

議程前發言
行政立法積極合作 開創立法新局面
宋碧琪 2017.10.27

今日是今屆立法會的第三次全體大會，前兩次大會主要議定及選出立法會的內部架構。今日正式進入了立法工作，亦是我在第六屆立法會的第一次發言，在今次的發言，我的主題是行政立法積極合作，開創立法新局面。

良法是善治的前提。澳門的法律體制因歷史的關係有其獨特性，但社會需要發展，再獨特的法律也要跟得上社會發展的需要。自回歸以來，法律滯後影響民生發展、甚至困擾司法運作等已是不爭的事實，社會各界強烈呼籲當局積極作為，完善法律解社會發展之困。

在剛過去的 2017／2018 司法年度開幕典禮上，澳門終審法院岑浩輝院長再次提到了修改《司法組織綱要法》的重要性，院長年年提，政府就年年支持，但實際落實上卻無影無踪，連放在立法計劃上的聲氣都無。又如近日社會熱議的《的士規章》，上了立法計劃，落實卻打退堂鼓，有計劃等於無計劃。而影響大廈千家百戶財產生命安全的《防火安全規章》，過了幾屆政府都仍然得個做字。如此等等的情況，要數的話，十隻手指都裝不晒！

雖說法律是複雜，需要時間，但若修得完善前瞻，則可保得社會的穩定發展，甚至長遠發展。不過在澳門，有一些法律好不容易經過幾年的研究論證，甚至請了不少專家學者專門協助，但政府決策左顧右盼，拖拖下好的都變過時，有一些則左變右變，完善的都被搞到剩返半桶水，使到法律在社會的落實不到位，時不時又要定期檢討，工夫重覆又重覆，社會更要因法律的不穩定性付上代價。

當然，立法修法工作並不是政府一家的事，相信大家都很清楚，根據《基本法》第 71 條的規定，立法修法是立法會首要的職權，更是職責所在。然而在提案權上卻有分工，但分工並不等於要有各有各做，更大意義在於合作促進。回顧回歸後十幾年的立法進程，立法會與政府當局都很努力去做，只要是政府的提案，立法會的同事加班加點都努力去完成，令法律制度能跟得上社會發展的需要。但也必須清楚認識到，政府在編排立法工作的計劃仍有不足，一些重大的法案往往拖到會期尾先來到立法會，造成了議會審議的時間不足，議員多次催促也是如此，導致法案的質量得不到最大的保障，直接間接都影響了議會的形象，對體制的穩定性帶來了負面影響。

然而，更值得關注的是，當政府無積極提案時，議會變成了相當被動，社會就

更加無奈，似乎一切得個等字。當然，立法會的議員也有提案權，過去亦有不少議員進行提案，有一些法案更獲得了通過，使社會得到進一步的發展。但總體來講，議員提案雖少，但有好過無，而一些成功推動立法的例子更為法律完善創造了穩定機制。

法律嚴重滯後對社會的影響，是社會必須要共同面對的一個重大議題。法律改革也已到了刻不容緩的時刻，作為立法機關，在社會發展的新時代上更須有更大的承擔作為。立法工作也需要政府和立法會積極合作，未來應進一步突破保守思維，不斷拓展合作新形式，持續增強合作廣度深度，全面開創雙贏新局面，尤其是立法上的增速提質破除滯後困局，令法律制度符合社會發展的需要。現時第六屆立法會正式就職，各個具體職能委員會也已各就各位。新局面、新起點，成功開啟立法工作新篇章，除了立法會本身努力外，政府立法部門和職能部門仍然肩負重大使命。

議程前發言
2017年10月27日
麥瑞權議員
對行政不作為的思考

無論民間智慧抑或科學論證，都可以得出的結論是，陽光照到的地方，腐敗現象得到一定的遏制。但是，理性地看，大地上陽光總有照不到的地方，同樣，陽光政策也不可能照透施政的每一個環節。

依法行政的核心內容是，提高行政能力以及確保行政績效符合公共利益。但近來澳門政府出現不少「依法辦事」而市民卻認為是「合法而不合理」的社會亂象，因此產生極大民怨。換言之，依法行政的重要意義在於，行政機關負有積極執行和實施現行有效法律規定的義務，施政要用心為民，更要禁止行政機關的武斷專橫和任意妄為。

多年來，社會上普遍漠視行政不作為的危害性，行政機關和政府官員遇到稍有難度的問題，就不知該如何下手，有的便採取鴛鴦政策，有的想盡辦法推卸責任，誰也不肯出頭，誰也不願承擔責任。即使是法定職責內的事又或者急需解決的民生重大問題，都沒有積極作為，而是消極應付、得過且過，任意拖延、放任逾期終了，最後的責任和後果就由普羅市民獨力承擔。這種思潮在官場的形態就是在其位不謀其職，無視民生建設，致使具體落實政策時，人為地設置不必要的程序障礙，將簡單的程序複雜化，造成民生工程缺失，行政成本颯高，在社會上產生惡劣影響。

例如：“善豐花園爆柱事件”五年都未解決及新《土地法》實施後所衍生的一系列社會亂象，尤其最近有幾宗司法判決指出：「贏了法理輸了官司」，這正正就是行政當局的不作為所導致，而終審法院院長亦曾指出，隨著澳門特區各種深層次的矛盾和問題不斷湧現，一些涉及社會敏感問題或巨大經濟利益的案件亦明顯增多，甚至出現政治司法化的傾向……在預防和解決社會矛盾、維護社會穩定、促進社會和諧發展等方面，行政、立法和司法機關各有其本身的角色和職責……。因此，行政不作為在本質上是對公共利益維護和獲分配職權的放棄，這種放棄構成對政府所負有作為義務的捨棄，其後果是直接損害和侵犯公共利益和公民權益，且對社會造成一定的危害後果。不過，人們更多關注的是行政作為的違法，而忽視了行政不作為的違法性。但行政不作為已成為當前嚴重干擾依法行政的頑疾，必須採取有效措施加以遏止。

因此，希望社會各界人士，尤其是專家學者和政府監督部門認真研究和考量應如何加強對行政不作為的監督效力，如何有效落實和推進「依法行政」和「以民為本」的施政理念。

議程前發言

立法議員 何潤生

早前，特區政府提出巴士價格方案，並強調不是“加價”而是“調整收費”¹，引起社會極大爭議。此外，當局亦指出，巴士加價暫未有時間表，正諮詢意見²。然而，無論“時間表”如何，由於巴士服務具有公共產品屬性，其價格調整涉及廣大居民出行和公交優先政策，決不能“閉門造車”。若如當局所言“有乜嘢 10 年價錢冇改過”就“點都要加”³，此等理據顯然有待商榷。

當局表示，近兩年來，平均每日乘搭巴士人次由 53 萬增至 60 萬人次，澳門地小人多，路網有限，難以承受不斷增加的巴士⁴；並指出，今年首 8 個月，三巴的票款收入近 2.5 億元，而政府用於巴士服務之財政援助已達 6.3 億元，按乘車人次攤分，現時特區政府平均向每名乘客補貼 4.6 元⁵；同時亦指出，新票價建議可為政府每月減少 1,300 至 1,500 萬支出⁶。但是，需要強調的是，是次方案沒有對本澳弱勢群體、特定人群出行習慣以及公平性上作充分考慮。即便是因票價提升而壓縮部分非剛性的乘車需求，但對於剛性需求的居民而言，出行負擔增加卻是事實。而且，在現時公共交通、步行系統有欠完善的情況下，居民若以私家車代步無疑會加重道路交通壓力和擁堵情況，以致“得不償失”。

另一個社會關注的重點在於，既然巴士票價“點都要加”，但服務和管理水平能否隨之得到實質的提升？據當局數據顯示，2011 年實施新巴士合同至今支出 45 億元公帑，而今年相關預算亦達 9.6 億元⁷。事實上，自特區政府推出新巴士服務模式，當局期透過政府主導的巴士運營模式以提升、改善巴士服務提供，惟成效不彰，未能達到政策預期的效果，反而在“新模式”實施期間，更經歷巴士公司破產、批給合同被廉署指違法等亂象，備受社會各界批評。而且居民普遍反映，近年部分繁忙路線的巴士班次不足、候車時間長、上車難及“飛站”等情況依然存在，尤其是上下班高峰期、惡劣天氣等期間問題更嚴重。加之，早前 25 號等巴士路線調整、關閘重整工期等問題均引起較大爭議，致居民普遍對政府推行多時的“公交優先政策”信心不足，甚或持質疑態度。

事實上，本澳交通困局的根源是當局長期不作為，導致問題日積月累，決不能簡單地歸責於出行數字。解決交通問題不可能完全單靠“經濟手段”，一味限制只會造

¹ 市民日報，羅司：巴士 10 年無調整收費，2017 年 10 月 2 日

² TDM，羅立文：巴士加價未有時間表，2017 年 10 月 17 日；澳門日報，羅司：巴士加價未有時間表，2017 年 10 月 18 日

³ 市民日報，政府年 10 億助巴士服務點都要加，2017 年 10 月 12 日

⁴ 澳門日報，羅司：巴士收費調整非加價，2017 年 10 月 2 日

⁵ 市民日報，政府年 10 億助巴士服務點都要加，2017 年 10 月 12 日

⁶ 市民日報，居民搭巴士要辦專用卡始享優惠，2017 年 9 月 30 日

⁷ 市民日報，居民搭巴士要辦專用卡始享優惠，2017 年 9 月 30 日

成民意反彈，對施政不利，必須綜合治理、多管齊下。現時，巴士補貼並非加劇了財政支出負擔，而是現行補貼方案並沒有實現資源的合理有效地配置，造成出行成本過重。更為重要的是，巴士調價理應要以巴士服務的提升作為其前置條件。因此，調價應該從整體宏觀經濟、社會效益出發，不能單從財政支出成本角度考慮。另外，巴士服務合同將於明年到期，本人認為，當局亟需及早研究和探討未來本澳巴士服務的模式，科學制定票價調整機制，切實完善巴士營運制度；並藉助“大數據”配合公共交通的發展、合理配置資源，做好基建配套等工作，積極回應社會各類出行需要，特別要優先保障本地居民的出行需要，方有助特區政府逐步解決本澳各種交通頑疾，長遠落實“公交優先”的政策。

二零一七年十月二十七日

貫徹施政為民理念，提升市民生活福祉

回顧 2017 年本澳經濟回穩，國家更提出多項支持澳門發展的政策，成為澳門未來可持續發展的強大支撐。整體而言，本人期望來年的施政報告特區政府可以根據五年發展規劃的目標，制定及落實各項發展政策和惠民措施，令「共建美好家園」的施政理念得以實踐。

施政報告中應體現穩經濟保民生，提升居民的幸福感。政府要捉緊一帶一路及粵港澳大灣區的合作機遇，為本地企業及居民創造更多營商、創業和就業機會，推進經濟多元發展，積極有序實現一中心、一平台及一基地。政府亦必須重視近年經濟環境改善，令物價通漲及房價上升，為居民帶來更大的生活壓力。因此，來年施政中在扶助弱勢的福利政策上不可削減，應該持續現金分享發放及提升長者福利，加強對中等收入人士的支撐，提升免稅及退稅金額，增加出生津貼等。本人亦建議政府增加資源減輕居民照顧家庭的壓力，著力完善住屋、醫療、教育及交通等方面的政策。當中包括以下幾方面：

- 一、為家庭照顧者提供經濟與軟硬件上的配套，建議增加護老者及殘疾人士照顧者津貼；擴大托兒、安老及殘疾人士照顧服務；積極完善聘用家傭管理及輸入制度。
- 二、為了讓居民安居樂業，促請政府制定短中長期的公共房屋建造及落成時間表，讓公共房屋保持長期穩定的供應狀態，為恆常性申請創造有利條件。同時，明確新類型房屋的定義、平衡和調控私人樓宇供應量及穩定樓價，為首次置業者創造上樓條件；更要加快都市更新步伐，改善舊區居住及營商環境。
- 三、為提升醫療及教育的質量，建議政府加大對醫療、教育及社服機構資源投入，為居民提供更多的生活保障。在醫療方面必須鞏固公私營及非牟利醫療服務，協助醫療機構加快軟硬體建設及引入新醫療技術；提升醫療卷金額及檢討使用方式。建立恆常性的教育撥款機制及強化教師保障，訂定教育經費在政府財政支出中的比重。
- 四、解決出行難的困局，要求政府重新訂定本澳陸路交通規劃及政策，不應過於著重以經濟手段解決交通問題。要盡快修訂的士規章及重整的士服務；更應藉巴士更新專營合同的機會，改善服務質素。

最後要提的是在過去一年的施政年度中，澳門發生了不少重大事件，廉署及審計署先後揭發政府公共部門的行政錯失，都說明了現時公共行政部門的自我監督制度有欠完善，反映政府的管理工作不到位。因此，要求加強行政監督力度，提升資

訊公開的透明度，儘快落實官員問責與績效評鑑制度，推行電子化政務等措施，都必須列入施政重點之中，以提升公共行政績效。

2017 年 10 月 27 日 議程前發言

高開賢、崔世平、葉兆佳 聯合發言

(葉兆佳議員代表發言)

特區政府本年施政報告在扶持中小企方面，提出繼續幫助中小企業增強競爭力及創新能力，落實和優化現有的各項扶助中小企業的措施；繼續支持中小企業人力資源開發，適時處理中小企業的外僱申請。

但據我們與多個工商行業團體訪談中，了解並且聆聽了各行業的經營狀況和訴求。業界反映的意見當中，中小企業人力資源不足的問題非常普遍，而都較集中表達最苦惱、最困擾的問題就是司機不足，請司機難，尤其是送貨司機嚴重緊缺，嚴重影響到各行業中小企業的日常基本運作，窒礙了中小企正常業務發展和對市民的服務。

其中石油業界反映，行業內缺司機的情況相當嚴重，有車無人開，無奈之下唯有出動單車送貨，但又被交警處罰，故實在無法保證可及時供氣，對各大小食肆、家家戶戶都造成不便，直接影響到社會民生。

百貨業、供應商亦大吐苦水，請不到司機，僱主經常都要自己“親身上陣”送貨；同時由於本澳街道狹窄，不易停泊車輛，更需配人員跟車送貨，用手推車送貨到目的地，每日的實際運作相當困難，人手本來已經緊張，現在是緊上加緊。

澳門的現實情況大家都很清楚，根本不會有很多年青人選擇送貨司機作為職業，本地司機供不應求是人力資源的“先天缺乏”。目前，存量現職司機的平均年齡越來越大，後繼無人，明顯斷層。倘若政府對該職位又“堅守不放”，表面看是保障本地人就業，但其實不少行業中的中小企業，因為請不到司機，一方面影響了業務開展，另一方面只是更辛苦了本地員工，形成雙輸局面。若然繼續沒有人員替補，影響眾多行業運作，將直接影響民生服務和經濟發展。

我們曾經提出，“送貨司機”與“職業司機”工作性質有很大不同，薪酬待遇、工作環境也明顯有別，兩者有著本質的不同。我們再次要求政府研究考慮，不宜對輸入“外僱送貨司機”一刀切不予批准，希望政府有關部門能實事求是、急民所急，把解決對居民生活造成直接影響的“送貨司機”與“職業司機”區分處理，放開“外僱送貨員可駕駛機動車輛送貨”的政策。

破除制度障礙，深化行政改革

施家倫

2017年10月27日

回歸十七年來，政府無停止過公共行政改革，特別是近年來，政府撤銷、合併、重組多個部門，但是市民依然感受不到政府施政效能的提升，跨部門合作效率低、行政程序漫長等問題仍然非常嚴重。

例如，申請一張飲食牌照，牽涉到工務局、消防局、民署等多個部門，雖然政府表示是一站式服務，但是文件都是由各有各批，交齊文件，無出錯的情況下完成整個程序最少都要半年。另一方面，工務局對於歷史遺留的僭建問題抱住消極處理的態度，導致每當創業人士租用舖位來申請牌照時，都因舖位的僭建問題無法順利開業，嚴重加劇中小企業的創業難度和創業成本。

我亦曾經多次建議政府重新梳理政府權責分工，建立權力清單，避免“一事多管”，加大權力下放，減少不必要程序，由前線專業人員直接把關，打造聯合辦公與審批機制。亦建議政府加快建設智慧政務，推進公共服務的網上受理及審批進度查詢等工作。但是多年來，政府並未對就上述意見作系統性梳理，導致改革流於表面，這種“斬腳趾避沙蟲”的做法，令到跨部門審批、行政程序漫長等根本性問題未見改善。

國家主席習近平說過，改革是一場革命，改的是體制機制，動的是既得利益，不真刀真槍幹是不行的。如果沒有破除利益阻礙和體制障礙的勇氣，所謂改革只會走形式、走過場。澳門的公共行政改革，要有所突破，還需要更大的決心、擔當和力度。

就目前的公共行政改革，特別是對於市民不滿意的程序繁瑣、批覆緩慢問題，我再次建議政府：

一、全面梳理“一事多管”的現象，透過補償機制，裁減不必要的部門、人員和跨部門組織，建立權責匹配、分工清晰的權力清單；

二、修改不合時宜的《行政程序法典》和部門內部指引，加大權力下放力度，裁減不必要的程序，加大前線工作人員的權限，以“送服務上門”、“上門解決問題”的標準去提升公共服務水平；

三、將公共行政服務水平及改革成效納入部門評核範圍，大力提拔勇於改革的政府官員和部門主管，設立固定比率淘汰評鑒不合格官員，建立“改革者上，不改革者下”的官員選拔機制。

立法議員梁安琪
二零一七年十月二十七日立法會議程前發言

早前，公屋爆出質量問題，氹仔湖畔經屋入伙不到五年，先是大廈公共走廊甩磚，繼而是地庫停車場地面出現大面積蛛網狀裂紋。這並非唯一出現質量問題的公共房屋，本澳公共工程品質欠保證，早已為居民所詬病，過去安順大廈、石排灣公屋群等，均在入夥不久陸續被揭發各種樓宇質量問題，不僅嚴重影響住戶生活，更損害政府形象。

公屋作為特區政府重要的工程項目，除供應數量備受社會關注外，其質量亦十分重要，澳門的樓價常年高企，有幸通過申請公屋而成功“上樓”的市民，本想著終於能有個安樂窩，結果卻出現種種質量問題，苦不堪言，每次出現問題後，當局都承諾維修和處理，但多次“修補”的結果仍是“治標不治本”，各種質量問題未有得到徹底解決，甚至仍有不斷出現的跡象，令住戶大感不滿，批評當局未有做好工程監督工作。

對公共工程實施有效監督，理應是政府責無旁貸的職責。當局雖表示有聘請監理公司監管施工程序，同時也強調若是出現問題，會按合同處罰監理公司及承建商，但在缺乏完善的監管機制下，多年來公屋仍不斷爆出質量問題，此外，羅司長曾在立法會回應時提到，現時公共工程的建築質量差，有一部分的原因在於政府人手不足。現時針對公屋質量當局所依據的《都市建築總章程》等相關法律規範已與社會發展嚴重脫節，難以切合現時的需要。上述這些均是造成公屋質量問題的因素之一，極需政府去正視及解決。

行政長官去年在特首答問大會上曾回應到，政府高度重視經屋質量問題，將持續完善監管機制，並依據相關制度及合約條款歸責。公屋質量問題，無論是政府、監理公司還是承建商都是責無旁貸。當局應加強對監理公司職責和義務的約束，建立更加具體的監管和評估機制，加大處罰力度，提高其在公共工程監管當中的責任和意識，在選擇承建商時，可考慮將公屋的質量問題納入批給條件中，嚴謹執行承攬合同，以更好確保公屋質量。此外，相關部門應履行公屋監管責任，在公屋興建過程中加強相應的質量監管，若是人手不足就應盡快採取擴充措施去解決問題，確保當局的監督管理措施得到落實，同時當局亦應盡快完善相關法律制度，以配合社會發展變化需要，從而在確保公屋質量達標的情況下按照進度順利建成，保障上樓家庭的生活安全。

議程前發言

李靜儀

2017/10/27

現時，每日約有四成的市民選用巴士出行；今年九月，平均每日巴士乘客已達 60 萬人次。可見，巴士政策和措施任何變動都與市民息息相關。近期，關閘巴士總站停用、巴士加費方案和三巴合同即將到期問題，均為社會關注，當局必須站在居民的角度多作思考和積極跟進，更好回應社會訴求。

關閘巴士總站因風災受損維修需時，交通事務局現將行經總站的 24 條巴士線分流至附近十個站點，部分巴士路線的停靠站點與原來的關閘總站距離較遠，對居民和旅客均十分不便，對長者等行動不便人士影響更大，拖箱帶嚢者亦是狼狽非常，嚴重影響居民生活和澳門的旅遊形象；分流站空間有限，例如關閘馬路這些人流密集街道，高峰時段輪候乘客幾乎佔用整條行人路，行人被逼走出馬路方可通行，既易生交通意外，對附近居民的生活亦造成很大滋擾；部分站點亦欠缺設施供站長車長休息。可見，大家都為此“咬住牙關忍受不便”，以為只須捱一個短的時期。

然而，政府早前公佈的關閘巴士總站修復計劃須待 2019 年第二季才部分完成，2019 年第四季才整體完成，當中尚未計可能的工程延誤。雖然官員指有關工程時間已比原先設計加快，但對廣大居民來說，要忍受兩年時間太長。更大的問題是，有關修復投入的公帑不少，但不會根治現時關閘巴士總站通風不足和悶焗等死症，令社會質疑大修的效益。

事發後，社會各界均就如何改善有關問題提出多個方案，當中較多人建議騰出發財巴總站、又或充份利用關閘附近官方空置或可利用地段作巴士站；政府亦公佈了《關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計》規劃，但到底會否正式落實？還是有新構想？官方一直不作明晰交代；能否先對關閘巴士總站進行簡單修復，透過部分線路分流至發財巴站及部分線路重入地下巴士站，以基本維持運作，待明確規劃後才對關閘口岸區域作重新的設計和興建？可惜當局至今仍維持原判，未有就這些建議的可行性作進一步研究和回應，即要居民再等兩年才重開關閘巴士站，實在令人無法接受。當局不能罔顧居民的出行困苦，必須盡快出台改善措施，以緩減巴士乘客的不便和困擾。

政府提倡公交優先，用各種經濟手段控車，以減少使用私人車輛，紓緩路面擠塞情況，故巴士服務成為居民出行的重要選擇。上月底，交通事務局以減輕巴士公司營運壓力及政府財政援助開支為由，提出調升巴士收費。巴士加費涉及民生，政府的巴士收費調升方案不能只強調減輕部門預算，而必須考量對民生以及公交優先政策的影響，且有責任就巴士收費調升方案充分聽取社會意見。

此外，政府與三間巴士公司的批給合同將於明年七月底到期。過往，本澳公共服務合同因續期、批給不善、交接不順暢而引發的問題和混亂不少，給居民帶來不

便，亦衍生員工過渡或權益受損等問題。現時，距離巴士服務批給合同到期僅剩九個月的時間，當局必須對現有巴士服務合同作出認真的檢討，及早明晰未來的服務發展方向，並提早做好有關招標準備，確保公交服務不會因為行政拖延而再受影響，並應保障好巴士員工的就業權益。

議程前發言

梁孫旭

2017/10/27

儘管政府於 2014 年起實施中場全面禁煙，並不再批准設立新的吸煙區，但由於不少娛樂場，特別是貴賓廳千方百計鑽盡空子規避法律，甚至無視守法的義務，縱容客人吸煙，如在非吸煙區內沒有根據規定張貼法定的禁煙標誌、擅自設立吸煙區及更改吸煙區的範圍、向客人謊稱非吸煙區是容許吸煙等，甚至不允許員工告知或勸喻客人在非吸煙區內不可吸煙，娛樂場肆意違法，員工實在忍無可忍！但能夠成功檢控違規博企的比率較低，且整個檢控罰款需時較長，阻嚇力有限，令娛樂場的控煙狀況未如理想，也有員工反映博企未能公平地分配員工在非吸煙區內工作，種種情況令不少前線員工仍需繼續忍受二手煙害。

與此同時，當局在執法方面也存在不少漏洞和局限，例如控煙投訴熱線在晚間及週末早上只可以留言，期間即使員工投訴，但控煙督察卻無法即時跟進；控煙督察進場執法需時，往往未入到場博企已“收到風”，即時通知客人停止吸煙，導致成功檢控率低。

娛樂場控煙情況未如理想，員工非常無奈，故一直期望能盡快落實娛樂場全面禁煙，以減少煙害，可惜新修訂的《預防及控制吸煙制度》仍允許娛樂場設立吸煙室，最遲更可延至 2019 年 1 月 1 日才設置，期間原有吸煙區仍予以保留，員工未來一年多的時間內，仍然要處身煙害的環境。

本人促請當局切實檢討娛樂場控煙措施的不足，堵塞執法漏洞。建議縮減控煙督察進場執法的程序，增設二十四小時駐場控煙督察和落實二十四小時人工接聽投訴的熱線，完善投訴跟進機制；加強博彩監察協調局駐場人員的執法力度；加大向娛樂場客人的煙害宣傳。本人重申政府應推行室內全面禁煙，以保障娛樂場員工及場內人士不受煙害。

議程前發言

澳門立法會議員 林倫偉

2017 年 10 月 27 日

主席、各位同事：

日前，行政長官批示放寬社屋家團收入和資產淨上限，此舉可以看出特區政府體恤民情，因應經濟發展和工資增長適時作出調整，確保基層居民符合申請條件。

當局一再強調公屋政策是“社屋為主，經屋為輔”，但多年來在社屋供應數目及重視程度都不如經屋。是次放寬每月入息及資產淨值上限，可以配合年底的社屋重開申請。社屋上一次接受申請是 2013 年，四年來積累的需求，加上居民未知下次重開申請的具體時間，估計本次申請數字將會急增，而放寬上限亦有機會令合資格的家團增加。

日前，特首辦舉行開放日，設有收集意見的願望樹，眾多居民冀盼政府協助解決住屋問題。有鑒於此，當局要認真回應社會及居民的訴求，盡快重啟公共房屋申請，並落實亢定恆常申請機制，才能真正了解居民對公屋的需求；個人覺得政府應設定社屋上樓的輪候期，一方面讓申請家團有心安感受以及能更好地規劃自己的生活未來，另一方面亦是政府對居民的承諾，令大家可以監督政府的工作。希望當局別再以沒有房屋為藉口，社屋是保障基層居民住屋需求的底線，當局一再強調公屋政策是“社屋為主，經屋為輔”，如何讓申請公共房屋的輪候人上樓有期只是基本要求。

早前，運輸工務司羅立文司長表示認同經屋分配應恢復計分制，但卻未有講述落實的時間表。按上次經屋的分配結果，在現行機制下青年人及單身人士均淪為陪跑角色，上樓機會接近零。當局應盡快提交修改法案，改變經屋分配方式和輪候制度，尤其要創設新的機制，讓年青人能購買經屋，解決住屋問題。另一方面，早前政府提出的新類型房屋，與現時的經屋、社屋究竟有何突破性構想，其針對焦點和申請對象，冀望早日向社會說明。

安得廣廈千萬間，大庇天下寒士俱歡顏，風雨不動安如山！最後，促請當局加大建屋力度，並訂下落成時間表，令居民上樓有期。公屋的關鍵還是在於穩定的供應，政府的公共房屋政策焦點要貫徹“四有”：“有規劃、有興建、有申請、有入住”，做到安民有序、安居有期。

立法會全體會議議程前發言

設市政機構須做好人員安置

李振宇 議員

2017 年 10 月 27 日

主席，各位同事：

日前，有關設立市政機構的公開諮詢文本已經推出，當中有待深入討論之處多且複雜。不過，有一點特區政府必須高度重視、全程關注、細心對待。據文本指，設立市政機構後將撤銷民政總署，其職能將分別移轉至特區政府現有職能部門和由市政機構承繼，另外，還將適時移轉特區政府現有職能部門承擔的少數職能至市政機構。這樣一撤一立一整合，關涉的工作人員之多、民生事務之廣和社會利益之大可想而知。

在此情形下，要確保市民生活環境和質量不受影響，新設的市政機構平穩有效運行，做好關聯的工作人員的安置工作就顯得至關重要。為此，本人針對市政機構的設立事宜提出如下兩點意見建議。

一、盡早具體化文本中針對原民政總署人員的安排所作的承諾

文本指，“非政權性市政機構設立以後，將撤銷民政總署。因應市政機構的職能設置，民政總署的絕大部分人員將移轉至市政機構，少數人員將移轉至政府相關職能部門。特區政府會確保原民政總署人員的利益不受影響，從而實現民政總署的職能和人員平穩過渡。”作出此一承諾對於人員平穩過渡十分必要，不過社會更關心與承諾相對應的具體方案，更多擔心具體方案執行上與原則性承諾有偏差。因此，宜盡早就有關安排嚴格遵循承諾擬定相應具體方案，並從多方面尤其包括身份職位、工作內容、薪酬福利乃至日後職業規劃設想等方面，認真諮詢各級人員，精準掌握其核心訴求，力求形成各級人員、特區政府和社會大眾都能接受的方案，為人員平穩過渡提供基礎而關鍵的鋪墊。

二、應明確特區政府現有職能部門移轉少數職能後的相應安排

文本指出，“非政權性市政機構可基本承繼民政總署的現有職能，民政總署少數職能移轉至特區政府現有職能部門，而特區政府現有職能部門承擔的少數職能亦將適時移轉至市政機構”；緊接著指出，“非政權性市政機構設立以後，特區政府會確保原民政總署人員的利益不受影響。”再其後關於特區政府現有職能部門因移轉承擔的少數職能至市政機構引發的各種問題，其中受影響人員的安排問題，文本中未有相應的安排或承諾予以回應。

有鑒於此，促請特區政府明確有關人員的安排問題，同樣亦應盡早有

具體的方案予以回應，盡量消除有關人員的疑惑、憂慮和不安。

謝謝！

加快修復巴士總站 落實口岸交通規劃

陳虹議員

自關閘巴士總站受災損毀後，政府把原來的 24 條巴士路線暫時分流到周邊 10 個站點，以解當務之急。分流方案實施兩個月以來，雖部分站點設置得到優化，政府也在改進中，但居民和旅客在關閘乘搭巴士仍然很不方便，站點遠，候車環境差，附近掘路工程不斷，整個關閘區域的交通秩序顯得混亂，對該區居民的日常生活造成很大影響，對拖住行李的乘客更是苦不堪言。當局表示兩年後可完成關閘巴士總站的修復工作，但又稱不要對修復後的總站抱很大期望¹，那就是說，就算居民能忍受兩年的痛苦期，但修復後的新巴士總站仍然不能解決該區整體的交通和公交問題。

澳門每年超過 3000 萬人次的遊客，對公交，尤其是巴士服務的需求非常大，特別是號稱天下第一關的關閘區，交通配套十分重要。

短期而言，當局必須完善關閘各臨時巴士站點的配套設施，例如在適當站點加設固定的排隊圍欄和上蓋，保障候車的秩序和安全，並完善車長的休息環境。同時，督促加快完成附近的掘路工程，在繁忙時間派員維持交通秩序，並在關口增設旅遊警察，方便居民和遊客諮詢和尋求協助。此外，還應透過跨部門協作，研究把何賢紳士大馬路及牧場街交界的一幅官地(地籍編號為 0003.001)改建成臨時巴士站點，以分流部分巴士路線，以起舒緩交通和方便居民旅客的作用。

政府於 2012 年 12 月完成了《關閘口岸暨周邊環境總體概念性城市設計》方案，政府現時的取態如何？相關的工務部門和交通部門要溝通協調，並向公眾交代。

¹ 力報 2017 年 9 月 22 日

2017 年 10 月 27 日

主席、各位同事：

“八·二三”風災讓特區政府經歷了一場深刻的洗禮和檢驗。由多個部組成的新民防行動中心早在風災前便正式啓用，但在風災後的反應速度及應急處理能力卻未能凸顯；2011 年政府已成立跨部門小組研究政治內港區域水患，相關建議方案卻在“天鴿”風災之後才被重提；關閘地下巴士總站因風災嚴重受損需停用兩年進行修復，然而工程卻僅作修補，忽略跨部門合作進行整體規劃……可見，無論在防災預警抑或是應急善後工作方面，都暴露了政府統籌協調機制的缺陷。

跨部門協調工作效率低的問題一直為市民所詬病。只要涉及多部門審批的項目，手續就變得複雜、輪候時間長，甚至因部門之間互相“卸膊”，最後不了了之。以漫長的輕軌工程為例，由於缺乏跨部門溝通和協調，導致工程因各種糾紛一再延誤；類似的問題亦是導致善豐歷經 5 年仍未能重建以及不可歸責承批人的原因未能如期發展而被收回土地等社會矛盾的主因。

即便特區政府成立了多個跨部門工作小組，但這些“協調小組”似乎並沒有發揮真正發揮其“協調”的作用：如早前公佈的《道路工程的協調管理》審計報告就指出，道路工程協調小組成效不彰，導致道路工程協調失效或重複開掘，遍地開花的道路工程嚴重影響居民出行。又例如影響市民居住環境的滲漏水處理問題，雖然政府組成了“一站式”的“樓宇滲漏水聯合處理中心”，仍有不少市民向本人投訴該中心的處理程序效率低下，每個環節不經追問便石沉大海，前後歷經近半年仍未獲解決。

近年來，政府在公共管治上出現的失誤並非由於沒有機制，而是由於跨部門工作小組缺乏實質性的權力，難以對各部門產生約束力，加上缺乏“權責一致”的行政制度，成為跨部門工作小組在推動部門合作的成效不盡人意的原因。

政府未來開展的各項規劃工作，包括《旅遊業發展總體規劃》、《城市發展總體規劃》等等，都涉及到跨部門之間的工作協調。因此，本人在此建議政府，應儘快梳理多個跨部門工作的權責清單，理清部門間關係，讓基層部門有更大的自主權，提升部門間溝通效率，令政府能夠及時回應社會大眾的需求，靈活機動地處理社會各類突發事件，從而提高特區政府的行政效能，才能加強公眾對政府的管治能力的信任。

議程前發言
有關提升新時代的青年工作的建言
馬志成
2017年10月27日

隨著澳門的不斷發展，澳門青年一代的受教育程度與綜合競爭力明顯提升，廣大青少年朋友逐漸成為澳門特區社會、經濟、政治生活的生力軍與主力軍。“繼續面向未來，加強青少年的教育培養。”日益成為中央政府、特區政府和社會各界最為關注的工作之一。

最近幾年，澳門特區的發展受到了中央政府的高度重視與肯定。習近平主席、李克強總理、張德江委員長等國家領導人先後視察澳門，而他們在澳期間，均對澳門的青少年表示關心、進行交流、寄予厚望。特區政府近年亦針對性地開展了“千人計劃”、“青年創業創新培育計劃”等一系列重要的青少年工作項目，也取得了良好的社會成效。

青年一代有理想、有擔當，澳門就有前途、有希望。面向長遠，特區政府應該更進一步，廣泛聽取社會各界的意見、務實凝聚社會各界的力量，共同提升青少年工作，進一步重視、關心、愛護青少年一代，為他們成長、成才、成功創造良好條件。

對於加強提升新時代的青少年工作，本人有如下四點建議：

第一，建議特區政府提供更多的平台和更好的機會，支持澳門青少年融入國家發展大局，把握粵港澳大灣區等重大發展機遇，在融合發展中不斷增強國家意識和愛國愛澳精神。同時政府亦應積極推動便利本澳青少年在內地學習、工作的政策措施，為他們在內地的發展創造更好的條件和環境。

第二，建議特區政府要對分散於五司及各局的青少年工作進行統籌整合，加強與廣大社團和教育機構的溝通協商，避免重複規劃，加強跨部門聯動。此外，亦應避免各自為政，注重提升青少年工作的質量與效益，。

第三，建議特區政府在既有的、良好的青少年工作基礎上，參考國際和內地的先進經驗，結合澳門各類型青少年的實際訴求，進一步做好頂層設計，長期部署，實現青少年工作的系統性、連貫性、實效性。

第四，建議特區政府在開展青少年工作的過程中，切實創設條件與青少年溝通。不僅加大力度宣傳現有的溝通渠道，並須因應新媒體、新科技的發展，創設更多溝通渠道。在與青少年的雙向溝通之中，培養樹立青少年的主人翁意識與建設者意識，發揮青少年的強大創造力與建設力。

促實現分區直選市政機構

呼籲統治權貴不要再阻民主害澳門

27/10/2017 立法會議員吳國昌議程前發言

特區政府在二零一六年財政年度施政方針行政法務範疇內承諾籌設非政權性市政機構，並表明「於二零一六年下半年形成初步建議並向社會各界開展諮詢」。行政長官在立法會全體大會上回應本人提問時，亦表明已進行審慎研究，將於二零一六年下半年進行公開諮詢，期望二零一八年完成非政權性市政機構的設置。可是，當二零一六年沒有依承諾開展諮詢後，政府回答本人書面質詢時卻聲稱須等待諮詢中央政府之後進行，但大半年來並無進展。

本人重申促請特區政府現在向澳門居民說明就籌設非政權性市政機構向中央政府相關部門諮詢意見經過大半年後有什麼結果；在市政監察制度上，特區政府是否同意籌設一個由澳門居民透過分區直選產生的市政機構，並籌備把民政總署的社區諮詢委員會機制相應改革為市政議員分區參與的各區地區管理委員會機制，處理就各區內的文化、康體及居民所面對的環境衛生事務當中涉及區內具體公共設施、服務措施。

現在特區政府應當立即就籌設非政權性市政機構的提出初步方案及開展公眾諮詢。本人重申促請政府提出方案推行分區直選制度，例如：全澳分為五個區，包括西北區（台山、青洲和筷子基）、東北區（祐漢、黑沙環及馬場新填海區）、中區（聖安多尼堂區）、南區（風順堂區、望德堂區及大堂區）以及路氹離島區，並考慮以選民約一萬人產生一位分區直選市政議員的基準設定分區直選制度。

在本人向立法會提交這次發言文本之後，特區政府在完全未聞中央政府阻止選舉產生市政機構成員的情況下，突然宣佈推出完全不讓澳門市民選舉出市政機構成員的全委任諮詢方案！甚至妄顧事實聲稱因為「非政權性」而不設由選舉產生的代議機關！這是完全不可接受的。同是實行一國兩制的香港特別行政區早已根據基本法設定的非政權性區域組織實行分區直選區議會成員的制度，而近年已經完全撤銷官委區議員。以為「非政權性」機構不可設立由選舉產生的代議機關的重大錯誤判斷。

倘中央政府有任何阻止選舉產生市政機構成員的訊息，請特區政府公開說明，讓我們澳門居民集思廣益，透過理性溝通及早釋除疑慮。可是，在中央政府根本無意阻止選舉產生市政機構成員的情況下，卻被特區官員強行推銷全委任方案，本人必須在此公開呼籲，請統治特區的權貴不要再倒行逆施，阻止澳門社區的民主進步，傷害澳門！

基本法第二十六條的「居民依法享有選舉權和被選舉權」，因為特首的小圈子選舉排斥了大部份合資格選民的參與，亦令居民的選舉權成了跛腳。再加上澳門回歸前本來有兩級議會，除了立法會的直選議席外，還有澳門市政議會和海島市政議會都各自直選議席可由市民投票選舉產生。但回歸後卻因特區政府漠視基本法的有關規定，撤銷了兩個市政廳亦同時撤銷了兩個市政議會，令澳門居民的已有的選舉權遭受剝奪。

現任行政法務司司長上任後，主動提出要基本法重新設立市政機構，筆者樂觀地認為當局終於肯撥亂反正，既讓特首選舉不至違反憲制規範，也恢復市民的選舉權利。可惜，經過近三年的醞釀，出來的竟是一個怪胎。

作為曾任兩屆直選市政議員的本人，一直都關注市政機構的重建，亦不斷指出，市政機構雖然被定性為非政權性機構，但一定是由民選產生的。為甚麼？因為基本法中雖然沒有指定其為經民選產生，或最少有民選成份，但能夠把市政機構成員代表列為行政長官選舉委員會的第四界別的四個組成部份之一，就清楚表明此非一般性的政府機關。第四界別的四個來源分別為全國人大代表，全國政協委員代表，澳門立法會議員代表及市政機構成員代表。全國人大及政協代表不說，屬本地區的市政機構成員代表與立法會議員代表並列於此選委會之構成內，就說明這是屬於一個有着特殊代表性的機構。而當年基本法起草及頒佈時，澳門就有立法會和市政議會，這正是與立法會代表和市政機構代表相對應。因此，市政機構必須有民選成份，才讓其具有具有政治的代表性。這是我們就特區政府重建市政機構，就着重指出這必須是一個民選機構的原因。

而更重要的，特區政府重設市政機構，除了是符合憲制規範的必須之舉外，也是一個按社會的需要及用以解決所面對之問題的出路。二零零一年在廢除了兩個市政廳和市議會後，特區政府以民政總署統管兩個市政廳的職權，仍以市政廳執行委員會的合議形式設立民署的管理委員會來執行相關工作，並附帶建立了民政總署諮詢委員會擔負諮詢和提供意見的工作。其中最大改變是從有民選成份的市政議會轉變為全部由委任產生的民署諮詢委員會。結果可說是慘不忍睹。因為市政議員雖然沒有甚麼重要職權，但部份畢竟來自民選，都能較積極監察市政的工作，亦會主動反映市民對市政工作之意見。到了民署時代，民署諮詢委員會由於非民選，是否當委員與選民無關，於是與民情脫節。民署的工作開始不斷碰壁，大至設立街市選址，小至建垃圾站，都因為脫離民意而不斷遭到反彈。及後，為了填補不足，當局再加三個分區諮詢委員會，結果仍是難有起息。因為還是全委任。如今要重建市政機構，就應讓這個市政機構回到市政議會的體制，而且更應再進一步透過由分區直選產生，以更細膩的組成去反映各區居民的需要和期望。可是，當局在千呼萬喚之下終於出台的，竟然是全委任，完全是現時民政總署管理委員會和民署諮詢委員會的翻版，可以視為將現時民署的兩個組織改個招牌。如此建構市政機構，根本是搪塞卸

責，而非把事情做好。

可以說，這次重建市政機構的操作，充分顯示澳門特區政府的腐爛和敗壞，為了保住既得利益，保住某些特權階層的免費政治午餐，保住這些委任職位用於政治酬庸，寧願犧牲了澳門的整體利益，寧願任由管治問題的惡化。這是對一國兩制，澳人治澳的敗壞，應予強烈譴責！

市政全委任落閘可恥 爭直選體現社區民主

2017 年 10 月 27 日

各位澳門市民，剛過去的 10 月 24 日，是澳門民主再次倒退的一日，政府公布市政機構的諮詢方案，正式為澳門的市政民主落閘。

政府當局扭曲《基本法》條文，將「委託」講成是「委任」，將「引入選舉」講成就是「政權性」，偷換概念禁絕民主選舉的可能性。先度身訂造管理委員會和諮詢委員會全由行政長官一人委任的框架，再作的所謂諮詢根本毫無意義。政府繼 2012 年所謂政制改革後，再次以「行政霸權」和「假諮詢」扼殺和蒙蔽民主呼聲。

事實上，政府方案與現時民政總署的架構一模一樣，民署已有管理委員會，亦有一個 25 人的諮詢委員會，全部由行政長官委任，所謂設立市政機構只是巧立名目的行政部門改組。由民署換個招牌叫「市政署」，就以為可以瞞天過海？

政府過去設有全委任產生的分區諮詢委員，嘗試吸納社區民意。可是礙於其產生方式，委員會長年由既得利益集團「分餅仔」壟斷，大部分委員與當區居民脫節。諮詢委員毋須接受民選洗禮，自然不必回應民意和處理投訴，當居民要問責也無從入手。試問，有多少居民知道自己社區的諮詢委員姓甚名誰？

合理推斷下，日後按照政府方案產生的市政機構，將肯定落得同樣下場。只會令明明可以在社區層面妥善處理的問題繼續無限膨脹，對政府管治百上加斤。

無論是北區的舊區重建、邊境水貨客、海邊臭氣、輕軌穿越公園，中區的內港水患、義字五街重整、塔石球場拆建、傳染病大樓臨近民居、旅遊旺區整治，還是南區的輕軌穿越內街、西灣湖夜市，離島區的鷺鳥林、公園強建油站、路環市區村落等等，甚至如各區垃圾站、斑馬線、無障礙通道的設置，每個看似微不足道的問題都牽動著居民的日常生活。過去接連爆發的社區爭議，正是居民失去有效發聲和監察的後果。

政府口口聲聲要以民為本，卻一直掃除所有對於「行政霸權」的監督，尤其是社區參與的文化，與公民社會的成長，確保盡可能壟斷一切發聲空間，這完全與民主發展的理念背道而馳。

即使是非政權性的市政機構，也應該透過分區直接選舉產生，看不到任何違反《基本法》規定的理據。人生沒有幾個十年，民主發展不能原地踏步。澳門需要的是由下而上的民意代表機制，只有引入民選才能促使市政機構成員具備足夠的民意

認受性，才能把管理衛生、文娛、康體的權力，從「小圈子」手上還給市民大眾，透過真正廣泛的居民參與，處理好關乎民生的切身事務，實現公共利益最大化。

澳門長遠的市政發展，必應是一條走向民主化的道路。政府應逐步開放市政，加強市民的民主意識和監督權力。各位市民，蘇州過後無艇搭，我們要把握又一個歷史的選擇時刻，在這場「小政改」之中，爭取全面直選市政機構，自己社區自己救！

澳門特別行政區立法會議員 蘇嘉豪

2017 年 10 月 27 日

完善醫療範疇整體的人力資源規劃

議程前發言

2017年10月27日全體會議

陳亦立

主席、各位同事：大家好！

社會文化司譚俊榮司長曾經指出，以現時的薪酬制度難以吸引鄰近高質素的專科醫生來澳支援，並認同應以厚薪吸引優秀醫護人員。因此，什麼時候開始啟動提升醫生的薪酬待遇，吸引高質素的專科醫生來澳支援和帶教，從整體上提升澳門的醫療水平，讓澳門市民獲得優質的醫療服務是十分重要的。

針對輸入醫護人員來澳，以填補人手不足的問題，譚司長曾與國家衛計委負責人多次接觸，亦得到衛計委主任承諾給予最大的幫助。但實際情況是，公立醫院專科醫生的職位並未能有效吸引到國內的同行，當然薪酬水平是他們重要考慮之一，其次是要離開各自醫院一段時間，將會影響日後的進升機會和其他福利，更甚者所屬單位要從薪酬中提成以及離鄉別井，這些因素都可以影響到專家教授來澳支援的欲望。

目前，儘管公營醫療機構有數十位來自葡萄牙、台灣、香港以及內地的專科醫生，但相比每年呈雙位數字增長的病人，就算現時山頂醫院的專科醫生加班加點，都未能滿足社會和市場的需要。再者，一日復一日的疲勞工作，出現醫療差錯的機會就會增多，這是任何人都能明白的道理。澳門市民期望高質素、高水平的醫療服務，行政實體如何提升澳門專科醫療隊伍的士氣？如何讓專業人員有較大的自主性？如何為專業隊伍提供足夠的支援？如何為他們排難解憂？正正是相關部門的一個重要課題。

近年來，衛生局接二連三招聘了數十位全科醫生加入專科的培訓工作，但總讓人覺得遠水救不了近火，眾所周知，要培養一位專科醫生需時6年，畢業後何時可以獨當一面還受好多因素的影響，所以短時間內只有繼續聘請外援醫生。但現時外援醫生只有一至二年的合約，正所謂「張凳都未坐熱就走人」。特別是聘任一年的醫生，首到澳的三個月是適應期，最後三個月又開始考慮回程事項，實質能安定工作只有半年，受這些外援醫生診治的病人就痛苦了，自己的身體狀況剛被醫生了解清楚，明年又被另外一位醫生重新檢視，我相信大都數病人都唔希望自己遇到這種情況吧！

老實講，地區不同資源不同，醫生的發展路向同樣不盡相同，國內三甲醫院規模大，人力資源充足，普通一個腎內科有 30 多位醫生，他們有能力再細化工作，可將科室醫生劃分為血透組、腹透組、移植組、普通病房和加護病房組等，醫生們可以更專注各自的領域，在科研和教學上也比較優勝。但澳門的情況剛好相反，山頂醫院腎內科 6 位醫生身上的刀，為了病人、為了工作都要求把把「利」。所以當兩地人員一起工作，就需要磨合和互相學習。此外，業界都會明白，為血液透析病人建造血管通道，是血透病人接受治療的最基本要求，在國內三甲醫院因人資充足，此種手術有可能由腎內科醫生自己兼顧，但本地各方條件未成熟，所以只能聘請兩位外來的手術醫生協助處理，但不知什麼原因，血透病人的血管手術仍有 30 多位在輪後之中，聽聞兩位醫生的一年期合約就快到期，醫院管理層在這個問題上是否需要抓緊一點？我總覺得「醫者父母心」這幾個字，應該體現在醫療行為的每一個細節上。

高天賜議員 10 月 27 日關於非政權性市政機構設立及其人員構成安排問題議程前發言

日前，特區政府終於出台有關設立非政權性市政機構諮詢文本。這次非政權性市政機構的設置是廣大澳門市民所渴望的改革事宜。

非政權性市政機構人員的組成，必須要通過澳門市民直接選舉產生代表，從而真實確切地反映各區內有關民生問題的事項，例如房屋、醫療、交通等民生方面的問題。

根據特區政府最新公布的諮詢文本中，指出非政權性市政機構遵守兩大核心原則。第一為依法設置，必須完全符合《澳門基本法》的相關規定；第二為符合澳門發展的現實需要，“精兵簡政”，提升政府執行力，並推動市政服務切實回應社會需要，讓市民大眾獲得更為優質的市政服務。

但是該諮詢文本最具爭議之處為非政權性市政機構中市政管理委員會的產生方法，文本建議全由行政長官委任具備公共管理經驗和能力的人士擔任有關職務。

本人記得澳門回歸前同樣有市議會，而市議會亦有由澳門市民選出來的議員代表。同樣地，鄰埠香港特別行政區，亦有類似的機構——區議會。區議會根據《香港基本法》第九十七及第九十八條的規定設立，其非政權性市政性機構職能的表述基本與《澳門基本法》第九十五及第九十六條規定相似。

這次設置非政權性市政機構方案除了是確實執行《澳門基本法》的規定外，同時希望新成立的市政機構能讓市民大眾獲得更為優質服務。過去的民政總署從法律的合法性及實際效用的角度來看，遠遠不能符合澳門市民所期望的模式，而且存在各種利益輸送及效率低下的問題。因此，新的市政機構必須以民為本，讓全澳市民參與該組織的人員構成。

主題：促請特區政府在明年施政中加入照顧者津貼

澳門有一個弱勢群體，過往不為人注意，針對他們的政策非常不足。這個群體是需要照顧有發展障礙子女的家長，這類家長需要承受大量經濟壓力、照顧壓力和情緒壓力，特區政府有必要儘早制訂完善的支援政策，協助他們渡過難關。

根據世界各地的經驗，有發展障礙的兒童如果可以接受充足早療和良好的特殊教育，其發展問題很有可能得到改善。特區政府去年成立了由衛生局、社工局及教青局組成的早療服務協作組。根據政府代表出席電台節目時透露的資料，協作組運作後成立的兒童綜合評估中心，從2016年6月至今年10月，收到1,783個個案，當中診斷為有發展障礙需要早療介入的有526個。另外，今年6月，政府成立了兒童康復治療中心統籌分配早療資源，縮短輪候時間。不過，由於澳門的早療服務起步遲，本澳治療師嚴重不足，輪候治療時間縮短後仍然需要六至八個月。政府代表在電台節目透露，澳門註冊治療師有126個，當中職業治療師有85個，語言治療師有25個，與各地比較均是明顯落後。像職業治療師與人口的比例，北歐是1,000:1，香港是3,800:1，澳門是6,200:1，即最先進的北歐是澳門的六倍，香港也是澳門的近兩倍；語言治療方面，美國是3,000:1；香港10,000:1，澳門是20,000:1，即美國是澳門的近七倍，香港是兩倍。即使政府現在加大力度培養及在外地增聘，短期內仍然難以大幅增加治療服務，需要其他支援措施才能有效協助家長。當中最迫在眉睫的，是為這類子女的家長提供照顧者津貼。

有發展障礙需要早療介入的兒童，六歲以前是其黃金治療期。不少家長因為本澳治療師短缺，紛紛自費在本地或外地自行為子女安排治療，這類家庭父母的其中一方，常常需要放棄工作在家照顧子女學習。根據這些家長反映，他們自己為子女安排治療的費用，每月平均高達一萬五千元，有家庭為此需要變賣房產。而且，即使接受了早療，這類兒童在六歲以後，仍然需要持續接受特殊教育或融合教育，他們父母的其中一方，仍然需要放棄工作，投入大量照顧時間，同時花費巨額金錢為子女提供持續的語言與職業治療，以至特殊的補習班費用。

數年前，本澳已有社會服務機構人員和學者，倡導特區政府研究為殘疾人士照顧者提供生活津貼，以減輕殘疾人士的心理壓力及其照顧者的經濟壓力。本人非常認同照顧者津貼的概念，為此，本人建議特區政府在明年首先推出有發展障礙子女的家長照顧者津貼，為子女有特殊教育（包括早療）需要的父母，發放與最低維生指數掛鈎的特殊照顧者津貼，以協助這些家庭渡過難關，同時以此研究為本澳殘疾人士照顧者全面提供生活津貼的可行性，將社會資源更有效的投入，改善弱勢社群的生活。本人希望特區政府將此列為明年施政重點，因為小朋友的黃金治療期轉瞬即逝，稍一拖延就會錯失改善能力的黃金期。小朋友沒有時間等待，弱勢家庭沒有

資源可以等待，澳門的未來不應該等待！

澳門特別行政區立法會議員

林玉鳳

二零一七年十月二十七日

議程前發言

有關修訂《規範進入娛樂場和在場內工作及博彩的條件》的意見

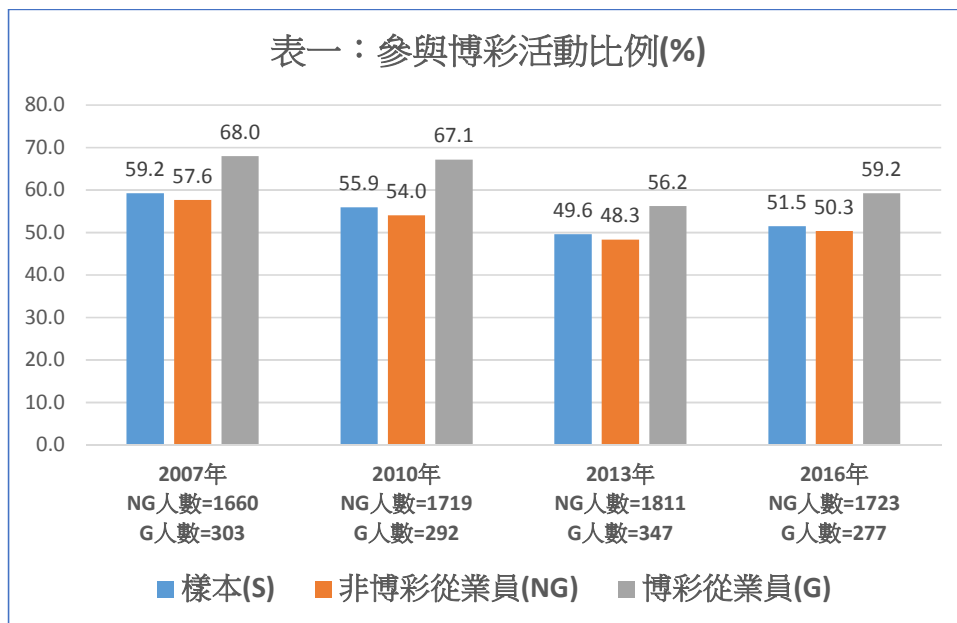
馮家超

澳門特別行政區立法會二零一七年十月二十七日全體會議

主席、各位同事：

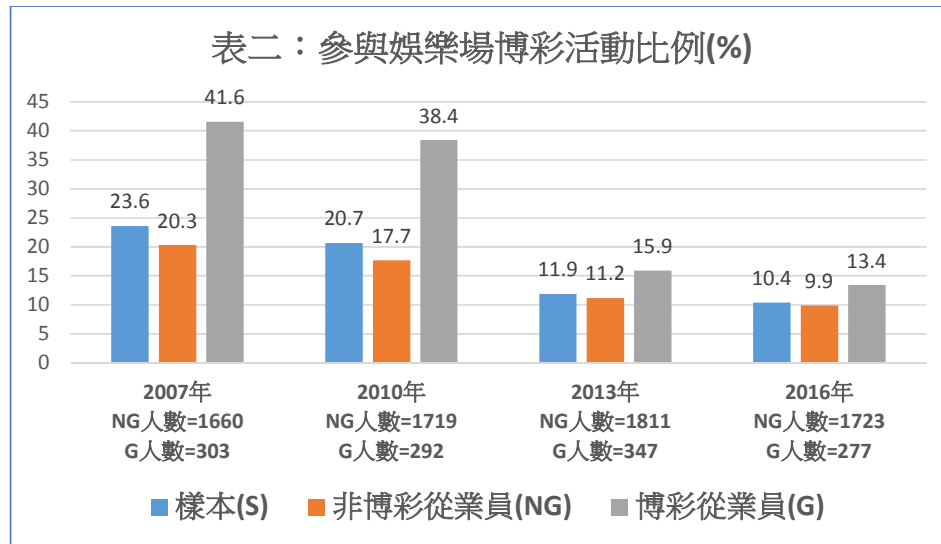
對於博彩監察協調局擬修訂第 10/2012 號法律《規範進入娛樂場和在場內工作及博彩的條件》的內容，擬設立博彩從業員在工餘時間禁止進入娛樂場的規定，本人有如下意見：

1. 根據澳門大學博彩研究所自 2007 年起，受社會工作局委託每隔三年對全澳居民參與博彩活動情況進行調查。在過去十年，一共四次大型問卷調查，研究結果發現，雖然博彩從業員參與博彩活動比例(所有博彩活動的參與率)有所下降，從 68.0%下降至 59.2% (亦即是說，在過去十二個月，有 59.2%博彩從業員曾經用金錢進行一種或多的博彩活動)，但比對非博彩從業員持續高出八至十三個百分點不等。(請見表一)



資料來源：澳門特別行政區政府社會工作局委託澳門大學博彩研究所調研項目：《澳門居民參與博彩活動調查 2007》；《澳門居民參與博彩活動調查 2010》；《澳門居民參與博彩活動調查 2013》；《澳門居民參與博彩活動調查 2016》。

2. 在相同的四次研究結果亦發現，雖然博彩從業員到娛樂場博彩活動的參與率已大幅下降，由 2007 年的 41.6% 下降至 2016 年的 13.4%，但仍然持續高於非博彩從業員，大約高出三點五至廿一點三個百分點不等。（請見表二）



資料來源：澳門特別行政區政府社會工作局委託澳門大學博彩研究所調研項目：《澳門居民參與博彩活動調查 2007》；《澳門居民參與博彩活動調查 2010》；《澳門居民參與博彩活動調查 2013》；《澳門居民參與博彩活動調查 2016》。

3. 根據統計暨普查局 2016 年第四季《人力資源需求及薪酬調查-博彩業》統計資料顯示，博彩業在職員工為 56,426 人，大約佔澳門該季整體就業人口（385,000 人）的 14.6%。但另一方面，根據社會工作局《賭博失調人士中央登記系統報告書》顯示，在 2011 年至 2016 年，登記人士一直以「荷官」與「博彩業服務員」最多，以 2016 年為例，兩者合共 24%。

基於上述研究及統計分析，博彩從業員無論是博彩參與率、娛樂場博彩參與率、賭博失調求助比例都顯著地高於非博彩從業員。鑒於未來兩年，還有大型綜合度假村相繼落成及投入營運，當中博彩從業員人口仍會持續增加，為了有效預防博彩從業員成為賭博失調人士，降低職業風險及所衍生的家庭及社會問題，本人認為博彩監察協調局提出修訂第 10/2012 號法律，設立博彩從業員在工餘時間禁止進入娛樂場的規定，有其合理性、必要性和迫切性。

議程前發言

黃顯輝

主席、各位同事，大家好。

澳門回歸以來一直致力構建本身的司法體制，然而，澳門司法機關的設施建設長期不能滿足運作所需，三級法院及若干專門法庭分別座落在不同的地方，大部份仍在在商業大樓內運作。

為回應市民大眾和法律工作者之訴求，當局近年著手興建初級法院刑事大樓，該大樓於今年 8 月正式落成並啟用，現時供刑事專門法庭使用，初級法院四個刑事法庭及其辦事處亦由原址的澳門廣場四樓遷往新址。

參考最新司法年度統計數字，檢察院刑事訴訟辦事處共提出控訴 4 千多宗¹的刑事案件，以法院的實際工作日計算，初級法院刑事法庭平均每日需處理數十宗的案件，而每宗案件均牽涉至少數名的案件參與人，包括擔當證人的公僕及市民、嫌犯及監獄的犯人、以及訴訟的代理人。可見，初級法院刑事大樓每日²使用者的數量不少。

事實上，新落成的初級法院刑事大樓座落於遠離市區的西灣湖旁，而現時大樓周邊的交通配套對於前往法院的案件參與人造成諸多不便，這是因為：選擇公交出行的市民，在澳門半島內僅有 4 條路線的巴士（9A、18、23、32）途經該大樓，該等巴士路線既未能惠及全澳的市民（並不包括風順堂區及路氹城區），亦基於班次少、車程長的關係對有關市民造成乘車、候車時間冗長的困擾；對於選擇自駕出行的市民，由於該大樓的停車場不對法院使用者開放，而大樓附近亦沒有公共停車場，僅設置為數不多的兩小時泊車時間上限的黃柱咪錶車位，對於有關案件審判需時的法院使用者，不論是律師、實習律師、嫌犯、擔當證人的市民及公僕，甚至是法院內部的一般工作人員（他們不獲分配法院大樓內的身自停車場），顯然造成極大的不便。

亦需指出的是，儘管現時初級法院的四個刑事法庭已遷至上述的初級法院刑事大樓，尚有輕微民事法庭、刑事起訴法庭、家庭及未成年人法庭、勞動法庭、三個民事法庭及行政法院於所承租的商業大樓的單位內運作，不但對特區庫房衍生龐大開支，而且不利於法院的運作和日常管理，甚至不符合特區法院的尊嚴與形象。

為此，本人建議當局增設更多的巴士路線途徑該大樓，鼓勵市民綠色出行，以

¹ 2016/2017 司法年度檢察院共立案 14,655 宗，作出的控訴書合共 4,421 份，經偵查程序後做出歸檔批示 12,084 宗。

² 法院全年的工作日約有 188 日。

及完善初級法院刑事大樓周邊的交通配套以符合建設法院大樓的便民初衷，尤其尋找可行的空間增設專供法院使用者使用的臨時車位，並將現行周邊的黃柱咪錶車位更改為准許泊車時間上限四小時的綠柱咪錶車位。與此同時，加緊推進並重視規劃興建政法機構樓群，以滿足各級法院所需。