

須對公共部門廢舊資產進行統一管理

議程前發言

2014年10月24日

立法會全體會議

崔世昌

在面對社會的不斷發展，市民對於公共服務的訴求不斷增加，各公共部門為了回應有關訴求，在各種資源的投放上必然有所增加，這些所投放的資源都構成了公共部門的有形或無形資產，而在公共部門的有形資產中，隨著時間的流逝，一些資產已顯得完全無價值或近乎於無價值，成為需要報廢的資產。由於現時並無統一的法律及標準確定哪些資產屬於廢棄物資，因此，各個公共部門，包括自治或非自治的機構都是自行認定的。

按照現時公共部門的一般做法是採取租賃倉庫以放置廢棄物資，這樣不單是導致公帑的大量投入，有浪費公帑之嫌；而且也會間接地造成土地資源的不當使用，令原來已經緊缺的土地資源更加緊缺。除了租賃倉庫外，各個公共部門中也有將已確定為廢棄物資的物品交由財政局處置的情況，財政局在接收物資後會按情況不同而不定期舉行公開拍賣程序。

不過現行的上述這些處理方法仍不夠嚴謹，因此，建議政府應整體檢討現時的相關法律法規，並制訂一個全面適用及規範廢棄公共物資的法律，尤其在法律內訂定廢棄物資的確定標準；與此同時，可建立報廢公物管理委員會以確定廢棄公物的清單，由其進行拍賣前的廢棄物資統一管理以及制訂一套較為簡化的拍賣程序以加快處理報廢物資的事宜。

議程前發言

中央招聘成效 亟待彰顯

陳明金 2014年10月24日

中央招聘實施兩年多以來，質疑一直不斷：招聘要一兩年後才有結果，用人部門、投考者都要苦等，效率低下；抽籤分配，人員可能錯配；考試合格率奇低，社會嘩然；一邊推行中央招聘，一邊不少部門大幅自行招聘。如此等等問題，作為行政改革的重要一環，中央招聘的成效有待彰顯。

根據第23/2011號行政法規，公務員中央招聘，首次於2012年8月開考，投考128名**技術輔導員**的成績名單，拖到今年6月18日才公佈，經過上訴期以及抽籤分配程序，兩年後才有人陸續入職，對用人部門、投考者都是一場苦等。去年11月7日，本人在立法會議程前發言時，曾經質疑如此低下的行政效率，並提出一些建議。後來，行政公職局曾公開表示，經過優化開考程序等，縮短了一些時間，但是，由開考到電子抽籤分配，仍然需要一年多時間，例如：去年10月23日公佈**法律範疇高級技術員**開考，今年10月公佈筆試成績，去年3月13日公佈**資訊範疇高級技術員**開考，今年7月抽籤分配。所需的時間，對比2012年8月**技術輔導員**開考至錄用的兩年，雖然有所縮短，但是，仍然長過內地公務員“國考”以及其他地方的同類考試。如此的行政效率，作為公共行政改革的執行部門，究竟存在甚麼問題，又如何進一步推行自身的改革，提升行政效率？

抽籤分配，人員可能錯配。有公務員團體就對這個問題存在憂慮。對此，行政公職局曾表示，根據相關行政法規的規定，中央開考的典試委員會成員，主要由用人部門委派代表組成，因此，用人部門會參與訂定，配合職務所需的選擇準則。同時，中央招聘可邀請，具有特別經驗的專業人員，輔助典試委員會進行開考，因此，合格的人員，理應有能力履行相關職務，不應出現人員錯配的情況。不過，128名**技術輔導員**、52名**資訊範疇的高級技術員**，今年7、8月才抽籤分配，是否可能出現人員錯配，仍然需要實踐才能夠說明。

考試合格率奇低，值得研究總結。去年10月23日公佈**法律範疇高級技術員**開考，時隔近一年後，公佈的結果是，500多人報名，308人筆試，首輪筆試後只有一人合格進入口試。這其中肯定有問題。是法律通識要求太高、考題太難、太多？現時各部門在職的**法律範疇高級技術員**，假如同樣考這些題目，是否都能合格？又或者，我們的法學教育究竟出了甚麼問題？我們對本地法律人才的培養，是否一直存在很大的空白？而更深層次的問題是，回歸以來，“法律本地化”在現實中是否只是叫口號？當然，我們不能夠只憑某一項考試結果，就否定整個考試制度，但是，也不應該以“考試範圍和內容，是按法律範疇工作的高級技術員，所需的知識和技能設定。因此，這次考試成績，反映絕大部分澳門考生，未能夠滿足法律範疇規定的合格標準。”一句話就了事。

政府推出中央招聘的期望是，先通過試行**技術輔導員**、**高級技術員**的招聘，再逐步推行到其他職程。兩年多來，中央招聘先後開考5次，只計劃為不同公共部門招

聘 268 人，對比不少部門自主招聘的總人數，只是一個小數目。為此，本人於去年 12 月 5 日提出書面質詢指出，今年各部門計劃自主招聘 2,005 人，是中央招聘的 3 倍多，事實與期望似乎背道而馳，部門編制如果因此被填滿，中央招聘是否會變成“擺設”？

澳門回歸將近 15 年，關於公共行政改革工作，由 2002 年成立公共行政觀察站，2006 年提出中央招聘構想，2007 年成立公共行政改革諮詢委員會、公共行政改革統籌委員會、並推出《公共行政改革路線圖》，一路走來，舉步維艱。特首崔世安曾提出，深化公共行政改革，重點在於推進公務人員的中央招聘制度。面對實踐中出現的問題，本人建議，首先應該優化中央招聘制度，包括精簡考試程序和各項流程、進一步縮短等候的時間；作為主管部門，也必須改革和提高自身的管理和操作水平；科學分配錄取人員，避免錯配；檢討考題的設計、內容範圍、題目數量，力爭更科學、更合理、更有針對性；多管齊下，不斷彰顯中央招聘的成效。

議程前發言

促請當局清查非法網上賭博廣告

施家倫 2014年10月24日

近期有不法商人借用澳門博彩業的公信力，打著“政府監管”、“合法牌照”的招牌開設網絡賭場，在各口岸顯眼位置、旅遊巴，甚至社區大廈的外牆，高掛巨大的廣告招牌，大肆宣傳網上賭博。這些賭博網站以“政府監管”“合法牌照”為名，魚目混珠，容易讓人以為是澳門政府合法監管的網絡賭場，上當受騙。日前檢察院就以詐騙罪、非法賭博罪和禁錮罪檢控了一宗網絡賭場詐騙案，可見已經有人上當受騙。這種情況如果放任發展，將會嚴重擾亂博彩業的發展環境，對特區形象帶來負面影響。

這些網絡賭場游離於法律監管之外，容易引發一系列的問題。例如，他們在廣告中聲稱“1000萬取款3分鐘到賬”，背後是否存在非法套現、洗黑錢等問題，值得深入調查。而非法博彩廣告大幅侵佔大廈牆面，令到博彩社區化問題死灰復燃，對居民的影響也不容忽視。

俗稱廣告法的《訂定廣告活動之制度事宜》規定，“以博彩活動作為廣告的主要信息者不可作廣告宣傳”；博彩經營的相關法規亦規定，澳門的博彩經營需要特許。也就意味著，目前這些網絡賭場和網上賭博的廣告是非法的，既然是非法的，為什麼還可以大範圍、長時間的存在？當局是看不見？還是看到了沒去執法？是不是有官員失察、失職！

特區政府和民間社團這麼多年來花費了大量人力財力推行“負責任博彩”，嚴防博彩社區化問題，如果政府繼續放任非法博彩廣告猖獗橫行，走回頭路，於法、於情、於理都講不過去！

所以，我期望：

(1) 當局儘快就非法網上賭博廣告開展深入調查和專項執法，清拆非法廣告，追查非法廣告的源頭，追究相關負責人的法律責任，徹查其中可能牽涉的非法賭博和洗黑錢問題；

(2) 儘快完善網上賭博和網絡賭場的法律法規，加強對網絡賭場的法律監管；

(3) 檢討修改廣告法，加大對違法行為的罰則，對於一些特別惡劣的情況，應當追究刑事責任。

議程前發言

宋碧琪 2014-10-24

回歸以來，隨著社會經濟快速發展，本澳城市面貌日新月異，為進一步推動優化城市空間、提升生活品質及促進社會可持續發展，《土地法》、《文化遺產保護法》及《城市規劃法》三大法於 2014 年 3 月 1 日同時生效。《城市規劃法》同時明確規定設立城市規劃委員會（下稱城規會），負責在城市規劃的編製、實施、檢討及修改程序中，以及在根據城規法的規定發出規劃條件圖的程序中發表意見。

為配合法律的生效落實，特區政府依法設立城規會，突出公眾參與制度，希望透過專業人士、社會各界的共同參與，集思廣益，讓本澳的城市規劃更加科學及透明化，切合社會整體發展需要。目前，城規會共有 36 名成員，分別來自公共行政當局的代表、城規、工程、歷史、法律及社工等領域，在收集公眾意見基礎上進行會議討論。城規會自 2014 年 3 月成立以來，已進行了 11 次平常全體會議，不斷就重要的規劃條件圖展開討論。眾所周知，本澳作為世遺歷史名城，歷史建築遍佈全澳各區域，其中一些屬於國有土地，另一些則牽涉私人業權。故此，城規會與其他相關部門及業權人的溝通協調非常重要。

顯然，城市規劃是指導城市合理發展，建設和管理城市的重要依據和手段，也是城市建設和發展的藍圖，對澳門的可持續發展尤為重要。城市規劃不僅涉及城市內部的規劃，也要兼顧區域發展需要，與區域發展融合接軌。隨著 CEPA、《珠三角改革發展規劃綱要》、《粵澳合作框架協定》等的落實，澳門區域合作發展步伐不斷加快、加深。因此，作為澳門未來城市的重要基礎及框架的總體規劃宜盡快落實。對此，城規會表示，法定總體規劃的前期工作，即整個澳門未來發展策略研究可望在今年年底啟動，並需 3 至 5 年的時間編撰總體規劃。對於城規會即將開始如此龐大複雜的工作，行政當局及社會亦需對城規工作給予更多的支持。

雖然如此，但歸根究底，城規會的性質始終只是一個政府諮詢機構，不具決策權。關乎整個澳門城市規劃發展的事務，實質由土地工務運輸局屬下的城市規劃廳負責。從目前經驗看，涉及跨部門之協調合作效率已不高，再加上城市規劃涉及城市建設、工務、運輸、交通、環保、教育、衛生等等各方面，倘若在城市規劃問題上，有關部門意見不一，作為廳級部門的城市規劃廳是否有足夠權限及能力去協調其他局級部門有效落實規劃建設？如何去兼顧區域融合發展？不免令人擔憂，倘若協調結果不周，歷經公眾參與、城規委員會議討論而最後制定的城市規劃難以落實，是否導致前功盡廢以及社會資源的巨大浪費？

參考臨近地區經驗，香港特區 12 個決策局中的發展局下設職能明確的規劃署，執行城規會的決定；國務院則設有直屬的住房和城鄉建設部；新加坡的國家發展部下設市區重建局，全權負責全國空間規劃的編制及實施管理。由此可見，不少國家和地區都十分重視城市規劃這項工作，並已為城市規劃設置了相應的具較強管理權力的部門，以支撐城市規劃的發展。

特區即將迎來新一屆的政府，行政長官更提出將加大力度推行公共行政改革，從完善整體政府協調、宏觀佈局上推進行政改革，理順政府職能架構，提升管治能力。因此，因應城市發展方面存在的客觀不足，當局是否應該思考創新機制，尤其是拓展城市規劃管理部門職能及權限，優化資源整合及理順相關部門的關係，特別是面對社會上對運輸工務司屬下部門架構和職能重疊的質疑，有必要進行重組改革，調整工務、規劃、建設等部門的職能，使得在城市規劃委員會的配合下更有力地加以統籌推進澳門城市的發展。

2014年10月24日 議程前發言

高開賢、鄭志強、崔世平 聯合發言

(崔世平議員代表發言)

政府的公共採購制度已沿用多時，實在有必要對制度及其相關法律作出迫切的檢討修訂，以優化財政支出管理，提高公共資源的使用效益，更對支持本地中小企發展起著重要作用。

現時，政府採購的相關法律制度主要由第122/84/M號法令、第63/85/M號法令，以及74/99/M號法令等組成。這幾個法令分別實施了十多年至三十年，到今天是否仍然適用呢？要建立完善的採購體制，政府須檢討不同法令的適用性，尤其是一些明顯與社會脫節的制度規範，應以新思維研究建立完整的採購法。

回顧八十年代的經濟格局、社會環境、政府財政狀況等等，都與今天大不相同。據統計年鑑記錄，1984年澳葡政府的全年財政收入只有約14億5千萬澳門幣，當時的公務人員薪俸點每100點是澳門幣2,000元。三十年後，特區政府年收入達1,700多億，公務人員薪俸點已調升到每100點7,400元。其他如物價、收入中位數等等的經濟數據，全部都有大幅度的倍增。

而公共採購規定的招標金額，根據第122/84/M號法令「工程的估計金額超過澳門幣二百五十萬元；增添財產及服務的估計金額超過澳門幣七十五萬元，招標將屬必要的。」以當時的經濟環境，訂定二百五十萬元、七十五萬元的金額具其嚴謹性，亦是較前瞻的大金額考慮。三十年前的七十五萬元，可以買十幾個住宅單位，但現在，連半個車位都買不到。所以說，當時要招標的項目在金額上已經是大項目。但相對現在，這個金額可能只是屬於競投中小額項目，但同樣要經過一輪繁複程序，的確令到有意競標的中小企望而卻步。三十年不變，政府仍沿用相同的採購制度，仍維持不合時宜的招標金額規限，實在是未有與時俱進，亦脫離社會經濟發展的現實；再加上煩複的競標程序，對中小企來說，真是“又愛又恨”。

另外，關於書面合同之訂立，即是俗稱的“公正合同”。法律規定「工程金額超過澳門幣一百五十萬元或施工期超過十二個月；財產或服務的增添金額超過澳門幣五十萬元或交收或進行期限超過六個月，將須簽署合約。」

這些不合時宜的限額所引致的程序規範，是為難了中小企僱主的做法。除了

金額規限不合時宜之外，即使供應瑣碎的、金額少的物品，只要涉及到交收或進行期限超過六個月，全部都要簽“合同”。這樣既浪費政府資源，浪費相關官員時間，更令到本地中小企供應商為做少少生意疲於奔命。

審慎理財固然重要，但切勿墨守成規而導致浪費政府和企業的資源。我們促請有關當局，重新檢討、審視整套採購制度的執行；配合經濟發展的實際環境，研究調整招標金額；提升監察力度，建立公平、公開、公正，完整的採購體制；簡化小項目程序，更新條件規限，讓本地中小企業更容易參與及從中受惠。還建議考慮將現時採購制度中“工程”、“一般採購”和“服務”這三個類別分別拆開，將更有利不同類別制度的實質操作和訂定嚴謹的監察機制。我們相信，建立全新的、適應社會環境的新採購制度規範，能更好地提升採購效率，充分善用公共財政資源。

議程前發言

立法議員 何潤生

對特區政府而言，交通問題應該是本澳近年繼「住屋難」之後，另一頭痛的民生問題。根據統計局資料顯示，本澳機動車輛總數截止今年 8 月已達 235,077 輛，且平均每月新登記車輛超過 1500 輛，按此增幅，預計今年底全澳車輛總數將達 24 萬。回歸 15 年，社會經濟發展一日千里，外僱人口大幅飆升，訪澳遊客年年遞增，旅遊業得以蓬勃發展，由旅遊巴、發財巴組成的集體運輸系統應運而生。而隨著居民收入增加，用作代步的私人車輛急增，加上政府推行“公交優先”政策，巴士班次持續增加，種種因素致使路面交通愈趨擠塞，除了影響居民和遊客出行，交通意外更是頻生，亦難怪居民對政府的交通政策怨氣叢生。

事實上，特區政府於早年曾提出《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》，當中以「公交優先」為整體核心，預計第一階段即 2012 年前「重整公交，集中精力保障出行¹」，以保障居民出行的便利性及舒適性。然而，新巴士服務模式落實至今，居民普遍詬病「公交出行」難有「便利」、「舒適」可言。而第二階段即 2015 年，主要是「配合輕軌通車，進一步整合巴士、的士、輕軌及步行網絡，並適當管理車輛的增長及使用²」。但綜觀現實，「公交優先」的概念未見融入生活，隨着 2015 年到來，《澳門陸路整體交通運輸政策》的十年規劃即將過半，當前的巴士、的士服務問題多多，整個輕軌系統已確定無法如期落實，政府對車輛管理只著力於加強執法、增加咪錶、改變收費形式等，控車政策無聲無影，根本無法有效改善現時惡劣的行車環境。總括而言，《澳門陸路整體交通運輸政策》已成「空頭支票」，長此下去，我們賠上的將是普羅大眾的生活、旅遊城市的形象，甚至澳門社會的長遠發展。

鑒於社會對控制車輛增長的訴求越趨激烈，車多路少的現實亦提醒我們控車已是刻不容緩，因此本人促請特區政府盡快出台並落實控車政策，以經濟手段調控車輛增長，特別是限制旅遊巴、發財巴的任意性增長；此外，亦建議考慮從增加新登記車輛的進口稅或銷售稅、調升十多年未有增加的在用車行駛牌照費用、加快在用舊車的淘汰等方面著手，多管齊下控車，同時加強對公交的監管，讓居民願意利用公交出行。只有透過控車釋放部分路權，才有條件談「公交優先」；否則，放任車輛增長，公交繼續擠塞，居民繼續買車，陷入惡性循環，「公交優先」終是紙上談兵。

本澳交通問題環環相扣，可謂牽一發動全身，如何破解困局，還需當局用心思量。本人希望新一屆的政府官員能走出辦公室，多深入社區瞭解民情，秉持民生無小事的理念，為居民排憂解難，真正做到「以民為本」。

二零一四年十月二十四日

¹ 《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》P. 14。

² 《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》P. 16。

2014年10月24日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

吸取經驗 儘速提升食安保障

食安中心成立一年，報導指中心採用世界衛生組織和聯合國糧食及農業組織倡導的“風險分析”的運作模式，依法有序落實及加強食安的各項工作¹。但是，在這一年間，本澳發生了多宗重大的食安事件，如本澳最大型連鎖食肆(麥當勞)被揭發使用問題食材；台灣問題油品事件；毒芽菜事件；未經檢疫的走私副食品在超市流通及多宗懷疑食物中毒事件等等。面對這些食安問題的處理，居民批評當局的反應緩慢，決策態度上欠缺果斷，在問題食品的追蹤及後續處理方面，與居民的期望存在落差，更被人質疑“食安中心成立後所發揮的功能何在？”。

本澳食品以進口為主，近一年內接二連三出現輸入性的食品安全問題。當中福喜肉及台灣食油事件，無疑是今年最嚴重的食安事件。雖然問題成因是由外地引起，但當局的處理亦未能令人滿意。以台灣植物性食油事件為例：今年10月15日早上，台灣衛生局證實，南僑集團疑將工業用油混入植物性食用油中²。應對是次事件，香港在台灣有關新聞發佈的數小時後，立即下令全面禁止台灣生產的食油進口和在香港出售，更將植物源性食油加入限制之列³。相反，本澳在16日下午才作出處理，先是表示暫未限制進口台灣的植物源性食油，觀察事態發展⁴，數小時後再表示會禁止台灣植源性食油入口⁵。事件顯示本澳在重大食安的決策態度上欠缺果斷，未能迅速及決斷地以食安零風險為處理事件的前題。因此，促請當局提升對食安問題的決策效率，有必要學習外地採取零風險的果斷處理手法，當出現可能危險公眾的食安事件時，即時停止有問題的食物在市面流通。進口食物檢驗方面，建議當局不應再過份依賴輸出地的檢驗為主要進口標準，必須提升自身檢測技術，主動對進口食品檢驗及加大抽檢例數。

其次，有食品代理商舉報懷疑有走私食品輸入本澳，海關據報調查後發現，走私食品已經流入本澳多間超市超過一年，這些事件顯示現行的措施，無法有效在本澳副食品產業鏈中，堵截未經檢驗的食品輸入。加上有不少的居民向本人反映，不時在一些商店發現無標籤的凍肉及在超級市場出現過期食品，奈何食安部門每月巡查上千次仍然無法發現問題所在，可見下遊的零售環節同樣存在問題，顯示當局的巡查缺乏有效性及阻嚇性。因此促請當局增強對零售商的巡查及執法力度；更建議仿效台灣設置獎勵性舉報機制，透過鼓勵性措施，增強店員及民間揭發事件的動力，一方面加大業者的自覺性，也彌補現時食安部門在執法上的限制。

對於懷疑食物中毒事件方面，過去一年本澳曾出現數次懷疑食肆食物中毒事件，當中更有食肆在短時間內，再次出現數宗懷疑個案⁶，顯示當局在監督及即時處

1. 2014年10月20日，澳門日報，B05版，食安中心成立周年挑戰不斷

2. 台灣桃園縣政府衛生局，桃園縣政府查核食用油脂製造大廠，<http://www.tychb.gov.tw/news/index-1.asp?Parser=9,8,40,,,3931>

3. 電視廣播有限公司無綫新聞，2014年10月15日，<http://news.tvb.com/story/540951c36db28c5311000002/543e769d6db28c1910000005/>

4. 澳門廣播電視股份有限公司，電視新聞，2014年10月16日，14時14分，食安中心暫沒限進口台灣植物源性食油

5. 澳門廣播電視股份有限公司，電視新聞，2014年10月16日，21時10分，民署即日起暫時禁止進口台灣生產食用油

6. 2014年9月18日，民署繼續跟進一宗于同一場所發生的懷疑食物中毒事件，

理這些出現問題食肆時，只是以該食肆衛生環境一般作為公開的回應內容，卻未有即時要求有問題的食肆停業作為預防。之後亦沒有明確及清晰的公佈調查結果或對食肆提出改善要求。因而建議當局應加強對出現食安問題的店舖即時處理及跟進，並有必要加快當局的調查和公佈結果，讓涉事的店舖、受影響的食客，以至公眾都了解真相，甚至考慮在調查過程中，要求食店進行停業整頓，避免同類事件重覆發生。

以上提及的只是部份涉及食品安全的例子，冀望食安中心在成立一周年之際，當局能吸取過去的經驗，因應情況變化而作出改善，讓當局更有條件對本澳的食安進行監督，保證本澳的食品安全。事實上，若食安問題不解決，最終影響的是居民身體健康，受害的也是市民。

議程前發言
立法議員 劉永誠
2014年10月24日

隨著本澳邁向國際旅遊休閒中心的定位，經濟急速發展進步，社會對生活水平的期望不斷提升，本澳按分層所有權制度興建的樓宇數目不斷增加，物業的設計逐漸更替，愈趨複雜，帶動業主對大廈管理的模式有所改變，對物業管理的質素要求亦隨之增高。

當局自2006年開始，就規範物業管理公司專業化的可行性開始著手進行研究諮詢，初步聽取了有關業界及相關部門的意見；當局並現正就《物業建築物管理商業業務法》展開諮詢，建議規範本澳有關准入和從事分層建築物管理商業業務及技術主管職業，讓物管行業更制度化和專業化，逐步過渡歷史遺留下來一貫的物管作風和文化，解決過往在物管上出現的問題，本人認同立法有其必要性。

然而，關鍵問題在於：一、立法時機，一方面是指現時需取得廣泛共識，認同有需要落實立法；另一方面，當中涉及有關《分層所有權法律制度》的修改仍未開展，而《最低工資》亦仍在審議階段，當局表示計劃於一六年送交立會審議，由於多套相關法律制度關係密切，就《物業建築物管理商業業務法》計劃的立法時機，當局亦需要一同就相關法案立法的先後次序作出考量，以期達到更理想的立法效果。二、立法的尺度和起始點，包括諮詢文本中對物管行業之企業主、公司和從業員的水平要求，以及界定各方所需承擔的權利和義務，過渡期的訂定，分級制的適當性等，而當落實執行時，又如何克服物管行業將來制度化之下，所衍生與現實情況短期內難以磨合的問題。本人認為當局首先必須清晰立法的最終目的，避免在立法的過程中淡化或違背立法原意，讓物管行業的質素得以提升，業主與提供者雙方得到保障；綜觀本澳現時物管的現實情況，與歷史遺留下來根深蒂固的物管文化，業主習慣於低服務費換取較普通水平的服務；行業人資不足，從業人員中年長人士為數不少，有部分知識及管理水平不高，管理公司質素良莠不齊等，在諮詢期間，很重要的一個環節，是研究有關現時業主對物管服務的消費心理，以及行業的結構，此亦將成為最終通過的法律是否可行的關鍵因素。而為了提高法律的可操作性，建議可先制定綱領性原則的框架，讓行業在有法可依，有標準可循的情況下，再逐步提升達至更高水平；當局在過渡期間已需訂立提升的時間表，更多地透過鼓勵和培訓的措施，加快人員素質提升的效率；並在完成過渡的基礎上，接續落實短中長期計劃，例如諮詢文本中，對分層管理企業所管理之單位數，作為企業分級的要求條件，建議需按照計劃的推進，逐步過渡至所有企業必須嚴格遵守，重點以管理之單位數目來分級的原則，另外，亦需按照每棟單位所擁有的單位數量將大廈分級，建議可在生效初期豁免，但需分階段，因應大廈的規模訂定不同的過渡期，強

制進入法律的規管，帶領業主和提供管理者雙方，逐步適應制度和履行雙方所需承擔的責任。最後，除了諮詢文本所提及的要點外，其他例如佔澳門為數不少、未有物管和採取「自管」的大廈將如何提升；管理員作為服務的最前線，未來是否需逐步納入規範，必須持證上崗，以及參考鄰近地區的保安員制度，必須同時獲發由警察局發出的有效保安員准照，以確保人員的專業操守，並明確其承擔的責任和享有的權利等，文本並未有提及，當局長遠有需要另闢章節就此部分逐一研究作出規範，否則，就失去了提升本澳整體物管服務的水平，令業主和提供管理者得到保障的立法意義。

議程前發言
關於更好開展大眾體育與競技體育的建言
馬志成
2014.10.24

過去一年，澳門的運動員出外參加了多項國際體育賽事，為澳爭光，成果豐碩。在大家為澳門運動員在國際賽事上獲得佳績而欣喜的同時，亦需要再檢視政府對競技體育和大眾體育的投入和規劃，在現有的基礎上，加大發展競技體育的力度，持續推動大眾體育運動。為此，我想提出幾點建議：

首先，在發展競技體育方面，根據公佈的《澳門體育發展現狀與對策》研究報告，從政府的經費投入，本土賽事數量的上升，以及較大規模裁判隊伍的形成等，都顯示出本澳競技體育的發展正在穩健進步中，為了更進一步提高本澳競技體育的發展水平，政府有必要把培養精英運動員納入高層次的人才發展規劃中，並持續優化“精英運動員培訓資助計劃”及“退役精英運動員進修資助計劃”，以切合運動員的發展需要，為運動員的拼搏打好基礎和創造機會。

其二，除了加大資源方面的投入，有關部門還應重視競技體育不同梯隊的培養，為運動員、教練員的事業生涯和薪火相傳制定明確的規劃，建議特區政府逐步優化本澳體育人才隊伍結構，形成符合現代體育運動規律和澳門實際的競技體育訓練體系，拓展澳門有優勢的尖端項目，促進本地競技體育的進一步發展，以防青黃不接。

其三，有關大眾體育的推廣方面，政府各部門一直都下了不少苦功，包括今學年在中小學試行每星期最少 150 分鐘的體育課時，還有體育輔助設施遍佈各區公園及休憩區等措施，都有不錯的成效，希望政府能夠持續投入，進一步完善社區及校園的體育軟、硬件設施，加強相關體育活動的支援，培養市民終身運動的習慣。

其四，在全民體育活動推廣方面，繼續舉辦不同形式、適合不同階層參與的大眾體育活動，如“全民運動會”和“國際挑戰日”等，透過政府主導組織，培養市民運動習慣，並深化推廣體育發展局多年來提倡的“運動易”，構建面向大眾的體育強身服務體系，不斷提升居民健康素質，持續關注市民體質監測的狀況。

政府相關部門需要把握時機，密切結配合行政長官的施政理念，盡快明確競技體育的發展定位。同時，加大對現役運動員的激勵力度，保障退役運動員的出路，培養好各層次的梯隊，把澳門的體育事業推向嶄新的階段。

議程前發言

關翠杏

2014/10/24

近十年來，住屋問題逐漸成為澳門居民最關心和最擔心的民生問題；尤其近幾年來，本澳住宅樓宇的租金和售價之高，早已超出大部分居民可承受的能力範圍，故不少“無樓一族”面對著“租屋貴、買屋難”的現實困境，惟有將安居夢寄托於特區政府的公共房屋政策，期盼當局儘快推出更多社屋和經屋供應。

現時，政府基本完成“萬九”公屋輪候隊伍的上樓或預售安排，亦推出了部分“萬九後”的公共房屋計劃，回應居民積壓多年的住屋需求。儘管有關供應量只是杯水車薪，至少可讓相關人士望梅止渴！但至今為止，不單仍有屬“萬九”的公屋項目拖延逾兩年未完成，而幾乎每個新展開的公屋項目亦有延誤。當中拖延最嚴重的包括：台中街社屋項目因施工影響了附近樓宇，至今仍舊繼續停工，何時復工尚未見公佈；而望廈社屋第二期項目自動工至今已逾三年，地面上連一層樓都未見；尚有仍未平頂的青怡大廈，以及正作內部裝修的筷子基平民大廈項目。其他項目都只是在地庫開挖，甚至只是擋土施工階段，如此進度，點會唔令輪候家團望眼欲穿、疑團滿腹？難怪不少等待上樓的居民都質疑當局有否決心和誠意去落實公屋興建計劃。

多個為民紓困的公共房屋項目，一而再延期，當局有必要向公眾清晰交待各個公屋項目的最新進度、延誤情況和承諾入伙時間，並向公眾定期通報最新情況，讓公眾能共同監督，也讓輪候家團心中有數！同時，當局也要汲取過去出現延誤的經驗教訓，查找當中原因和改善不足之處，並要依法依約追責，規定無能力履約施工的承建商，不可再參與競投其他政府工程。

現階段，當局應要設法挽回居民對政府監督施工能力的信心、重塑管治威信，讓社會大眾看到公共房屋興建確實有急民所急。更重要的是，當局需力爭土地，以增建公共房屋，真正紓解民困！

議程前發言（修訂）

李靜儀

2014/10/24

繼今年五月有外勞投訴獲發藍咭（外地僱員身份認別證）卻未被安排來澳工作且未獲發工資後，日前，本人再接獲多名外勞投訴，指七月中旬以建築工人身份來澳後遲遲未獲安排工作，亦沒有收到任何酬勞或補償，直至八月底，被要求簽署自願放無薪假等多份聲明書才獲准開工。該批僱員曾就此向僱主追討等待期間的四十天“人工”，可惜僱主稱曾經諮詢勞工局，因沒有安排工作故毋須支付薪金。

法律規定，只有本地人力不足才可以批准聘用外勞，僱主基於人力不足而得以申請外勞之後，卻無法安排外勞工作，已經違反了規定，甚或存在虛假聲明情況。點解有申請到“外勞額”的公司毋須安排外勞工作？到底是否確實人力不足？無法安排工作是企業的責任，點解可以“唔出糧”？政府部門帶頭曲解法律，縱容了部分企業的違法行為，令到外勞成為被企業任意剝削的對象，進而令本地人要面對這種不公平的競爭，淪為外勞的“補充”！

本澳目前的發展確實需要外勞補充勞動力，但外勞額多到“用唔完”、外勞容易被剝削、違法企業得以逍遙法外等情況一直存在，只會讓本地人更加不受重用，直接受害的全部是本地工人。陸續曝光的投訴個案，更令有關部門不斷聲稱嚴格執法和把關的說話顯得蒼白無力。

本人強調，外地僱員是基於勞動合約來澳工作，無論僱主實質有否安排工作，皆有責任依期發放工資，不得以任何理由拖欠；有關當局亦應以事實為據，而非僅僅憑表面的法律文件就判斷僱主沒有違法。本人強烈要求當局認真跟進處理有關情況，嚴懲違法行為，包括削減有關企業的外勞額甚至限制其作新申請，透過具阻嚇力的處罰以切實保障本地人優先就業。

現時，在澳外勞人數已逾十六萬，人資辦更已批出近廿萬的外勞額，數量可謂史無前例。為維護本地僱員合理權益，促請當局以新思維，從制度上從嚴做好外勞的輸入及規管，以堵塞形形色色的外勞亂象。

必須拋棄官僚思維才能提升公交服務

澳門巴士服務新模式由 2011 年 8 月 1 日起實施，至今已經超過三年，期間發生了新巴士意外頻生、發車率低、服務合同被廉政公署評為“違法”等大大小小的糾紛，甚至連首次投得經營牌照的維澳蓮運都已經破產、倒閉收場，需重新引入另一新巴士公司進場維持服務，而最重要的是，新巴士服務新模式實施至今，不僅沒有解決市民一直以來搭車難的問題，反而因種種亂像引來批評不斷，做成民怨，當中原因值得深思。

在 2009 年，當局認為舊有的市場主導營運模式，不利整體巴士路線網絡發展，加上為推動“公交優先”政策，所以才提出新巴士服務模式，期望透過政府主導的方法，監控和調度巴士的使用，但據瞭解，經過這三年多的實踐，現時這種脫離商業計算的運作模式，無論是巴士路線、班次、發車頻率、車型等必須按政府要求編排，巴士公司不能像以往般，自行按即時路面情況作出靈活調動，據營運公司反映，即使巴士在總站開出時已經載滿乘客，巴士公司提出加開車輛疏導人流，但當局會以車輛必須依時出車、班次數量已經達標及預算有限等原因予以拒絕，以關閘和石排灣巴士站為例，早上就常常出現“人有人等、車有車等”、“車未到第二個站已經客滿，乘客不能上車，巴士飛站”等怪現象，長久下來就形成了前線巴士司機與乘客的矛盾，這種官僚刻板的思維用在時刻變化的公共交通運輸制度上，試問如何做到靈活調動呢？

另一方面，政府缺乏宏觀的交通運輸政策，未有全面考慮如何控制車輛增加，加上遍地開花的道路工程，造成長期塞車的惡劣交通環境，巴士乘客越來越多，車廂空間越來越擠擁，乘客難以上車，而所需的乘車時間卻不斷增加的惡性循環。

當局在 2009 年與兩家巴士公司簽訂臨時服務合同，其後，在 2011 年與三家巴士公司簽訂為期七年的正式服務合同，這幾年間，澳門的發展已經再進入了另一個新階段，人口由 2009 年的 54 萬人增加至現在的 62 萬 4 千人，每年旅客亦由當年的 2 千 1 百萬人次增加至去年的 2 千 9 百萬人次，城市規劃方面亦起了翻天覆地的變化，未來隨着各個新城填海區的陸續落成使用，更會出現人口遷移情況，巴士服務將迎來更大挑戰，對此，現時正值七年巴士服務合同，快將完成半年期之際，行政當局應當把握這個最佳時機，全面檢討這種公帑負責、政府主導、市場運作的服務模式是否符合實際情況，以及在合同餘下的三年半時間裏，當局與三間巴士公司應當如何協調，按即時路面情況，靈活調度發車安排，讓澳門公共巴士服務發揮出舒適、便捷的功效。

發展“全方位”的老人照顧服務

陳虹

據統計局 2013 年資料顯示，澳門六十五歲及以上的人口，佔總人口 8%；五十五至六十四歲的人口佔總人口比例升至 12.8% 的歷史新高。面對澳門人口老化問題日趨嚴重，社會對養老、護理等服務需求持續增加。

特區政府在 2014 年財政年度施政方針中明確指出，將落實養老保障政策框架和十年行動計劃的制訂工作；進一步深化家居照顧及支援服務；增撥資源以支持民間機構為居民提供居家護老的知識培訓；繼續透過宣傳改善家居安全計劃等等。由此可見，政府的養老政策是以倡導家庭照顧為主，社區照顧和機構照顧為輔，這是符合澳門社會的實際情況的。總而言之，就是要發展“全方位”的老人照顧服務。完善老人照顧服務，是家庭、社會和政府的共同責任，本人認為政府方面應盡快做好以下工作：

一、大力宣揚孝道文化，推動“家庭為中心”的老人照顧服務

以“家庭為中心”的老人照顧服務模式要得到有效推廣，首先要得到社會，特別是為人子女的廣泛認同和配合。政府要加大力度在社會宣揚孝道文化，鼓勵及支持為人子女者擔負照顧家中老人的責任。當局在政策制訂、資源投入和措施推行上要加大力度，特別是向雙職家庭又要兼顧照顧老人的家庭，提供適切的支援，使養老者和其家庭成員都得到真正的幫助。

二、完善機構式照顧和社區式照顧

現時，在機構照顧和社區式照顧的實施過程中，仍存在不少問題，急需有效解決。例如，長者輪候院舍時間冗長，有長者冀申請入住院舍，得到的回覆是最少排期九個月至一年，更有出院後的長者需入住護理院舍，但安排健康評估已要三個月後，更有不少長者患病或中風後，長期臥床，甚至插喉，日常飲食、照顧需要有護理知識的人士和相關設備協助，並非一般家庭可以應付¹。再如，下環區連一間老人院舍都沒有，區內安老配套服務遠遠跟不上社區發展的需求²。

對此，本人建議當局首先要解決長者輪候院舍時間過長的問題，並檢討現時安老院舍中央評估工作，進一步協調各個環節，加快審批速度，回應長者及其家人的需求。其次，要做好澳門各區的長者服務，完善各項安老配套措施，以實現特區政府“原居安老”政策。再其次，要開展好養老保障機制政策框架設計和訂立長者服務的十年行動計劃，做好諮詢工作，盡快立法。

¹ 《澳門日報》B02 版，2014 年 10 月 8 日。

² 《力報》P06 版，2014 年 10 月 7 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 10 月 24 日關於天眼安裝工作進度議程前發言

《公共地方錄像監視法律制度》自 2012 年生效至今，經過兩年多的時間，部門的工作仍處於起始階段，進度緩慢，現時錄影監控設備(即天眼)的安裝未見任何動靜，甚至原來連錄影監控設備的公開招標亦未曾進行，嚴重阻礙到本澳社區安全環境的提升，影響社會的正常發展。

回歸後，特區政府博彩業發展迅速，隨之而來的是眾多的犯罪問題，包括醉駕、毒駕、搶劫及盜竊罪等等，在警力長期不足的情況下，情況更有惡化的跡象，只能透過天眼等技術的支援減低影響，而世界各地亦普遍透過天眼鏡頭追蹤嫌犯，解決社會治安問題。再加上不久的將來，本澳與鄰近地區逐漸走向一體化，二十四小時通關亦彷彿勢在必行，當中所帶來的負面影響，如犯罪問題將會對本澳的治安環境構成挑戰，因此有必要儘快完成購買及安裝天眼的工作，以支援警方執法，保障本澳市民的生命財產安全。

需要強調的是，2012 年時，保安司司長經已表示將會安裝 429 枝的天眼鏡頭，及後增加至 820 枝，分開三階段的工程進行，第一期將會在出入境地區、第二期將於交通主幹道，最後一期將於治安黑點，更成立了由五個部門組成專責的跨部門工作小組，但實際的工作成效如何，市民均有目共睹，工作開展至今兩年多，進度幾乎為零，部門間不斷互相推卸責任，可見山頭主義的文化依舊存在，部門間的協調困難再次成為阻力，倘若要加快完成工作，就必先要解決部門間協調困難的問題。此外，儘管現時工作進度嚴重落後，特區政府勿再以時間緊急為理由，避開公開招標及磋商等正常競投程序而直接購買有關勞務及服務，以防有利益輸送之嫌，並確保設備的質量。

加強意識優化管理 解決交通安全難題 議程前發言 蕭志偉議員

根據統計局的數據資料顯示，2013年1月至2014年8月份，全澳交通意外共計25,413宗，傷亡人數達8,768人，其中27人死亡。在造成死亡的交通意外中，以超速、斑馬線或路口不讓先及醉駕為主。另外，2014年1月至8月行人違規過馬路達1,700多宗，較去年同期約200宗升7倍多，涉及行人意外約540宗，同比上升約11%，顯示行人交通安全意識淡薄。因違法而不幸發生的交通意外尤令人惋惜和極需反思，對於交通事故的發生，客觀上有道路、氣象等因素，但更多的主體責任在於駕駛者或者行人粗心大意、操作失誤、違反規則而造成。

形成交通意外的原因複雜眾多，現時本地新獲得駕駛執照者和車輛急增，短時間的駕駛經歷未能熟悉複雜的道路和交通規則，而部分駕駛年期較長的駕駛者則未有適應現時路面複雜多變的情況，延續過往的不良駕駛習慣，加上外地遊客對遵守本地交通規則的意識有待加強，令現時的交通安全存在隱患。而為了保障行人安全，部分汽車繁忙路段更加設行人天橋，但部分行人依然貪圖方便而橫過道路，未有深刻地認識到這樣不但會令自身陷入危險，亦對車輛駕駛者造成很大的威脅，導致駕駛者未能作出正常的反應而發生險情。總而言之，很多交通事故的主要原因仍是人們的交通安全意識不足所致。

除了交通安全意識之外，道路上的交通設施的管理水平需進一步提高，我們看到通往澳門大學橫琴校區的河底隧道，設置限速上限為時速40公里，大大減低交通意外發生的機會，保障了通往校園路上的安全。但反觀在舊城區中仍可以時速60公里駕駛，並允許旅遊大巴駛入，增加了交通意外發生的機會。同時，許多交通流量較大的道路亦未有設置足夠的護欄。使許多道路上的作業人員，如綠化人員、清潔人員等缺乏足夠的保護措施，使他們的安全作業缺乏足夠的保障。

另外，電子輔助設備亦可有利於提高交通管理的水平，參考其他先進的城市，在一些較不繁忙的道路斑馬線上，為避免車輛因行人步出斑馬線而緊急減速造成的意外，可考慮在設置斑馬線的同時加上附按鈕功能的紅綠燈，當行人需要穿過斑馬線時，先通過按鈕使駕駛路上亮起紅燈，待車輛停止後再穿過馬路，這樣便可大大減低較少行人在繁忙道路上發生交通意外的機會。同時，特區政府亦應考慮城市內交通管理的需要，重新考慮斑馬線和紅綠燈等過路設施的佈局，使行人和車輛可以更加合理的使用道路資源。

我們看到特區政府無論在宣傳、教育以及執法上均對交通安全做出很大的努力，但是交通事故發生率還是未能顯著下降，人們守法意識依舊薄弱，安全駕駛意識仍然有待提高。對於道路上的行人和駕駛者，需要通過培訓、教育、宣傳、執法等方面增強安全出行、文明駕駛的意識。安全駕駛意識的培養有賴於開展各種形式的安全教育活動，建立和健全安全出行、文明駕駛教育和排查交通隱患的長效機制，將安全出行、文明駕駛的意識滲入到駕駛行為的各個環節，樹立和鞏固安全駕駛意

識。從而自覺遵守安全駕駛法則，有效提高事故預防的水平，確保道路安全。

特區政府應重新審視現時道路交通安全的情況，從懲教結合的原則著手解決交通難題，繼續在執法方面應大力加強，提高違規行為的檢控水平，並從立法方面考慮，檢討現行的懲罰機制是否仍然適用，思考如何從法律方面防治交通問題。而未來澳門城市交通情況將進一步複雜多變。在將面臨更大的挑戰任務下，除繼續在安全意識的宣傳教育、交通設施和佈局的完善，以致立法和執法水平的提高和完善之外，特區政府還需在仔細的地方著手，推出具針對性的多元化治理交通安全政策和專項措施，並加上整個社會集思廣益，共同努力。否則，目前的交通狀況只會繼續惡化，而不能從根本上得到解決。

立法會全體會議-議程前發言

鄭安庭議員

2014年10月24日

主席、各位同事：

今天我的議程前發言題目是：促制訂安全法規預防單車肇禍。

上世紀七十年代，單車曾經是本澳絕大多數市民出行的重要交通工具，但隨著社會發展，單車的原先功能已基本完全消失，而演變成更多的是用作運動休閒的健身器械。不過，近來有不少市民向我反映，在澳門的馬路上經常有人使用單車作為代步工具，尤其是在一些大型博彩企業上下班的人流高峰期間，單車便成群結隊集中湧現，令到某些道路的使用不單呈現超負荷，而且常見有左穿右插的情況，致使路面情況更為複雜險象環生，情況越來越令人關注。

據了解，《道路交通法》只規定單車不能衝紅燈及逆駛、不可載客及負載大量貨物等，卻不須要經過交通常識或技術考核，在失去規管的情況下有部分的單車使用者在道路上妄顧自身及他人安全橫行無忌，胡亂切線和斑馬線不禮讓等等經常出現在馬路上，造成一定威脅和隱患。

雖然單車被視為無污染、低成本，而且方便靈活的交通工具，而且政府經常鼓勵市民綠色出行，但鑑於本澳的馬路基本上沒有單車分流專道和泊位配套等設施，法例也未有強制使用者配戴安全頭盔及夜行照明規則，單車使用者在馬路上行駛有一定的安全隱患，一旦在道路上出現故障，後果將不堪設想。隨著本澳人口和外勞人員的不斷增加以及近年單車運動的發展，預計交通問題將變得更難掌控，因此有關當局必須未雨綢繆，盡快制訂單車使用安全法規，對在公路上行駛的單車作出規劃和監管。以下三點預防單車意外的建議請當局考慮：

- 一、推行單車註冊登記制度。要求所有在公路上行駛的單車進行註冊登記，相關措施可參照澳門過往回歸前的單車規範制度，根據安裝在車身上的註冊編號識別每一輛單車，以作交通管理上的用途。
- 二、在公路上駕駛單車需通過交通考試。在公路上駕駛單車，必需跟其他機動車輛駕駛者一樣，共同遵守法定的交通規則，違反將依法處理，以期達到保障道路使用者和交通安全的目的。
- 三、推出單車頭盔的安全標準和檢驗機制。為保障單車駕駛人士的安全，有必要對單車和頭盔的安全規格作出規範，並定期對已註冊的單車作出檢驗，確保符合規格。

以上三點，目的是旨在結合安全規格、駕駛行為和創設安全的出行環境，讓單車使用者確保自身和他人安全的前題下，在不與機動車輛競爭公路環境中，安全地享受單車綠色出行帶來的方便和樂趣。

多謝主席！

議程前發言
麥瑞權
2014-10-24
民生無小事！

近日，媒體再爆有關關口岸離境大堂扶手電梯頻頻失靈，多位通關的市民和旅客從電梯後仰滾落，導致多人受傷。通關的安全問題再次引起了市民和旅客高度關注。如今訪澳旅客已接近 3000 萬人次，關閘近年已成為中國第一大陸路口岸，加上本澳以致力打造世界旅遊悠閒中心為目標，但關口配套設施並沒有與時俱進優化升級，致使扶手電梯不斷發生安全意外。

為市民和旅客通關安全著想，對此，本人分別於今年 4 月 23 日和 6 月 30 日的議程前發言及 7 月 3 日的書面質詢，就市民提出的關閘扶手電梯頻頻出現損壞，且未有人作出監管，繼而導致市民受傷等多種問題的訴求多次向行政當局反映，但至近日又再發生受傷意外事件，顯然這關閘的電梯安全問題仍未被行政當局所重視。

故此，昨日我們的團隊特地再到關閘大樓及巴士總站了解實際現場情況，據現場調查了解，關閘大樓扶手電梯每日均被大批出入境人士使用，承載力已經超出負荷，而扶手電梯旁邊雖然貼有：“不准使用電扶手梯連載大型或笨重物件”，但發現旅客或市民未有按照指示，仍舊帶攜大型行李使用扶手電梯，而不使用旁邊的升降機往大樓通關。另外，落巴士總站的扶手電梯至今亦未有進行維修，長時間停用。

關閘大樓長期存在安全隱患，扶手電梯超負荷，以及巴士總站的扶手電梯長期缺乏維護等等的情況，引致市民對通關安全造成很大的心理壓力，市民不知道何時會突然發生更大的傷亡事故。而行政當局面對意外事件卻無動於衷，至今依舊未見有任何改善的跡象，實在令人不解。

有專家學者及市民再次反映，倘若政府真正做到用心為民，科學施政，為何關閘大樓的同一條電梯會接連發生事故？為何市民及議員多次向行政當局反映扶手電梯失靈問題，依然未能有所改善？按照現時的客流量，當局是否有評估過現時的升降機及扶手電梯是否已超過科學設計的使用量？而更大的危機便是扶手電梯一直都有旅客和市民帶攜大型行李使用電梯，卻沒有工作人員監管，尤其是出境的高峰時段。有市民認為，因為電梯故障、停頓、大型行李向後下跌而再次造成扶手電梯的傷亡事故，市民應該追究何方責任？

有專家學者就建議，本澳定位為世界旅遊休閒中心，當局切勿疏於安全監管。以關閘出境大樓的扶手電梯問題為例，當局是否應該派駐保安人員駐守，提醒市民和旅客安全使用扶手電梯，禁止攜帶大型行李使用扶手電梯，如發現乘客準備攜大型行李使用扶手電梯，即時作出禁止，並指示乘客使用升降機，又或者在扶手電梯入口裝設欄杆，防止大件行李的進入；當局是否應主動、積極面對，及時解決市民關注的民生問題，不要只是「頭痛醫頭，腳痛醫腳」。同時，作為一個負責任的陽光

政府，應以民生大小事務為己任，在其位謀其職，用科學的調查研究數據作為支持，科學施政，實事求是地切實解決市民過關的安全隱患。

今年澳門特區小圈子選特首期間，唯一候選人崔世安突然公開表示要接納訴求，廢除都市建築中的街影條例，引起了公眾關注。事實上，過去小圈子選特首，屢有在小圈子內佔優的地產發展商成功暗中施壓改變重大政策謀利的作為，例如突然停建公共房屋，又例如突然大改經屋法取消計分輪候等等，想起令人心驚！

取消街影條例之議，當然是熟悉內情的業界趁機推動的。街影條例本已載於沿用數十年的都市建築總章程。今年特區政府決定正式諮詢修改都市建築總章程的行政篇，之後就輪到修改都市建築總章程的技術篇。因此，小圈子趁機要特首定調，在修改都市建築總章程的技術篇時除去其中的街影條例限制。

街影法是人類現代都市生活文明創造的規範，為人口密集的都市提供街道有陽光，空氣流通不受阻的最基本保障。一九一六年最早在紐約立法實施，逐步普及於世。香港隨後在一九三零至六零年代逐步立法設定和改進。澳葡等到一九八五年終於在都市建築總章程引入街影法。

在街影法的基礎上，世界各地現代都市進一步實施城市規劃。不過，香英政府在一九八年突然藉口城市規劃已上軌道而把街影法取消。於是，澳門的小圈子勢力也可以藉口說澳門已開始實行城規法，所以可以取消街影了。

其實，港英一九八七年在被迫接受香港回歸中國之後突然取消街影，是有特定政治考量的。當時港英知道對況治權大勢已去，那就從此不再花心力物力再為香港開發衛星城市去增闊都市範圍，轉而放手讓當地地產霸權在都市原地之內見縫插針謀利方便。此舉雖然損害了香港都市將來的環境，但個別可能即時顯露惡果的項目，則可以在城規委員會的層面卡住，其餘要好一段時間才會顯露惡果的，十年之後的惡環境，治權轉移「關人個關」！形成鄰埠強烈的地產霸權的矛盾。

事實上，在澳門特區，街影條例從來不是阻礙發展的鐵律。在澳葡時代，政府會考慮綜合城市佈局和建築項目特色而豁免街影限制的個別情況，對城市整體有利，例如旅遊塔。澳門特區成立之後，為配合龍頭產業發展，眾多博彩娛樂建築項目都獲批准超越了街影限制，且公眾傳媒揭示，甚至連新建的眾多豪宅，包括泉健豪庭、海擎天、世紀濠庭、名門世家、天比高、凱泉灣海明居、凱泉灣、寰宇天下、海天居、君悅灣等等，沒有一個不是獲得局長批准豁免或迴避街影限制而建成超高豪宅。這些超高豪宅，客觀上均嚴重遮擋自然風及周圍街道陽光，並且往往超高用盡容積率把地盤之上原屬公眾的空間霸盡，而圍在建築物中間的空間就化公為私成為豪宅住戶們的共有空間。如此特許通融，是縱容基於私利而損害旅遊休閒度假中心的公共環境。

現在城市規劃法已經生效，特區政府對於倘有任何豁免或迴避街影限制的建築項目，應當在城市規劃層面進行公開研審，確保基於城市發展的公共利益作出決定。

本人認為，為了實現旅遊休閒度假中心的發展方向，修改都市建築總章程的技術篇時不單只不應取消「街影」，而是要在「街影」的基礎上加上具透明度的城規運作，防止損害澳門整體利益而批准豁免或迴避街影限制的行政行為。

近日，香港人為爭取行政長官的真普選而採取公民抗命，以「佔中」來表達對中央以假普選魚目混珠的不滿，及表達香港人爭取民主的決心。這場「佔中」運動是一場光輝的民主運動，將載入人類的文明史冊。但亦不必諱言，其為社會所帶來的衝擊和負面影響也是有目共睹的。有些朋友更擔憂這類大規模的公民抗命行動會否在澳門發生。

有香港作前車，我們可以怎樣吸取教訓以作借鑑呢？

香港為甚麼有「佔中」？為甚麼要以「佔中」來爭取民主？

大多數香港人在一九八九年之前只知自由可貴，對民主與否並不重視。因為港英政府雖是殖民政府，但港英背後的英國是老牌民主國家。港督雖然不是香港人選的，但委任者卻受英國的民主制度制約。所以，當年沒有民主的香港，卻受民主制度的保障。但當香港人確認香港在九七回歸之後，卻親歷了驚心動魄的六四事件。香港人驚覺須回歸到一個沒有民主的國家，明白到沒有民主，自由也不會有保障。於是開始追求民主。二十多年來，香港人從認識民主重要，到願意走出來一步一腳印爭取民主。雖一再被愚弄，仍鍥而不捨。香港基本法上雖承諾了行政長官和立法會最終達致普選產生，但從紙上的東西到真正落實，香港人爭取多年，才終於得中央肯首二零一七年實現普選行政長官。可是，隨着二零一七漸近，人們看到所承諾的「普選」竟是一個有篩選的假普選。近兩年來，香港人盡力表達對普選的訴求，幾萬人集會，集過了；八十萬人投票，投過了；五十萬人上街遊行，遊過了。一切常規的社會行動全都用盡，結果換來的是中央「落閘」，普選夢碎。這才逼出了香港人的「佔中」。

應該承認，「佔中」是雙面劍，一出就幾乎沒有贏家。所以，按原先佔中三子的構想，這是一個短暫的公民抗命行動。透過公民抗命，一群志士承擔被捕被檢控的風險，向中央宣示香港人對假普選的不收貨，向世界宣示香港人爭取民主普選的決心。可是，運動一開始就沒有按此「劇本」進行，演變成一個以青年學生為主的全民抗爭運動，佔中亦不只佔中，而是遍地開花。有如潘多拉盒子，打開了就很難收科。於是出現今天的局面。

有些澳門人，看到香港的場面，可能觸目驚心。那如何避免這樣的運動在澳門發生呢？我想，還是需要認真回應社會的民主訴求。大家都明白，澳門的小圈子選舉將大多數澳門人完全排除於選舉之外，既無法體現真正的澳人治澳，亦帶來種種惡果，確實不合時宜。所以，盡快實現普選行政長官才是澳門的光明之路。切莫忽視澳門人的決心，反離補法已顯示了澳門人的不滿有如地火在運行，沉默的澳門人也會有爆發的一刻。

我們同意，政制民主需要循序漸進，但最少一定要漸進。像零二年的偽政改，直選加兩席，間選加兩席，這不是漸進，而是不進；行政長官選舉，將三百人的小圈子變成四百人，這不是漸進，而是不進。這種用偽政改來愚弄澳門市民的日子已

經過去了。我們應切切實實地回應社會訴求，推動行政長官實行普選，推動立法會邁向全面普選，以避免未來會引起社會的激烈抗爭。

建構民主政制的政改，雖然要由行政長官來啟動，但作為立法會，也應擔負代議機構的重要角色，就是破除成見，不要一聽到民主就抗拒。而是應該透過議會的辯論、與政府的對話，協助凝聚民意，為政制改革，為民主實現奠定堅實基礎。

我們明白，建立民主制度，一定對某些既得利益者、正在享用免費政治午餐者，構成某些損害。但在社會整體利益面前，個人利益是否可先放下？而且吃了多年的免費政治午餐，得了多年的既得利益，澳門已沒有欠你的了。利益再多也帶不入棺材。人生匆匆幾十年，留下身後美好名聲，不是比憑特權積聚用不盡的財富更有意義嗎？事實上，我們多年來提倡民主政制，從來不是要設計一種對自己有利的政治制度，而是相信民主政制才能配合澳門的社會發展需要，才有利於制約官商勾結、利益輸送，有利於建立高官問責，有利於建構一個公平正義的社會環境。

澳門是個平和的小城，大家朝見口晚見面，人際關係良好，我們不期望因為政爭而造成社會的撕裂。澳門比香港優勝的是，香港是個國際都市，且泛民的支持度較高，中央擔心推行普選會有其不能控制的結果，因而步步為營，恐防有失。澳門則不同，澳門親北京力量龐大，商界亦較易統戰，傳媒也自律，民間社會亦完全受控。所以，即使澳門推行行政長官普選，中央政府相信也較少憂慮。因此，香港推行民主的阻力主要來自中央，而澳門推行民主的阻力主要在本地的既得利益集團。正惟如此，自己澳門人應更容易有商有量，只要大家出於公心，為澳門好，建立一套配合經濟發展、配合社會需要、配合民心所向的民主政制，又何患不成？

修改法律配合社會發展需求

議程前發言

2014年10月24日全體會議

陳亦立

主席、各位同事：大家好！

澳門是一個法治之區，穩定的社會發展有賴於法律的配合。近年來，社會上一直有聲音指出本澳的法律滯後，難以配合社會的發展需要，目前，一些法律確實難以配合社會的發展，從而導致一些社會問題難以解決，令到本地居民產生不少怨氣。

以交通範疇的法律為例，的士作為公共交通工具，理應是滿足市民和遊客的出行，但是近年來社會各方對於的士的服務素質頗有怨言。大家都很容易看到，的士揀客、議價以及拒載的情況可以講是每日都會發生，雖然導致這些現象出現的原因眾多，但按目前估計，規範的士行業的法律法規滯後理應是最重要的原因。現時，新《的士規章》的諮詢期雖已經結束，但諮詢報告仍未有完成，相信要提交到立法會審議還有一段頗長的時間，因此，本人相信澳門的士的違規問題在短時間內是難以解決，市民大眾和遊客只能繼續忍受這些不公的現象。

此外，近年來社會上關於醉駕和毒駕事件都有上升的趨勢，據媒體資料顯示，今年一月至八月涉醉駕私家車和電單車意外，分別有四十七宗和二十宗，與去年同時期相比，升幅超過三成。雖然有關當局為此展開多次專項打擊，但收效未見顯著，當中最主要的原因，除了部分人士的駕駛道德有問題外，應該還是針對這方面的刑罰懲處力不足，根本起不到阻嚇作用。

從上述例子可以看出法律要配合時代發展步伐的重要性，除了交通範疇的法律外，相信其他範疇的法律也存在類似的情況。為此，本人建議政府部門應該積極檢討各自範疇的現有法律，修改不合時宜的法律和法規，才能配合現今社會急速發展的需要。

立法議員梁安琪

二零一四年十月二十四日立法會議程前發言

早前，教青局表示，本澳初高中教育階段的特殊教育學額會逐漸緊張，隨著近年家長對特教的關注和意識漸增，有特殊教育需要的學生持續上升，當局應當未雨綢繆，有系統性關注這些學生的人數變化，提供充足學額解決他們的學習需求，並加強相關的特教配套服務。此外，當局亦應加快推動特殊教育法規的修訂工作，以回應現時社會情況與發展需要。

據統計，現時本澳有需要接受特殊教育的學生，較12/13學年增加150人，上升至約1,300多名，雖然當局表示，現暫未有中學階段有特殊教育需要的學生在輪候學位，並認為全澳有逾百所學校，只要每間學校收取1、2個特教學生便可解決，相信不會因學額緊張而出現斷層。但隨著社會對這項教育認知的增加，未來有此需要的學生相信只會有增無減，當局應先行做好準備工作，以應付未來之需要。

此外，比較其他地區的特殊學校，除了文化教學外，更配以實際生活模擬培訓，如在學校內設置超市等訓練他們基本生活能力，但本澳的特殊學校在這方面的設置並不足夠，因此，當局應儘快檢討特殊教育配套服務，合理化改革特教的課程設置，並針對特教生制訂長遠教育計劃，讓他們能夠繼續學業。特別是本澳的“特殊教育法規”已頒佈多年，根據規定，2014年須完成此法規的修訂，希望當局能加快相關工作，儘早推出相關法規，以進一步優化特殊教育工作。

而在融合教育的教學課程配置方面，亦存在部分問題，不少就讀於普通學校的融合生的家長反映，普通學生活動輪不到他們參加，特教班學生活動也沒有他們的份，融合生需要有一份與其能力相對應的配套課程，並最終達到學以致用的效果，但部分學校對融合生並沒有作出相應教學內容與方法的調整，他們由於學習能力遜於一般學生，若是按傳統方式授課，他們難以取得學習效果。因此，當局須及時檢討現今的融合教學，在融合教育中發展適合特教學生的課程，真正協助學校落實課程改革工作。

另外，本土特教師資不足亦是阻礙特殊教育發展的一個主因，本澳現時推出的特教課程少，課程內容亦無法吸引教師進修，當局雖表示現時外地開辦特殊教育專業課程相當成熟，學生學成歸來後可投入教學工作，以緩解本澳對特教教師的需求，當局應研究有何有效措施可吸引海外學生返澳工作，同時應增加投放教育資源培養本地的特教教師，設置更高質量的特教課程鼓勵教師進修培訓，完善特教專業團隊及特殊教育系統，以促進特殊教育的協調發展。