行業，才能真正解決搭的士難的問題。
七、優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。
八、針對的士於節假日或颱風期間提供服務，訂立明晰的附加費標準。
小組認為，當局如能有效打擊的士違規行為，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務，並引入科學性的調整收費機制等，可有助吸引更多本澳居民投身的士行業。小組已將有關改善建議之報告書，送予交通事務局及法務局，稍後亦會同時轉送治安警察局及個人資料保護辦公室。小組期望當局落實執行各項新措施，遏止的士業的歪風，理順行業亂象。

提供日期：18/9/2014
名稱：星報
社諮會就改善的士服務提建議
因應近年本澳經濟和旅遊業發展迅

速，對的士需求大增，但本澳的士人均比率較鄰近地區低，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等違規情況，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害了本澳的旅遊城市形象。中區社區服務諮詢委員會當局調整現有電召的士營運模式、加重對的士違規行為的處罰，以及考慮未來只增發具年期及受規限的電召的士牌照等多項措施，從而提升本澳的士業的整體服務水平。

中區社區服務諮詢委員會成立了「改善本澳的士服務專題小組」，並藉著當局現正就「檢討本澳輕型出租汽車(的士)客運制度」進行公開諮詢及特別的士臨時合約續期的契機，先後拜訪相關權損部門，包括交通事務局、治安警察局和業界，以便全面了解現時本澳的士業營運狀況及監管措施。

小組透過資料數據蒐集，綜合分析、本整體評估及平衡各方利弊的考慮下，就本澳「輕型出租汽車(的士)客運制度」提出以下改善建議：

一、為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對「黃的」進行重新定位，增加其可調動的純電召的士的出車率，並在不同區份增加候客點，以方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。

二、加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。

三、針對現時執罰違規的士舉證困難的情況，建議在符合《個人資料保護法》的前提下，應強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀的環境證據下，提升執法效率。

四、日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，並加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對「黑的」形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。

五、建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。

提供日期：19/9/2014

名稱：華僑報

檢討的士客運法律制度諮詢文件

的士服務是居民出行的一個重要選擇，對公共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交通工具。

然而，近年的士服務存在的違法行為屢禁不止，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象。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，以及有關的士營運制度的其他內容發表意見。

加強打擊的士違法行為

針對的士服務存在的「亂象」，首先

要「加強打擊的士違法行為」。由於的士本身具有流動性的特徵，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引入「放蛇」手段進行調查取證。因此可透過法律明確規定，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。也要適時調整執法人員和執法時段，以免削弱執法的效果。

諮詢文件建議，可考慮製作格式化的證人證言表，方便乘客提供的士違規的證供。同時亦建議充分利用公共道路上的視像監察設備，並在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，可作為檢控的士違法行為的證據資料。

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，為加強執法效果，建議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。針對的士違法行為的定額罰款方面，建議改為訂定罰款的最低及最高限度的方式，以及提高的士違法行為的罰款金額，並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。另外主管部門亦得以持有專業工作證司機未繳付罰款為由而「不予續牌」。

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，也需要加強「優化的士服務的經營環境」。當中包括：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「的士服務智能管理系統」，希望透過該系統能有效識別的士司機身份、對車輛的行駛路線和營運狀態作記錄、在的士車廂內錄音監察。

無論是車主或司機，在的士營運中賺取的應該僅是車資收入，因此必須研究目前的調價機制是否應制度化和規範化，此外亦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。

除了在主要公共運輸點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。此外，有關部門應對所有運作中的固定的士站設置作全面規劃，希望能影響的士流量的合理分配，並逐步引導的士服務進入舊區。

另一方面，建議透過嘉許計劃表揚服務態度良好的司機，包括頒贈優秀的士司機證及獎品，亦可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，可透過舉辦職業培訓課程，提升司機的專業能力和服務素質。

完善的士服務的長遠規劃

總括澳門常住人口、遊客人數及既有的士數量來看，從根本上解決澳門「打的難」的問題唯有增加的士數量。因此建議全面研究並科學分析澳門所需的士數量和種類，而在研究分析的同時，需要顧及的士數量的增加對公共道路帶來的壓力，以免加重道路交通負荷；另外亦需顧及澳門現職及潛在的士司機數量，從而得到人力資源的相應配合。

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，但今後應如何增加的士牌照的發放，值得社會各界深入思考。在參照其他地區的經驗並結合澳門實際情況，有多種的士排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。有年期的公司的士牌照是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，回應業界的訴求。

此外，亦有需要充分討論電召的士服務定位及要求，以及如何透過市場因素令到電召的士能賺取合理利潤得以生存。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。亦可要求新增的普通的士提供一定次數的電召服務加以緩解，建立統一的士管理調度中心，引入智能手機預約或訂車應用程式，提升的士服務的質量和效率。

提供日期：19/9/2014

名稱：華僑報

中區社諮會對的士服務提建議

社區服務諮詢委員會消息：因應近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，對的士需求大增，但本澳的士人均比率較鄰近地區低，出現供需失衡，衍生拒載、揀客、濫收車資等違規情況，不但居民日常出行受到嚴重影響，也損害了本澳的旅遊城市形象。中區社區服務諮詢委員會建議當局調整現有電召的士之營運模式、加重對的士違規行為的處罰，以及考慮未來只增發具年期及受條款限制的公司制電召的士牌照等多項措施，從而提升本澳的士業的整體服務水平。

中區社區服務諮詢委員會成立了「改善本澳的士服務專題小組」，並藉著當局現正就「檢討本澳輕型出租汽車（的士）客運制度」進行公開諮詢及特別的士臨時合約續期的契機，先後拜訪相關權責部門，包括交通事務局、治安警察局和業界，以便全面了解現時本澳的士業營運狀況及監管措施。

小組透過資料數據蒐集、綜合分析、整體評估及平衡各方利弊的考慮下，就本澳「輕型出租汽車（的士）客運制度」提出以下改善建議：一、為解決現時舊區搭的士難的問題，首要工作是對「黃的」進行重新定位，增加其可調動的純電召的士的出車率，並在不同區份增加候客點，以方便居民乘搭。此營運模式成熟後，再考慮引入其他經營者經營電召的士服務，通過適當競爭來提升服務水平。

二、加重《的士規章》內各項違規行為的罰則，在不影響的士司機合理申

訴權益的前提下，應簡化投訴流程和加快處罰程序，同時針對屢犯的司機，有必要引入罰款以外的處罰，甚至追究刑事責任，以加強阻嚇力。

三、針對現時執罰違規的士舉證困難的情況，建議在符合《個人資料保護法》的前提下，應強制在的士上安裝GPS和錄影錄音系統，以便能在客觀的環境證據下，提升執法效率。

四、日後應考慮只增發有年限的公司制特別的士准照，並加入條款限制，包括只能電召或在舊區候客，並透過GPS等監控設備，對其營運作實時監管，以提升特別的士服務的質素，從而對「黑的」形成更有效的競爭，進而提升本澳的士業整體服務水平。

五、建議政府每年在的士定期驗車時，系統性地讀取其營運數據，作為日後審批調整收費的科學依據。長遠而言，合理的收入和盈利亦是確保的士服務質素的重要因素。

六、現時本澳的士司機的人力資源並不充裕，當局除合理地增發的士牌照外，更須思考如何推動更多具專業資格的人士重投的士行業，才能真正解決搭的士難的問題。

七、優化和完善乘客投訴和司機申訴機制。

八、針對的士於節假日或颱風期間提供服務，訂立明晰的附加費標準。

小組認為，當局如能有效打擊的士違規行為，以公司制的營運方式為基礎完善有關服務，並引入科學性的調整收費機制等，可有助吸引更多本澳居民投身的士行業。小組已將有關改善建議之報告書，送予交通事務局及法務局，稍後亦會同時轉送治安警察局及個人資料保護辦公室。小組期望當局落實執行各項新措施，遏止的士業的歪風，理順行業亂象。

專題小組由副召集人余健楚擔任組長，成員包括：副召集人鄺玉球，委員余韶洲、吳碧珊、林宇滔、歐家輝、莫偉成、郭敬文、陳振豪、勞協華、黃祖添、賴偉良、關勳杰、袁小菱、韋浩風。

提供日期：19/9/2014

名稱：星報

須以放蛇釘牌遏的士違規

本澳的士服務質素差強人意，一向備受庄會詬病。現時業界的害群之馬不局限於一小撮人，違規已成為的士業一個普遍現象，其中「賊的士」更是無處不在。日前一名內地女遊客乘搭一輛的士往某酒店，到達目的地後，女遊客示意的士司機打開車尾箱取回行李，詎料司機非但没打開車尾箱，反而大踏油門加速絕塵而去。的士司機公然搶劫乘客財物，簡直就是膽生毛，實在令人髮指。可謂嚴重玷污澳門的旅遊形象。

的士明搶女客報警求助

早前一名內地女遊客乘搭一輛的士往某酒店，到達目的地後，女遊客示意的士司機打開車尾箱取回行李，詎料司機非但没打開車尾箱，反而大踏油門加速絕塵而去。女遊客當時行李箱內放有三十萬港元財物，但由於受驚過度，未能記下的士車牌，女遊客報警求助。數小時後當局尋獲涉嫌的士及司機，在車尾箱起回旅行嗆及現款，警方調查後有跡象顯示的士司機刻意搶走行，將之拘捕移送檢察院偵辦。

違規猖獗已至明搶地步

近年訪澳旅客人數節節攀升，旅遊業興旺，與此同時，的士違規行為日趨猖獗。無良司機專揀旅客下手，繞路、濫收車資等不在話下，更離譜的是未待旅客取回行李就突然開車明搶行。如果這種負面消息傳出去，澳門可謂毫無形象可言。現時的士司機不止濫收車資，更猖狂到明搶，一見乘客離開車箱就即刻踩油絕塵而去，將乘客的行李據為己有，的士司機可算跟賊人無異。

加強執法嚴懲害群之馬

旅客對目的地的印象，時常憑最前線的的士司機的態度去定斷。稱職的的士司機，除送旅客到目的地外，亦可沿途向他們介紹本澳的情況及旅遊景點，充當起旅遊大使的角色。但可惜，本澳的士司機的服務質素一直不敢恭維，拒載、宰客、司機態度傲慢惡劣、甚至辱罵乘客等時有發生，有關的投訴亦屢見不鮮，的士違規問題之嚴重可見一斑。其實，打擊的士違規行為的關鍵，是要加強執法，殺一儆百。現在的士違規行為可謂無處不在，當局理應不難將這些害群之馬繩之於法，若相關部門無所作為，根本是「非不能也實于為也」。

的士亂象有損旅城形象

等區政府打擊的士違規不力，早已惹來社會不少狠批。目前的士司機違規行為已不壟局限於宰客、拒載、繞路等「小事」，他們已進化到明搶，毒駕甚至打傷稽查人。早前交通事務局的士稽查人員到一娛樂場的士站執勤，期間疑發現一名的士司機與乘客議價和拒載，稽查人員隨即上前截查。卻遭司機拒絕合作引致身體受傷須送院診治，事件現已交由警方跟進處理。好事不出門，醜事傳千里！不才外地旅客相信亦體會過在本澳乘的士的不快經歷，這些負面消息傳了出去，旅客搭的士要提心吊膽，最終只會令澳門旅遊城市形象受到損害。

加大罰則釘牌以儆效尤

現時的士司機不只肆無憚地違規，更是明目張膽地違法。面對宰客、繞路，本地居民身為識途老馬不輕易會上當，但對初到貴境人生路不熟的遊客就好容易被搵笨。而面對光天化日之下公然搶行李的情況，本地市民和旅客都可謂防不勝防。為了有效提高的士業介一系列的亂象加大罰則。以搶劫乘客行李為例，當局除了以盜竊罪名起訴涉案者外，亦應被「釘牌」以增加違規成本、藉此加強阻嚇作用。否則，執法不力兼刑罰過輕，只會助長業介販類變本加厲。如果的士司機違規或違法都好易過骨，那麼他們不膽生毛才怪。

提供日期：20/9/2014

名稱：市民日報

汪雲：市民贊成放蛇檢控違規的士

為有效打擊的士司機拒載、揀客、繞路、講價、「釣泥鰋」等違規行為，政府建議引入包括「放蛇」、車廂錄音、在的士站等違規黑點安裝天眼監察等措施，嚴重違規者可能會被釘牌，惟的士業界對「放蛇」、車廂錄音有憂慮，交通局局長汪雲表示，政府的立場應以保障的士服務為最重要的考量，在當局收到的110份諮詢意見書中，市民意見一致認同加大執法力度，對「放蛇」執法基本無異議。交通局局長汪雲及法務局查核暨申訴廳廳長林智龍昨出席電台時事節目《澳

門講場》，介紹正在諮詢的《檢討的士客運法律制度》。

有資深的士司機反映稱，現時當局的發牌模式，只會助長的士司機在酒店候客，不會在市區行走。他又對日後政府引入放蛇執法感到憂慮。的士司機陳先生希望當局掌握違法的士司機在行內的比例，以及關注當局如何保障守法司機的權益。聽眾陳小姐批評說，的士違規問題「咁火熱」，源於官員「心不為民，以權貴為主」，有部分人士掌握了大量的士牌，日後當局發牌若再以價高者得模式，且投標人中標後可以完全不揸的士，將完全解決不到現有的問題，建議日後發牌採取抽籤方式，並規定中標者一定要揸的士，從源頭着手解決問題。也有市民鄔先生倡議本澳引入的士司機扣分制。確保監察系統用於嚴重違法政府正就《檢討的士法律制度諮詢文本》進行公開諮詢，汪雲稱，政府立法的整體方向是必需將的士服務回歸服務本質，令現時具有投資的情況逐步消除，由8月8日至今共收到逾110份意見，市民對政府建議加大打擊違規的士力度、優化的士經營環境、完善發牌制度方向均表示支持，當中更希望當局提出隱藏執法人員身分「放蛇」、在的士車廂引入錄音系統等取證方法要詳加考慮技術細節。他強調，對於隱藏執法人員身分及車廂錄音系統等的取證手法，都必須有嚴謹的監管，以便保障市民私隱和執法過程中是否公平方面取得平衡。

的士業界對引入「放蛇」、車廂錄音有憂慮，當局會否就此讓步？汪雲表示，在諮詢期間當局聽到業界有訴求和擔憂，當局會充分考慮，但政府的立場應以保障的士服務為最重要的考量。在是次諮詢中，市民意見一致認同加大執法力度，對「放蛇」執法基本無異議。他強調，當局會嚴謹確保監察系統只會用在嚴重的違法行為，如「揀客」及拒載等，並平衡私隱及公平執法。對於當局未來增發的士牌照時，計劃引入定額服務時間制度，汪雲解釋說，當局發現有部分的士營運時間較短，相信與「等客」行為有關。引入服務時間制度是為規範車輛服務時間，車主獲得牌照後，必須有一定服務時數，杜絕「等客」行為，若車輛服務時間比規定時間短，當局可能會對牌照持有人及司機執罰。他亦表示，由9月20日起至23日將開通網上問卷，進一步收集居民意見，爭取年底將法案提交立法會。的士車廂內引入錄音手段，會否違反私隱保護條例？林智龍表示，車廂本身是一個較為封閉的空間，如果在裏面發生事情，基本上只有司機和乘客清楚，如果沒有設置錄音系統，往往會讓司機產生被誣告的憂慮，故當局在諮詢文本建議在的士車廂引入錄音系統，保障乘客和的士司機權益，日後執法人員要翻聽錄音資料，亦會有一套嚴格的程序，每當遇到投訴和特別事件方可翻查相關資料。參考外地經驗，他認同可考慮乘客上車後才開始錄音，若的士司機日後使用電子工作證，也可以利用工作證電子化計價和開始錄音。

提供日期：20/9/2014

名稱：濠江日報

汪雲指市民對的士放蛇基本無異議

《檢討的士客運法律制度》正在諮

詢，交通事務局局長汪雲表示，至今收到110多份意見，聽到業界有訴求和擔憂，市民意見則一致認同加大執法力度，對引入“放蛇”制度等基本沒有異議。當局今日起至23日將開通網上問卷，進一步收集居民意見，爭取年底制定法案，盡快提交立法會審議。

交通事務局局長汪雲昨日出席澳門電台時事節目《澳門講場》，與聽眾探討諮詢中的士法律制度。他表示，檢討的士法律制度諮詢至今共收110多份意見，當中有意見要求當局需加大打擊力度，並對優化的士經營環境、完善發牌制度都持有支持態度，冀詳加考慮隱藏人員執法和錄音的技術細節，基本對“放蛇”制度的方式沒有太大異議。對於有業界、居民擔憂“的士裝錄音”會侵犯私隱，汪雲強調，當局會嚴謹監察檢控違規的士司機的錄音等取證方法，平衡保護私隱和執法公平。出席同一節目的法務局查核暨申訴廳廳長林智龍亦表示，日後會有嚴謹程序，不會胡亂翻查影音資料，遇到投訴或特別事件時才會翻看，技術上也不會永久保存資料。對於有建議指能否考慮乘客上車後才開始錄音？林智龍認同做法，亦表示當局將研究能否對的士司機引入電子工作證，以工作證電子化進行咪錶計價和開始錄音。有聽眾認為，的士牌照以價高者得的方式投得不合理，不少的士司機為求多賺錢，只在酒店門前兜客，令市民搭的士更難。另有聽眾建議的士牌照實行統一定價，以抽籤形式投牌。汪雲承認現時的士法發牌制度以價高者得的競投方式可能產生負面的影響，將來是否不用價高者得的競投方式或只向個人發出的士牌照的問題均值得探討。他強調檢討的士發牌制度的最終目的是為居民和遊客提供足夠的的士數量，以及的士服務形態需貼近市民需求，讓的士回歸公共交通服務的本質。他坦言，本澳的士正常運作下，一小時可以載客四次，但有業界出現“等客”、“揀客”行為，變相造成的士服務供求不足。當局研究未來能夠引入定額服務時間的措施，以規範的士服務時間。至於有意見提出的士司機在颱風下開工應引入附加費，汪雲表示需要通盤考慮，單純以增加附加費未必解決問題，若收取高額附加費，可能鼓勵更多的士車輛在颱風期間繼續營運，可能會增加民防部門的救急壓力。當局則希望增設避風中心，如選址關閘附近的球場，保障颱風天留澳旅客的安全。他又認為，若企業要求員工在颱風期間上班，需要提供交通工具讓員工能出行。

另外，政府日前放風有意於皇朝區試行十分鐘私家車咪錶位，隨即惹起社會質疑做法擾民。汪雲回應稱，有關構想是希望向駕駛者提供多一項選擇，市民可按需要入錶，主要目的是為增加車位流動性。根據皇朝區的違泊偵測錄像顯示，有不少車主短時間購物或辦事而違例泊車。但如果在相關地區有短時間且流動性高的咪錶位，對駕駛者、執法者及整體車輛管理者都有好處。他又稱，目前只在皇朝區約二十個車位試行，但將來在商業區及設有停車場的區域都有條件逐步試行。

提供日期：20/9/2014

名稱：大眾報

汪雲指市民對的士放蛇基本沒異議

《檢討的士客運法律制度》正在諮詢，交通事務局局長汪雲表示，至今收到110多份意見，聽到業界有訴求和擔憂，市民意見則一致認同加大執法力度，對引入"放蛇"制度等基本沒有異議。當局今日起至23日將開通網上問卷，進一步收集居民意見，爭取年底制定法案，盡快提交立法會審議。交通事務局局長汪雲昨日出席澳門電台時事節目《澳門講場》，與聽眾探討諮詢中的士法律制度。他表示，檢討的士法律制度諮詢至今共收110多份意見，當中有意見要求當局需加大打擊力度，並對優化的士經營環境、完善發牌制度都持有支持態度，冀詳加考慮隱藏人員執法和錄音的技術細節，基本對"放蛇"制度的方式沒有太大異議。對於有業界、居民擔憂"的士裝錄音"會侵犯私隱，汪雲強調，當局會嚴謹監察檢控違規的士司機的錄音等取證方法，平衡保護私隱和執法公平。出席同一節目的法務局查核暨申訴廳廳長林智龍亦表示，日後會有嚴謹程序，不會胡亂翻查影音資料，遇到投訴或特別事件時才會翻看，技術上也不會永久保存資料。對於有建議指能否考慮乘客上車後才開始錄音？林智龍認同做法，亦表示當局將研究能否對的士司機引入電子工作證，以工作證電子化進行咪錶計價和開始錄音。有聽眾認為，的士牌照以價高者得的方式投得不合理，不少的士司機為求多賺錢，只在酒店門前兜客，令市民搭的士更難。另有聽眾建議的士牌照實行統一定價，以抽籤形式投牌。汪雲承認現時的士法發牌制度以價高者得的競投方式可能產生負面的影響，將來是否不用價高者得的競投方式或只向個人發出的士牌照的問題均值得探討。他強調檢討的士發牌制度的最終目的是為居民和遊客提供足夠的的士數量，以及的士服務形態需貼近市民需求，讓的士回歸公共交通服務的本質。他坦言，本澳的士正常運作下，一小時可以載客四次，但有業界出現"等客"、"揀客"行為，變相造成的士服務供求不足。當局研究未來能夠引入定額服務時間的措施，以規範的士服務時間。至於有意見提出的士司機在颱風下開工應引入附加費，汪雲表示需要通盤考慮，單純以增加附加費未必解決問題，若收取高額附加費，可能鼓勵更多的士車輛在颱風期間繼續營運，可能會增加民防部門的救急壓力。當局則希望增設避風中心，如選址關閘附近的球場，保障颱風天留澳旅客的安全。他又認為，若企業要求員工在颱風期間上班，需要提供交通工具讓員工能出行。另外，政府日前放風有意於皇朝區試行十分鐘私家車咪錶位，隨即惹起社會質疑做法擾民。汪雲回應稱，有關構想是希望向駕駛者提供多一項選擇，市民可按需要入錶，主要目的是為增加車位流動性。根據皇朝區的違泊偵測錄像顯示，有不少車主短時間購物或辦事而違例泊車。但如果在相關地區有短時間且流動性高的咪錶位，對駕駛者、執法者及整體車輛管理者都有好處。他又稱，目前只在皇朝區約二十個車位試行，但將來在商業區及設有停車場的區域都有條件逐步試行。

提供日期：20/9/2014
名稱：華僑報
交通局一行訪街總 交流優化的士服

務意見

日前，交通事務局局長汪雲一行五人拜訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等各位負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車（的士）客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。

交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響（如病患、殘疾、年老、孕婦等），當局已正籌備相關的解決方案。

街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。

此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足一百米，當局應否考慮適當使用空間，把相近巴士站合併為一。

局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，十分鐘一元，最長可停泊一小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。

會議結束後，雙方落區到白朗古將軍大馬路與李寶椿街交界十字路口進行實地考察及交流。

當天會議交通局出席人員包括交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、運輸管理處處長盧毅華、高級技術員李欣；街坊總會出席人員包括常務理事鄭煜、副秘書長吳海欣、社會事務委員會副主任黃一平及劉少倫、政策研究室副主任朱穎中及資料分析員李錦城、群力

智庫主任張淑玲、中區辦社區幹事何永康及北區辦社區幹事林淑貞。

提供日期：20/9/2014
名稱：大眾報
交通局到訪街坊總會 對的士議題聽取意見
日前，交通事務局局長汪雲一行五人到訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等各位負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。
交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機“拒載”、“揀客”、“繞路”等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱“放蛇”等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為了完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響(如病患、殘疾、年老、孕婦等)，當局已正籌備相關的解決方案。
街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。
此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足100米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，10分鐘1元，最長可停泊1小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。
會議結束後，雙方落區到白朗古將軍大馬路與李寶椿街交界十字路口進行實地考察及交流。
當天會議交通局出席人員包括交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、運輸管理處

處長盧毅華、高級技術員李欣；街坊總會出席人員包括常務理事鄭煜、副秘書長吳海欣、社會事務委員會副主任黃一平及劉少倫、政策研究室副主任朱穎中及資料分析員李錦城、群力智庫主任張淑玲、中區辦社區幹事何永康及北區辦社區幹事林淑貞。

提供日期：20/9/2014
名稱：星報
交局就的士規管訪街總聽意見
日前，交通事務局局長汪雲一行五人到訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等各位負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。
交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為了完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響(如病患、殘疾、年老、孕婦等)，當局已正籌備相關的解決方案。
街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。
此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足100米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，10分鐘1元，最長可停泊1小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。
會議結束後，雙方落區到白朗古將軍

大馬路與李寶椿街交界十字路口進行實地考察及交流。

當天會議交通局出席人員包括交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、運輸管理處處長盧毅華、高級技術員李欣；街坊總會出席人員包括常務理事鄭煜、副秘書長吳海欣、社會事務委員會副主任黃一平及劉少倫、政策研究室副主任朱穎中及資料分析員李錦城、群力智庫主任張淑玲、中區辦社區幹事何永康及北區辦社區幹事林淑貞。

提供日期：20/9/2014

名稱：澳門日報

翻聽錄音程序嚴謹避免觸犯私隱 市民支持引入的士放蛇

《檢討的士客運法律制度》諮詢至本月廿三日結束，交通事務局長汪雲表示，至今收到一百一十多份意見，大部分認同應加強執法，支持優化的士環境，對引入"放蛇"及錄音等基本沒有異議，但要求政府詳加考慮技術及私隱問題。汪雲強調，倘引入"放蛇"及錄音會嚴謹進行。交通事務局由今日起一連四日將開通網上問卷，進一步收集意見。至於有意見認為應設定颱風的士附加費，汪雲不認同。護私隱執法兩平衡交通事務局長汪雲、法務局查核暨申訴廳長林智龍昨應邀出席電台節目，與聽衆討論改善本澳的士服務問題。汪雲指出，檢控違規的士司機的錄音等取證方法必會具備嚴謹監察，平衡保護私隱和執法公平。林智龍補充，技術上，正考慮錄音是全程進行還是由乘客上車開始，若的士司機日後使用電子工作證，也可以利用工作證電子化"拍卡"計價和開始錄音。但強調，文本或未來構思法律時，對如何翻聽錄音會設嚴謹程序，當有投訴或特別事件時才會翻聽，必經嚴格程序及審批，也不會永久保存資料。

汪雲稱，現時居民感覺的士數量不足，主要是個別的士司機違規現象所造成。正常的士運作，一小時可載四轉客，但若揀客或違規，很多時會為等大客，一兩個小時才載一轉客，令整體運轉效率大減。現正進行修訂的士法律的一系列諮詢內容，目的是希望的士回歸服務本質，否則發更多牌都無補於事。對於現行公開競投的的士發牌制度，未來是否只發個人牌、抑或價高者得，存在檢討空間，當局亦會研究電召的士服務的定位。

颱風附加費不可行

至於颱風下的交通需求，汪雲強調"不是簡單加的士颱風附加費就可以，要通盤考量。若附加費過低，濫收車資將繼續出現；若附加費過高，就變相鼓勵大量的士颱風天營運，可能增加民防壓力和居民受傷的風險。"他認為，設立避風中心，保障居民和旅客安全更為重要，如選址關閘附近的球場。

提供日期：20/9/2014

名稱：華僑報

汪雲稱皇朝區試行設短時間泊車位具便利性 今起網上集「的士載客」意見

就本澳的士違規情況越來越嚴重，特別是懸掛八號風球時，濫收車資不難遇到。交通事務局局長汪雲昨出席電台時事節目時表示，正在諮詢的《檢討的士客運法律制度》至今收到一百一十多份意見，聽到業界有訴求和擔憂，市民意見則一致認同加大執法力度，對引入「放蛇」制度等基本沒有

異議。當局會充份考慮各方因素，以保障的士服務為最重要考量，今日至二十三日將開通網上問卷，進一步收集意見。關於檢討的士法律制度諮詢至今共收一百一十多份意見，當中有意見要求當局需詳加考慮隱藏人員執法和錄音的細節，汪雲強調，檢控違規的士司機的錄音等取證方法必會具備嚴謹監察，平衡保護私隱和執法公平。

出席同一節目的法務局查核暨申訴廳廳長林智龍認同可考慮乘客上車後才開始錄音，若的士司機日後使用電子工作證，也可以利用工作證電子化計價和開始錄音。林智龍亦強調，日後會有嚴謹程序，不會胡亂翻查影音資料，技術上也不會永久保存資料。

至於颱風下的交通需求，汪雲重申要通盤考慮，如簡單地增加的士附加費或接駁車輛等，可能增加民防壓力和市民受傷的風險，當局希望設立避風中心，例如選址關閘附近的球場。

另外，就交通事務局有意於皇朝區試行十分鐘私家車咪表位，有報章引述意見指措施備受批評一事。汪雲稱重視各方意見，並解釋有關構想是希望提供多一個選擇，市民可按需要入表，如果只需二十分鐘便不需使用一小時泊位，增加流動性，尤其在商業區及設有停車場的區域，局方認有條件逐步試行，重申只在皇朝區約二十個車位試行。

汪雲表示，根據違泊偵測錄像，很多駕駛者因辦理時間短的事情而「博一博」停車，結果被拍下。他舉例指出，有對著便利店的鏡頭，拍下多人短暫停車購物被罰，如果相關地區有短時間且流動性高的咪表位，汪雲認為對駕駛者、執法者和整體車輛管理者都便利。

提供日期：22/9/2014

名稱：大眾報

檢討法例完善長遠規劃 學聯籲加強打擊的士違規

的士作為澳門一種重要的交通工具，近年由於種種原因，出現民間所稱的「的士亂象」。故此，學聯理事長梁子豪認為，應從加強打擊的士違法行為，優化的士服務的經營環境，研究增發的士牌照，釐清電召的士的定位問題等，以檢討現時的士客運法律制度，完善其長遠規劃。

加強罰則打擊的士違法行為澳門的士服務由於部分害群之馬的存在，多年來為民間所詬病。對於一般市民來說，部分司機「揀客」行為對乘客造成極大不便；對於遊客，由於人生路不熟，往往需要乘坐的士，但部分司機故意趁機「繞路」或濫收車資，從而衍生出「議價」或「釣泥鰋」等不法行為。根據現時法例，的士司機濫收車資、釣泥鰋、拒載的後果僅為罰款澳門幣一千元，以現時濫收車資的情況來看（例：澳門至氹仔車資可以數百至一千不等），可謂毫無阻嚇性。故此，梁子豪建議，局方除可以大幅增加罰款外，對屢犯不止或情節嚴重者，可將有關違法行為刑事化，並確立「釘牌」制度，引入扣分制，禁止累犯再從事的士行業。

另外，由於的士經營具有流動性，而且的士司機的違法行為現時多只能靠乘客舉報，不利於檢控不法司機。因此，梁子豪建議，政府可以派出隱藏身份的執法人員隨機上車，並帶備記

錄儀器，記錄司機行車情況，當出現司機向乘客提出不法要求如議價、釣泥鰅、拒載、濫收車資等行為時表露身份，進行檢控。事實上，為保障一般乘客權益，本會認同在的士車廂內安裝記錄儀器的做法。一方面此舉可以協助執法部門蒐證，同時也可以保障司機本身的利益，防止有執法人員「濫控」造成司機困擾。但往往有不法司機故意破壞儀器，使之失去安裝的意義。因此，若局方有意在的士安裝記錄儀器，也應立法確保：一、司機不能提取儀器內之記錄；二、司機不可故意破壞儀器；三、若儀器因意外損壞，司機應在合理時間內向有關部門匯報並維修完成。

智能管理的士服務優化經營環境對於交通局有意引入「的士服務智能管理系統」，記錄司機營業時間、行車時間、收費，同時更可以兼具錄音功能，梁子豪表示認同，認為的士管理電子化的一大進步，期望局方認真開發及善用該系統。萬一出現司機與乘客間的衝突，該系統所提供的營業司機紀錄、收費紀錄是最客觀的證據，有效保障乘客，甚至是司機的利益。

社會上有輿論指出，政府應訂明颱風天氣下之的士附加費，以防止的士司機在惡劣天氣下開天殺價。但學聯認為局方不應訂立颱風附加費，擔心此舉變相鼓勵的士司機在惡劣天氣下工作，增加發生意外的風險。以風災頻發的日本為例，當地的士只有深夜附加費，並沒有颱風附加費；香港政府更加是一再重申颱風附加費是違法。

颱風是突發性的災害，並非常年存在的問題，為保障在颱風下的士司機的利益，梁子豪表示，政府可考慮有關的士保險計劃。另外，政府可研究在關口或碼頭附近設立避風中心，以免遊客或市民在颱風下出行。建議可參考香港的做法：利用社區會堂作為類似的中心。香港各區均建有社區會堂，平日供市民借用，遇事亦可以開放為市民遮風擋雨、避寒避暑。事實上現時澳門在青州設有避寒中心，避風中心也可以參考避寒中心的運作模式。

研究增發牌照明確電召的士定位澳門的公共交通工具只有巴士和的士兩種，短期內除輕軌外難以增加公共交通工具的種類。然而現時澳門的士數量嚴重不足已是一個不爭的事實，令少數不法司機藉機開天殺價，市民苦不堪言。因此，梁子豪認為，政府應研究電召的士的定位問題，甚至存在的必要性;另一方面適量增發的士牌照，改變的士發牌制度，既可增加供應，又可減低其投資性質，以免持牌人因急於回本而令司機鋌而走險，必要時將部分違法行為刑事化、加重罰則，雙管齊下，才能根治解決澳門的士亂象的問題。

提供日期：22/9/2014

名稱：新華澳報

就打擊違規的士 群力智庫提建議

中心理事徐承康指出，本澳的士拒載及濫收車資頻頻及生，嚴重影響旅客及居民出行，損害本澳旅遊城市形象。當局計劃修法打擊違規的士，推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件》。他認為，應增加違規成本作有效打擊，如提高罰款十倍，屢犯“釘牌”及採取被動式“放蛇”手法。

他認為須修法促進的士業健康發展，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。

屢犯應釘牌

徐承康說，根據現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，的士司機不按計程錶收取車資或將乘客載往非指定的地點，罰款僅為澳門幣一千元。香港的《道路交通（公共服務車輛）規例》，拒載、「揀客」及不按錶收費均違法，一經定罪，最高刑罰為罰款一萬元及監禁六個月。徐承康指出，本澳違規的士罰金是按十多年前的經濟水平訂定，已不符合社會實況，難起阻嚇作用。他建議加重違規成本，提高罰款至現時十倍，即罰款一萬元。對於嚴重及屢犯的司機，初犯者應科以定額罰款，第二次違規，除罰款外，須"自簽擔保守行為"，三年內重犯者釘牌，取消其的士司機的資格。

他說，現時稽查的士不足，當局應修法賦與治安警察局監督的士及處罰違規的士的權力，同時引入「放蛇」制度、建立車程及收費電子記錄、視像錄音監察系統，在的士違規黑點，如遊客區及酒店娛樂場所附近增設視像監察設備，以便執法人員收集證據，打擊違規的士。

的士牌去投資化

發牌方面，諮詢文本稱當局有意"去投資化"，防止的士牌炒賣的行為。徐承康建議改用公司投標制度，設定限制條件，投得牌照的實體，其的士必須行駛至舊區，方便市民出行，同時增加四百個新的士牌照，以滿足龐大需求。

規劃的士管理中心

徐承康認為，要解決"打的難"不單僅靠優化的士政策，還要全盤研究市民通過輕軌、酒店旅遊車（發財巴）、巴士、私家車及電單車等出行模式，才能產生協同效應，解決出行困難的問題。他認同諮詢文本提出的士管理調度中心，說這方法有助平衡"打的"供需，解決打的難的問題，但須留意公平調度私營資源，避免利益送。

他說，的士是個人化的交通工具，乘客願意繳付較高車費選擇乘搭的士，希望獲得更便捷、舒適、及高質素的服務。過往的士違規，損害的士行業的聲譽，同時打擊乘客使用的士的意欲。本澳每年約三千萬旅客入境，居民日常出行亦需要的士，的士供不應求，且部分嚴重違規，加劇了乘客"打的難"之苦，希望當局修法糾正行內歪風。

提供日期：22/9/2014

名稱：市民日報

群力倡提高罰則遏的士違規

鑑於本澳的士拒載及濫收車資等亂象頻生，嚴重影響旅客及居民出行，更損害本澳的旅遊城市形象。當局有意修法打擊違法行為，推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件》，以圖撥亂反正。群力智庫中心理事徐承康認為，對於的士違法行為宜增加違規的成本，如提高罰款金額為現時罰則十倍，並贊成因屢犯而執行「釘牌」及被動式「放蛇」，以便當局調查及加強打擊的士違法。同時，透過修法促進的士業界在合情、合理下健康發展，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。

屢犯者可釘牌

根據現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，的士司機不按計程錶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1000元。相比香港的《道路交通（公共服務車輛）規例》，拒載、「揀客」及不按表收費均屬違法，一經定罪，最高刑罰為罰款1萬元及監禁6個月。群力智庫中心理事徐承康認為，本澳目前所訂定的罰金是按照10多年前的經濟水平而定，且部分規範已不符合社會的實況，難以取得阻嚇作用，因此，建議加重的士違規的經濟成本，提高罰款金額至現時罰則的十倍，即為定額罰款1萬元，打擊違規的士司機的僥倖心理。對於嚴重及重複違法的司機，他建議初犯者應科以定額罰款；如屬第二次違反者，除繳納額外罰款金，亦需強制實施「自簽擔保守行為」；若於3年內再重犯，需採用「釘牌」制度，強制中止營業車駕駛人員執照資格。

促修法提高警方監督處罰權限針對當局現時對的士稽查的力度不足，他促請當局透過修法明確賦予治安警察局對的士違法行為的監督及處罰權限，以加大威懾力，而交通局則負責行政違法處理的程序，合力提高監督職能；同時透過引入「放蛇」制度、推行車程及收費電子記錄、視像錄音監察系統，以及在的士違規黑點，尤指遊客區及酒店娛樂場所附近增設視像監察設備，以便執法人員收集證據打擊違法行為和保障依法工作的的士司機的權益。在發牌制度方面，諮詢文本中直言當局有意「去投資化」。徐承康過去亦曾撰文提倡在投標形式上，建議有別於過往以個人投標的方式，而是改用公司投標制度，並設定限制條件，如通過車程及收費電子記錄，投得牌照的實體必需行駛至舊區等，以便市民出行，同時增加400部新的的士牌照，以應付龐大的需求。

認同設的士管理調度中心

徐承康認為，要解決「打的難」不單只靠優化的士政策，還要通盤考慮輕軌、酒店旅遊車（發財巴）、巴士、私家車及電單車等市民出行模式作共同研究，才能產生協同效應解決出行困難。他續指，諮詢文本中提出的士管理調度中心，他認同相關的士由中央調度，有助平衡「打的」供求困境，但需留意如何公平公正調度私營資源，避免利益輸送。

他強調，的士是一種個人化的交通工具，乘客願意繳付較高車費去選擇乘搭的士，是希望獲得更便捷、舒適、及高質素的服務。而過往的士違規情況，影響的士行業的聲譽之餘，亦打擊乘客使用的士的意欲。本澳面對每年約有3000萬人次旅客入境，以及居民日常出行的需要，的士嚴重供不應求及嚴重違規情況，的確加劇了乘客「打的難」之苦，期望當局藉修法改善行內歪風。

提供日期：22/9/2014

名稱：市民日報

檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件

作為居民出行的一個重要選擇，的士服務對公共巴士服務及私人車輛起着重要的補充或替代作用。另一方面，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交通工具。然而，近年社會各界對的士

服務批評不斷，主要針對部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」、「議價」、「釣泥鰋」、「濫收車資」等違規情況。雖然目前大部分的士司機均自律守法，但少部分司機的違法行為屢禁不止，不僅使居民和遊客怨聲載道，而且嚴重影響澳門的旅遊城市形象，因此特區政府和全社會對此高度重視。為此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，以及有關的士營運制度的其他內容發表意見。

針對的士服務存在的「亂象」，首先要加強打擊的士違法行為。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分的方式進行調查執法手段（即俗稱「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「釘牌」）等措施。在加強打擊違法行為的同時，也應該優化的士服務的經營環境，藉此消除不正當的經營行為，強化對合法經營者的保護。包括引入「的士服務智能管理系統」，建立合理的士服務費訂價制度，統一監管的士候客區，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的司機，從而全面提升的士行業服務素質，方能真正確保乘客的權益。

無論是解決的士服務中的違規問題，抑或解決居民和遊客「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。所以為完善的士服務的長遠規劃，需要因應澳門的實際情況，科學分析澳門所需的士數量，探討增加的士牌照的發放方式，減少的士牌照的投資功能，以及研究電召的士服務定位，令的士可回歸到提供公共交通服務的正軌。

綜上所述，有必要盡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。本次諮詢期已經開始，由8月9日至9月23日，希望社會各界抓緊時間就諮詢文件的內容，以及有關的士營運制度的其他內容發表意見。

提供日期：22/9/2014

名稱：正報

群力智庫：要令的士服務回歸正軌

鑒於本澳的士拒載及濫收車資等亂象頻生，嚴重影響旅客及居民出行，更損害本澳的旅遊城市形象。當局有意修法打擊違法行為，推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件》，以圖撥亂反正。群力智庫中心理事徐承康認為，對於的士違法行為宜增加違規的成本，如提高罰款金額為現時罰則十倍，並贊成因屢犯而執行「釘牌」及被動式「放蛇」，以便當局調查及加強打擊的士違法。同時，透過修法促進的士業界在合情、合理下健康發展，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。對屢犯者需採用「釘牌」制度根據現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，的士司機不按計程錶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一千元。相比香港的《道路交通（公共服務車輛）規例》，拒載、「揀客」及不按錶收費均違法，一經定罪，最高刑罰為罰款一萬元及監禁六個月。群力智庫中心理事徐承康認為，本澳目前所訂定的罰金是按照十多年

前的經濟水平而定，且部分規範已不符合社會的實況，難以取得阻嚇作用，因此，建議加重的士違規的經濟成本，提高罰款金額至現時罰則的十倍，即為定額罰款一萬元，打擊違規的士司機的僥倖心理。對於嚴重及重複違法的司機，他建議初犯者應科以定額罰款；如屬第二次違反者，除繳納罰款金額外，亦需強制實施「自簽擔保守行為」；若於三年內再重犯，需採用「釘牌」制度，強制中止營業車駕駛人員執照資格。

針對當局現時對的士稽查的力度不足，他促請當局透過修法明確賦予治安警察局對的士違法行為的監督及處罰權限，以加大威懾力，而交通局則負責行政違法處理的程序，合力提高監督職能；同時透過引入「放蛇」制度、推行車程及收費電子記錄、視像錄音監察系統，以及在的士違規黑點，尤指遊客區及酒店娛樂場所附近增設視像監察設備，以便執法人員收集證據打擊違法行為和保障依法工作的的士司機的權益。

的士牌照去投資化，以便捷出行為依歸在發牌制度方面，諮詢文本中直言當局有意「去投資化」。徐承康過去亦曾撰文提倡在投標形式上，建議有別於過往以個人投標的方式，而是改用公司投標制度，並設定限制條件，如通過車程及收費電子記錄，投得牌照的實體必需行駛至舊區等，以便市民出行，同時增加四百部新的的士牌照，以應付龐大的需求。

下階段發展方向：整體公交規劃與的士管理調度中心徐承康認為，要解決「打的難」不單只靠優化的士政策，還要通盤考慮輕軌、酒店旅遊車（發財巴）、巴士、私家車及電單車等市民出行模式作共同研究，才能產生協同效應解決出行困難。他續指，諮詢文本中提出的士管理調度中心，他認同相關的士由中央調度，有助平衡「打的」供求困境，但需留意如何公平公正調度私營資源，避免利益輸送。

的士是一種個人化的交通工具，乘客願意繳付較高車費去選擇乘搭的士，皆希望獲得更便捷、舒適、及高質素的服務。而過往的士違規情況，影響的士行業的聲譽之餘，亦打擊乘客使用的士的意欲。本澳面對每年約有三千萬人次旅客入境，以及居民日常出行的需要，的士嚴重供不應求及嚴重違規情況，的確加劇了乘客「打的難」之苦，期望當局藉修法改善行內歪風。

提供日期：22/9/2014

名稱：大眾報

群力智庫對檢討的士法提出意見

鑒於本澳的士拒載及濫收車資等亂象頻生，嚴重影響旅客及居民出行，更損害本澳的旅遊城市形象。當局有意修法打擊違法行為，推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件》，以圖撥亂反正。群力智庫中心理事徐承康認為，對於的士違法行為宜增加違規的成本，如提高罰款金額為現時罰則十倍，並贊成因屢犯而執行"釘牌"及被動式"放蛇"，以便當局調查及加強打擊的士違法。同時，透過修法促進的士業界在合情、合理下健康發展，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。對屢犯者需採用"釘牌"制度根據現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，的士司機不按計程錶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一千元。相比香港的《道路交通（公共服務車輛）規例》，拒載、「揀客」及不按錶收費均屬違法，一經定罪，最高刑罰為罰款一萬元及監禁六個月。群力智庫中心理事徐承康認為，本澳目前所訂定的罰金是按照十多年前的經濟水平而定，且部分規範已不符合社會的實況，難以取得阻嚇作用，因此，建議加重的士違規的經濟成本，提高罰款金額至現時罰則的十倍，即為定額罰款一萬元，打擊違規的士司機的僥倖心理。對於嚴重及重複違法的司機，他建議初犯者應科以定額罰款；如屬第二次違反者，除繳納罰款金額外，亦需強制實施"自簽擔保守行為"；若於三年內再重犯，需採用"釘牌"制度，強制中止營業車駕駛人員執照資格。

針對當局現時對的士稽查的力度不足，他促請當局透過修法明確賦予治安警察局對的士違法行為的監督及處罰權限，以加大威懾力，而交通局則負責行政違法處理的程序，合力提高監督職能；同時透過引入「放蛇」制度、推行車程及收費電子記錄、視像錄音監察系統，以及在的士違規黑點，尤指遊客區及酒店娛樂場所附近增設視像監察設備，以便執法人員收集證據打擊違法行為和保障依法工作的的士司機的權益。

倡的士牌照去投資化

在發牌制度方面，諮詢文本中直言當局有意"去投資化"。徐承康過去亦曾撰文提倡在投標形式上，建議有別於過往以個人投標的方式，而是改用公司投標制度，並設定限制條件，如通過車程及收費電子記錄，投得牌照的實體必需行駛至舊區等，以便市民出行，同時增加四百部新的的士牌照，以應付龐大的需求。

下階段發展方向：整體公交規劃與的士管理調度中心徐承康認為，要解決"打的難"不單只靠優化的士政策，還要通盤考慮輕軌、酒店旅遊車（發財巴）、巴士、私家車及電單車等市民出行模式作共同研究，才能產生協同效應解決出行困難。他續指，諮詢文本中提出的士管理調度中心，他認同相關的士由中央調度，有助平衡"打的"供求困境，但需留意如何公平公正調度私營資源，避免利益輸送。

的士是一種個人化的交通工具，乘客願意繳付較高車費去選擇乘搭的士，皆希望獲得更便捷、舒適、及高質素的服務。而過往的士違規情況，影響的士行業的聲譽之餘，亦打擊乘客使用的士的意欲。本澳面對每年約有三千萬人次旅客入境，以及居民日常出行的需要，的士嚴重供不應求及嚴重違規情況，的確加劇了乘客"打的難"之苦，期望當局藉修法改善行內歪風。

提供日期：22/9/2014

名稱：濠江日報

群力智庫對檢討的士法提出意見

鑒於本澳的士拒載及濫收車資等亂象頻生，嚴重影響旅客及居民出行，更損害本澳的旅遊城市形象。當局有意修法打擊違法行為，推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件》，以圖撥亂反正。群力智庫中心理事徐承康認為，對於的士違法行為宜增加違規的成本，如提高罰款金額為現時罰則十倍，並贊成因屢犯而執行"釘牌"及被動式"放蛇"，以便當局

調查及加強打擊的士違法。同時，透過修法促進的士業界在合情、合理下健康發展，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。對屢犯者需採用“釘牌”制度根據現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，的士司機不按計程錶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一千元。相比香港的《道路交通（公共服務車輛）規例》，拒載、「揀客」及不按錶收費均屬違法，一經定罪，最高刑罰為罰款一萬元及監禁六個月。群力智庫中心理事徐承康認為，本澳目前所訂定的罰金是按照十多年前的經濟水平而定，且部分規範已不符合社會的實況，難以取得阻嚇作用，因此，建議加重的士違規的經濟成本，提高罰款金額至現時罰則的十倍，即為定額罰款一萬元，打擊違規的士司機的僥倖心理。對於嚴重及重複違法的司機，他建議初犯者應科以定額罰款；如屬第二次違反者，除繳納罰款金額外，亦需強制實施“自簽擔保守行為”；若於三年內再重犯，需採用“釘牌”制度，強制中止營業車駕駛人員執照資格。

針對當局現時對的士稽查的力度不足，他促請當局透過修法明確賦予治安警察局對的士違法行為的監督及處罰權限，以加大威懾力，而交通局則負責行政違法處理的程序，合力提高監督職能；同時透過引入「放蛇」制度、推行車程及收費電子記錄、視像錄音監察系統，以及在的士違規黑點，尤指遊客區及酒店娛樂場所附近增設視像監察設備，以便執法人員收集證據打擊違法行為和保障依法工作的的士司機的權益。

倡的士牌照去投資化

在發牌制度方面，諮詢文本中直言當局有意“去投資化”。徐承康過去亦曾撰文提倡在投標形式上，建議有別於過往以個人投標的方式，而是改用公司投標制度，並設定限制條件，如通過車程及收費電子記錄，投得牌照的實體必需行駛至舊區等，以便市民出行，同時增加四百部新的的士牌照，以應付龐大的需求。

下階段發展方向：整體公交規劃與的士管理調度中心徐承康認為，要解決“打的難”不單只靠優化的士政策，還要通盤考慮輕軌、酒店旅遊車（發財巴）、巴士、私家車及電單車等市民出行模式作共同研究，才能產生協同效應解決出行困難。他續指，諮詢文本中提出的士管理調度中心，他認同相關的士由中央調度，有助平衡“打的”供求困境，但需留意如何公平公正調度私營資源，避免利益輸送。

的士是一種個人化的交通工具，乘客願意繳付較高車費去選擇乘搭的士，皆希望獲得更便捷、舒適、及高質素的服務。而過往的士違規情況，影響的士行業的聲譽之餘，亦打擊乘客使用的士的意欲。本澳面對每年約有三千萬人次旅客入境，以及居民日常出行的需要，的士嚴重供不應求及嚴重違規情況，的確加劇了乘客“打的難”之苦，期望當局藉修法改善行內歪風。

提供日期：22/9/2014

名稱：華僑報

群力智庫認同諮詢文本中的「中央調度」 宜釘牌放蛇重罰的士違規

鑒於本澳的士拒載及濫收車資等亂象頻生，嚴重影響旅客及居民出行，更

損害本澳的旅遊城市形象。當局有意修法打擊違法行為，推出《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度諮詢文件》，以圖撥亂反正。群力智庫中心理事徐承康認為，對於的士違法行為宜增加違規的成本，如提高罰款金額為現時罰則十倍，並贊成因屢犯而執行「釘牌」及被動式「放蛇」，以便當局調查及加強打擊的士違法。同時，透過修法促進的士業界在合情、合理下健康發展，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。

根據現行《輕型出租汽車（的士）客運規章》規定，的士司機不按計程錶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一千元。相比香港的《道路交通（公共服務車輛）規例》，拒載、「揀客」及不按錶收費均屬違法，一經定罪，最高刑罰為罰款一萬元及監禁六個月。群力智庫中心理事徐承康認為，本澳目前所訂定的罰金是按照十多年前的經濟水平而定，且部分規範已不符合社會的實況，難以取得阻嚇作用，因此，建議加重的士違規的經濟成本，提高罰款金額至現時罰則的十倍，即為定額罰款一萬元，打擊違規的士司機的僥倖心理。對於嚴重及重複違法的司機，他建議初犯者應科以定額罰款；如屬第二次違反者，除繳納罰款金額外，亦需強制實施「自簽擔保守行為」；若於三年內再重犯，需採用「釘牌」制度，強制中止營業車駕駛人員執照資格。

針對當局現時對的士稽查的力度不足，他促請當局透過修法明確賦予治安警察局對的士違法行為的監督及處罰權限，以加大威懾力，而交通局則負責行政違法處理的程序，合力提高監督職能；同時透過引入「放蛇」制度、推行車程及收費電子記錄、視像錄音監察系統，以及在的士違規黑點，尤指遊客區及酒店娛樂場所附近增設視像監察設備，以便執法人員收集證據打擊違法行為和保障依法工作的的士司機的權益。

在發牌制度方面，諮詢文本中直言當局有意「去投資化」。徐承康過去亦曾撰文提倡在投標形式上，建議有別於過往以個人投標的方式，而是改用公司投標制度，並設定限制條件，如通過車程及收費電子記錄，投得牌照的實體必需行駛至舊區等，以便市民出行，同時增加四百部新的的士牌照，以應付龐大的需求。

徐承康認為，要解決「打的難」不單只靠優化的士政策，還要通盤考慮輕軌、酒店旅遊車（發財巴）、巴士、私家車及電單車等市民出行模式作共同研究，才能產生協同效應解決出行困難。他續指，諮詢文本中提出的士管理調度中心，他認同相關的士由中央調度，有助平衡「打的」供求困境，但需留意如何公平公正調度私營資源，避免利益輸送。

的士是一種個人化的交通工具，乘客願意繳付較高車費去選擇乘搭的士，皆希望獲得更便捷、舒適、及高質素的服務。而過往的士違規情況，影響的士行業的聲譽之餘，亦打擊乘客使用的士的意慾。本澳面對每年約有三千萬人次旅客入境，以及居民日常出行的需要，的士嚴重供不應求及嚴重違規情況，的確加劇了乘客「打的難」之苦，期望當局藉修法改善行內歪風。

提供日期：22/9/2014
名稱：正報
交通事務局就的士議題到訪街坊總會聽取意見
日前，交通事務局局長汪雲一行五人到訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等各位負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。
交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為了完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響(如病患、殘疾、年老、孕婦等)，當局已正籌備相關的解決方案。
街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如亾仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足一百米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。
局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，十分鐘一元，最長可停泊一小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。
會議結束後，雙方落區到白朗古將軍大馬路與李寶椿街交界十字路口進行實地考察及交流。
當天會議交通局出席人員包括交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、運輸管理處處長盧毅華、高級技術員李欣；街坊總會出席人員包括常務理事鄭煜、副

秘書長吳海欣、社會事務委員會副主任黃一平及劉少倫、政策研究室副主任朱穎中及資料分析員李錦城、群力智庫主任張淑玲、中區辦社區幹事何永康及北區辦社區幹事林淑貞。

提供日期：22/9/2014
名稱：華僑報
學聯建議研究增發牌照並完善制度 宜將的士違規刑事化
對本澳的士為市民和旅客詬病，學聯理事長梁子豪認為，應從加強打擊的士違法行為，優化的士服務的經營環境，研究增發的士牌照，釐清電召的士的定位問題等，完善長遠規劃。
梁子豪認為，交通局方面除可以大幅增加罰款外，對屢犯不止或情節嚴重者，可將有關違法行為刑事化，並確立「釘牌」制度，引入扣分制，禁止累犯再從事的士行業。
學聯認同在的士車廂內安裝記錄儀器的做法。一方面此舉可以協助執法部門蒐證，同時也可以保障司機本身的利益，防止有執法人員「濫控」造成司機困擾。但往往有不法司機故意破壞儀器，使之失去安裝的意義。因此，若局方有意在的士安裝記錄儀器，也應立法確保：一、司機不能提取儀器內之記錄；二、司機不可故意破壞儀器；三、若儀器因意外損壞，司機應在合理時間內向有關部門匯報並維修完成。
社會上有輿論指出，政府應訂明颱風天氣下之的士附加費，以防止的士司機在惡劣天氣下開天殺價。但學聯認為局方不應訂立颱風附加費，擔心此舉變相鼓勵的士司機在惡劣天氣下工作，增加發生意外的風險。颱風是突發性的災害，並非常年存在的問題，為保障在颱風下的士司機的利益，政府可考慮有關的士保險計劃。澳門的公共交通工具只有巴士和的士兩種，短期內除輕軌外難以增加公共交通工具的種類。然而現時澳門的士數量嚴重不足已是一個不爭的事實，令少數不法司機藉機開天殺價，市民苦不堪言。因此，梁子豪認為，政府應研究電召的士的定位問題，甚至存在的必要性；另一方面適量增發的士牌照，改變的士發牌制度，既可增加供應，又可減低其投資性質，以免持牌人因急於回本而令司機鋌而走險，必要時將部分違法行為刑事化、加重罰則，雙管齊下，才能根治解決澳門的士亂象的問題。

提供日期：23/9/2014
名稱：澳門日報
業界撐重罰違規的反對放蛇 倡引入刑事處罰拘留制度
的士客運法律制度諮詢今日結束，營業汽車工商聯誼會理事長凌世豪認為引入刑事處罰加上明確警方的執法，可有效於短時間內改善違規問題，並指單在的士業引入“放蛇”讓業界深感不平外，也未必收效。
放蛇違公平原則
營業汽車工商聯誼會的凌世豪、凌世威、吳耀強、蘇慶輝等多位負責人昨日受訪表示，業界非常認同當局加強打擊的士違規亂象，但若僅在的士業使用“放蛇”手法，有違公平原則，認為眾多違法行為在取證上亦存在困難，為何政府單單在的士行業引入？令行業有被歧視之感。而且有心違規的司機可以在車外與乘客傾妥價錢，避開

監聽設備，也會衍生更多搭車“中介人”，搵客、講價交由他人負責，“放蛇”對有關司機冇符。

凌世豪指，自從近年交通事務局具明確權力監管的士業後，司機濫收車資、宰客、兜客等行為“多處上演”，違規黑點也不是甚麼秘密，業界也多次向當局反映。但事實說明，文職稽查人員在偵查、搜證方面始終不及警方，舉例過去警方主力執法時，一有司機停車在酒店外準備“釣泥鰋”，不僅會遭警員即時抄牌，更會被檢控司機上落客時不能離開車廂條例，甚至隨時會遭違反其他交通條例的檢控，幾重處罰下，違法行為即時收斂。對比現時稽查人員檢控司機，除了一輪“搜捕”，還有“寫報告”，交部門進一步處理，但隨時可能證據不足。

警員執法即收斂業者認為應將的士執罰工作交予警方主力負責，同時促當局引入刑事處罰，捉到的違規司機“過法院”，交由法官判決，即使一次不入罪、兩次、三次“都係你”，法官肯定會作出應有的判決。甚至可採用刑事拘留制度，就算幾日，相信違規行為即時收斂，無人敢以身試法。

暫不宜批電召的對於黃的經過多時服務改善工作，仍未能完全恢復電召功能，凌世豪不認同政府在原來電召公司的問題尚未解決時，再批出新的電召公司，否則讓電召與黑的功能繼續混淆不清，令問題越難解決。在增發牌照問題上，他不反對政府增發，但是司機人資不足的問題近年越見凸顯，不少行家夜更車經常無司機駕駛，政府增發牌照時必須處理司機人手問題，否則“人都冇怎談提升質素”。對於八號風球下的士服務問題，政府既然不鼓勵出行，須從降低出行需要著手，在最多出行需要的陸路入境方面想辦法。透過粵澳合作機制，在入境前先清晰告知乘客澳門颱風下沒有巴士、發財車等，讓旅客選擇可留拱北一段時間，減少過境後即時的交通需要。

提供日期：24/9/2014

名稱：澳門日報

從嚴執法改善的士服務

的士作為澳門一種重要的交通工具，近年由於種種原因，出現“的士亂象”。故此，本會認為應從加強打擊的士違法行為，優化的士服務的經營環境，研究增發的士牌照，釐清電召的士的定位問題等，以檢討現時的士客運法律制度，完善其長遠規劃。釘牌刑事打擊的士違法行為澳門的士服務由於部分害群之馬，多年來為民間所詬病。對於一般市民來說，部分司機“揀客”對乘客造成極大不便；對於遊客，由於人生路不熟，往往需要乘坐的士，但部分司機故意趁機“繞路”濫收車資，從而衍生出“議價”或“釣泥鰋”等不法行為。根據現時法例，的士司機濫收車資、釣泥鰋、拒載的後果僅為罰款一千元，以現時濫收車資的情況來看（例：澳門至氹仔車資可以數百至一千不等），算毫無阻嚇性。故此，建議局方除可以大幅增加罰款外，對屢犯不止或情節嚴重者，可將有關違法行為刑事化，並確立“釘牌”制度，引入扣分制，禁止累犯再從事的士行業。另外，由於的士經營具有流動性，而且的士司機的違法行為現時多只能靠乘客舉報，不利於檢控不法司機。因此，建議政府可以派出隱藏身份的執

法人員隨機上車，並帶備記錄儀器，記錄司機行車情況，當出現司機向乘客提出不法要求如議價、釣泥鯭、拒載、濫收車資等行為時表露身份檢控。為保障一般乘客權益，本會認同在的士車廂內安裝記錄儀器的做法。一方面此舉可以協助執法部門蒐證，同時也可以保障司機本身的利益，防止有執法人員"濫控"造成司機困擾。但往往有不法司機故意破壞儀器，使之失去安裝的意義。因此，若局方有意在的士安裝記錄儀器，也應立法確保：一、司機不能提取儀器內之記錄；二、司機不可故意破壞儀器；三、若儀器因意外損壞，司機應在合理時間內向有關部門匯報並維修完成。

智能管理的士服務優化經營環境對於交通局有意引入"的士服務智能管理系統"，記錄司機營業時間、行車時間、收費，同時更可以兼具錄音功能。本會認同，認為的士管理電子化是一大進步，期望局方認眞開發及善用該系統。萬一出現司機與乘客間的衝突，該系統所提供的營業司機記錄、收費記錄是最客觀的證據，有效保障乘客，甚至是司機的利益。

社會上有輿論指出，政府應訂明颱風天氣下之的士附加費，以防止的士司機在惡劣天氣下開天殺價。但本會認為，局方不應訂立颱風附加費，擔心此舉變相鼓勵的士司機在惡劣天氣下工作，增加發生意外的風險。以風災頻發的日本為例，當地的士只有深夜附加費，並沒有颱風附加費；香港政府更加是一再重申颱風附加費是違法。颱風是突發性的災害，並非常年存在的問題，為保障在颱風下的士司機的利益，政府可考慮有關的士保險計劃。另外，政府可研究在關口或碼頭附近設立避風中心，以免遊客或市民在颱風下出行。建議可參考香港的做法：利用社區會堂作為類似的中心。香港各區均建有社區會堂，平日供市民借用，遇事亦可以開放為市民遮風擋雨、避寒避暑。現時澳門在青州設有避寒中心，避風中心也可以參考避寒中心的運作模式。

研究增發牌照明確電召的士定位澳門的公共交通工具只有巴士和的士兩種，短期內除輕軌外難以增加公共交通工具的種類。然而現時澳門的士數量嚴重不足已是一個不爭的事實，令少數不法司機藉機開天殺價，市民苦不堪言。因此，本會認為，政府應研究電召的士的定位問題，甚至存在的必要性；另一方面適量增發的士牌照，改變的士發牌制度，既可增加供應，又可減低其投資性質，以免持牌人因急於回本而令司機鋌而走險，必要時將部分違法行為刑事化、加重罰則，雙管齊下，才能根治解決澳門的士亂象的問題。

提供日期：24/9/2014

名稱：澳門日報

的士按違法輕重執罰

有鑑於現時本澳的士行業違規屢遏不止，直接影響居民出行，為解決上述問題，本會就"檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度"的諮詢文件提出以下意見和建議：一，改善違法行為的處罰制度，引入多種罰則以生阻嚇之效。現行本澳法例對的士司機違法行為以"一刀切"定額罰款處罰。但此種處罰模式無法反映個案違法情節的輕重，因此本會建議由現時的定額罰款

模式，改為訂定最低及最高限度的非定額罰款模式，令罰款可以針對有關違法行為的嚴重程度，以及是否初犯或多次屢犯等不同程度違規行為差別對待，使其產生實質上的處罰作用。

然而，現時部分的士司機透過“議價”、“釣泥�at”、“濫收車資”等違規行為獲取不法利益；據此，若只單純依賴罰款制度，恐怕未能有效打擊現時的士行業的亂象。因此建議除完善罰款制度外，同時考慮引入扣分制度，對嚴重或屢犯者取消其從業資格，以提高法例的阻嚇力。另外有關當局亦可研究是否將嚴重的違法行為列為刑事犯罪，例如：亂收車資可以定性為欺詐行為，偷取乘客行李可以視為搶劫等，從多方面打擊現時的士行業的亂象。

二，引入的士電子管理及監控系統，保障司機乘客雙方權益。

除現行法例處罰的阻嚇力度不足外，執法不彰亦是造成現時的士行業亂象的主要原因之一。綜觀現時的士違規行為，往往除乘客的證詞外毫無其他證據，使得有關當局在認定及證明違法行為存在甚為困難，令執法力度未如理想。故本會建議有關當局於的士車廂裝設電子管理及監控系統，如諮詢文本中提到的計程錶、身份識別器、路程記錄儀等，特別是在的士車廂內裝設錄音監察系統，由於其在一定程度記錄司機與乘客間交易活動，當產生爭議時能便於雙方進行舉證，便於執法，亦可保障司機乘客雙方權益。

三，賦予保安部隊執法權限，落實全天候廿四小時執法。

現時本澳對的士行業違規行為的監察及處罰由交通事務局執行，但有關部門的稽查人員不具軍事化人員的身份，往往未能使違規司機主動配合執法，加上稽查人員數量有限且非廿四小時工作，使得入夜後執法工作出現“空窗期”，無疑為部分的士司機提供違規的誘因。故本會建議有關部門可參考《道路交通法》的執法模式，將的士違規行為的執法權限交予保安部門，透過具軍事化人員身份的保安部隊進行全天候廿四小時執法，對違法的士司機有一定的威懾力，亦可填補執法的“空窗期”。

四，完善的士發牌機制，科學規劃的士行業發展。

本澳從過去至今皆以“公開競投”、“價高者得”的方式發放的士牌照，令的士牌照有投資的價值存在，但的士服務作為一種公共服務，若其具有太強烈的投資色彩，長遠而言恐怕會對公共利益構成負面影響。為此，本會建議有關部門完善的士發牌機制，如參考內地的士行業做法，考慮以較低的價錢批予公司經營，以更有系統地管理的士司機，減少投資炒賣牌照。另一方面，特區政府亦要就整個的士行業發展進行長遠規劃，例如疏理普通的士（黑的）與特別的士（黃的）之間的關係，並分析本澳的道路承載力、澳門人口及旅客量，科學調整的士數量，以紓緩本澳“打的難”問題。

提供日期：24/9/2014

名稱：市民日報

的士業界贊同打擊違規司機

為健康發展，的士權益關注組向行政當局反映檢討的士客運法律制度諮詢文件的意見如下：

敬愛的各位的士行友：最近，就當局推出的士客運法律制度諮詢文件，廣泛向社會各界、業界諮詢意見；而所諮詢文件「草案」的意見，將是自前朝政府至回歸15年來，首次呈上立法會審議通過的「的士法規」，可見當局的認真、重視和進步，備受廣大市民和業界的稱許。業界指出，目前的士「亂象」成因受到多方面因素影響，車價、燃油、維修成本及生活指數不斷飆升；內地旅客乘車習慣，未上車先問價，落車也要問價，也有主動開價；還有路況惡化、執法不公、調整車資跟不上通脹等因素隻字不提，只將全部責任推諉在從業員身上，讓業者深感不公。上述因素或多或少都是造成今天的士「亂象」的誘因。業界認為，近年的士行業所出現「亂象」，贊同加強打擊違規司機，剷除業內害群之馬，整頓行業「亂象」；但是，在打擊之餘必須顧及大多數好的和比較好的司機的基本權益，避免將行業標籤化，加劇矛盾激化；所以，我們強烈反對的士行業單一引入不公平的放蛇手段，以及侵犯乘客和司機隱私權的攝錄監控取證制度。我們認為，當局只要加強嚴謹的執法，賦予警方執行權力，適當提高罰則，屢犯不改者予以釘牌，應足以起到阻嚇作用，也有助的士行業健康正常發展。

我們反對政府投放類似內地無償出租車的發牌制度，避免造成另類壟斷，最終引入外僱司機，引致本地司機薪酬銳減和失業。的士權益關注組質疑此法規有否牴觸《基本法》第五條「澳門特別行政區不實行社會主義的制度和政策，保持原有的資本主義制度和生活方式，五十年不變。」不然的話，政府得按《基本法》（第五章—經濟）第一百零三條「澳門特別行政區依法保護私人和法人財產的取得、使用、處置和繼承的權利，以及依法徵用私人和法人財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。徵用財產的補償應相當於該財產當時的實際價值，可自由兌換，不得無故遲延支付。企業所有權和外來投資均受法律保護。」先行處理妥善，按市價收購650部永久的士牌照，及近年推出有償8年期的士牌照後，才重新研議新的發牌制度。倘若政府立法部門、立法會強行通過這份嚴苛不公平的立法草案文本內容，肯定是的士行業的大災難；將是直接或間接摧毀整個的士行業，引發從業員恐慌轉業，甚至請願示威罷駛，屆時亂局就難以收拾，進而演變為一場政治風波。我們認為，陽光政府立法應該光明正大。為此，強烈要求將此惡法，「草案文本」部分條文內容撤回或擱置，重新諮詢業界、社會大眾後，再行撰寫法制文本草案諮詢公眾，交由立法會審議通過後定奪。最後，促請政府法務局、交通事務局從速給業界作出一個正面的回應，安撫業界的恐慌。

鑑於「檢討的士客運法律制度諮詢文件」內容嚴苛不公，我們一群業界的士司機和車主發起一個簽名行動，反映的士行友的不滿和訴求，有關簽名行動的意見收集後，隨即送往政法部門參照，並期望得到修繕。各位的士行友，為了的士行業的利益和您自己的切身權益，敬希踴躍參與，積極支持。

提供日期：24/9/2014

名稱：市民日報
汪雲：盡快修訂的士法律制度
交通事務局局長汪雲日前率領交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、交通事務局運輸管理處處長盧毅華等一行人到訪婦聯總會 ，就《檢討輕型出租汽車(的士）客運法律制度》的諮詢工作收集意見。獲婦聯總會負責人接待，雙方就如何優化的士服務、加強打擊違規的士司機、引入警方執法，以及是否應該採取扣分制或「釘牌」等彼此交換意見。汪雲首先介紹本澳的士服務的整體概況，並表示為配合本澳社會及的士行業的持續、健康發展，有必要盡快修訂現行的士客運法律制度。政府在的士問題上決心以整體思維立法，從發牌制度、監管及執法手段考慮，當中引入隱藏執法人員身分的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」手段，讓執法人員在預先不表露身分下，監察的士有否出現濫收車資、拒載或揀客等影響澳門整體公共交通形象的情況。透過立法手段處理的士服務問題，從源頭上解決市民難搭的士或違規司機等問題，並希望加強與社團、市民間溝通，廣泛收集各方的意見，爭取儘快草擬相關法案提交立法會。
婦聯副理事長李睿恆表示，近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，導致的士需求大增，供需失衡加上監管法例落後，拒載、揀客、濫收車資等情況時有發生，的士違規和舊區搭的士難的情況越趨嚴重，不但居民日常出行受到影響，也嚴重影響本澳旅遊城市形象，有必要從速立法，遏止的士服務的不良歪風。
副理事長王淑欣亦指出，電召的士服務在一定程度上解決舊區居民及殘疾人士難截車的問題，但目前「黃的」服務供不應求，未能滿足居民的需要，建議當局進一步穩定司機隊伍及擴大電召的士服務，並引入提前預約電召的方式，方便居民出行。會晤中，亦有與會者提出引入「扣分制」、電子監控、車廂錄影錄音、加重罰款等措施，打擊的士違規的風氣。冀望當局多收集社會不同意見，制訂明晰規範的立法和執法指引，提升規管效力，在保障司機合法權利與維護居民權利間取得平衡，共同為市民構建一個更省時、便利的出行環境。

提供日期：24/9/2014
名稱：新華澳報
交局與婦聯探討改善的士服務
交通事務局長汪雲日前率領屬下官員日前訪婦聯總會，就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢工作收集意見。獲婦聯總會負責人接待，雙方就如何優化的士服務、加強打擊違規的士司機、引入警方執法，以及是否應該採取扣分制或“釘牌”等彼此交換意見。
汪雲介紹本澳的士服務的整體概況，並表示為配合本澳社會及的士行業的持續、健康發展，有必要儘快修訂現行的士客運法律制度。政府在的士問題上決心以整體思維立法，從發牌制度、監管及執法手段考慮，當中引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」手段，讓執法人員在預先不表露身份下，監察的士有否出現濫收車資、拒載或揀客等影響澳門整體公共交通形象的情況。透過立法手段處理的士服務問題，從源頭上解決市民難搭的士或違規司機等問題，

並希望加強與社團、市民間溝通，廣泛收集各方的意見，爭取儘快草擬相關法案提交立法會。

婦聯副理事長李睿恆表示，近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，導致的士需求大增，供需失衡加上監管法例落後，拒載、揀客、濫收車資等情況時有發生，的士違規和舊區搭的士難的情況越趨嚴重，不但居民日常出行受到影響，也嚴重影響本澳旅遊城市形象，有必要從速立法，遏止的士服務的不良歪風。

副理事長王淑欣亦指出，電召的士服務在一定程度上解決舊區居民及殘疾人士難截車的問題，但目前“黃的”服務供不應求，未能滿足居民的需要，建議當局進一步穩定司機隊伍及擴大電召的士服務，並引入提前預約電召的方式，方便居民出行。

會晤中，亦有與會者提出引入“扣分制”、電子監控、車廂錄影錄音、加重罰款等措施，打擊的士違規的風氣。冀望當局多收集社會不同意見，制訂明晰規範的立法和執法指引，提升規管效力，在保障司機合法權利與維護居民權利間取得平衡，共同為市民構建一個更省時、便利的出行環境。

提供日期：24/9/2014

名稱：大眾報

交通局訪婦聯 探討改善的士服務意見

交通事務局局長汪雲日前率領交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、交通事務局運輸管理處處長盧毅華等一行人到訪婦聯總會，就《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的諮詢工作收集意見。獲婦聯總會負責人接待，雙方就如何優化的士服務、加強打擊違規的士司機、引入警方執法，以及是否應該採取扣分制或“釘牌”等彼此交換意見。

汪雲首先介紹本澳的士服務的整體概況，並表示為配合本澳社會及的士行業的持續、健康發展，有必要儘快修訂現行的士客運法律制度。政府在的士問題上決心以整體思維立法，從發牌制度、監管及執法手段考慮，當中引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」手段，讓執法人員在預先不表露身份下，監察的士有否出現濫收車資、拒載或揀客等影響澳門整體公共交通形象的情況。透過立法手段處理的士服務問題，從源頭上解決市民難搭的士或違規司機等問題，並希望加強與社團、市民間溝通，廣泛收集各方的意見，爭取儘快草擬相關法案提交立法會。

婦聯副理事長李睿恆表示，近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，導致的士需求大增，供需失衡加上監管法例落後，拒載、揀客、濫收車資等情況時有發生，的士違規和舊區搭的士難的情況越趨嚴重，不但居民日常出行受到影響，也嚴重影響本澳旅遊城市形象，有必要從速立法，遏止的士服務的不良歪風。

副理事長王淑欣亦指出，電召的士服務在一定程度上解決舊區居民及殘疾人士難截車的問題，但目前“黃的”服務供不應求，未能滿足居民的需要，建議當局進一步穩定司機隊伍及擴大電召的士服務，並引入提前預約電召的方式，方便居民出行。

會晤中，亦有與會者提出引入“扣分制”、電子監控、車廂錄影錄音、加重

罰款等措施，打擊的士違規的風氣。冀望當局多收集社會不同意見，制訂明晰規範的立法和執法指引，提升規管效力，在保障司機合法權利與維護居民權利間取得平衡，共同為市民構建一個更省時、便利的出行環境。

提供日期：24/9/2014
名稱：華僑報
婦聯建議擴大電的服務
交通事務局局長汪雲日前率領交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、交通事務局運輸管理處處長盧毅華等一行人到訪婦聯總會，就《檢討輕型出租汽車(的士)客運法律制度》的諮詢工作收集意見。獲婦聯總會負責人接待，雙方就如何優化的士服務、加強打擊違規的士司機、引入警方執法，以及是否應該採取扣分制或「釘牌」等彼此交換意見。
汪雲首先介紹本澳的士服務的整體概況，並表示為配合本澳社會及的士行業的持續、健康發展，有必要盡快修訂現行的士客運法律制度。政府在的士問題上決心以整體思維立法，從發牌制度、監管及執法手段考慮，當中引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」手段，讓執法人員在預先不表露身份下，監察的士有否出現濫收車資、拒載或揀客等影響澳門整體公共交通形象的情況。透過立法手段處理的士服務問題，從源頭上解決市民難搭的士或違規司機等問題，並希望加強與社團、市民間溝通，廣泛收集各方的意見，爭取盡快草擬相關法案提交立法會。
婦聯副理事長李睿恆表示，近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，導致的士需求大增，供需失衡加上監管法例落後，拒載、揀客、濫收車資等情況時有發生，的士違規和舊區搭的士難的情況越趨嚴重，不但居民日常出行受到影響，也嚴重影響本澳旅遊城市形象，有必要從速立法，遏止的士服務的不良歪風。
副理事長王淑欣亦指出，電召的士服務在一定程度上解決舊區居民及殘疾人士難截車的問題，但目前「黃的」服務供不應求，未能滿足居民的需要，建議當局進一步穩定司機隊伍及擴大電召的士服務，並引入提前預約電召的方式，方便居民出行。
會晤中，亦有與會者提出引入「扣分制」、電子監控、車廂錄影錄音、加重罰款等措施，打擊的士違規的風氣。冀望當局多收集社會不同意見，制訂明晰規範的立法和執法指引，提升規管效力，在保障司機合法權利與維護居民權利間取得平衡，共同為市民構建一個更省時、便利的出行環境。

提供日期：24/9/2014
名稱：華僑報
交通局向街總詢「的士」意見
日前，交通事務局局長汪雲一行五人到訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車（的士）客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。
交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調

查手段，即坊間俗稱「放蛇」等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為了完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響(如病患、殘疾、年老、孕婦等)，當局已正籌備相關的解決方案。

街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。

此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足一百米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。

局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，十分鐘一元，最長可停泊一小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。

提供日期：24/9/2014

名稱：澳門日報

擬十月中下旬公佈後晉立法階段 的士放蛇收逾五千意見

交通局“檢討的士制度”諮詢收到書面、網上問卷、旅客等合共五千多份意見，爭取下月公佈初步資料。交通局長汪雲表示，的士發牌制度有完善空間，但不能成為“有心人”違法經營的理由。當局有關注社交網站討論無良的士司機的資訊，認為群組作用正面，有助政府監察服務。曾依法根據網上片段，要求疑似違規司機作說明。

“投資化”亂象之一

《檢討的士客運法律制度》諮詢昨結束，汪雲表示，收到一百二十多份書面意見，的士團體及各社會組織皆表達了相關立場。上周六始開展的網上調查收到五千多份問卷回覆，資料尚在整理。為瞭解旅客意見，當局亦已基本完成了五百多份有關檢討的士制度的諮詢調查。爭取十月中下旬公佈

初步統計資料，及後進入草擬法律階段。

有議員認為，現時採用“公開競投、價高者得”的發牌方式，令的士司機經營成本增加，或是的士亂象的成因之一，認同的士牌要“去投資化”。汪雲強調，任何行業皆應依法經營，正如諮詢文本所述，的士發牌制度確有檢討空間，但不代表的士司機可以此為由不法經營。

不良分子臭名遠播

諮詢文本建議的士發牌恢復公交服務定位，提出“公司牌”規模化管理，及“個人牌”回應“揸者有其車”的業界訴求。據瞭解，社會對兩種發牌方式有不同見解，有人憂慮“公司牌”易造成的士壟斷，提高的士成本，另有人認為“個人牌”難監管，無法保證服務時間。的士惡劣服務並不罕見，早已臭名遠播，作為旅客遊澳的必要交通工具之一，亂象亦勢必影響本澳旅遊城市形象。市民早已在社交網站開設多個群組及專頁，道盡的士司機各種無理違規行為。近期一個主要由外籍人士組成的社交群組“Macau Taxi Driver Shame”討論度甚高，各界人士齊討伐司機惡行，可見害群之馬“劏客不分種族”。

汪雲稱，當局有密切關注社交群組的情況，亦歡迎提供相關資訊，他有留意網民列出的七十多輛的士黑名單，認為群組作用正面，有助政府監察的士服務，從乘客角度聽取多元聲音，使政策更貼近社會需求。

七十的士列黑名單

網民已列出黑名單，政府會有何行動？他指出，當局曾依法根據網上片段，要求有明顯違規跡象的司機作說明，及做登記，相關現象亦會作為日後修法的參考。他強調要忠於事實，若影像無法證實違規，當局不會貿然行動，整體環境、兩方對話內容等因素皆需參考。

提供日期：24/9/2014

名稱：新報

黑的醜行傳國際澳門蒙羞

本澳的士違規已成國際化事件，近日有人於社交網站facebook，開設名為「澳門的士司機蒙羞」（Macau Taxi Driver Shame）群組，不少人在群組內分享曾遭「黑的」司機屈錢或恐嚇的恐怖經歷，群組創辦人至今更整理出73個「黑的」名單，吸引多家外地媒體的大篇幅報道。

本澳的士服務近年已成社會一大矛盾，開放博彩業帶來旅遊業興旺，的士服務在供求失衡僧多粥少情況下日趨惡化，一批無良司機開天索價、揀客、拒載、兜路等投訴不絕於耳，特別是在節假日、打風下雨的日子，的士違規在全澳遍地開花，市民、遊客都對當局無法杜絕問題怨氣衝天。

稽查執勤竟遇襲受傷

本地居民不滿的士服務質素日差、搭的難、的士不入舊區等怨氣日益升溫；遊客不滿搭的士難、濫收車資及司機恐嚇時常成為新聞內容，引來內地及國際媒體廣泛報道，對本澳旅遊形象帶來重大負面影響。

早前颱風「海鷗」吹襲澳門期間，相關事件再度成為媒體頭條新聞，雖然交通事務局採取近年難得一見的大力打擊行動，但當日揭發的27宗涉及的士拒載、濫收車資事件，當稽查人員離開，情況又再出現，日前有的士稽

查人員執勤期間遭人襲擊受傷，可見已到了讓人忍無可忍的地步。

無良司機濫收車資、拒載已明目張膽，遏止問題進一步惡化、杜絕情況出現，政府盡快「做啲嘢」已成社會共識。長遠而言，公眾只能無奈地等候《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢工作結束，當局草擬法律工作完成，放蛇、安裝的士車廂監察系統等系列打擊措施正式實施後，才有望解決。

下放執法權嚴打違規

面對當前情況，當局有責任採取必要措施改善，絕不能再抱當前不作為的工作態度，讓居民、遊客搭的士時「自求多福」。權宜之計，當局一方面應該進一步提升口岸、機場到各酒店及熱門景點的巴士服務，回應市民、遊客搭的士的難問題。

另方面，當局應加大的士稽查工作，恒常地組織稽查和警方人員到口岸、機場、熱門景點及酒店區巡查，有立法議員建議在主要繁忙的士派遣常駐人員，即場接受搭客投訴等，並積極研究下放執法權予治安部門，從嚴打擊這些的士司機違規行徑，發揮有效阻嚇作用。

提供日期：24/9/2014

名稱：新華澳報

交局聽取街總對的士制度意見

交通事務局長汪雲一行五人日前街坊總會，雙方就《檢討輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局就將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。

交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機“拒載”、“揀客”、“繞路”等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱“放蛇”等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為了完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響(如病患、殘疾、年老、孕婦等)，當局已正籌備相關的解決方案。

街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。

此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足

100米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。

局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，10分鐘1元，最長可停泊1小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。

提供日期：24/9/2014

名稱：新報

市民怨聲不斷 交通局落區聽意見 街總歡迎放蛇打擊黑的

交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為打擊部份司機拒載、揀客、繞路等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。

交通事務局局長汪雲一行5人日前到訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等各位負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車（的士）客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。

為完善的士服務長遠發展，交通局在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制訂經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。

由於純電召的士現難滿足市民需求，服務定位未來要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響（如病患、殘疾、年老、孕婦等），當局已正籌備相關的解決方案。

巴士站點太近宜合併

街總表示，同意當局增設電子設備協助監管的工作，亦直指當局現時對的士稽查力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒賣。

街總指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至減少車輛，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。

此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。

街總同時指出，部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足100米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。

皇朝區域試用新咪錶

交通局回應已調配相關人員協助的士

稽查的監管工作，由於稽查在上班以外時間進行，故稽查人員是自願性參與。
在電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例，要透過法律明確規定權限合適地使用相關錄像資料。
交通局對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。
另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，10分鐘1元，最長可停泊一小時。
增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。

提供日期：24/9/2014
名稱：華僑報
檢討的士服務諮詢收五千餘份意見問卷 爭取下月公佈初步統計資料
檢討的士服務法例諮詢於昨日截止，交通事務局局長汪雲表示，當局爭取十月中下旬向社會公佈初步統計資料，隨即進入草擬法律階段。另外，對於網民在社交網站上發佈有關的士違規的資訊，汪雲指對局方監察的士整體服務有正面作用。
檢討的士服務法規諮詢於昨日截止，汪雲表示，到目前當局收到約一百二十份意見書，以及五千多份網上調查問卷，另外亦有五百多份面向旅客的調查。當局爭取十月中下旬向社會公佈初步統計資料，隨即進入草擬法律階段。被問到現時的士發牌制度及經營成本高是否的士違規的根源，汪雲指出，檢討的士服務諮詢文本亦同意發牌制度有檢討空間，但並非因為某種制度問題就可以違反法律。
另一方面，有網民在社交網站上開設群組，分享在本澳乘搭的士的恐怖經歷，創辦人更整理出「黑心的士」名單，讓市民自求多福，避免「上錯賊車」。汪雲表示，局方有密切關注相關的群組資訊；若從資訊上明顯發現有的士司機違規，且有足夠調查資料，會要求的士司機向局方說明情況並作登記。他認為，網上相關資訊能令政府的決策更貼近服務需求，以及對局方監察的士整體服務起到正面作用。

提供日期：24/9/2014
名稱：力報
黑的黑名單令澳門蒙羞 汪雲：有助監察業界服務
就在昨日檢討的士法律制度諮詢的最後限期前，一個由本澳居民於社交網站facebook 開設名為「Macau Taxi Driver Shame 」（令澳門蒙羞之的士司機）群組，向交通事務局遞交意見書，希望將違規的士的相關資料公諸於世，並透過社會壓力，改善有關情況。交通事務局局長汪雲表示，有關資訊效果對局方監察的士整體服務有正面作用，真正從乘客角度聽意見，令政府決策更貼近服務需求。
相信不少市民及遊客都曾受過無良的士司機拒載、開天索價，甚至出言侮辱或恐嚇，然而，大部分人都「有冤無路訴」。有網民眼見充滿人情味的澳門形象被一小撮不法司機玷污，於是在今年7月在社交網站開設名為「Macau Taxi Driver Shame 」（令澳門蒙羞之的士司機）群組，讓曾遇上違規的士司機的人分享經歷，至今已

有逾3,700名會員。群組中的核心會員Andrew W Scott表示，希望將違規的士的相關資料公諸於世，並透過社會壓力，改善有關情況。

交通事務局局長汪雲昨日出席電台時事節目時表示，局方有密切注視社交網站上對的士違規的資訊，重申若從資訊上明顯發現有的士司機違規，且有足夠調查資料，會要求的士司機向局方說明情況並作登記。他認為，社交網站資訊效果正面，對局方監察的士整體服務有正面作用，真正從乘客角度聽意見，令政府決策更貼近服務需求。

遞意見書冀增發的士牌照

昨日是諮詢檢討的士法律制度的最後一日，群組中的核心會員Andrew W Scott將網民的建議編製成報告書，遞交交通事務局表達意見。他引用資料指出，本澳目前共有1,080輛普通的士（黑的）及100輛電召的士（黃的），每一輛的士每年平均需要接載21,200名市民及遊客，遠較香港及新加坡的載客比例為高，認為當局有必要增加的士牌照，滿足市民及遊客出行的需求。

意見書又提到，將牌照直接售予司機本人，而非投資者或中介公司，以防止的士牌炒賣的行為。

另外，新澳門學社亦對的士亂象沉疴，有三點建議，包括以電子指紋系統辨識司機工作身份、賦予治安警更大的執法能力及在候客區和違規黑點，派駐軍裝或便衣警員作隱蔽式調查等。

提供日期：24/9/2014

名稱：正報

學社對的士裝監錄系統持開放態度

政府提出在的士車廂內安裝監錄系統，若然實行，乘客勢將一併受到監察，新澳門學社對此保持開放態度。對於政府針對的士違規、違法行為，有意引入隱藏執法人員身份的調查手段，新澳門學社質疑其成效。

二〇一二年，以官委和間選議員為大多數的立法會通過「天眼法例」，從此，保安部門以「確保社會治安及公共秩序，尤其是預防犯罪，以及輔助刑事調查」為名，合法地全天候監控澳門的市民和旅客，當時，新澳門學社的議員投下了贊成票。

現在，特區政府又以「加強打擊的士違法行為」為理由，提出在的士安裝監錄系統。對此，新澳門學社昨日表示：「保持開放態度」，又指出：「在當局無進一步提出相關執行守則細節的前提下，則對其實際執行情況和資料之運用存在一憂慮」。新澳門學社理事長蘇嘉豪認為，現時的取態是合適的、理性的。

「我們要聆聽市民、業界的聲音，可能他們願意犧牲個人私隱，以達到違規行為被抑止。」蘇嘉豪表示，關於的士監錄系統，「監督的士」與「保護私隱」之間存在角力，一定要在兩個極端之間取得平衡：不能要求執法部門多巡查、多檢控，卻批評這導致澳門成為警察城市。

新澳門學社成員陳樂琪承認，學社內部對的士監錄系統曾有爭論，最終妥協出現時的取態。「在一年內，一輛的士可能沒有違規行為，卻在三百六十天內，每一位乘客和司機付出私隱，監錄內容如同在赤裸地透露給當局。」陳樂琪表示，監錄應是最後的

新手段，而且，若監錄系統長期與政府部門聯繫，學社是一定反對的，應是當局收到檢舉後，才檢視相關的監錄內容。

質疑引入隱藏身份調查成效對於政府提出「引入隱藏執法人員身份的調查手段」，新澳門學社質疑其成效，建議加入主動偵查，例如，加強於候客區和違規黑點派駐軍裝或便衣警員作隱蔽調查，對疑似長期停車待價而沽或拒載行為產生一定程度的阻嚇作用。學社也提出，政府應賦予治安警察局聯合執法的權力。當局亦應加重處罰力度，包括提升罰款金額、引入累犯釘牌制度，以及「未繳罰款不予續牌」等。

新澳門學社指出，社會大眾及業界代表普遍認為，的士應該「去投資化」。現時的發牌方式令轉售和炒賣牌照行為活躍，衍生的士租金攀升，而持牌車主與司機的利益無直接掛鈎，乃行業亂象的根源。學社建議，按照新的規章監管制度發出有年期的個人牌照，讓投得牌照個人能以「幾人一車」形式經營，以電子指紋系統辨識司機工作身份，以回應業界「揸者有其車」的訴求。

提供日期：24/9/2014

名稱：新華澳報

的士團體反對諮詢文件 指條文苛刻威脅業者生存

的士行業權益關注組反對的士客運法律制度諮詢文件，指內容苛刻，若依此內容通過法案，將是的士業的大災難，有可能直接或間接摧毀行業，令的士從業員大恐慌。

關注組要求擱置或收回這份諮詢文件，重新擬定，再諮詢公眾。組方正發起簽名行動及收集意見，送交當局參考。業界指出，目前的士“亂象”成因多方面，如車價、燃油、維修成本及生活指數不斷飆升，內地旅客乘車習慣，未上車先問價，落車也問價，也有主動開價；還有路況惡化、執法不公、調整車資跟不上通脹等等，當局只將責任全部推在從業員身上，業者深感不公。

業界贊同加強打擊違規司機，剷除業內害群之馬，整頓行業“亂象”，但必須顧及大多數好的司機的權益，避免將行業標籤，加劇矛盾。業界強烈反對的士引入不公平的放蛇手段，以及侵犯乘客和司機隱私權的攝錄監控取證制度。業界認為只要加強執法，適當提高罰則，屢犯不改者釘牌，足起阻嚇作用，有助士業健康發展。

業界反對政府採取類似內地無償出租車的發牌制度，避免造成另類壟斷，最終引入外僱司機，引致本地司機薪酬銳減和失業。

的士權益關注組質疑諮措施是否抵觸基本法第五條“澳門特別行政區不實行社會主義的制度和政策，保持原有的資本主義制度和生活方式，五十年不變。”不然的話，政府得按基本法(第五章—經濟)第一百零三條“澳門特別行政區依法保護私人和法人財產的取得、使用、處置和繼承的權利，以及依法徵用私人和法人財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。徵用財產的補償應相當於該財產當時的實際價值，可自由兌換，不得無故遲延支付。企業所有權和外來投資均受法律保護。”政府應先行妥善處理，按市價收購650部永久的士牌照，及近年推出

有償8年期的士牌照後，才重新研議新的發牌制度。

關注組稱，倘若政府立法部門、立法會強行通過這份嚴苛不公平的立法草案，的士業將要面對大災難，將被直接或間接摧毀，引發從業員恐慌轉業，甚至請願示威罷駛，屆時亂局難以收拾，進而演變政治風波。關注組稱，陽光政府立法應光明正大，要求將此"草案文本"部份條文內容撤回或擱置，撰寫新草案再諮詢公眾，交由立法會審議。關注組要求法務局、交通事務局從速回應，安撫業界的恐慌。

關注組稱，"檢討的士客運法律制度諮詢文件"內容嚴苛不公，一群士司機和車主發起簽名行動，反映的士行友的不滿和訴求，簽名行動所收集的意見將送往政法部門參考。

提供日期：24/9/2014

名稱：大眾報

交局重視社交網站的士違規資訊

交通事務局局長汪雲表示，當局有密切注視社交網站上有關的士違規的資訊。他認為社交網站的一些資訊是正面的，對局方監察的士整體服務有正面作用，真正從乘客角度聽意見，令政府決策更貼近服務需求。

昨日為檢討的士制度諮詢期的最後一日，近日在社交網上，無論是本地市民還是外僱熱烈討論本地的士司機違規情況，甚至列出司機"黑名單"。汪雲表示，局方有密切關注社交網有關的士違規的資訊，非常歡迎這樣的組織提供資訊，現時有2,000多個網友參與，已列70多個黑名單。他認為這是正面資訊，對於檢測的士的服務有正面作用，真正從乘客的角度聽意見，讓政府的決策更能貼近服務需求。

至於如何處理資訊上出現的"黑名單"，他表示，若從資訊上明顯發現有的士司機違規，且有足夠調查資料，會要求的士司機向局方說明情況並作登記。

被問到現時的士發牌制度及經營成本高，會否是的士違規的根源，汪雲認為任何行業都是依照他應有的法定的準則經營，同意發牌制度有檢討空間，但並非因為某種制度問題就可以違反法律。因此未來要加強整體的制度和宣傳教育，從而整體改善的士服務。

汪雲又表示，現時共收到120多份本澳的士團體的意見書，500份有關遊客的調查問卷，上週六開始展開網上調查，現時已收到5,000多份問卷，正在整理資料。他並稱爭取10月中下旬有諮詢的初步統計資料，隨即草擬法律。

提供日期：24/9/2014

名稱：市民日報

學社質疑的士法律諮詢不科學

新澳門學社質疑交通事務局正進行《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》諮詢的成效，他們指出：當局在期限內沒舉辦公眾諮詢會，在諮詢完結前數天倉卒提出問卷調查並不科學，認為當局對改善問題缺乏重視和決心，又指本澳道路擠塞，是各類交通違規行為的主因。

新澳門學社藉交通事務局正進行《檢討輕型出租汽車（的士）客運法律制度》公開諮詢表達意見如下，期望透過修法逐步扭轉現時不健康的的士行業生態：一、社會大眾及業界代表普遍認為的士應該「去投資化」，回歸

到提供公交服務的功能，現時「價高者得」的發牌方式令轉售和炒賣牌照行為活躍，衍生的士租金攀升，而持牌車主與司機的利益無直接掛鈎，乃行業亂象根源。當局應創設的士行業健康的謀生營商環境，包括合理的收費水平和獲得牌照制度，在保障原有持牌者的合理權益下，按照新的規章監管制度發出有年期的個人牌照，讓投得牌照的個人能以「幾人一車」形式經營，以電子指紋系統辨識司機工作身分。

二、不少居民反映指出，的士違規行為多發生於一般公務部門下班以後的時段，但按照現行法律制度，僅得交通事務局有權監督及處罰有關違規行為，以現時交通稽查人員的可執法時段及數量，成效肯定不彰，令部分不良司機逍遙法外。因此，政府應賦予治安警察局對有關行為的聯合執法權力，配合各違規黑點及候客區的視像監察設備，集中針對違規行為展開執法行動。另一方面，當局應加重處罰力度，包括提升罰款金額、引入累犯釘牌制度，以及「未繳罰款不予續牌」等規定，以收相較足夠的阻嚇之效。

放蛇執法乏法理根據

三、當局擬引入秘密偵查及車廂錄音設備，保障司機與乘客的合理權益；然而，現行《刑事訴訟法典》規定，除嚴重刑事罪行外，以主動誘使方式而搜得的證據皆為無效，儘管當局強調針對的士違規行為的秘密偵查屬被動式，並無牴觸上述法律規定，惟部分業界人士反映現時已形成「乘客主動出價」的行業生態，被動式秘密偵查的成效成疑，學社建議可加入主動偵查，例如加強於候客區和違規黑點派駐軍裝或便衣警員作隱蔽式調查，對疑似長期停車待價而沽或拒載行為產生一定程度的阻嚇作用；另外，基於的士本身屬於半公共場所，車廂內24小時或利用工作證電子化於載客期間錄音甚至把錄影鏡頭置於車頭，必然引起私隱爭議，諮詢文本上亦未見當局詳細說明保存和提取有關監察設備資料的守則，加上個人私隱保護辦公室成立至今的工作職效備受質疑，而民間一直有聲音批評澳門漸成監控城市，而對公共部門也缺乏監督力度，故難以確保當局日後不會因其他特定需要、私自提取車廂監察設備的特定資料。學社對車廂錄音保持開放態度，但在當局無進一步提出相關執行守則細節的前提下，則對其實際執行情況和資料之運用存在一定憂慮。

提供日期：24/9/2014

名稱：濠江日報

交局重視社交網站的士違規資訊

交通事務局局長汪雲表示，當局有密切注視社交網站上有關的士違規的資訊。他認為社交網站的一些資訊是正面的，對局方監察的士整體服務有正面作用，真正從乘客角度聽意見，令政府決策更貼近服務需求。

昨日為檢討的士制度諮詢期的最後一日，近日在社交網上，無論是本地市民還是外僱熱烈討論本地的士司機違規情況，甚至列出司機“黑名單”。汪雲表示，局方有密切關注社交網有關的士違規的資訊，非常歡迎這樣的組織提供資訊，現時有2,000多個網友參與，已列70多個黑名單。他認為這是正面資訊，對於檢測的士的服務有正面作用，真正從乘客的角度聽意見，

讓政府的決策更能貼近服務需求。

至於如何處理資訊上出現的“黑名單”，他表示，若從資訊上明顯發現有的士司機違規，且有足夠調查資料，會要求的士司機向局方說明情況並作登記。

被問到現時的士發牌制度及經營成本高，會否是的士違規的根源，汪雲認為任何行業都是依照他應有的法定的準則經營，同意發牌制度有檢討空間，但並非因為某種制度問題就可以違反法律。因此未來要加強整體的制度和宣傳教育，從而整體改善的士服務。

汪雲又表示，現時共收到120多份本澳的士團體的意見書，500份有關遊客的調查問卷，上週六開始展開網上調查，現時已收到5,000多份問卷，正在整理資料。他並稱爭取10月中下旬有諮詢的初步統計資料，隨即草擬法律。

提供日期：24/9/2014

名稱：星報

交局就的士規管訪街總聽意見

日前，交通事務局局長汪雲一行五人到訪街坊總會，獲該會副會長梁慶球等各位負責人接待，雙方就《檢討輕型出租車(的士)客運法律制度》諮詢文件進行交流。交通局在會議當中提及將加強打擊的士司機違法行為、優化的士服務經營環境、完善的士服務長遠規劃等。

交通局指出，近年社會各界對的士服務怨聲不斷，為了打擊部分司機「拒載」、「揀客」、「繞路」等違規情況，將會引入隱藏執法人員身份的調查手段，即坊間俗稱「放蛇」等方式監管、並計劃於的士車廂內安裝錄音監察系統、把酒店或私人建築物內的士候客區納入執法部門統一進行監管、提高罰款金額、增設釘牌制度、建立的士服務訂價制度、未來計劃推行司機的獎勵及培訓計劃等。為了完善的士服務長遠的發展，在未來將訂定發出新的士牌照的標準、制定經營範圍，以及確立電召的士的服務定位。表示就過去的監察，由於純電召的士現難滿足市民的需求，服務定位未來需要作出調整；同時考慮到純電召退出市場後，將會為有需要人士帶來影響(如病患、殘疾、年老、孕婦等)，當局已正籌備相關的解決方案。

街總表示同意當局增設電子設備協助監管的工作；亦直指當局現時對的士稽查的力度不足，未能改善的士司機違規現象，建議執法需交由治安警察局部門處理以加大威懾力，要求當局發的士牌照時應優先考慮的士專業人士，以防商人投標的士用於炒作買賣；同時指出，政府現時推出的環保車輛免稅計劃未能真正達至車輛的減少，反而增加車輛數目，建議在「劏車」計劃中增加獎勵以吸引市民，如增設津貼或獎金。

此外，街總提出關閘巴士總站出現人流擁擠的情況，該局需考慮在附近地段增設更多巴士總站，以有利分流車輛及解決人流擁擠的情況。同時指出部分巴士站點與站點間相距近，例如氹仔孫逸仙博士大馬路利民大廈巴士站與曼克頓大廈門口巴士站相距不足100米，當局應否考慮適當地使用空間，把相近巴士站合併為一。局方回應已調配相關人員協助的士稽查的監管工作，由於稽查在上班以外的時間進行，故稽查人員是自願性參與；在

電子設備監管方面，由於考慮到侵犯個人隱私條例的擔憂，需要透過法律明確規定的權限合適地使用相關的錄像資料。並對街總提出的控車方法表示同意，政府將於未來推出淘汰車輛獎勵計劃。另外，交通局表示將會引入新收費咪錶，初步計劃將於皇朝區域試行使用，新收費咪錶主要縮短入錶使用泊位時間單位，限定泊車時間，10分鐘1元，最長可停泊1小時。增設新收費咪錶目的希望能夠有效利用車位，給予有需要的人士使用。

會議結束後，雙方落區到白朗古將軍大馬路與李寶椿街交界十字路口進行實地考察及交流。

當天會議交通局出席人員包括交通規劃及建設廳廳長鄺偉卓、運輸管理處處長盧毅華、高級技術員李欣；街坊總會出席人員包括常務理事鄭煜、副秘書長吳海欣、社會事務委員會副主任黃一平及劉少倫、政策研究室副主任朱穎中及資料分析員李錦城、群力智庫主任張淑玲、中區辦社區幹事何永康及北區辦社區幹事林淑貞。

提供日期：25/9/2014

名稱：市民日報

同心贊同多管齊下整頓的士業

搭的士難的問題在本澳已存在多時，近年，「揀客」、「拒載」、「濫收車資」等的士違規行為更愈演愈烈，不單影響到居民及旅客的出行，更嚴重損害本澳的旅遊形象，歸根究底，是政府多年來對的士行業的規管不善所致。

必須承認，仍有不少的士司機堅持守法經營，但礙於違規問題已影響到整個行業的形象，令守法的司機蒙上不白之冤，故該會促請政府須從完善法制及管理兩方面着手，以提升本澳的士服務質素。該會對諮詢文本有以下具體意見：一、完善法制方面：支持強化執法工具，加強罰則，以有效打擊違規的士行為。

《的士規章》於1999年頒布實施至今已經15年，對拒載、揀客、兜路和濫收車資等目前居民相當不滿之違規行為，罰則並不高，就算被成功檢控，罰款金額僅為一千元，即使累犯罰款最多只可提高至兩倍；且每宗處罰程序最少數個月甚至一年，阻嚇力明顯不足。

而且，現時的士規章規定，交通事務局是唯一執法權限部門，受交通事務局稽查人手所限，加上目前缺乏有力的調查取證手段，令不少投訴無法處理。執法成效不彰、違法成本低，令的士違法行為愈演愈烈。故需從法律層面上堵塞有關漏洞，強化執法工具。

（1）該會認同引入警方對的士違法行為的執法權限，加強執法力度；並有必要大幅提高對相關違規行為的處罰，在不影響的士司機合理申訴權益的前提下，應簡化投訴程序和加快處罰程序，以加強阻嚇力。

（2）該會認同文本建議，增加即時取證的方式，包括以表格化方式方便乘客提供證人證詞，以及格式化的控訴書等，簡化程序和提升執法效率。

（3）針對屢犯的司機，當局有必要引入罰款以外的處罰，包括強制上課、扣分、暫停執照、取消執照、甚至刑事責任等 。

（4）為進一步強化阻嚇力，該會認同，在設有明晰指引、確保偵查人員不能主動「引誘犯罪」的情況下，可

引入隱藏執法人員身分的調查手段（俗稱「放蛇」）、增加即時取證和增加影音資料證據等，藉以提高舉證的成功率。

（5）該會亦支持在符合個人資料保護法的前提下，強制在的士安裝錄影或錄音系統，以便在出現投訴和爭議時，能有客觀的環境數據作為佐證，提升執法效率和減少無謂爭議。同時，為免執法成效被打折扣或引發不必要的爭議，有關電子監察系統的設置費用、維修保養責任、資料保護和調用、具體操作、監管以及確保系統正常運作上的責任，有必要及早釐清。

（6）該會亦建議當局，的士工作證除要在車廂內清晰展示外，亦應在車外能夠看到如司機證編號等，以便乘客即使未能進入車廂，亦可知悉司機資料。

（7）此外，因私人樓宇或酒店的士候客區不屬公共地方，就算有的士違規，執法人員亦無權執法，故該會認同文本建議應將其納入執法監管範圍。

二、優化管理手段方面：政府必須因應本澳社會及旅遊的發展需要，適當增發有年限的特別的士准照、優化現有的發牌模式、引入科學的管理手段，推動的士行業的良性競爭，帶動整體服務質素的提升。

（1）增發有年限的特別的士准照，探索特別的士服務模式。

近年本澳經濟和旅遊業發展迅速，導致的士需求大增，但本澳的士數量嚴重不足，人均的士比例較鄰近地區偏低，供需嚴重失衡，居民普遍認同有必要增發的士准照數量。必須強調的是，永久的士牌價價格早已處於不合理的水平，的士發牌的數量和發出要求，應該更多考量公眾利益和實際需求，而非僅着眼於的士牌價的波動。針對澳門目前的情況，就算增加「黑的」數量和改善服務水平，亦難以有效回應舊區搭車難的問題，故政府應透過增加公司制的特別的士服務，在新的士執照招標條款加入特別要求和限制，包括只能電召或需在舊區指定地點候客等條文，通過不同分工和定位，更有針對性地服務不同客戶群，以回應舊區居民搭的士難的訴求。

目前，由電召的士聘用司機營運的純電召的士出車率嚴重偏低，但以租賃制度租予司機駕駛的混合黃的出車率近乎全滿，可見聘用制度或待遇吸引力不足乃是純電召的士出車率嚴重偏低的癥結所在。

該會認為，若純電召的士出車率理想，有關薪酬應可改善，為此政府有必要在硬件方面作出積極配合，包括在不同區份設候客點。

屆時「黃的」除可提供電召服務外，亦可在候客點候客，從而減少不必要的空車往返，進一步提升特別的士的營運和調度效率。必須承認，從政府監管角度而言，公司制的士在加入新要求監管設備或營運出車率等，遠較個人的士容易，亦是確保服務質素的有效途徑，故該會認為，待尋找到一套適合澳門、且運作成熟的特別的士營運模式後，可考慮引入其他經營者經營電召的士服務，並要求公司在車隊加入智能監控設備對其營運作實時科技化的有效監管，提升特別的士服務質素，從而對「黑的」服務質素形成更有效競爭，進而提升本澳的士整體服務水平。

除公司制的士外，若新修法成效理想，相關監管措施運作成熟，該會認為當局未來在新增的士牌照時，除以公司制發牌外，亦可積極考慮優先發牌予紀錄良好的的士司機。

（2）科學審批的士調價和附加費水平

目前，交局對於的士調整收費並沒有任何科學化的數據分析基礎，只能因應業界通過經驗值估算出加幅，再分析同期的通脹、油價、維修成本等因素，決定是否批准加價和訂定加幅。無論是否批准加價，加價幅度是否合理等，都沒有足夠的科學理據，這對業界和市民來說並不公平。

該會認為，合理的收入和盈利是確保的士服務質素的重要因素，為建立的士收費機制與服務水平合理掛勾的機制，該會認同當局提出引入的士車程及收費電子系統，透過系統性讀取營運資訊，以便掌握每程車的平均車資、收費結構、路程、等候時間等，從而為今後科學化審批調整收費提供參考基礎。有關數據亦可作為科學設定包括「黃的」在內的特別的士電召附加費水平，透過適當平衡特別服務所需的營運開支需要，以推動電召回應率及質素的提升。

（3）提升行業形象及人力資源素質的士司機收入不穩定，以及的士違規行為十分嚴重，令整個行業的形象變差，窒礙新人入行。故當局應有措施推動更多人投身的士行業。該會認同文本建議推動司機的鼓勵及培訓計劃，如表揚一些服務良好的司機，頒發優秀的士司機工作證等，甚至可以考慮豁免工作證的費用等作鼓勵，藉以提升人力資源素質及行業形象。

（4）明晰節假日或颱風期間附加收費的標準，減少爭議。

該會認為，儘管當局強調不鼓勵的士司機在颱風或惡劣天氣期間營運，但實際上，仍有不少的士在期間營運，亦有不少旅客和居民需要在期間乘坐的士，在缺乏明晰的附加費標準下，的士濫收車資的情況必然出現。為理順有關亂象，故該會認為當局應該制訂明晰的附加費標準，並作嚴格執法。必須強調，目前乘客和的士的交通意外險在颱風或惡劣天氣下仍然有效，理論上並沒有額外附加保險費用的問題，但考慮到惡劣天氣期間行車風險較高，若設有明晰的收費規範的要求，當局可有權要求的士司機加裝如鐵絲網等設備才作營運，有助保障司機和乘客安全。

總結：點對點之的士服務，是城市公交系統中必不可少的一個重要環節，高效率之的士服務，不單能夠回應居民和旅客的出行需要，長遠更有助減少市民對私人車輛的需求。只可惜，目前法律滯後，加上長期執法不力，導致拒載、揀客、濫收車資等情況隨處可見，的士違規和舊區搭的士難的情況愈趨嚴重，該會在此促請當局，能夠正視問題的癥結，通過完善法制、落實各項新措施，理順行業亂象，解決搭的士難的問題。