

完善社會福利保障，提高居民生育意願

人口老齡化與少子化，是全球先進國家和地區無可避免的兩大難題，澳門亦難以獨善其身。現時本澳的生育率僅 1.2 左右，遠低於國際經濟合作暨發展組織(OECD) 國家及地區平均 1.7 的水平¹，而根據政府最新發表的中期人口數據亦指出，預計 2030 年本澳將步入超老齡社會，這意味勞動人口將持續減少、扶養比例攀升，對本澳未來經濟發展十分不利。

事實上，近年育兒成本隨著物價的增加而水漲船高，不少家庭憂慮缺乏充分的經濟基礎，又或因工作而缺乏照顧時間，無法為子女提供優質的成長環境，致使生育的意願並未有顯著增加。參考海外的相關措施，例如新加坡為鼓勵國民積極生育，政府以每名子女為單位給予 6 千至 1 萬新加坡元的生育獎金，並向納稅人提供 5 千至 2 萬新加坡元的一次性退稅及稅務寬減等一系列措施²；台灣則有生育獎金，育兒與幼托補助等³；而鄰近香港亦有提供每名子女達 10 萬港元的免稅額⁴，反觀本澳在鼓勵生育方面的福利仍然缺乏，實無法支撐政府近年一直提倡優生多養的理念。雖然政府去年在《五年規劃》的正式文本中提到，會適時為婦女提供包括鼓勵生育的資助措施、育嬰的補助津貼等，但相關具體細節至今仍未對外公佈，社會對此十分關注。

為此，本人提出以下幾點建議：

1. 過去政府在《人口政策研究報告》中表示，經濟支持亦是各國普遍用以提升生育率的措施。為此，建議當局提高現時由社會保障基金所發放的結婚津貼與出生津貼金額，並隨社會發展情況定期作出調整；未來應參考其他國家及地區推出生育獎金、退稅或免稅額等社會福利措施，減輕新婚夫婦的開支與育兒壓力，促進生育率的提升。
2. 提高生育率必需透過各種各樣的政策配合才能得以實踐，當局未來應將鼓勵生育政策滲透在各項施政與規劃當中，包括提供合適的房屋居住環境、落實家庭友善措施、提升孕產婦的勞動權益保障，以及提高醫療與輔助生育技術等，多點支撐落實優生多育。
3. 儘快制定本澳未來生育率提升的短中長期目標，為鼓勵生育政策建立具系統性的

¹ OECD fertility rate, <https://data.oecd.org/pop/fertility-rates.htm>

² 香港願景、香況政策研究所：人口政策的新思維，第 61 頁。

³ 台北市助妳好孕專案內容，<http://born.taipei/ct.asp?xItem=63328037&ctNode=67868&mp=10200C>

⁴ 香港政府站通網頁資料，
<https://www.gov.hk/tc/residents/taxes/salaries/allowances/allowances/7years.htm>

規劃，讓本澳未來的人口結構比例得以健康發展。

議程前發言

立法議員何潤生

近年，本澳經濟快速發展，人口持續增長，旅遊業和飲食業發展興旺，食肆經營時間不斷延長，油煙污染問題愈趨明顯，抽油煙機所產生的熱氣、油煙、氣味及噪音等長期影響著不少居民的日常生活。

事實上，環保局於 2014 年底已就《澳門餐飲業油煙排放標準及完善監管制度》進行了為期三個月的諮詢，並於 2015 年 9 月公佈諮詢總結報告，惟至今一直未見下文。現時有關食肆油煙個案的監管和跟進涉及環保局和民政總署，兩個部門處理油煙排放標準指引不一，令食肆無所適從，職權分散更使行政流程難以銜接。再者，本澳地少人多，人口密度高，不少食肆鄰近民居，有些甚至在橫街窄巷或大廈地舖，但不少低層樓宇在興建之時並沒有為地舖預留食肆油煙排放管道，抽油煙機排氣口往往朝向住宅或大街，倘若想後期加裝煙囪，則需要達到法定的三分之二大廈業主同意，安裝時亦有可能遭大廈外牆的僭建物阻礙，且日後煙囪的清潔、維護、監管、拆卸等一系列問題亦欠缺具體的規範，令這些設於住宅區的食肆難以改善和升級油煙排放系統。此外，在協助改善商戶設備方面，雖然環保局曾推出《環保、節能產品和設備資助計劃》協助業界升級油煙處理設備，但該計劃已於 2015 年底截止申請，對不少中小微企或家庭式經營的食肆而言，經濟能力有限，難以負擔價格高昂的餐飲油煙設備，若安裝一些價格較低廉或安裝不齊全的設備，無法有效去除油煙和氣味，從而導致惡性循環。

因此，為切實解決食肆油煙污染，本人促請政府盡早完善相關法律法規和監管制度，訂定統一的油煙排放標準，統一處理食肆的發牌、監管及處理投訴、跟進等工作，確立環保局為主要監察實體的地位，賦予其應有的處罰權，從而加強環保監察力度；並建議未來新興建樓宇必須為店舖預留伸至建築物天台的共同油煙排放管道，與業主會研究制定相關的使用及維護規章，規範使用者共同承擔清洗責任，降低油煙對居民生活的影響。此外，建議考慮推出專項環保資助，繼續為食肆提供技術和資金支援，協助餐飲業適時更換先進、合規格的油煙排放設備，減少相關污染源排放，改善社區環境衛生，提升居民生活質素。

二零一七年七月十四日

議程前發言
前線公務員苦而不樂
陳明金 2017 年 7 月 14 日

回歸後，在中央政府的大力支持和關懷下，社會大局安定，賭權開放，澳門贏得千載難逢的發展機遇，失業率長期處於較低水平，工資中位數不斷上升。但是，在幾乎“全民就業”的大環境下，公務員仍然是很多人追求的職業，每一次公務員開考，投考人數以及競爭狀況，就是最好的說明。

前線公務員的苦，首先是，在龐大的公務員系統中，每一次開考，大多數都是前線公務員職位，因為，現有的澳門官員委任制度，基本壟斷了公務員的高官職位，居民要想加入公務員隊伍，“爭崩頭”互相競爭的，只能是基層公務員職位。

前線公務員的苦，其次是，通過各種考核，進入官府，要從基層做起。“散仔”無非兩種，一是機動的要“行街”，“保安仔”、稽查員，不論是查市政衛生、檢控違例交通、吸煙，又或者防走私瓜果食品，都是直接面對廣大居民；二是坐前線櫃檯的，五司數以十計的局級部門、項目組、委員會等，“散仔”要直接面對廣大居民。

前線公務員的苦，再三是，出力不討好，抄牌、檢控違例吸煙、沒收瓜果食品、查油煙、罰吐痰等等，往往都是“熱面遇著冷屁股”。不解、糾紛，甚至攻擊前線公務員的案例，時有發生。

面對一些前線公務員，居民的苦，首先是，少數人覺得身為公務員，穿上警服、著上稽查背心，就好似“清兵”，“勇”字當前，遇事橫衝直撞，缺乏以民為本，服務於民的精神，學法而不懂法，偏離依法執法之原則，“老子是公差，有我講，冇居民講”。損害澳門公務員形象。

面對一些前線公務員，居民的苦，其次是，跑政府部門辦事，往往是行到腳軟、踏破鞋底。同一個部門，不同公務員，“職員A打倒職員B”、“上午的我打倒下午的我”，各有各講，各有各做。開一間美容店，申請行政許可，收條上的店名都可以寫錯，開業／更改申請M1，改來改去，到最可能只是一張空白表格，主事部門講可以，下個部門說不可以。類似種種，廣大居民苦上加苦，損害澳門公共行政的權威。

面對一些前線公務員，居民的苦，再三是，由於公務員是鐵飯碗，如果家無祖業，即使有中小微企，如今局勢，也要鼓勵子女去考公務員，一朝錄取，也好過“左莊右閒”，心理上的落差，更多的是，對澳門的不解。

講到這些現象，本人想到銀行和香港的“行叻”制度，上級就在前線人員身邊，遇事、有問題，馬上處理、解決。澳門的前線公務員，面對廣大居民和每年幾千萬人次的遊客，我們各個政府部門的處長、廳長、局長、司長，各位官員，你們到底在哪裡？

2017 年 7 月 14 日 議程前發言

高開賢、崔世平 聯合發言

(高開賢議員代表發言)

近日有報導指，民政總署由 2015 年至今，巡查共發現 11 個無行政許可的“兒童遊樂場”場所，已勒令關閉其中 10 個。民署管委會主席強調，工廈沒有條件發出兒童遊樂場營運准照，民署會繼續票控和採取行動，希望營運商轉到地舖或酒店等地方經營。當局此舉嚴厲執法，嚇怕已在工廈經營的中小企及青創人士。

特區政府每年的施政報告都強調，支持、協助中小企業發展，推動青年人創業，但見政策、措施卻沒有相應配合，窒礙了經營者的發展空間。以今次事件為例，工廈地方大，而且租金相對稍低一點，已成為中小企、青創人士事業起步的首選，政府好應該因應市場發展，積極考慮創設條件讓企業合法進駐工廈，既可令工廈煥發新的生機，亦可助創業者發揮。

過去，政府提出活化工廈效果不彰，很大的原因是工廈業權分散，要百分百業主同意重建有難度。若只是更改工廈用途，讓其他行業進駐，相信是有效活化工廈的做法。只可惜政府無意修改法律、法規，令到各行業在進駐工廈經營時，面對不少困難，部份更因無法申領營運准照而被迫結業。

本澳的工業大廈雖然主要分佈在舊區，但地理位置良好，交通便利，若能把這些完好的工廈，改變成“工商業大廈”，允許用於工業以外的商業用途，既是扶持、協助中小企業發展，讓中小企業能夠“往上走”，同時亦是政府支持創新創業的有效舉措。

我們促請當局切實研究活化工廈政策，組織跨部門專責小組，共同探討更靈活的配套措施，創設條件讓經營者能夠在工廈內營運。倘工業大廈本身的建築結構，基本上合安全要求，只是因為工廈的間隔設計等因素，未必完全適合商業活動，對於部份需作優化才能更改用途的工廈單位，政府應在政策、措施上予以配合，允許業權人或經營者完善工廈內部設施、間隔，讓企業、團體進駐。至於部分工廈有機會存放化學品或危險品，此與商業用途相左，建議政府對存放高風險品者設申報機制，以利對低風險工廈先行活化。

我們希望，政府能彈性處理工廈更改用途的問題，提供便利條件，在不拆卸工廈的前提下，使工廈能得以“活化”，並盡快研究修訂相關法律，令工廈能夠改變成“工商業大廈”，善用稀缺的不動產資源，為本地中小企、青年創業者提供一個新的發展空間，使澳門的經濟發展增添多元。

立法議員梁安琪
二零一七年七月十四日立法會議程前發言

早前，本澳發生一起運油車撞死踩單車老翁的事件，當中亦懷疑有人不遵守交通燈指示，最後導致交通意外發生，事件受到社會關注，對於單車在澳門道路駕駛是否安全亦引起市民熱議。近年本澳的陸路交通情況一直面臨巨大挑戰，公共交通系統承載量亦不斷增加，居民普遍被『搭車難』問題所困擾。近年，亦多了人選擇使用單車作為出行的交通工具。按現行交通法規定，腳踏車須遵守道路使用規則，但車輛毋須登記也沒有執照及車牌號碼，且駕駛單車上路無需經過駕駛培訓及學習交通規則，導致單車上路衍生出諸多駕駛違法行為，執法單位亦無法檢控。日前的單車交通意外給予了我們警示。

單車騎行是一種健康、環保的出行方式，然而本澳現時陸路交通情況已經較為複雜，面對交通頻繁的道路及行車路面不寬闊，其他道路使用者如電單車、汽車和重型車等速度快，對踏單車者構成危險，本澳並無法例規定騎行單車必須佩戴頭盔，以及在車身安裝車燈和反光裝置，不少單車缺乏安全裝備，在能見度較低的夜晚，特別容易發生意外，過去與單車有關的交通意外亦時有發生。而部分單車駕駛者特別是外僱可能未了解澳門的路交通駕駛規定，在路上“左穿右插”、“衝紅燈”，駕駛單車過橋和隧道，更有甚者逆駛，造成路面交通情況“險象環生”，危及其他道路使用者如行人、機動車輛的安全，引起市民詬病。

既然單車同樣在公共道路行駛，當局有必要規管及盡快研究修訂規範單車出行的相關法律法規，對單車的駕駛培訓、註冊及上路作出明文規定，同時加大宣傳推廣力度，強化單車駕駛者的交通安全意識，確保單車駕駛者了解並遵守道路交通使用規則，並加強檢控違法行為，從而在鼓勵「綠色出行」的同時，全面保障本澳交通暢順及道路使用者安全。此外，在未來城市規劃方面，當局應未雨綢繆創設條件，研究在合適位置尤其是在新城填海區建立一個環島單車徑，並效仿內地及外國近年興起的共享單車成功模式，從而打造一個完整的綠色出行體系。

議程前發言

盡快明確新城建設規劃，令市民願景實現有期

施家倫

2017 年 7 月 14 日

澳門地少人多，寸金尺土，使得樓價高企，市民上樓十分艱難。為解決土地資源稀缺問題，特區政府於 2008 年向中央政府提出填海申請，在獲中央政府批核之後，又表示其中面積最大的 A 區規劃用作商住社區、基礎設施、水岸公園、公共房屋及設施等，當中包括計劃興建 28,000 個公屋單位，以緩解市民的住屋需求。當時全澳市民對於新城 A 區充滿著“安居樂業”的願景，然而，實際情況與願景有不少落差。

且不說新城 A 區填海工程已延誤近兩年，至今仍未完工。新城總體規劃等軟件部分同樣停滯不前。當局雖於 2010 年至 2015 年期間就新城總體規劃進行過三階段的公眾諮詢，但不僅諮詢文本缺乏對每一個分區的具體規範草案，而且諮詢過後更是始終沒有下文。新城填海區的規劃遲遲未出臺，市民對於新城 A 區那 28,000 個公屋單位“點樣做、邊到做、幾時做”完全一概不知。澳門市民一面在樓價洪潮中苦苦掙扎，一面又要看著新城 A 區工程進度緩慢，不知何時才到彼岸；加上目前所謂的“短中期”12,600 個公屋單位，仍未見有任何一個工程開始動工，又無明確時間表。市民的願景實現無期，心中盡是辛酸和無奈。

早前政府表示新城 A 區將於今年年底完成填海、公共房屋需求報告爭取於今年 9 月完成並發表、以及今年第四季重開社屋申請等等，這些都是積極的訊號。但是，要保證市民最終能夠上到樓，必須要立足於具體的規劃之上，規劃是根，根固才能葉茂。因此，本人提出以下建議：

一，當局應當盡快確定新城總體規劃，並公佈正式文本，規劃當中不僅包含每一分區的功能用途，而且應當有具體的規劃及發展草圖，讓社會各界能夠更清晰地瞭解規劃全貌，有的放矢，加快落實進度。

二，在公屋建設方面，當局要有更積極的計劃及行動，給予明確的興建時間表，例如 2019 年內盡快上馬興建慕拉士發電廠地段的公屋，以及要明確公佈單位供應數量、經社屋比例等等，從而令澳門市民的安居樂業願景實現有期。

議程前發言

完善制度保障，確保公務員招聘公開公正

宋碧琪 2017.07.14

公職部門人員的招聘，接二連三出現問題，先有審計署踢爆公共部門違規招聘，後有媒體報導內地畢業生循「特殊管道招聘政府工」，最近又爆出「統一管理開考」改錯卷，投考人成績重新公佈，亂象五花八門，令人難以相信僅僅是冰山一角，對公職招聘的公平嚴肅性，帶來極大信任危機。

公職人員的招聘錄用，是為社會選才，為市民選優，涉及到社會公平正義和公職隊伍建設。由於歷史原因，「識人好過識字」、任人唯親「契爺文化」等一些傳統社會的文化現象，在現今社會也不陌生，甚至在公務員招聘、晉升等過程有所蔓延，嚴重損害投考人利益，拉低社會公平公正。

近年來，特區政府秉持依法施政、科學施政方針，不斷優化招聘制度，完善公職隊伍管理。事實上，一些舊思維、舊觀念，因為根深蒂固，幾乎形成特定的文化習慣，一下子完全改變，又十分困難。但換一個角度思考，如果長期放置不理，任由其肆虐落去，隨著社會發展，無序蔓延，危害只會不斷加重，對於特區政府科學施政，無疑是一大挑戰，對此，必須打起十二分精神，妥善應對。

規範公職人員招聘，彰顯社會公平正義精神，根本在於完善制度，重點在於樹立嚴格的法治意識。只有切實加強法制保障，加大行政監管和社會監督，許多問題才可迎刃而解。現時「統一管理開考」正式實施，強化了中央統籌領導，降低了主觀因素可能引發的干擾問題，但在主管人員意識和部分細節措施上，仍有不少的改善空間，需進一步檢討優化。

本人認為，當局首先要加強法治觀念和責任意識培訓，碉堡總是先從內部被攻破，負責招聘的公職部門和主要官員，尤其是高級官員，是確保公職招聘公平合理的關鍵防火牆，需不斷加強再培訓再學習，切實增強其法律知識和責任擔當，更要以身作則，做好守門員角色。

另一方面，加快「統一管理開考」工作效率，提高入職速度。過往由於「中央招聘」慢，用人部門不得已要單獨考試，舒緩人手不足。現時「統一管理開考」已經實施，未來並適用至所有一般職程，建議應提高「綜合試」工作效率，加快部門聘請人員的時間和招聘到合適的人員。與此同時，應加強對用人部門的監督，深究並引入配套措施和機制，以確保相關用人部門的考核最大化做到公平公正，減少任人唯親。

完善法律法規 加強單車出行安全

陳虹議員

政府近年大力推動“綠色出行”，近年不少居民使用單車代步，部分人甚至用作送貨、接送小朋友等。日前踩單車出行老翁與運油車相撞，老翁不幸身亡，事件引起社會的關注。當局有必要正視問題，加強踩單車安全監察，修訂法例，保障居民出行安全。

按現行法律規定，對於單車的規管還是十分不足，包括沒有要求佩戴頭盔、單車的規格和安全裝備、沒有規定單車駕駛者需持有證照等。儘管單車駕駛者須遵守道路使用規則，如違法還是會被科處罰金。但有居民反映不時會見到單車駕駛者未有遵守交通規則，會衝紅燈、踩上行人路等，容易危及自身、其他駕駛者和途人的安全。

隨著“綠色出行”日益普及，無論是環境或其他因素，單車安全應更受重視。政府需要做好以下方面：第一，政府需要重新檢視現時道路使用情況，為各個道路使用者完善路面硬件設施。第二，當局需要完善現行法律法規，修訂現時法律的空白和不足，加強對單車的管理，包括單車規格、安全裝備、登記制度等。第三，當局需要多渠道宣傳和加強檢控，加強單車使用者的安全意識，提醒他們注意在道路上騎單車的正確行為，須遵守交通規則。當局可透過拍攝宣傳教育短片、製作單車安全錦囊、在學校及社區舉辦講座、在單車徑放置單車安全提示信息等。

多元聯動治理 共建共享社會

議程前發言 蕭志偉議員

2017年7月14日

《粵港澳大灣區城市群發展規劃》為澳門帶來了轉折性的機遇和挑戰。透過今次收集居民對澳門參與粵港澳大灣區建設的意見，體現了社會和市民的參與度在不斷提升，值得繼續發揚。

現時社會治理面臨著新形勢，衍生的各種社會問題已呈現出多樣化、複雜化、擴大化等特點，在此情況下，不能再單方面依靠政府來解決所面臨的難題，而是根據社會的動態發展，通過善治理念，適應新形態，集大眾智慧，發揮社會的各種力量，形成多元參與的治理格局，對此，有下面幾點見解：

第一，因應社會的發展趨勢，政府管理理念與方式需要突破並優先轉變。社會已進入信息化、國際化、市場化的新發展階段，傳統政府與社會的關係已未能適應社會的發展步伐，需要創新社會治理方式。現代化的治理方式主要是指政府、企業、社會組織和市民採取諸多方式共同治理公共事務的推進與持續過程。從“管理”到“治理”的轉變，更加體現出了多元社會主體的共同參與和互動，亦更強調法治的重要性、施政的靈活性。

第二，社會的新問題層出不窮，創新社會治理體制、治理體系、治理模式需要不斷探索。現時的政府施政已逐漸由政府負責轉為政府主導，社會治理需要做到剛柔並濟、寬嚴適度，通過政策的設計，激發社會活力，使社會運作充滿動力又和諧有序，從而透過政府、市場、社會三者之間的優化分工，並形成一套科學有效的社會治理體制。這本身是一項較為複雜和長期的系統工程。尤其社會治理強調的是問題導向，社會不斷浮現的問題，恰恰需要這種多元的治理方式，政府敢於正視問題，有的放矢地去解決問題，透過在破解治理難題中日益提升政府的治理水平。

第三，構建更多市民有序參與的機制與平台。澳門是一個社團社會，社團和市民的參與治理發揮了拾遺補缺的作用，對政府的社會治理大有裨益。對政府而言，由於市民的參與，政府能夠了解民意，直面問題，增強對市民的回應和建立市民對政府的信任，有利於政策的制定和執行。同時，社團可以有效充當公眾參與的組織化平台和資源整合載體，滿足市民多樣化的需求。

因此，增加市民參與治理的渠道和加強市民的參與意識是多元聯動治理的重要一環。共建是過程，透過多元的參與主體、多元的平台、多元的機制，構建多元聯動治理的格局，實現共享的目標。

高天賜議員 2017 年 7 月 14 日議程前發言

自特區成立至今，政府多番表示公共行政工作人員是政府的寶貴資源，但實際上，工作人員因為政府對待的方式，尤其是保安部隊的前線人員，他們越來越感到被遺棄、自生自滅，失去積極性，士氣低落。多年來，政府一直對各種不公平現象置之不理，以下是其中一些例子：

1. 為公共行政工作人員興建住屋

自特區成立至今，雖然政府庫房“水浸”，但仍未為其工作人員興建過一間房屋。由此可見，政府並不關心他們的安居問題及他們的家庭。

2. 向基層工作人員發放適用退休制度的公務員所收取的房屋津貼及長期服務金

基層工作人員及前線工作人員多年來一直要求在發放房屋津貼及長期服務金事宜上獲得同等對待，徹底消除這些造成同事間分裂的極不公平情況，因為政府似乎視某些工作人員如“親生仔”，但對另一些工作人員則如“遊艇仔”。

3. 解決因第 15/2009 號法律第 37 條第 2 款所規定的薪俸點調升具追溯力而導致的不公平情況

第 15/2009 號法律第 37 條第 2 款是為了惠及前行政法務司司長的一眾小數“契仔契女”而“度身訂做”的一項規定，而所有自特區成立至 2007 年 6 月 30 日期間退休的工作人員則被排除在外，不屬該規定涵蓋範圍。不明白為甚麼政府再一次歧視其工作人員，待某些人員如“親生仔”，其餘的都視為“遊艇仔”。因此，有必要對該條歧視性的規定進行檢討，為所有遭受損害的工作人員主持公道。

4. 向領取葡萄牙退休事務局退休金的退休人士再次發放房屋津貼，這項多年來一直收取的津貼突然被中止

《基本法》的其中一條基本原則便是延續特區成立前已存在的制度，此原則亦作為一國兩制的支柱。根據該原則，即使在特區成立後，領取葡萄牙退休事務局退休金的退休人士仍可繼續居於向特區政府承租的房屋，並可繼續享有醫療及醫藥

援助。除了以上兩項重要的福利外，上述退休人士以往亦一直收取房屋津貼，該等津貼對於他們安享晚年十分重要，在維持他們的生活質素及在醫藥開支方面擔當着一項重要的功能，因為他們無法獲得其他資源。

然而，突然某一天，政府中止發放這項津貼，此舉讓這些長者感到十分擔憂，但他們仍然懷有希望，希望政府能為他們主持公道，重新向他們發放房屋津貼，而相關效力則追溯至中止發放之日。

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

梁榮仔議員 2017 年 07 月 14 日議程前發言

澳門的住屋問題一直為人詬病，例如房屋租金昂貴、私樓價格高企、公屋嚴重不足等，都是長久以來澳門市民爭論不休的熱門問題。

本人辦事處經常都會收到很多市民的投訴與反映，指澳門經濟的高速發展，博彩稅收的增加令政府的庫房「肥到流油」，卻不見澳門市民的生活質素與民生問題有同樣的改善和提高。甚至因為一些大型企業大量地招聘外地顧員，導致澳門的房屋租金和樓價都大幅度地被推高到澳門市民無法承擔的高度。

同時，亦有很多收入處於中位的市民向本人表示，他們曾經希望購買經濟房屋，但無奈收入超過了購買經濟房屋規定的規限，想買私樓又無能力負擔，「窮唔夠人窮，富又唔夠人富」，變成了澳門俗稱的「夾心階層」，一家人只能擠在一個屋簷下生存。

澳門政府其實可以藉着與各大博彩企業續牌的機會，附加一些條件要求各大博企為他們的外地顧員興建宿舍供他們在澳居住，以減低外地顧員在澳門的租屋需求，從而令高昂的租金有所回落。另外，落實購買經濟房屋新政策，為澳門的「夾心階層」提供購買經濟房屋的機會，並為公務員興建公務員宿舍，以降低澳門的房屋價格的空間。

其實澳門現時的房屋問題只是澳門社會整體問題的冰山一角，若政府繼續拖延，不盡早採取行動的話，不但會對澳門的民生與社會造成極為惡劣的影響，更會導致澳門對外的國際城市形象受損。

劉永誠議員議程前發言

2017 年 7 月 14 日

建議政府設立首次置業貸款

社會上有部分人士具備一定的能力，卻因缺乏足夠首期資金而難以置業，正常情況下，如果缺乏家人的支持，要透過正常收入儲夠首期，不食不喝也要花十多年時間。為了建立一個具有朝氣活力的社會環境，營造一個穩定的社會基礎，通過設立首次置業貸款制度不失為可行之法，通過相關措施為來自不同階層的人士都能有置業的機會，弭平貧富階層間的差距，讓市民能通過自己的努力都能有機會實現置業的想法。相關措施可按以下要點來構思：

1. 出台措施應具針對性，優先幫助某群體，考慮相關措施對物業價格的刺激性，容易讓樓市價格失控，因此透過一些條件限制能抑制負面影響。首次貸款應以新婚夫婦為優先對象，具有足夠的經濟能力，資產不超過一定限額，擁有穩定的工作收入等條件。鑑於市場上最大的剛性需求乃是成家立業，而家庭作為社會穩定的基礎，政府優先解決他們的居住問題，在諸如人口老齡化、少子化等社會問題方面都能帶來效益；
2. 對相關物業產權應設定條件限制，如物業的所有權必須是夫婦二人平分，而且限定兩到三年內若離婚，出售物業的溢價必須歸政府所有，這樣一來可防止有不法之徒透過假結婚的形式來騙取政府資助，同時又鼓勵青年夫婦在婚姻問題上謹慎思考；
3. 利用政府現有的財政儲備，相關貸款可採取較低的利率，從家庭置業的角度看，過大的財政壓力會壓抑年青家庭的正常消費，減低生育意願，妨礙事業的拓展，從宏觀角度看，適度減輕小家庭的財政負擔，好處最終會回饋到整體社會的；
4. 政府在優先解決了新婚夫婦的置業問題後，就市民對住屋需求進行科學評估，建立一套完善的房屋政策，靈活採取不同手段，務實地解決本澳的居住問題。

因此，本人大方向上是支持相關建議，但必須要有精細的規劃，不可盲目推出措施，助長其他問題的產生。

根據政府的統計數據，2016 年本澳 65 歲及以上長者佔總人口的 9.8%，同時政府估算，到 2036 年 65 歲及以上長者的比率會到 20.7%。按照聯合國的標準，當一個社會年滿 65 歲及以上人口比例達到 7%，即已步入老齡化社會，當超過 20%則為超老齡社會。顯然，本澳正處於從老齡化社會向超老齡社會過渡的階段，社會面臨的養老、安老壓力空前巨大。廣大長者曾對本澳社會的繁榮進步做出過重要貢獻，我們有責任更多的關愛、關懷長者，讓他們有幸福安逸的晚年生活，這體現了人文精神也是社會進步的表現。

特區政府認可要關懷長者，將養老保障作為社會保障長效機制的重要內容，也專門頒布了《養老保障機制及 2016 至 2025 年長者服務十年行動計劃》。但從實際效果看，並未有效緩解長者的安老訴求。

以安老院舍為例，至少存有以下問題：一是院舍用地長期緊缺，長者輪候安老院舍時間較長；二是對安老院舍服務水平監督不足，缺乏有效的監督機制；三是院舍行業人員待遇較低、工作辛勞，同時缺乏專業認證，行業規範化、專業化不足，這些又導致護理人資不足。

導致上述問題的原因是政府對安老院舍重視不夠，具體言之主要有：

一是工作缺乏科學依據，院舍供應標準低。政府在回覆本人質詢時表示，“在長者院舍方面，在過去一段時間根據顧問研究的建議，以長者人口的 3.4%作為規劃的供應標準”。我不知道 3.4%的標準有何科學依據。但顯然政府只是以冰冷的數字為目標，並未以社會實際需求數量作為建設安老院舍的依據和出發點。違背了先有需求，後有目標的原則，這是導致安老院舍數量始終不足、長者訴求難以實現的根本原因。

二是未能正視社會實際需求，對長者真心關愛不足。政府主張安老院舍是“最後一個支援方案”，提倡盡可能“家庭照顧、原居安老”。我覺得“家庭照顧、原居安老”與安老院舍並不矛盾，各自針對的是不同情況的長者。我亦並不反對實現“家庭照顧、原居安老”，但這不能成為拖延甚至停止建設安老院舍的理由。政府對確實有安老院舍需求的長者不能長期視而不見，還有一些有特殊需求的長者，例如失智症患者、智障人士、雙重老化家庭等這些特殊宿位需求的，更不能狠心讓他們長期輪候下去。

我認為，如今確實到了政府要認真檢討安老政策和實際效果的時候。可以先從安老院舍方面入手，首先要改革理念，真切關懷長者，要以社會現實需求、人口發展預期作為建設院舍的依據和指南；其次要結合填海土地規劃，確保有充分的土地保障；再次要增加財政投入，加大護理人才培養力度，通過專業認證制度提升專業化水平，同時要加強對各類院舍的監管，確保院舍服務質量。只有這樣，才有可能實現“老有所養、老有所屬”的目標。

議程前發言

關翠杏

2017/07/14

早兩年，因應經濟深度調整，博彩收入下降，政府啟動緊縮財政開支措施，減少政府內部運作支出，尤其是公幹、招待費、宣傳活動、裝修、聯歡活動等非必要的支出，有關做法獲得社會認同；但行政長官曾經承諾對教育及社會民生服務的開支不會減少。

然而，下一學年整體教育津貼儘管增加四億元，但相關增幅包括了有新增學校申請加入免費教育網的支出；而政府發放給入網學校的免費教育津貼每班上調幅度僅在 0.5%到 0.7%之間，該幅度是自二〇一二年的新低，令入網學校新學年的經費調配大失預算，難免會影響教學和活動計劃的持續開展。

又如社會服務範疇，政府以資助方式購買服務，讓民間社服機構為政府提供社區照顧和服務，但最近兩年政府均沒有對民間機構增撥相應的資源，令到社服機構員工被連年“凍薪”，難免影響“軍心”。若社服人員隊伍不穩定，社會服務質素自然會受到影響。

上述情況的出現，到底是相關部門在財政預算上未有調撥相應的資源，還是受限於“預算不能增加”的要求？值得關注。

近幾年，公共房屋申請審查及上樓分配程序緩慢，近千社會房屋空置，有急切住屋需求的居民卻要苦候開隊申請，豈不是公屋資源的嚴重浪費？究竟相關部門是否受制於人手不足？無論如何希望不是基於“預算不能增加”而導致行政效率遲緩。畢竟公共房屋供應及上樓涉及居民的安居問題，是必須投放資源以認真解決。

此外，多年來，政府為解民困，提供了各種惠民措施，除了現金分享之外，還有醫療券、原水補貼、電費津貼、巴士補貼等等，這些資助及惠民措施倘與相關範疇或部門的經常性開支捆綁在一起，“預算總額不能增加”的要求之下，涉及教育及民生的資源又何能得到確保？期望特區政府認真關注有關問題所在，做好財政資源的運用，以免教育及社會民生服務受到影響！

議程前發言

李靜儀

2017/07/14

日前，北區發生一宗致命交通意外，涉事運油車司機被揭發是一名持有“藍咭”的送貨員外僱，有關外僱“過界”從事駕駛工作的違法事件實屬冰山一角。

本澳不容許輸入外僱職業司機，但多年來，濫用特別駕駛執照又或以其他行業的外僱身份來澳，然後“過界”做職業司機的情況相當普遍，公然違反政策。本澳職業司機及勞工界一直強烈要求當局嚴加巡查執法，並完善法律提升罰則，加強打擊這類非法工作情況，可惜未能遏止；而黑工問題亦困擾各行各業的僱員。

打擊非法工作的法律法規存在漏洞，罰則過輕是黑工問題越趨猖獗的主要原因。多年前，勞工局前任局長已表示會針對打擊黑工處罰部分展開單獨立法工作，其中包括加重罰則，以體現政府打擊黑工的決心。至二〇一二年，政府亦成立“杜絕非法工作的跨部門工作小組”，探討有效打擊非法工作的方案；令人不滿的是，此後一直沒有落實任何新政策、新措施，連罰則都無調升；嚴打黑工的修法工作毫無寸進。早前，現任局長更拋出“單靠加重刑罰阻嚇亦不一定起到預期作用”的說辭，換一任官員變一套態度，何以體現決心！

關於特別駕駛執照制度被濫用衍生“過界”司機問題，治安警察局代表亦坦言，有關法令已實施三十多年，不太完善，但是警方亦要繼續沿用這法令執行職務。對此，政府早於二〇〇九年同樣有成立跨部門小組研究遏止違法情況，且承諾會加緊修訂法規。跨部門小組於二〇一二年九月完成編制特別駕駛執照行政法規草案文本，並送交法務部門進行分析及核實，當時稱後續將提請進入立法程序。

然而，相隔近五年，有關文本石沉大海；近月政府又搬出一堆理由，指因有計劃引入罰則，須待將來修訂《道路交通法》才能做；並指由於特駕照行政法規草案只規範內地駕駛員在本澳駕駛的資格問題，而要解決內地駕駛員過界工作等不規則情況，還要牽涉到對外僱的規範、對有關車輛的規範等一系列問題，故需作更深入的分析 and 評估；但研究多年，遲遲未見文本蹤影；究竟拖到何時才能落實？

本澳黑工泛濫，面對坊間一再批評和質疑，政府的回應僅是成立跨部門小組、研究草擬方案，但始終未有修法填補法律及機制的缺陷，黑工猖獗的問題依舊；而前線人員即使不斷開展執法工作，亦只是疲於奔命，難有成效。為此，本人再次強烈要求特區政府，為穩住居民的就業信心，彰顯遏止非法工作行為的決心，當局必須切實加強打擊黑工的成效，尤其應盡快修法完善機制、加重刑罰，加大對聘用黑工的阻嚇力，莫將工作流於口號、形式！

把握粵港澳大灣區發展機遇

在剛剛過去的 7 月 1 日，國家發改委、及粵港澳三地政府共同簽署了《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》。這是在 2011 年澳門與廣東省簽署《粵澳合作框架協議》的基礎上，更高規格、更深層次的一項區域合作部署，對豐富“一國兩制”偉大實踐，為保持澳門長期繁榮穩定，具有重大意義。澳門特區政府和社會各界應當團結協作，共同找準澳門在大灣區中的定位，把握大灣區帶來的機遇。

近年來，粵港澳大灣區先後多次寫入國家官方文件，尤其是今年兩會期間，李克強總理明確提出“研究制定粵港澳大灣區城市群發展規劃”。澳門各界對此一國家戰略高度關注，特區政府率先做出表率，啟動粵港澳大灣區專題研究、開展廣泛的民意征集工作，社會各界也積極建言獻策、提出建設性意見，應該說在參與粵港澳大灣區的過程中，我們再次表現出了務實進取的“澳門精神”。

近一段時間以來，不少青年朋友、以及中小企業商戶跟我接觸，分享對於大灣區發展機遇的見解、交流關於如何融入大灣區的困惑，意見很坦誠，也很有啟發性，因此，在這裡，我也跟各位分享下：

第一，政府要提供足夠資訊和適切措施，鼓勵青年和中小企大膽“走出去”。新一輪的開放發展，政府應該實行更加精細化的配套準備，令居民、業界更便捷更全面地了解大灣區內的機會，也更客觀更清晰地評估走出澳門可能面臨的困難與挑戰，實現更從容更高效地把握發展機遇。

第二，對於已經“走出去”的居民和業界，政府要建立溝通機制、跟蹤服務，做到“送上馬，扶一程”。不能認為推動大家走出去了，就大功告成了，而是要繼續跟進下去。要建立正式的渠道，聽取、收集澳門居民和企業在大灣區內生活和工作的實際問題，並想辦法加以協調解決。

第三，要注重雙向合作，既要主動“走出去”發掘機遇，更要大力“引進來”創造機遇。通過吸引大灣區內知名的企業、多元的資源來澳投資興業，給在澳發展的青年、中小企提供更多的選擇和機會。

謝謝。

議程前發言

麥瑞權

2017 年 7 月 14 日

紅街市點解無人管？

有市民及商販們反映紅街市建於 1936 年，是目前唯一被列入澳門文物名錄的街市建築。但事隔 80 年有多，街市內現時多處牆身已出現長裂紋及跌石屎灰、柱位疑似出現結構性的裂縫、電制殘破、電線殘舊亂疊、街市地台凹凸不平、有些透氣窗不能開閉、又沒有無障礙出行設施等等的亂象；而街市外圍牆壁就有滲出臭味污水到街外，滋生蚊蟲傳播疾病，直接影響環境衛生。上述反映的種種問題至今仍未見民政總署、衛生部門、工務部門、文物保護部門、旅遊推廣部門作出跟進、改善及處理。各個相關部門到底有否跨部門商討過紅街市的維修保養事宜？而更大的笑話便是，紅街市是歷史文物，不是一般的樓宇或公共場所在維修保養的問題上都尚且如此，試問市民見到紅街市如此現狀，政府又如何讓能做好宣傳教育使市民能依法主動對樓宇定期維修保養呢？況且旅遊局早前便希望將文物景點發展成旅遊景點，但紅街市連公共衛生都出現問題，咁遊客去睇 D 咁嘅文物，澳門都有面子喇，商販的營商環境嚴重受到影響，市民的身體健康亦受到威脅。

對此，我哋的團隊受市民及商販們的委託到紅街市實地瞭解情況。發現紅街市本身屬於文物古跡，而且是全澳唯一用作經營街市的文物，但政府並未因應紅街市的結構問題定期檢測、維修及保養，以至一樓地面出現高低不平，部分天花已裝上工字鐵作加固，以及牆身現多處裂縫及漏水的情況，可能因此令到地下排污系統出現移位及斷裂；加上舊建築物地下渠道日子久遠容易破損滲漏。而滲漏的汗水滋生蚊蟲，衍生公共衛生問題。而紅街市經已列入文化局的文物保護清單，但任由污水不斷在牆身滲出，對整幢建築物結構造成難以預計的破壞。

然而，旅遊局向外推廣紅街市一帶的旅遊宣傳，但街市衛生未如理想，內部電氣設施殘舊，地面濕滑又欠缺無障礙設施，加上內部溫度過高，並非理想的旅遊地點。而整個街市的高溫不利街市內的肉類、海鮮以至其他食物存放，在夏天下午約四時許街市的內部溫度仍達到約攝氏三十四度，二樓部分肉檔因“西斜”最受影響，有肉檔東主表示溫度過高令肉類容易變質，除了造成食物品質衛生問題外，長時間放置的肉類不能出售，最終被棄置而造成浪費。

因此，建議衛生、管理實體等部門加快檢測維修及保養紅街市，成立紅街市專案小組，並研究改善街市商販的營商環境，包括加裝無障礙出行設施及向全空調街市轉型。保障商販們及市民，尤其是長者、孕婦、行動不便等人士的無障礙便捷出行和身體健康。

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2017 年 7 月 14 日

主席、各位同事：

下午好！

2015 年 12 月，“海一居”所在地塊 25 年臨時批給屆滿，並於 2016 年 1 月被宣佈失效。隨後，陸續有多塊土地批給到期被政府收回，包括 65 塊不可歸責於承批人的土地和 48 塊可歸責於承批人的土地。

上述收地糾紛引起了澳門民眾與社會各界的廣泛關注，尤其是立法議員也通過各種方式表達了重視。2017 年 4 月 8 日，十一位議員約見行政長官，並遞交了由十九位議員聯署簽名、旨在解決“海一居”問題的信函；2017 年 6 月 9 日，本人和歐安利議員提交了《土地法》修改法案，冀獲得行政長官書面同意以便在立法會展開立法程序；2017 年 7 月 4 日，又有九位議員向行政長官提交了針對“海一居”的解決方案。

社會各界一直關心本人和歐安利議員提出的修改法案有無寫明“解決海一居”，修法是否可以讓“海一居”業主上樓。但是，《土地法》從來沒有具體規定要收回“海一居”地塊，也無講不讓“海一居”業主上樓。收地糾紛的出現，其根本原因在於《土地法》第四十八條採取了“一刀切”的做法，沒有根據承批人的過錯給到期的土地進行分開處理。本人和歐安利議員提出的修改法案就是要填補《土地法》這一漏洞，建立起歸責機制，目前該修改法案尚處於等待行政長官簽名之中。

實際上，《土地法》引起的上述問題早在 2015 年 8 月 13 日就被立法會土地及公共批給事務跟進委員會（其構成亦為立法會第一常設委員會成員）高度關注過，並清楚記載於意見書中，現在摘錄如下：

“部分委員會成員和其他列席議員亦有對《土地法》第四十八條關於臨時批給到期不可續期的規定表示憂慮。由於臨時批給土地可能涉及小業主購買樓花後的權益，亦可能涉及銀行抵押批出巨額貸款，若然不可續期的後果是導致臨時批給失效，將可能令小業主和銀行等成為受害者。此外，批給到期未完成利用，可以是基於可歸責承批人的原因，亦可以是基於政府的原因，政府在執法上不作區分，劃一失效的做法，將產生嚴重問題。（意見書第 15 頁）

之前沒有新《土地法》時，處理上較有彈性，雖然舊法同樣不得續期，但可透過間接的方法重新再批給於同一承批人……政府正在就《土地法》第四十八條的問題加以研究，並重申非常樂意與立法會溝通交流，對議員主動提案修法表示歡迎。（意見書第 17 頁）”

同樣的，在該委員會 2016 年 8 月 15 日的意見書中，再次記載了委員會對於政府執行《土地法》會造成負面後果的擔憂：

“委員會明白《土地法》明確規定了租賃期限且當承批人在期限內未有利用土地，政府必須依法宣告土地的批給失效，然而在上述的個案中，承批人未有如期利

用土地的原因是有關土地被政府借用了，委員會希望政府積極研究解決問題的方法。因為政府一定要在充份的理據下進行收地，不應劃一以批租期屆滿為由去收地而漠視其他的特殊情況，否則只會損害政府的形象。（意見書第 18 頁）”

委員會能夠準確看到新《土地法》存在的問題，且給出意見和建議，其工作是非常值得肯定的。在此，本人也希望政府能夠履行向委員會作出的承諾，直面當前的收地糾紛，並積極、主動的尋找解決方案，保護小業主和土地承批人的合法權益。

多謝主席！

要有數據基礎上建經屋社屋 使公共資源實現效益最大化

立法議員區錦新 14/7/2017 立法會議程前發言

凡有土地興建公屋，如何確定經屋、社屋的比例，這是一個體現科學施政的問題。

在議會中不斷有同事追問未來一萬二千個多個公屋單位（包括當局已透露的偉龍馬路地段的八千個單位及路氹西側、奧林匹克綜合體多層停車場、慕拉士發電廠、氹仔治安警海島警務廳、祐漢原舊諮委辦事處和林茂塘 A 及 F 地段七幅土地計劃興建四千六百個公屋單位）的經社屋比例，在日前一個口頭質詢會議上，房屋局局長只推諉當局尚在根據數據進行分析，暫時未有定向。當然，再遠一點的填海新城 A 區的二萬八千多個公屋單位的經社屋比例更談不上如何制訂。

從科學施政角度，公共房屋是耗用公共資源，包括土地和公帑，都應審慎作出決定，以期公共資源的使用能達到利益最大化。可是，在沒有開展經屋和社屋申請的前提下，沒有將對經屋、社屋的需求數量化，任何經屋、社屋比例的制訂難免只是閉門造車。日前政府宣佈了今年第四季度會重開社會房屋的申請，而稍後亦會在修訂法律下建立社屋申請恒常化的機制。這有利於確定社屋的需求數據及社屋類型的需求數量，從而有利於針對實際需求來建造社會房屋。但經屋問題更大，卻似乎未見有任何解決之道。

現行經屋法規定必須有了經屋項目以後才可接受經屋申請，這在當年制訂該法律時已被批評不科學。因為須已有經屋計劃才接受申請，就會出現雞與雞蛋孰先孰後的問題。一個經屋項目有多少單位、按甚麼數據來確定 T1、T2、T3 三種單位的比例，完全是長官意志。在萬九公屋的建設時，就出現了經屋單位過多建造一房一廳單位，導致二房三房的單位嚴重不足，但一房一廳單位則過多，以至建成五年至今仍有大量一房一廳單位尚待分配。要糾正這種資源錯配，經屋申請應先於經屋興建，只有透過接受申請，掌握了對各種單位的需求數量，制訂各種單位的比例，建構經屋項目才會切合實際所需。但現行經屋法卻偏偏要先有項目才接受申請，結果是在經屋項目制訂時便靠瞎子摸象。所以，經屋法在未來進行修訂時，除了應將經屋的分配制度撥亂反正，從分組抽籤散隊的模式重新恢復過往計分排序輪候的制度外，更應該將現時的有項目才接受申請更改為每隔若干年（例如三年）便需接受經屋申請，讓當局透過接受申請掌握社會對經屋的需求數量才更精準地制訂項目。

若是如此，經屋定期接受申請，而配合社屋申請衡常化，當局就完全可以掌握社會對經屋的需求數量以更精準地確定可建公屋的資源上如何分配經屋社屋的比例，也能精準地確定經屋和社屋的 T1、T2、T3 三種單位的比例。這才談得上科學施政，也確保土地和房屋的公共資源的使用能取得最大化的社會效益。

林香生議員的議程前發言稿(2017/07/14)

近日澳門不少泊車區域開始淘汰舊式的收費咪錶設備，改用新式的電子咪錶系統，以一個咪錶管理多個泊車位。然而，新的電子咪錶設計乃至配套設施着實令不少使用者感到折騰。電子咪錶的顯示屏不大和使用電感輕觸按鍵設計，容易造成使用者誤觸情況，且不懂退回多付的費用，只有一再投入泊車費；泊車位地上標示的編號也由於油漆掉色關係，為使用者帶來了諸多不便；更甚者是同一街區，卻出現紅柱和黃柱情況，令泊車的居民感覺混亂……，以上種種促請當局從速予以改善。

交通事務局於 2017 年 6 月 17 日起，調整大堂區的泊車價格，相應其咪錶的顏色也作了修改。居民表示，原來的一車位一個咪錶設計，在車廂中也能容易看到收費柱的顏色，從而選擇收費較低的泊車位。現在改用「一錶多管」的電子咪錶，駕駛者難以即時知悉收費柱顏色，往往泊好了車，看到咪錶機時才知悉情況，教使用者無奈。

在泊車付費上引入有電子拍卡付費的新式咪錶，不少使用者反映新式咪錶由於是電感輕觸按鍵，沒有力度回饋，加上屏幕有延遲情況，以至常常出現誤觸，部份年長居民更是不會使用，出現「付費難」情況。新的咪錶使用「一錶多管」設計，使用者憑泊車位置的白色油漆號碼支付泊車費用，可惱的是不少車位號碼已無法辨認，只能透過數車位或估號碼。有關方面為何不能在更換新的咪錶的同時做好泊車位號碼清晰顯示呢，難道是有意讓人多付費用的舉措？委實令人費解。

有鑒於此，促請有關當局，首先要評估現時安裝的新泊車咪錶是否存在設計缺陷，消除使用者受折騰的感覺；其次完善「一錶多管」式泊車編號顯示的方式，能否改用在泊車位釘上號碼鋼牌，解決油漆掉色問題。再次是要從便民出發，檢討現時咪錶收費柱的設置位置和顏色是否合適，讓使用者感覺便捷。