

議程前發言

重典治堵必先完善政策公交

宋碧琪 2017年1月4日

交通問題日益嚴峻，已成為居民最為關心的話題之一。政府有見及此，推行環保優惠、加稅、加價、縮短驗車年期等多項措施，目的是增加用車成本、加快淘汰舊車，鼓勵居民節約環保、公交出行，達到控車的目的。

澳門的交通問題，政府有識之士，並不是今天才看到，早在2012年4月就開始實行環保車稅務優惠政策，符合環保標準的，豁免50%首次登記稅，最高減免6萬元。以當今汽車製造的科技以及車廠的環保意識，絕大多數的歐洲、日本大排量豪華汽車，均能夠滿足當局的要求，因此，貴價的豪華車往往都可以滿額減稅，相反，經濟型、小排量的汽車，相對免稅卻較少。這個政策，在一定程度上，被批評變相支持居民購買大排量的豪華汽車，這本身就不環保。

優惠政策，僅以不同重量汽車的耗油量為標準，這只能說明在同重量的前提下"相對"環保，而非絕對環保。香港已於2015年3月31日起全面取消相關政策，澳門實行4年多，原本出於"好意"，但就目前的情況來看，當局對環保車的定義，標準是否過時？政府不斷出招控車，環保車稅務優惠政策，是否藉此鼓勵居民多購車代步？當局有必要適時檢討。

就通過加稅、各種費用加價等行政手段控車，本人回想起前特首多年前在回答議員提問時講過，年輕人踏入社會工作，一時買不起樓，先買架車，重稅，可能令他們的小小夢想都難以實現。一系列的控車“辣招”，難免引起一部分居民的不滿。

縮短驗車年期，當然也是控車的手段之一。當今汽車科技不斷進步，2014年，內地放寬新車首6年免檢；2010年，台灣基於車輛發動機技術提高、排放下降，也延長車輛檢驗年限。目前，澳門縮短後的8年驗車期，雖然仍然長過一些國家或地區，但不等於居民完全認同持續“一路縮短”。

停車位貴、各種用車成本大幅加價，不少居民埋怨，“養”一架車貴過租個床位，如果好似香港等城市，出門有地鐵、輕軌，公交不會好似逼“沙甸魚”，不買車、賣了車，會慳番好多。但澳門的現實是，地鐵只是夢，輕軌10幾年，澳門半島影都無，巴士逼到“爆”，上下班“飛站”，等車等到無人生自由和尊嚴。

澳門的機動車輛密度之高，在世界上數一數二，城市道路、停車場的增長空間，遠追不上車輛的增長速度。因此，政府出招控車無可厚非。但是，古往今來，“治亂世用重典”，無論是刑罰或者是治理社會問題，各種批評與反思，以及忽略社會結構問題的弊端，應該引以為鑑。公交未能優先，不斷出“辣招”控車，最受傷的還是居民。

議程前發言
政府要做好公共工程的“守門員”
施家倫
2017年1月4日

氹仔中央公園造價超過四億四千萬。自2012年啟用以來，園內不少設施出現老化、故障、殘缺等問題，雖然當局進行過多次修補工程，但是問題依舊存在。近日，當局決定耗費二千萬，改善公園兒童休憩區環境及設施，再次引發社會的關注。市民擔憂的不止是公帑開支的問題，更加關心的是公共建設質量問題，甚至是整個工務範疇的缺陷。

事實上，近年本澳公共工程超支、超時的情況，屢見不鮮，完工後又不時出現各種“甩漏”問題，需要耗費大量時間及公帑開展修補工作。當中，公屋可說是工程質量問題的“重災區”。例如，居雅大廈出現“漏水”、業興大廈出現“天花牆灰剝落”、青怡大廈出現“水浸”、而湖畔大廈則出現“爆磚”及“地下停車場地裂”。

質量問題全面開花，無人需要問責。對此問題，政府的解讀是，人手不足，無法實施嚴密的監控，無法確保公共工程質量。正如司長所講，“咁多工程要跟，唔出問題我先覺得奇。”但是，人手不足，是公共工程質量差的主要原因嗎？為什麼公共工程總會差人一等、慢人一拍？如果連政府官員都認為這是理所當然的事情，又怎麼可能做好質量監督工作？改變這種不合理的情況？

“人手不足”不能成為公共工程質量問題的“擋箭牌”。官員的施政理念、公共工程競投和監管機制，才是問題的根本所在！社會質疑，為何政府不盡快建立補償性違約金制度，提高承建商的違約責任？為何工程延誤，監理公司不用負責任，反而可以增加服務費用？面對這些有違常理的情況，政府是不是應該有所作為呢？

期望當局能夠深入檢討，改變不正確的觀念，正視問題，解決問題，完善公共工程競投和監管制度，糾正習以為常的、不合理的工程亂象，做好公共工程的“守門員”！

立法議員梁安琪
二零一七年一月四日立法會議程前發言

國家主席習近平早前接見上京述職的澳門特區行政長官時，叮囑特區政府要「迎難而上、穩健施政」。本人認為，「穩健施政」是特區政府今年首要的重心工作。事實上，踏入2017年，多項法律法規將陸續生效，包括上月通過的《禁毒法》修訂案、2016通過的《醫療事故法》、關於公務員的《調整房屋津貼的金額》法案等；此外，今年中亦將生效《核准輕型及重型摩托車駕駛員及乘客防護頭盔的型號》行政法規；新的車輛規格、檢驗及駕駛資格規定。這些法律法規涉及多方面、不同群體、不同階層群眾及不同專業，例如《醫療事故法》涉及醫患雙方、醫院、保險、委員會等等。這一系列法律法規的有效實施和執行，是今年對特區政府執政能力提出的第一份考核清單。本人建議，特區政府的執政團隊必須更協力、更協調做好以下一系列的工作。

首先，做好相關法律實施後的軟硬件配套，避免因為配套不足而造成法律實施成效大打折扣，例如涉及的執法部門要有足夠人力資源配合執行，而執法人員亦需要清晰法律的要求和規定，以便對執法時產生的各種預想不到的情景能夠合法、合理和高效地拆解，也就是做好事前對執法人員的培訓和事後的各種評估和總結，以便吸收經驗，不斷地完善法律的執行，從而可鞏固特區政府的管治威信。

其次，有規劃、有秩序和有目標地做好各項新法律生效前後的教育工作，使受影響的團體、機構和個人等清楚明白法律生效後對其自身權益和行為的影響，使他們能夠有所因應和準備，在各個方面作出調整以便配合法律的生效，避免出現混亂和擾民的情況。

第三、除了採用傳統的電視、電台和報章等進行新法生效前後的宣傳工作外，建議利用各種新媒體，例如網絡展開更廣泛及更針對性的宣傳工作，使各階層市民更深入和全面地掌握新法律生效後必須如何調整自身的行為，避免因資訊不足而出現未能配合規定所引起的違法行為。

故此，除了立法過程需要細緻和嚴緊外，完成立法程序之後，法律法規正式生效前要考慮完善籌劃及推行配套工作，生效後亦必須要做到配套周全、宣傳到位、準備充分、執行清晰和有力。只有這樣，才能做到有法可依、有序執法、執法必嚴、違法必究的穩健施政。

適時檢討政策成效 切實優化區域合作

議程前發言 蕭志偉議員

2017年1月4日

澳門單牌車進出橫琴的政策由2009年國務院公佈的《橫琴總體發展規劃》中提出，後來又作為《粵澳合作框架協議》里的一項交通政策，經過多年醞釀，最終拍案落實，於去年澳門回歸紀念日12月20日正式實施。這在全國是一項創新性的政策，更是深化珠澳口岸的突破性舉措。但措施推出後，由於初期申請門檻較高，與大眾期望存有較大落差。

回顧2014年12月20日橫琴口岸開始實行24小時通關，至今已有兩年，但口岸的使用情況仍不理想，對減低拱北口岸、關閘的通關壓力，分流旅客的作用、成效並不大。

縱觀上述兩項政策本身對促進粵澳經濟發展、便利珠澳兩地的往來與交流等都具有里程碑的意義。吸取以上政策的經驗，政策在落實的時候需要得到市民的認同和支持才能更具成效，因此，在區域合作制定相關政策時有以下幾點建議：

一． 政策需要更細化、訊息應該更透明。

當所有居民都滿懷期待單牌車政策落地的時候，迎來的卻是事事設限，讓市民一時難以接受。澳門單牌車入橫琴，作為一個創新政策，本身就存在執行和管理的難度，需要透過踐行摸索出合適的運作方式，應該事前透露更多清晰的訊息給社會，譬如政策將會分階段性推行等。否則，政策本身就會出現好多負面的結果。反過來說，透過政策的優化，更可以得到居民對政策的支持，制定出真正利民的政策及推動政策的穩步執行，才能鼓勵居民參與區域合作。

二． 追蹤和檢討政策的成效，及時進行調整。

任何政策的試行都可能產生積極或消極的情況。澳門單牌車入橫琴需要循序漸進的推進，更需要適時檢討成效，不斷對政策進行更新、優化，才能最終推演出符合現狀及未來發展的政策。區域合作政策的成效不理想時，面對的難度更大，需要兩地共同協商，另謀發展路徑，從而保持政策的活力。

三． 政府更應主動積極參與，共謀區域合作的發展戰略。

粵澳合作不僅可以為兩地經貿發展創造更多機遇，同時有利於提升澳門居民的

生活質素和空間。當為區域合作制定相關政策時，會面對各種挑戰，政府應該以創新思維，同時需要堅持理念和積極有為，切實反映居民的訴求，主動反饋意見，爭取得到中央政府支持，並利用好區域合作機制，共謀兩地發展大計，為澳門社會真正帶來機會和實際效益。

議程前發言
民生無小事,官員領導千奇唔好“大雞唔食細米”
麥瑞權

2017年1月4日

在雞年即將到來之際，首先恭祝大家：新年大吉大利、身體健康！市民希望雞年特區政府能夠持續提高生活素質和持續提升管治水平，千萬唔好再有“大雞唔食細米”的現象，所謂“民生無小事”，凡事都應該由自身做起。例如環保，近期聽到市民和公務員反映，運輸工務司轄下各部門近來在回覆市民的個案及訴求信函內容特別簡潔、清晰、明瞭，並且已通告轄下各個部門外出開同一會議時，如果是同一區的部門官員最好就坐一輛車前往，減少公務車輛的使用，帶頭節能減排；又例如在派送信函方面，如工務局有需要送信到司長辦公室，則會協調附近的其他部門，例如：環保局和交通局，由一個部門統一收集信函後才送去司長辦公室，而不是各部門各自派人送信。咁樣既從自己開始帶頭推行環保，又合乎特區政府一直以來推行“精兵簡政”的施政理念，是個好的榜樣。但反觀其他四個司，請問有多少個部門可以做到呢？市民都好想知道。

雖然特區政府過去一直強調“精兵簡政”的重點是提高服務質素和施政效率，但根據政府財政年度預算資料顯示，政府在人員開支方面卻續年上升，由2010年92億上升至2017年的預算為208億，市民話人員開支增加卻感受不到“精兵簡政”帶來的成效。換句話說講就是政府依然未能“接地氣”，基層市民的訴求還未得以正視，質疑“精兵簡政”的真正意義到底在哪些方面能夠體現？

根據從CCTV的抗日戰爭記錄片《太行山上》和相關歷史資料指出：「為解決“魚大水小”的矛盾…鄧小平和劉伯承、楊秀峰雷厲風行，根據中共中央指示，決定把精兵簡政作為晉冀魯豫邊區1942年度的中心任務之一。^[1]」而記錄片中亦強調：「精兵，就是減少機關中不必要的事務人員，減少部隊的機關、單位，整理、調整地方的機關…簡政，例如：送文件，一個人送一份文件，叫正常，三個人送一份文件，叫複雜、浪費，如果一個人送三份文件，叫效率，這就是簡政。^[2]」上述精兵簡政的核心是充分利用好人員的質素和能力，繼而縮減職能重疊的行政程序，盡量將人手分配至人資緊缺的部門，達到人力資源的最大化利用。但現實中有不少官員只是將其誤解為縮減人員或凍結人手，這是否會對社會的發展造成無形的障礙和制約發展的機遇？政府對此有否清晰的認知？

社會期望在新的一年，“精兵簡政”不應只是一個司或一個部門的努力目標，而是應將上述真正的“精兵簡政”全面展開，致使整個政府隊伍的能力和素質隨之提高，做到「加強戰鬥力，以兵皆能戰」，逐步完善特區政府的行政效率。最後都係戈句：民生無小事，各位領導官員不要“大雞唔食細米”，甘我地D小市民就可以過一個真正快樂的新年喇！

參考資料：

1、<http://cpc.people.com.cn/GB/85037/8626012.html>，鄧小平在河北的历史足迹，中國

共產黨新聞網

2、紀錄片《太行山上》

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2017年1月4日

主席、各位同事：

海一居發展用地臨時利用期屆滿，政府表示要按照新《土地法》將土地收回，令三千多海一居小業主的家園瞬間人間蒸發，讓他們蒙受巨大的精神及經濟損失。

然而，在小業主處於水深火熱之時，卻有聲音指出，支持政府按照新《土地法》收地。認為25年前土地批給之時，政府是濫用職權賤價批地、是貪腐、是利益輸送、是官商勾結。本人不能認同這種有罪推論。物價都會有通脹，無可能以現時的土地價格標準為25年前的土地標價。就好比高士德的車位，時光倒流至25年前，5萬元買返黎既車位，現在可以買到300萬，一翻翻左60倍，難道呢個情況都屬於官商勾結嗎？

另外，某些言論認為，土地批給後的25年內，承批人無法完成發展土地，是承批人有意為之，是為了“霸地炒賣”。本人認為，在未釐清事情前因後果之前，對承批人的這種指責有欠公平。回望過往政府網頁及各大新聞報紙上的歷史事實，許多土地在25年的臨時發展期內，政府並未有足夠的時間給承批人發展。因自本澳開埠以來，經歷了數次大規模的移民潮，地少人多之時，需要以開山填海方式增加土地利用，比如黑沙環、新口岸等就是由政府批給，承批人投資填海造地開發的。據過往經驗，大型填海工程要3至10年不等，而石排灣區的開山爆石工程更是歷時近20年。同時，回歸前後，由於本澳經濟轉型，不少工業用地需要配合發展改變用途，而更改土地用途需要耗費較長時間重新規劃、入積、審批。加之政府陸續出臺的城市規劃、環評、申報世遺及宜居政策，土地利用亦要配合以上政策做出協調、評估、更改。也就是說，政府部門客觀上一次又一次地拖慢了土地發展的速度導致土地不能如期完成利用。而並非承批人的過失導致，不能歸責於承批人。但即使存在這種“不可歸責”的因素，政府仍要“一刀切”收地，令三千多海一居小業主無辜受到牽連，失去家園，令居者不能有其屋，民怨積累，進而影響社會和諧穩定發展。

因此，本人再次促請政府儘快成立跨部門小組，聯合着手調查新《土地法》的立法原意，從源頭上減少社會矛盾。

多謝主席！

議程前發言

李靜儀

2017/01/04

政府每年都要動用大筆公帑租用私人物業作辦公大樓或服務點、供居民使用的公共設施、貨倉或車位，由於開支極為龐大且不斷增加，近年社會強烈要求當局要減少租用大樓的支出；為此，當局除了要適當規劃興建政府大樓供部門辦公之外，亦有必要全面檢視目前租用物業的必要性，並善用政府屬下物業或公共設施的空間，避免公帑和資源的浪費。

亞馬喇地下停車場就是空間浪費的一個典型例子。亞馬喇地下一層原規劃作商業用途及小型電單車停車場，多年前因應社會對電單車泊位的需求急切，加上當時的地下商場生意淡薄難以經營，當局於是將商業空間全部改為電單車泊位。但其後一直以原有電單車停車場仍未爆滿為由，從未將改建後逾千個泊位的電單車停車場區域開放給公眾使用，該停車場改建完成至今逾七年仍一直空置，當局亦沒有落實其他用途，實在是資源的極大浪費。

本人曾建議當局須善用亞馬喇圓形地的地下層空間，二〇一六年一月獲交通事務局回覆指該局就電單車泊車區改造為輕型車輛泊車位的可行性進行研究，但因受到出入口轉向及內部結構客觀環境所限，暫不具備條件故維持現有的佈局。對於亞馬喇地下層空間的閒置情況，坊間多年來提出了一些善用的建議，但當局基於各種理由而沒有接納，但與此同時，當局卻並無透露會否改作其他用途，有關停車場就繼續閒置。

應使則使、物盡其用，是公共財政管理的準則和要求，本人再次促請當局積極研究和盡快善用亞馬喇地下一層的空間，更有必要充分發掘和利用目前政府屬下物業或空置的公共空間，以供政府部門使用、商業運作、居民活動以至解決泊車空間不足等問題，以確保公共資源的善用。

議程前發言

關翠杏

2017/01/04

輕軌車廠上蓋工程已於二〇一六年第三季重啓，延誤多年的工程項目總算復工，而當局近期亦多次表示爭取輕軌氹仔段於二〇一九年通車。而全自動化操作的輕軌系統，在日常營運、管理、保養維修等方面，均會涉及特定的專業操作和技術要求，可以預期，未來本澳將會產生相當數量的相關專業技術工種和職位，當中不少人員更是需要提前作出針對性培訓，以便輕軌投入營運前已有相關的人員配備。

回顧在輕軌籌建之初，當局已多次表明輕軌系統在施工期間、以至未來營運，可造就不同的就業職位，當中更包括一些具專業技術要求的職位，可讓本地居民特別是青年人有更多就業選擇。

可是，隨著輕軌項目的嚴重延誤，到目前為止，仍未見當局公佈針對輕軌項目專業人員的培訓計劃和安排，甚至在二〇一七年度施政方針中，仍未見當局對相關人員培訓有任何著墨。

為推動本地應用型人才的成長，配合多元經濟的發展方向，特區政府在就業政策上，須有具體措施可以推動企業重用和培養本地人才，作為政府更要起帶頭作用。本人認為，社會和當局除要繼續關注輕軌的工程進度、走線的研究和全資公司籌建等工作的同時，亦應關注及著手培養輕軌營運、管理、保養維護的本地專業人員，及早規劃輕軌系統的人力需求，並展開相關招募及培訓工作，從而為本地人提供一條具專業及技術的就業出路，亦為本地專業人才的多元發展創設條件和空間。

特區政府在12月31日刊登批示，以新的《交通事務局費用及價金表》取替原來的價金表，並迅即於翌日生效，大幅調整了包括牌照收費、車輛檢驗、移走及存放車輛收費等多項收費，引起市民大眾嘩然。

特區政府在新聞稿中表示，新價金表是基於有關收費已十多年沒有調整，與市場形成很大差距，且配合以經濟手段控制車輛增長及引導車輛合理使用的目標方向，故調整幅度較大，由50%至1233%不等，即最高加幅超過十二倍，無疑近年特區政府推出各項措施，例如大幅增加公共停車場收費、縮短驗車年期及提升新車的驗車費用等，都是為了調控車輛數量，我認同特區政府需要控制本澳車輛增加速度，但只採取“拿市民開刀”的不斷加價方式，是否能達到成效呢，當局有否考慮過市民在接受程度呢？值得官員們深思。

在新價金表中，將會對違例車輛予以金額重罰，事實上，目前澳門半島，尤其是北區、下環區、新橋區等舊城區內的停車位不足，僧多粥少的情況下，市民實在難以找到合法停泊位，試問“有頭髮邊個想做癩痢”，當然，我並不認同違例泊車，但政府在增加違泊成本的同時，有否想方設法增加停車位呢？加上政府採取鎖車、吊車等措施，受罰的車輛又應如何置放？是否有足夠的地方存放未被領回的車輛呢？當中羅立文司長在之前的施政辯論上，都提及過在處理廢置車輛時面對的種種困難。

另一方面，有些大幅調整的收費項目與控車關係不大，例如電單車配件登記費（如安裝頭盔箱），就由300元提升至1200元，費用的升幅既高又無任何控車效果，受影響的只會是一些需要送貨的中小企及有載物需要的市民，難免造成民怨。

其實，“控車”是為疏導本澳交通擠擁的問題，然而路面情況、公交服務，例如巴士、的士、校巴等未能配合社會發展，只依靠經濟手段，大幅增加私人車輛的相關費用，根本未能實際解決到市民的出行需要，只會令市民的生活百上加斤，難以真正和徹底解決交通問題，特區政府可以做什麼更積極和容易令市民逐步接受的控車方法，實在值得思考。

我認為政府應多加關注民生所需，從實際需要出發考慮，例如增設校巴服務，幫助家長接送子女上學；提升巴士、的士服務，便利長者及有障礙人士乘搭，鼓勵善用公交；以及更好地協調道路工程，完善行車環境，從多方面配合，才能切實改善交通問題。

議程前發言
立法議員 何潤生

回歸以來，隨著本澳經濟社會的高速發展，居民的法治意識與權力意識逐漸增強，社會對特區政府的施政及權力運行公開透明的要求日增，同時也加強了對政府問責的訴求。然而，由於長期以來，行政當局責任追究制度的缺位，問責制至今仍未形成常態化發展，令“問責”難以有效落實。因此，社會普遍質疑官員“有權無責”。

事實上，為回應社會對政府加強問責建設的訴求，政府在近年集中出台並實施了多項與問責制度有關的法規¹。此外，當局亦曾多次強調，已逐步形成權責統一、獎罰分明、依法有序的官員問責制度。但遺憾的是，相關問責法規只規定了官員的法定義務，卻缺乏違反職責或義務行為的相應調查及處罰機制，加之固有的“多做多錯”、“少做少錯”、“不做不錯”官僚心態，導致問責制度形同虛設，根本未能發揮應有的監督作用。

需要強調的是，依法行政原則是法治建設的首要要求。當局在近年的“施政報告”一再強調，持續加強對各級公務人員進行法律知識培訓，提升依法行政意識與專業的能力。但是，透過歷次“廉署報告”和及“審計報告”所揭露出的問題可見，部份行政官員或公務人員在作出行政行為或處理各行政事務時，出現嚴重違反法律規定的情況。雖然，部份涉事官員或公務員是由於對法律規定認識不足，但更為關鍵的是，部分公務人員是在明知法律規定的情況下，故意規避法律，以達至方便自身工作的做法具有一定的普遍性。而且，往往事發後有關部門也僅以“認同接受”、“認真檢討”、“查找不足”、“日後改善”等作回應，卻鮮有官員因決策不當或失誤而被問責，難以發揮問責的震懾警示作用，使得有損公共利益的問題再三發生。

需要指出的是，責任政府既是現代民主政治的基本理念，亦是一種對政府公共管理進行民主控制的制度安排。作為民主政治的一種基本價值理念，政府必須回應社會和居民的合理訴求，必須切實履行職責，承擔政治責任、行政責任、法律責任和道德責任²。換言之，問責制度應是對政府一切行為及其後果都必須和能夠追究責任的制度。發揮問責的教育和警示作用，以防患於未然。因此，本人認為，特區政府亟需進一步構建針對官員決策失誤或不當、施政延誤等導致公共利益損失的公開調查程序，完善問責追究機制；建立與問責法律相配套的制度，實現問責法律的規範性與嚴謹性；同時，切實增加施政透明度，保障公民知情權，令“問責”步向常

¹ 與“問責制”有關的法律、法規主要有三大類：“問責制”方面的法律主要體現在《澳門特別行政區主要官員通則》、《澳門特別行政區主要官員守則》的規定；領導和主管人員問責方面的法律主要體現在《領導及主管人員通則的基本規定》、《領導及主管人員通則的補充規定》、《領導及主管人員行為準則-義務及違反義務時的責任》的規定；《澳門公共行政工作人員通則》中的相關論述中，定期委任方式任用的領導主管人員屬於公務員和公共行政工作人員的範疇，要遵守《澳門公共行政工作人員通則》的相關規定。

² 韓冬，責任政府的姿態應如何展現，2008年11月5日。

態化，以實際行動建設“陽光政府”、“責任政府”。

二零一七年一月四月

2017年1月4日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

促儘快完成《勞動關係法》優先修法項目

早前本人在經財司辯論時要求政府在修改《勞動關係法》一事上要“討論有期、修訂有期、落實有期”；並建議政府將有共識的男士侍產假等內容“斬件”先立法。而梁司長回應稱，政府建議將社會比較關注的七項目先討論，如果“優先表中不斷增加優先，就變成有優先”，並四字承諾“心中有期，行動有序”¹。就此，日前社會協調常設委員會舉行會議，就政府早前公佈將《勞動關係法》的其中七項優先修法進行討論。透過媒體報導得知會上引介《勞動關係法》優先修訂的七項內容，當中包括討論較受社會關注的侍產假、產假、疊假的處理方法。然而，會後只知道有關的修法階段仍處於修改內容的引介，以及報導了勞資雙方代表的少少意見，至於何時完成討論及修法期限等內容卻沒有對外公佈。對此，本人感到十分失望。

失望是因為涉及勞資權益問題，需交由社會協調常設委員會進行討論，當勞資雙方取共識後，才能送交立法會進行立法，但過往交付社協討論的法規，往往需時甚久仍無法取得共識，以至有關修法和改革工作停滯不前。令社會質疑社協未能有效發揮應有的協調作用，拖延社會政策的制訂工作。如事關全澳居民退休保障的社會保障供款提升問題，由二零一三年延至去年十月都無法取得共識，政府才主導作出定案。有鑒於此，本人擔心不知討論到何時，才對所謂優先的七項內容有共識，政府的“優先”是什麼概念。

因此，針對修改《勞動關係法》事宜，本人再次促請政府要增加會議透明度，對外交代有關的討論結果，適時讓社會了解情況；明確完成討論及修法日期，落實施政承諾，讓已有共識的“有薪男士侍產假”落實有期；若勞資雙方對於修法內容持不同意見，特區政府應致力收窄當中分歧，必要時主導作出決定，儘快完成討論，早日完成有關修法工作。而長遠而言，政府應檢視社協的職能及制度，對交社協討論的問題設立期限，提高討論效率，儘快讓法規及制度回應社會及居民的需要。

¹. 2016年11月25日，澳門日報，B01版，勞工法七項優先修訂

高天賜議員 2017 年 1 月 4 日議程前發言

2017 年 1 月 1 日，澳門市民震驚地收到了一份“驚喜禮物”，交通事務局費用及價金表中的罰金暴漲(12 月 7 日第 525/2016 號行政長官批示，2017 年 1 月 1 日生效)。

來自社會各界的市民立即作出了反應。這些市民每日須使用私家車、電單車或其他私人交通工具，爭取準時上班、上學，或有急症趕去醫院、診所。而私人交通工具必不可少，因為公共交通，不論是巴士還是的士都無法滿足他們的需求。

造成市民怨氣的主要原因有以下幾點：

1. 首先，對於警方立即開展的“抄牌捕獵大行動”，眾多市民毫無準備，事先也未接到通知或諮詢。而該事宜卻與所有市民的生活質素和基本權利息息相關。

2. 政府不可以閉門造車，未經過公開諮詢，也沒有任何漲價理據（毫無科學根據，造成嚴重社會影響），就隨便“發明”出一些罰金。完全沒有考慮到大部分市民每日為生計付出的艱辛。

3. 在 2017 年 1 月頭幾天，很多市民在社交網絡抱怨政府在試圖解決交通問題時，選擇了一個最容易“嚇怕”市民，並“影響”其生活質素的方法：將一些罰款的金額調升數百倍，例如拖走輕型汽車的費用由澳門幣 300 元上升至澳門幣 1500 元。這些罰款調升的幅度比例失當，不符社會現實情況，而且，亦與僱員薪酬的調升幅度不一致。令到這些情況更加嚴峻的，還包括沉重的生活負擔，以及大部分都屬進口的必需品價格的大幅上升，更不用說高昂的租金及樓價。

4. 在特區過去的 17 年，社會各界都一直強烈批評政府無法按照車輛增加情況增建道路網，而且，停車場的缺乏，又使道路網越來越擠塞並產生更多問題。巴士擠迫、搭的士難，這些都是需要出行的人每日必須面對的問題。

5. 政府違返了平等原則，因為其給予六間博企更好的待遇，容許它們自由選擇公共地方停泊免費接駁巴士，損害了公共利益，因為這些較其他市民享有特權的博企巴士充斥，令巴士、的士及其他每年繳納行車稅的車輛難以使用道路網通行及停泊。

6. 政府只考慮到加重罰款，但沒有設法解決停車場不足、交通擠塞的混亂情況、以及沒完沒了且很多時沒有事先通知的維修工程、欠缺路道規劃等問題。

7. 更甚者，由於停車空間不足，在路氹城區、青洲及其他地區的一些道路，大量的貨櫃車拖架肆無忌憚的停泊在黃線區。這些貨櫃車拖架對通行構成了猝不及防的危險，尤其在晚間照明不足的時候，而過去亦曾因此而導致了嚴重的交通意外。

謝謝！

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 01 月 04 日議程前發言 文第士街沙井問題

有市民向政府反映有關文第士街 36 號 A 地段的沙井連續不斷有污水及排泄物湧出，對該區市民長期形成一定程度的惡劣衛生問題。然而，約半年前，當時這地點還未建有地下沙井的時候，亦出現了同樣污水及排泄物從地下隙縫間湧出的情況。當時，經住戶向有關方面反映及投訴後，由民政總署在該處加建沙井後才能改善當時的衛生環境。但直至到現在再次有污水及排泄物不斷從該沙井湧出，污水不斷流出地面，該地區的衛生及環境情況亦因此開始出現嚴峻問題，造成不少隱患，甚至開始出現大量老鼠、蚊蟲聚集等惡劣的情況。

早前，有市民曾向民政總署查詢有關情況，得到民政總署職員今次回覆表示此路段屬於私人地方，業主需要自行處理淤塞的地下沙井，民政總署是不會跟進此次事件。市民感到非常之無奈便向多個政府有關部門求助但都得不到回應。而這樣同類之個案各區都時有發生，也是政府部門各自維政你推我讓幫不到市民，政府口號常常說是急市民之所急，提升公共服務效能，優化公共衛生設施。期望政府能跟進這些事件，為各區有關同類問題住戶改善衛生環境提供一個良好出行及居所給予居民。

劉永誠議員議程前發言 2017年1月4日

特區政府相當重視體育的發展，一直在此投入不少資源，也承辦很多大型賽事，促進了澳門體育的發展，同時運動員亦不斷努力提高水平，例如 2016 年澳門足球代表隊在亞洲足協團結盃及粵澳盃都取得佳績，在世界排名亦連跳十二級，這些成績都讓人十分鼓舞。

然而，運動員經歷艱苦的訓練與競賽，能獲得佳績固然有所回報，但更多的運動員付出與犧牲不比他人少，卻不一定能獲得獎項，畢竟賽場上勝負並不是必然的，這些運動員雖有所付出，卻因無緣獎項導致生涯發展受挫，花費了的青春與時間不能再來，因此，為了營造健康的體育環境，絕不能只看重獎項，必須要建立一個產業體系，讓運動員能專注於提升技藝，退役後亦有生涯發展的保障。當下澳門的體育事業尚未成熟，如何進一步產業化，以及建立更為完善的運動員培養體系及改善待遇等方面，都是特區政府努力的方向，借今天發言的機會，除了向澳足代表隊的成員表達敬意外，同時呼籲政府儘快推出體育產業的發展政策，在國家也把體育產業作為重點發展項目的當下，澳門又能否在國家的總體規劃中佔有一些位置，例如在足球聯賽方面，澳門能不能作為中超其中一個固定班底的主場城市，除了讓本澳球員有更大的舞台外，更可藉此發展體育旅遊，讓觀賞聯賽的球迷到本澳觀賞賽事順道旅遊，另外有注意到中超聯賽近來羅致的球員，有不少都是來自葡語系國家，因此體育項目也能成為本澳作為中葡平臺一個發展的方向。我相信澳門的運動員具備足夠的實力，如果政府能採取適當的政策，為他們提供舞台和完整的職業生涯方向，澳門在體育事業的發展上一定能有所表現，同時也它們也將轉化成發展的資源。

落實填海新城澳人澳地 確立炒住分途
4/1/2017 立法會議員吳國昌議程前發言

二零零七年四月，本人與區錦新議員公開致函國務院溫家寶總理，請求在審批澳門特區填海新城計劃時，注視特區具體城市環境以及官商勾結賤價批地建豪宅的問題，請求節制在澳氹間水道填海的規模而著重在澳門東北方填海發展，嚴防濫用免公開競投賤價批地建豪宅炒賣，以及規定利用整個填海新城住宅地集中力量解決澳門居民的居住問題。

等到二零零九年國務院批准澳特區填海新城計劃之後，儘管填海進度緩慢，我們幾年來已經向行政長官一再提出，須確立填海新城澳人澳地，實行炒住分途，利用整個填海新城住宅地集中力量解決澳門居民的居住問題。這幾年來，特區政府曾經安排學術機構研究澳人澳地，而行政長官則只作出政治決定，在填海新城A區保留可建二萬八千個公屋單位的土地儲備，而尚未有就利用整個填海新城住宅地建立炒住分途的房屋市場作出決定。

現在新城填海終於接近完成，填海新城各區亦將會展開城市規劃研究。現在必須指出，過去特區政府委託學術機構研究澳人澳地政策，但當時新城填海工作延誤，以致學術機構只能一般性地分析澳人澳地政策的利弊，未能具體結合填海新城的現實來研究落實「填海新城澳人澳地」，只能嘗試提出符合澳人澳地條件幾種房屋類型，而政府據此推出的「置安居」諮詢卻在土地資源不確定之下被質疑會否削減經公屋用地，以致意見分歧而沒有結果。

鑑於延誤多年的新城填海現在已正加緊進行，可作整體規劃，本人促請特區政府應當及早確定填海新城澳人澳地的土地供應，明確包括整個面積七百三十公頃可建五萬四千個住宅單位的填海新城作為澳人置業安居改善生活環境的長效機制，可建二萬八千個經屋社屋單位的公屋土地儲備集中有序建造社會房屋經濟房屋，其餘地段及早在城規層面佈置各種服從澳人澳地原則的住宅地段，發展新類型公共房屋、中轉屋、公務員宿舍以及澳人私樓市場。為確保炒住分途，更應及早研定較嚴謹的條件，規定填海新城住宅單位只准由手上已有不超過一個住宅單位的澳門永久性居民購置。

行政長官過去已經屢次在立法會表明，未有批出填海新城任何土地。本人再次促請行政長官落實填海新城澳人澳地，體現填海新城改善本地人居住環境的目標。將來任何動用填海新城還地債的項目，都必須遵從澳人澳地的原則。

主張修法賦予政府更大行政裁量權者 是把特首送往火上烤

立法議員區錦新 4/1/2017 立法會議程前發言

說到土地法，產生最大爭議的是二十五年死線（土地法第四十七條一款「租賃批給的期間須在批給合同中訂明，且不得超過二十五年。」及第四十八條一款「臨時批給不可續期……。」），新法根本一如舊法，沒有變。可以說，即使 2013 年不修法，現在仍沿用八十年的舊土地法，二十五年到期土地宣告失效仍會發生。那到底問題出在哪裡？

關鍵在於土地再不能由政府隨意免公開競投。

十年前，身為主要官員的歐文龍突然被捕，揭開了歐案驚心動魄一幕。從歐案中我們清楚看到，其貪污最主要是兩大來源，一是土地的批給和規劃的修改，二是公共工程的批給。土地的批給最大問題源於政府可以「公共利益」為由而隨意行使行政裁量權，容許免公開競投批給土地。按照當年的土地法，其實也明文規定「土地批給一般須公開競投」，但因為容許澳督（行政長官）基於「公共利益」可特例地豁免公開競投。按法律的精神，土地一般須公開競投，只有特殊情況才會豁免公開競投。可是回歸十多年，處理過的土地超過三百幅，完全新批出的土地也過百幅，但除了三幅土地曾作公開競投外，其他的都是免公開競投下批給的。就是說，特區十七年，只有三幅土地是屬一般，其他幾百幅土地都是特殊，有這樣的道理嗎？

很明顯，因為土地的免公開競投，配合低得不能再低的溢價金計算制度，形成大量的賤價批地。那麼誰有資格以賤價拿走價值幾十倍的土地？當然是權貴關係戶。而那些統治集團內真正的自己友，要拿土地幾乎是手到拿來，更不必行賄。所以，這不叫貪污，這叫官商一體、利益輸送。而另一種並非內核的自己友則沒有政治分紅的份兒，那便需要花錢行賄官員，這才算是貪污。而在歐案中，我們看到部份涉案者就屬於這一類較外圍的人士。

所以，在歐案後修改土地法，就着重限制濫用「公共利益」免公開競投批給土地的行政裁量權，並成功體現於新的土地法上（2013 年新法使用以來，再沒有任何一幅免公開競投的土地批出，算是成功剎住了濫用行政裁量權的歪風）。但過去那種 25 年到期後收回土地又重新以免公開競投批給原來承批商的把戲也不能再玩了。

如今，手上擁有土地，甚至大量土地的權貴藉海一居事件反撲，就是要推倒對行政長官的行政裁量權的限制，讓行政長官可繼續隨意免公開競投批給土地，隨意延長土地的使用期。這種倒行逆施的火棒，恐怕連現任特首崔生也不敢接。不說國家政策或真正的公共利益，單是想想當特首重新擁有這個可無限放大的行政裁量權，那些權貴天天輪着來串門找特首，個個都係老友，這個要延期，那個要拿土地，順得哥情失嫂意，部份放行就擺唔平，全部俾晒就太肉酸，不亦煩乎？可見，要修法賦更大行政裁量權給特首，似乎是幫忙，客觀效果上是把特首送上火上烤，幫倒忙也！

防止網絡欺凌 加強網絡教育

陳虹議員

隨着資訊科技不斷發展，青少年使用網絡時間增多，接觸到網絡欺凌的機率增大。早前，有團體公佈澳門青年網絡欺凌調查結果，澳門網絡欺凌受害人比率為八成六，欺凌者比率為八成二，比鄰近的廣州、香港、台灣、新加坡的比率高¹。可見，網絡欺凌已成為本澳比較嚴重的問題，由此本人建議必須予以充分重視，尋求解決方法。

一、加強普法教育

常見的網絡欺凌有語言暴力、杯葛、模仿加以羞辱、揭露個人資料、惡意改圖等。由於青少年學生對網絡欺凌行為的定義和內容認識不足，對相關法律也知之甚少，容易觸犯網絡欺凌而不自知，故此，必須加強網絡素養教育，讓學生清楚認識網絡言論要受法律規管，加強學習相關的法律條文。建議教育當局訂立處理“網上欺凌”的指引和程序，加強教師和家長有關方面的培訓。

二、加強支援和輔導

僅有約二成人士，會在遭受欺凌後向他人尋求協助²，反映出受害者不懂得如何處理問題。建議加強對被欺凌學生的支援，此外，對家長的支援也十分重要。家長的處理方式如果不當，會對雙方孩子造成更大的心理傷害。因此，要增加對家長的指引，協助家長正確處理問題。

此外，六成一受訪青少年既是欺凌者亦是受害者，角色重疊³。但無論是受害人還是欺凌者，都存在不同程度的抑鬱、焦慮及壓力。因此，在行為糾正及心理輔導上，既要面向受害者，也要面向欺凌者。學校必須加強心理輔導力度，發揮教師和駐校社工的作用，提供全面的輔導。

三、防止網絡成癮

本澳部分青少年上網成癮，沉迷在虛擬世界而不能自拔，嚴重影響人際交往能力。當局應協助學校建立網絡成癮評估工具，制訂上網守則，協助青少年建立健康的上網習慣。

¹ 2016 華人網絡欺凌調查報告

² 2016 華人網絡欺凌調查報告

³ 2016 華人網絡欺凌調查報告

議程前發言

立法會議員 徐偉坤

2017年1月4日立法會全體會議

廣泛諮詢、採納民意、科學決策，是特區政府的施政理念，亦是市民的期盼！但奇怪的是，若牽涉到個別工種利益時，一向宣諸於口的什麼諮詢，什麼民意，什麼數據，都一概拋諸腦後！最近特區政府在職業司機不足的問題上，提出做研究，收集數據作科學分析，勞工團體隨即馬上表態反對，要求停止研究外，更發動遊行，企圖向政府施壓，連做研究都唔准，咁何來要求政府科學施政，真是何其霸道！

團體在維護勞工合法權益的同時，更要兼顧社會的整體發展，尤其是我們的愛國愛澳的社團，更加要支持特區政府依法科學施政，畢竟澳門特區實行資本主義五十年不變，「發展經濟、改善民生」是特區政府的重要任務，這亦是中央領導人不斷要求特區政府的首要工作！

過去 16 年的統計數據顯示，無論是經濟的增長還是工資中位數的提升，都是與外勞數字的增幅密不可分，事實證明澳門的勞動人口不足，實在是難以支持澳門的整體持續發展，數字足以引證，只有足夠的勞動力，經濟才可以發展，民生才能夠得以改善！也只有通過競爭，才可向上流動！也只有對外開放，經濟才可持續興旺！