

議程前發言

立法會議員何潤生

去年“天鴿”風災重創澳門，暴露了本澳在災害應急機制、防災基建和災害意識的薄弱。日前，政府公佈了各個範疇應對重大災害的工作部署和計劃措施，其中在防災減災方面，提出研究編制中小學及幼兒園的「安全教育補充教材」，並公佈了學校防災工作計劃及指引，要求各間學校每年需執行兩次防災演習；開展防災減災科普專題資助計劃、建立學校公共安全教育長效機制等。

防災教育的目的，是藉由教育過程，讓居民清晰掌握災害發生前的預防、災害發生時的應變及災害發生後的處理與重建的正確知識，培養其正面積極的防災態度與價值觀，並以實際行動參與、預防、解決災害問題，提升居民的防災素養，減少因災害致生命、財產和精神上的損失。所以，防災教育是面對災害時很重要的一環，而防災教育的規劃，則非常仰賴特區政府政策的制定。

雖然，特區政府將研究編制「安全教育補充教材」，但本澳現階段並沒有將防災教育劃為科目，如何避免校園防災教育最後流於形式顯得尤其重要。除了按照教材上的內容講解之外，學校亦要思考如何將防災減災的相關知識融入到各種科目和日常生活中，惟現時本澳教師在這方面的專業知識不足，在課綱、教材、師資等方面有否系統性的規劃，會否有相配套的師資培訓？又或會否由防災專業人員進行講解？否則，防救災的專業知識會否因教學者不同而有所變化，這樣可能會導致學生難以學習到全面且準確的防救災專業知識，這並非單純統一教材就能解決的問題。

事實上，不少防救災體系先進的國家，例如日本，針對防災專業人員訓練上，均設有專業培育，針對其國內防災不同業務設計規劃不同課程，並在課程結束後進行測驗，通過後頒予證書，並定期針對最新的防災救災專業科技，設計新課程讓學員定期再培訓；對於不同群體或階層亦會規劃並進行不同的防災教育訓練，使其了解位處的區域應掌握的基本知識及防災應變工作。所以，除了加強現時學校師資的防災知識培訓外，特區政府若能長期有針對性、系統性地規劃培育一批優秀的防災專業人員，再藉由這些團隊師資群帶動整體居民的防救災素養提升，將能更好地落實防災教育工作。

防災教育應該是終身教育，除了從學校着手從小培養居民的防災意識及應變技能外，當前社會各界都必須未雨綢繆，學習並掌握對災害的預防、應變及處理知識。為此，特區政府有必要拓闊防災減災教育的層面，建議統籌不同部門協作，結合社會及社區資源開展全民防災教育，例如：政府、企業、以及醫療、教育、社服等機構定期進行避難疏散訓練、演練社區防災組織的集結能力、教育家庭準備防災避難包、製作防災指引小冊子廣為宣傳等，從多面培養居民良好的防災知識，從而強化並提升澳門社會的抗災能力。

二零一八年四月十九日

單一修改旅客來澳“搵工”政策恐適得其反

近日，勞工事務局向社會協調常設委員會引介“關於非居民以旅客身份入境轉為外地僱員的修法事宜”，建議要求日後以工作為目的入境之非本地居民，須在入境前取得僱主向相關部門發出的申請來澳工作憑證，才能以外地僱員身份在澳工作。雖然有關修改可以堵塞外地人持旅遊證來澳搵工的漏洞，令外僱有序輸澳。但由於措施涉及不同工種的外地僱員，特別是為數眾多的外地家傭，一旦單純修改禁止旅客身份入境轉為外僱的規定，必定會對本澳 2 萬多個有聘請外地家傭的家庭帶來很大影響，甚至令家傭市場出現失衡及僱主更難招聘的情況出現。

過去，政府曾指出要糾正家傭亂象要從“非居民以旅客身份入境轉為外地僱員的修法事宜”入手。但是，由於現時本澳與眾多外傭輸出國一直都沒有正式協議，如禁止旅客搵工後，可能出現市場可聘用人資驟減，僱主等待外傭到澳上崗的時間變長，或要以視像方式與進行面試。此外，僱主對外傭規管的訴求，亦包括如何確保技能水平及職業操守，對外宿規定及交通費賠償等，但至今未見政府作積極跟進，這些問題都令不少僱主表示困擾。如果實施禁止旅客搵工措施卻沒有其他法律配合，做到聘請外傭各項環節都能環環相扣，根據過去跟進相關議題的經驗，以及收到家傭僱主申訴和意見來看，修法必定會引起眾多家傭僱主請人難、請人時間長、職介費提升及“隔山買牛”等問題，對僱主來說是缺點多於優點，無助解決問題。

過去，本人已多次強調要解決外傭市場眾多問題，必須從多方面研究及將《勞動關係法》、《聘用外地僱員法》及《職業介紹所業務法》等相關法律同步進行修改，完善相關規定才能從根本糾正，可惜當局卻始終未有接納有關意見。為此，本人再次促請當局必須針對外傭的特殊性，全面同步檢視上述法律規定，甚至應訂立聘請外傭的專門性法律，規範好外傭的職業技能及操守。而實施禁止旅客入境前，政府更必須做好與家傭輸出國的溝通工作，讓這些國家正式容許國民從事家務僱員工作，避免本澳外傭市場出現人資斷層，縮短聘請程序和時間，並推升高質素外傭來澳工作的意願。

2018年4月19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)

日前，再發生致命車禍！一名八旬老翁在氹仔近大潭山壹號沿斑馬線橫過馬路時，遭一輛巴士撞倒，頭部重創昏迷，送往醫院搶救，傷重不治。

不久前，今年一月十日，一輛巴士駛至俾利喇街時，猛撼前方的七人車尾，導致一名婦人夾在兩輛車之間，頭部重創不治。而該宗奪命交通意外，涉及一名兼職巴士車長，事後交通事務局隨即採取“一刀切”措施，指示所有兼職巴士車長必須停職，當時社會意見亦批評當局的決定是“斬腳趾避沙蟲”。

然而今次意外，涉事的巴士司機為全職司機，如按當局上次的“一刀切”做法，豈不是所有全職巴士車長也須停職？當然這只是假設，而且是不現實的做法。

我們想強調的是，巴士發生交通意外，無論傷或亡，這當中都存在因素頗多。作為政府，事後的檢討應該是對症下藥，才是解決問題的關鍵。

首先，巴士司機不足的問題已不是今日的事，當局早前更是取消了兼職車長，全職車長的工作量必然增加，壓力加上疲勞，發生意外的機會亦有可能增加，形成惡性循環。所以說，當局要做的，不是“斬腳趾避沙蟲”，而是需要研究考慮如何增加巴士司機的供應量，讓車長們能有足夠的休息時間，保持身心良好的駕駛狀態。

其次，部份巴士司機服務質素差、安全意識不足……等等情況，更已是長期存在的問題。這些都是需要持續的教育和培訓，並確立獎懲制度，鼓勵員工士氣，建立良好的工作態度。

總的來說，司機每日面對複雜的行車環境，加上長期要超時工作，已經承受不少交通壓力，精神緊張更影響服務質素。所以，說到底都是人手不足，司機們只能顧著加班，連休息都幾乎沒時間，哪再有空閒去培訓，服務質素怎會好。

除此之外，要保障道路交通安全，當局亦須檢視各道路的斑馬線及行人綫等的設置有否存在不合理的情況，同時也須加強行人過路的安全意識宣傳教育。

公共交通系統的安排，關係幾十萬人的出行，還有三千多萬旅客的交通需要，有關當局必須全力提升交通安全保障，提升公共交通的服務質素，確保居民、旅客安全便利。

立法議員梁安琪
二零一八年四月十九日立法會議程前發言

日前，本澳發生一名老翁過斑馬線時被懷疑煞掣不及的巴士撞倒不治死亡的交通意外，再度引起社會熱議，緣因該事故為今年第四宗奪命交通意外，亦為第二宗涉及公共巴士的奪命交通意外，坊間強烈要求政府正視現時本澳路面狀況日趨複雜、道路科學設計，以及駕駛者、行人的安全意識問題。

交通安全是與居民生活息息相關的重要一環，但為何本應安全的斑馬線卻屢發奪命意外，特別是今年初，本澳不足一星期兩度發生涉及斑馬線的嚴重交通意外，眼見一幕幕血的教訓，揭示司機的駕駛安全意識不足，本澳每下愈沉的道路安全狀況，對於斑馬線設置及交通標誌的設計是否妥當，坊間亦有不同意見。

當局曾表示一直透過宣傳、教育及檢控三方面，減少意外發生，過去亦有“交通安全推廣月”、“交通安全嘉年華”及“安全駕駛獎勵計劃”等提升居民的交通安全意識，但相關政策及活動推廣多年，居民的交通安全意識的提高是否達至預期成效？本澳人多，路窄車多，道路工程多等複雜的交通環境，對於現時司機的技術及經驗的要求亦要相應提高，當局需要認真檢討如何更有效及更廣泛地普及交通安全知識，進一步思考如何提高駕駛者及行人的守法意識，以及時刻注意路面情況，減少交通意外發生的機率，特別是現時的交通法律、技術訓練及道路設施規劃等方面，是否有整體修改及改善的必要，均是當局亟需處理的工作。

此外，巴士作為市民出行的主要交通工具，首要保障的就是交通安全，但近一年來巴士事故頻生，涉事的巴士公司雖表示兩年前已開始實施限速，日後會安裝監察系統，提升司機安全意識，但治標不治本，最重要的是當局作為監管巴士服務的部門，應認真全面檢討對三間巴士公司的監督機制，嚴格要求各巴士公司從整體上完善整個營運管理及安全指引，從制度上加強巴士公司對交通安全的重視，加強與司機的溝通及管理，提升市民對巴士服務的信心。

議程前發言 實現“科學施政” 政府任重道遠

施家倫

2018 年 4 月 19 日

日前，特區政府宣佈將於今個星期六開始調升巴士票價，所有巴士路線收費由現時的 3.2 加到 6 元，而且不分區收費，升幅接近一倍，引起社會一片爭議。為什麼政府一加就加咁多？為什麼政府為了所謂節省財政支出，就直接將負擔轉移到市民身上？為什麼政府加了我們的“搭車錢”，卻沒有提升巴士服務質素的承諾等等？對於這些爭議，政府在沒有澄清的情況下，又突然實施加價方案，社會普遍認為政府違背“科學施政”的理念。

其實，社會之所以對於今次巴士加價產生這麼大的爭議，幾時加、加幾多並不是最主要的原因，而是政府對於巴士加價問題，始終沒有給予社會一個具有清晰、說服力的解釋。自去年九月提出巴士加價方案以來，政府一直的解釋就係“巴士費用十年無調整”、“要減輕巴士公司營運壓力及政府財政援助開支”，但係廣大市民都認為，一個“科學施政”的政府應該要就相關加價的必要性、加價幅度的合理性、有無替代方案等等問題向社會講清講楚。而政府目前在有爭議下仍推行加價的做法，令社會覺得是一種行政霸權的措施。

相比較而言，鄰近的香港在調整巴士票價時就有一套較完善、全面的機制去作出決定，並且會考慮到各方的利益，從而體現“科學施政”。他們有一套成熟的票價調整機制，每次調整巴士票價時，都會考慮一籃子的因素，例如上次調整票價以來的營運成本及收益變動、未來成本收益及回報的預測、巴士公司的回報率、市民的接受程度及負擔、服務的質和量、以及票價調整幅度方程式等等，而且票價調整是會根據社會實際情況可加可減，平衡社會各方的利益。

巴士是市民日常最常使用的交通工具，隨著本澳巴士日均載客人數屢創新高，票價加價所影響的範圍便會越來越大，特區政府必須要從科學施政角度出發，作出檢討和完善。在這方面，本人建議：

一、政府應要對巴士加價的必要性、加價幅度的計算方法及合理性等方面向社會講清講楚；而且加價幅度應根據現時市民的接受程度和負擔能力來逐步調整，而不應突然大幅度調升。

二、應當要逐步建立巴士票價調整機制，實現巴士調價可加可減，從而根據社會實際情況，合理分配財政資源，控制巴士的利潤，平衡各方利益。

三、應加強要求提升巴士服務質素以及加大車資優惠範圍，以回應社會訴求，例如考慮向接受經濟援助的家庭提供一定的巴士補貼，從而精準扶持相關群體，減輕相關家庭的巴士支出費用。

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2018 年 4 月 19 日

澳門未來的發展，離不開廉潔社會；居民安居樂業，亦離不開廉潔社會。習近平主席在十九大會議上指出，在過去五年中，國內對於反貪反腐整治工作成效顯著。作為特別行政區，澳門更加應該堅持建設廉潔社會。

然而，《廉政公署 2017 年工作報告》中指出，在去年廉署偵破的刑事案件中，有多宗涉及公職人員利用職務之便以權謀私、濫用職權、詐騙、另亦有涉及政府部門審批“重大投資移民”、資助項目及公共服務等程序中的偽造文件及詐騙公帑等犯罪行為。

此外，近年文化局違反開考及中央招聘的規定，以取得勞務的方式長期大量聘用工作人員。不僅招聘信息不公開、甄選方式不嚴謹，更涉嫌違反迴避制度及任人唯親等問題。與此同時，聯署亦揭發文化局屬下的演藝學院在未有許可文件的情況下，聘請 2 名非本地居民在演藝學院的戲劇學校任教，即係聘請“黑工”。

而去年的 823 天鵝風災，釀成 10 死 244 人受傷的慘劇，更揭露了氣象局的颱風預報純屬局長的主觀決定，內部程序不規範、標準不統一、決策隨意、部門管理及專業設備皆存在嚴重問題。

上述各類犯罪及違法事件都反映出政府內部包括主管在內的一些公務人員法律意識不足、依法施政意識薄弱，從而嚴重阻礙了廉潔社會的發展。

因此，當局應加強對中高級公務員的操守管理，深化廉潔知識培訓，以增強公務人員尤其是領導及主管的廉政意識。與此同時，亦應加強對公共行政領域的管理監督，加快進度重新檢討有關公職人員濫用職權、疏忽職守、徇私或收取不正當利益的紀律處分的法律規定，盡快完善領導及主管人員的問責制度，真正做到“有權必有責，有責必擔當，失責必追究”。本人認為，問責制的核心，並不是“開除公職”或“引咎辭職”，而是執政者明白，在犯錯時，必將對其進行懲罰，從而讓在位者小心謹慎不偏不倚地做好本職工作，令施政得以改善，以進一步建設廉潔社會。

議程前發言
上海“智慧城市”的經驗值得澳門借鏡
麥瑞權

2018 年 4 月 19 日

特區政府曾在《五年發展規劃》(2016 至 2020 年)，以及近年的財政年度施政報告內，都對建設智慧城市訂立非常清晰及明確的目標，並一直有序地推進，尤其在電信服務業的建設方面做了大量的工作，值得讚揚。

然而，有市民認為，智慧城市更重要的是通過面向知識社會的創新，構建用戶創新、開放創新、大眾創新、協同創新為特徵的城市可持續創新生態^[1]，因而澳門要發展智慧城市，就應該以創新的思維解決發展中的障礙。以內地創新電信科技為例：中國鐵塔成立至今，累計相當於減少重複建設 60.3 萬，節省行業投資 1073 億元，減少土地佔用 2.77 萬畝，有效節約了行業投資和社會資源。而上海鐵塔公司成立後，在電信、移動、聯通三大運營商的基礎上，遵循“統一規劃、集約建設、資源分享、規範管理”原則，充分依靠政府的支持力量，進一步推進基站建設的合規化、程式化、標準化、集約化，打造新模式，從根本上避免重複建設。同時，它也將助力運營商優化資源配置，解決通信覆蓋問題，從而不斷提升本市電信行業服務水準，給廣大人民群眾帶來實惠，助力上海“智慧城市”建設。^[2]加上鄰近的珠海橫琴新區，亦都已經開始使用通信鐵塔，故內地發展「中國鐵塔」此成功的經驗非常值得澳門參考。

但反觀澳門目前的網絡服務，依然出現信號差、又慢又貴，例如：車輛經過大橋又會經常斷線或無信號等等的問題，這些都顯示澳門的網絡服務依然存在缺失，仍急需政府加以重視及設法解決。因此，有市民建議，特區政府可參考上述內地「中國鐵塔」的成功例子，借鑒內地此先進經驗建設「澳門鐵塔」，解決網絡通信服務存在的各種缺失問題，提升本澳電信業服務水平，推進澳門“智慧城市”落實到位，從而讓廣大市民及旅客感受澳門真正便捷的生活。

參考資料：

1. <https://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%99%BA%E6%85%A7%E5%9F%8E%E5%B8%82> 智慧城市，維基百科
2. <http://www.ifuun.com/a201801309558078/> 中國鐵塔：三年投資 1388 億元 建設 167.9 萬個鐵塔

議程前發言

李靜儀

2018/04/19

休息休假權是勞動法律賦予僱員的核心權利，確保僱員有合理的休息時間恢復體力以及與家人共聚，體現關懷家庭的理念。現行《勞動關係法》的假期制度已經多年沒有優化，假期天數也相對少；同時，由於法律沒有明確每週休息日與強制性假期重疊的處理方法，一旦疊假，僱員就會損失假期，有關漏洞對僱員休息權造成直接侵害。

此外，本澳並未設立男士有薪侍產假，保障水平較周邊地區落後，亦跟不上社會發展。因此，修法增設男士有薪侍產假和疊假補假制度，早已是理據充分、訴求強烈及具有社會共識的項目，無奈討論多時，至今仍未能落實。

政府早在二〇一六年度施政報告已提出檢討和完善《勞動關係法》，包括就有薪侍產假及疊假修法，亦強調會作優先修法；但直至去年九月才進行公眾諮詢，當局曾聲稱爭取去年底完成及公佈諮詢總結報告。但早前又以收集到眾多意見需要審慎研究為由，將公佈時間推遲至今年五月；結果，所謂的優先，是至今兩年多仍未正式進入立法程序。

優先項目尚且如此，其餘修法項目更是落實無期。關於完善建築業職安健規範以及加強對建築業層層分判問題的規管，二〇一五年下半年當局向社協引介修法文本，並已收集勞資雙方意見，但經過兩年多時間仍然進展不大。非居民以旅客身份轉為外地僱員的問題困擾社會多時，當局一直承諾研究遏止亂象，原本於二〇一六年底前確定最終方案並完成法案文本，但推遲一年多，至今仍是討論階段。二〇一二年成立“杜絕非法工作的跨部門工作小組”後，根本無推行新措施或提升罰則，所謂嚴打黑工的修法工作石沉大海。還有全面最低工資立法進度未如理想，亦沒有依法每年檢討工傷意外賠償限額等等，工作進度如此拖拉緩慢，確實令人遺憾。

必須強調，完善勞動法律有助保護僱員，避免剝削和侵權行為，縮窄貧富差距，並規範行業健康發展，從而達致社會穩定和共建共享；對於勞動立法，尤其是已有社會共識及需求的項目，政府必須負起責任積極推動落實。本人再次要求當局及早完善上述一系列勞動法律制度，兌現有關立法承諾，例如將疊假補假和有薪侍產假抽出先行立法，落實有期，以盡快回應僱員的訴求及提供更合理和完善的保障，更要避免施政承諾一再“彈票”，影響政府威信，徒添社會不滿。

2018-04-19

巴士服務在本周六起加價。以現金乘車，不分區劃一收費每程六元；以電子儲值卡乘車則每程三元、帶 X 的快線每程四元，仍保留可在一定時間內免費轉乘。是次巴士調升票價，當局雖然有部分聽取了社會意見作出調整，包括在長者、殘疾人士免費乘車方面，但落實方案的過程仍有改善之處，以讓居民大眾理解和支持，消弭不滿。

冀望今次調升票價之後，有關當局要在公交出行的規劃上積極作為，推出更多便民的綠色出行舉措，不斷優化營運線路、擴大站點覆蓋面，繁忙時段增加巴士班次，在氹仔和路氹城區域增設巴士總站。

本人認為巴士車資津貼是一種惠民措施，是推行公交優先的重要政策，應該盡早將巴士津貼的支出列為獨立的支出項目，依據每年載荷分攤和客量的增加趨勢，以及營運狀況，貫徹為民、惠民施政作出適當調整。

現時三間巴士公司營運的五組路線的巴士合約即將在七月到期。當局應藉着重訂新的巴士營運合約的時機，建立合符情理的收費調整機制，並應全面檢討現時政府“包底”的模式，探討能夠鼓勵巴士公司持續提升競爭力及服務質素的新制度，引入適當的評核及獎懲機制，增加財政透明度，以便社會監察。

今年以來，陸續發生了多宗涉及巴士的嚴重車禍，職業司機的駕駛安全及管理的問題令人十分關注。當局應促使巴士公司建立健全的在職培訓及獎罰制度，提升車長的職業素養；在營運管理與監督方面，建議政府在未來的巴士服務新合約中訂立明確的指引，規範及管制行車安全標準，設定巴士車長的基本休息時間，並優化總站的休息空間及應有的設施，定期收集車長對改善行車路面的意見和建議，尤其是消除具危險性的交通黑點，持續宣傳交通安全，推廣安全乘車守則，有助提升巴士服務的質素及安全。

議程前發言

林倫偉

2018/04/19

監管外勞的輸入和管理、確保本地人優先就業

本澳失業率多年來雖然維持在一個較低的水平，但最近兩三年每逢春節之後，定必出現為數不少的本地建築業工友，四處求職，徬徨不已。這種狀況逐漸變成常態化。另一邊廂是建築業外勞充斥、當局巡查地盤工地屢有“黑工”。如此情景，令人莫名其妙，當局應如何應對，為這些失業人士紓困？現時的問題究竟是相關法例規範不到位，抑或行政程序誤事，又或是會否違法成本太輕？這方面需要當局認真思考。

回歸以來，針對本地建築業工友搵工的舉措，政府有關當局雖然時有推行，但是，政策措施稍好即停，如是這般就業扶助政策欠缺長效機制。所以監管外勞的輸入和管理、落實管理層外勞限時退場機制，確保本地人優先就業非常重要。

隨著部分大型博企及住宅相繼落成，建築業已經進入調整期。不少建築業本地僱員已失業數月。根據 2018 年 1 月的統計數字，建築業外勞有 30,133 人，跟蹤過去數字，2017 年 9 月到現在的建築業外勞一直維持在三萬人以上。當局一再強調力保本地僱員權益，堅持外勞只是補充本地人力資源不足，但建築業外勞數字一直不減，卻出現本地僱員無工開的情況。如何落實外勞退場？特別建築業外勞退場，保障本地工人有工開？希望當局正視相關問題，促進本地建築業工友就業，亦要做好就業扶助政策，令他們免於失業。

立法會全體會議議程前發言
保護傳統節日 弘揚傳統文化

李振宇 議員
2018 年 04 月 19 日

主席，各位同事：

下午好！

隨著時代的發展、社會的變遷，尤其是全球化趨勢的增強，傳統節日遭到外來文化的強烈衝擊。傳統節日在一些居民尤其是年輕一代的生活中遭到了淡化和遺忘，與居民生活漸行漸遠，傳統節日的生存面臨嚴峻形勢。傳統節日的淡化和遺忘反映了社會對於傳統節日缺乏宣傳和傳承意識，折射出部分居民對中華傳統文化缺乏認同。

傳統節日是中華民族傳統文化的重要載體，珍存著中華民族獨特的文化記憶，蘊含著中華民族特有的精神價值、思維方式、想像力和智慧，是中華民族寶貴的精神文化遺產。國家主席習近平多次強調傳統文化的重要性，指出“中華優秀傳統文化中很多思想理念和道德規範，不論過去還是現在，都有其永不褪色的價值”。

為保護傳統節日，內地早前已將部分重要傳統節日列入國家級非物質文化遺產保護名錄，包括春節、元宵節、清明節、端午節、七夕節、中秋節、重陽節和冬至，其中，端午節甚至入選聯合國教科文組織人類非物質文化遺產代表作名錄。

然而，將傳統節日列入保護名單，並不能完全保護傳統節日。本人認為，有效地傳承是對傳統節日最好的保護。傳統節日雖然具有廣泛的民間基礎，可一代代傳承，但仍需要政府的重視和推動，通過各種有效方式喚起全民的文化自覺和積極參與，讓居民感受傳統節日所蘊含的文化精髓，牢固居民對傳統文化的認同，堅定居民對傳統文化的自信。

傳統節日不只是一個簡單的、值得紀念的日子，而是一種文化的表達方式，當中蘊含了一系列的慶典、祭祀、聚會、飲食等活動，脫離了這些表達形式或儀式，傳統節日可能就只是普通的一天假期了。因此，未來勞動修法若引入選定部分強制性假日的機制，即允許勞資雙方以書面協議將其中三日強制性假期調到其他公眾假期享受，將導致傳統節日因脫離時間節點而失去過節意義，節日與節日文化之間的聯繫被人為掐斷，屆時傳統節日將變成空有其表、缺乏文化內涵的空殼。希望政府勿忘傳統節日的文化內涵和文化傳承，讓節日回歸傳統本心。

謝謝！

主題：加強各公共機構的民主參與

最近政府提出的設立「非政權性市政機構」法案在立法會審議過程中引起了激烈的討論與關注。其實，早就政府進行諮詢的過程中，社會已經出現了不少聲音關注市政管理委員會和市政諮詢委員會委員是否能通過民選方式產生，政府最終以民選方式與基本法所指的「非政權性」概念有衝突而決定不採納。

對於政府的決定，我善意推論是要符合《基本法》的要求而不是政府本身拒絕增加公共事務中的民主參與成分，因此在大會進行一般性審議時，我提出將市政署一定數量的諮詢委員採取自薦形式選拔，通過公開透明的遴選機制甄選人才，使委員會內的聲音更多元化，當時行政法務司陳海帆司長也表示歡迎自薦，有關機制的詳細內容會在小組會的討論內再行補充。

根據澳門政府入口網站的資料顯示，本澳目前一共有 44 個由政府設立的諮詢組織，如果政府有誠意令諮詢機制更能多元，有關的自薦機制不應止於將來的市政署，應該擴大到各個諮詢委員會，透過公開遴選與自薦參與，一來可增加諮詢組織的意見多元性，二來也可改善澳門長期為人垢病的政治壟斷問題，讓年青的有志之士或獨立的專業人士能有更多參與公共事務與問政的管道。因此，本人建議政府除了在將來的市政署諮詢委員採用自薦機制遴選外，同時應該擴大自薦機制的實施範圍，從而有序地推動澳門民主參與的成分。

對此，鄰近同為特區的香港，在林鄭月娥特首上任後，在去年底就推出「青年委員自薦試行計劃」，其成效正面，並預期在 6 月進一步將計劃擴大並常規化，開放更多的委員會供青年人申請，並且提出了在本屆政府任內招募 400 多名青年加入政府諮詢組織的數字目標，從規劃到實施，再到訂定目標的過程都明確清晰，讓人能有所期待。

既然香港政府都能在一年不到的時間內落實自薦機制，並已進一步研究擴大範圍，相信有關機制複雜程度不高，因此，本人希望透過此次議程前發言，建議本屆政府能在期內效法有關經驗，在各類屬於政府的諮詢組織內建立委員自薦機制，保留一定名額，讓更多背景獨立的青年或專業人士可以藉此參與公共事務，循序漸進增加各公共領域的民主成分。

澳門特別行政區立法會議員

林玉鳳

二零一八年四月十九日

高天賜議員 2018 年 4 月 19 日議程前發言

於本月 17 日舉行的行政長官答問大會中，我曾詢問行政長官就天鴿風災事件只向一人問責並作出處罰是否公平，在我看來更像是找“代罪羔羊”，由一人負起所有責任。

我向行政長官憶述，早在二零一六年我已曾提醒行政法務司司長及工務運輸司司長，氣象局存在嚴重的內部管理問題以及設備損壞的情況。當時（2016 年）更有公務人員勇敢地向廉署及傳媒揭發這些問題。然而，上述主要官員作為氣象局的直接及間接監督實體，卻無一關注這些投訴，顯示其不作為的嚴重疏忽。

行政長官在回應時指出，目前不存在針對主要公共職位據位人的處罰制度。也就是說，自 2009 年至今，倘有司長違反《主要官員通則》及《主要官員守則》所載的義務和責任，亦無法向其問責。而政府自 2009 年至今（2018 年）卻沒有為改變制度有任何作為。行政長官承諾會檢討現時的制度，但沒有提出時間表。這個“燙手山芋”很可能需等待下任行政長官於 2019 年就職後才處理。

主席，各位同事：榜樣應自上行下效而非自下而上。無紀律懲處的情況應立即結束，政府應盡快堵塞漏洞，否則，由於欠缺主要官員的問責及處罰制度，行政長官及司長即使違法違紀也無需受罰，那麼他們又如何能理直氣壯地處罰部門局長及其他公務人員？適用於主要官員的政治責任一直存在，但遺憾地他們無一需對天鴿事件負責，是次風災奪走了十條人命並對眾多車主及住在地面層的居民造成嚴重的財物損失，但他們至今連一毛錢的賠償也沒有得到。

謝謝！

立法膠袋徵費 推動源頭減塑

陳虹議員

環保是世界潮流，減塑人人有責。許多地方推出一系列環保政策，取得了良好成效。其中，用膠袋徵費的方法控制膠袋用量，有效地達到源頭減廢的目的。澳門近幾年的膠袋用量龐大，大部分居民仍然習慣於在購物時索取免費膠袋，商戶也習慣性地免費派發。自 2013 年起有關當局聯同民間團體舉辦多屆“減塑有著數”活動，持續推廣環保意識，起到良好的宣傳作用。但是，單靠宣傳教育是不足夠的，還必須從立法方面著手。

膠袋徵費在澳門已有過不少探討，當局在 2016 年初便進行了“推行限制使用塑膠購物袋之制度”公開諮詢，諮詢文本在多個方面作了規定及引入監管措施，並分析了收集的意見。從大方向來看，在澳門實行膠袋徵費已有了社會共識，但從實際操作來看，要更加便捷，更接“地氣”，才能達到預期的效果。政府在 2018 年財政年度施政方針表示繼續推進《使用塑膠袋的限制》行政法規之立法工作，並持續推動居民實踐“減塑”的環保行為，為日後“膠袋收費”的實施及普法作充分的準備。法規預計 2019 年完成。但是，從 2016 年諮詢結束後，相關立法工作的消息便很少公佈，社會對修訂的內容和立法進度不了解，不利於將來政策的執行和推廣。而且，在立法訊息相對少的情況下，社會對政府是否能在 2019 年順利立法會產生疑慮。

本人敦促當局盡快向社會公佈膠袋徵費的立法進度，完善《使用塑膠袋的限制》，制訂減塑指標，爭取於 2019 年完成立法，現階段要大力加強宣傳工作。根據海外經驗，膠袋徵費初期購物膠袋的使用量會大幅下跌，但當市民習慣徵費後，膠袋的使用量會有所回升，其它如含塑膠成份紙袋及不織布袋的使用量也將增加。因此，當局必須持續加強公眾的環保意識，提高公眾減少使用膠袋的自覺性，做到真正的源頭減塑。此外，當局也要在監管上制訂相關的配套規劃，如巡查人手的配備和懲罰性措施等，以加強執法的力度和效度。

澳門特別行政區立法會
二零一八年四月十九日全體會議
議程前發言
如何推動建築工程技術人員的培訓

主席、各位同事，大家下午好！

首先，感謝行政長官日前就本人提問如何培育本地建築工程技術人員予以認可及支持。行政長官認同澳門建築技術應用人才短缺，影響澳門整體經濟發展，如行政長官指出不能單靠政府，業界亦要大力參與才能成事。

吸引及培養本地技術應用人才要具備兩大元素：（一）環境和誘因；（二）持續及長遠政策。早前本人提及過“澳門建造業議會”構思，其中一項重要功能就是人力資源中長期的規劃，讓各持份者集思廣益，配合社會發展需要而制定出平衡各方利益的良策，讓年青一代看到建造工程業界的前景，選擇投入職業，以利社會均衡發展。

本人想先說明，工程業界從業人員可分為三大類：工程師、工程技術應用人員、非技術工人（普通工人）。簡單而言，這裡提到的工程技術應用人員是指具有一定的專業技能和實作經驗，可讀懂工程師設計的圖則和技術要求，亦可作較高技術要求的施工。

現時，本澳建造工程業界非技術工人長期缺乏，輸入外地勞工政策可以緩解企業的困境；本澳工程師亦已有專業的認證制度作培訓；但一些工程需要技術應用員的支援，例如：收到圖則或施工方案後需要按要求施工的技術人員，意指介於工程師和非技術工人之間人員，我們稱這類人員為：工程技術應用人員。他們不單懂審視工程圖則，亦懂得施工工序以及技術應用，這些就是我們提到的建築工程業界缺口人員，而這些工程技術應用人員，最好是由我們本澳居民擔當。

在西方歐洲國家，例如：德國，技術工人的薪酬不會比工程師低，社會地位也被受尊重。以現時澳門機電工程為例，本澳規劃向智慧城市發展，大部分設備開始電子化，對於這些設備的安裝、組件、配置、線路等，都不是普通工人可以輕易安裝及處理的。這類工作最好由具有實作經驗的工程技術人員去處理會比工程師更有效率和更適合，因為工程師一般專注在編製和指導方面，實作經驗不會太多。

有見及此，也了解到特區政府十分重視這方面的人才，現本人有以下幾項建議：

1. 建議本澳教育機構，按澳門發展需要，設計一些實用的工程技術課程，讓年輕一代有途徑去學習技術，出來後可立即應用於社會。以香港及台灣為例，設立技術認證，持證上崗，讓專業技術員受企業重視，受社會尊重。雖然澳門在辦學之初會擔心學員人數不足、行業前景不明朗等問題，只要政府以政策扶持，引導企業使用本地技術員，本人相信學成出來的技術員比其他行業更優勝，因為澳門要發展創意智慧城市、又位於大灣區之內、以及“一帶一路”政策，都正正支持對建築工程技術員的需求；

2. 本澳現時長期缺乏工程技術員，相關的政府部門、本地企業及工程專業範疇社團應互相合作，現階段建議資助本澳工程企業、工程專業範疇社團來培訓本澳工程技術人員，並讓他們有機會參與本澳各大型建設項目及實習；共同合作舉辦技術施工課程，改善工程環境安全，提升工程業界形象，讓更多青年投身及加入，讓父母願意給自己的子女在這個方向發展。

多謝主席！多謝各位同事！

澳門特別行政區立法會議員

胡祖杰

2018 年 04 月 19 日

特區政府過去多番表明，與內地的駕駛執照互認的協議未有具體落實時間表，而本地社會各界對駕照互認確實已表明存在不同意見，但今年四月十六日政府卻突然公佈行政長官授權司長簽署與內地的駕駛執照互認的協議！如此施政，涉嫌漠視民意，並且在區際合作中走上錯誤方向。

一旦實行駕照互認，龐大的潛在需求將隨時催生租車自駕的供應，令本已不勝負荷的交通環境進一步惡化，並且做就條件讓數以萬計的非本地僱員當上過界勞工，破壞本地人就業條件！簽署駕照互認的安排應立即剎停，重新檢討及公開諮詢。

特區政府在配合國家政策合作發展，包括參與粵港澳大灣區發展等方面，有責任切實反映澳門特區的現實特點，向中央政府及區際合作對象妥善說明，尋求切實發揮各地優勢互補發揮最大效益，而非尋求盲目對等同質化。

特區政府應當向中央政府及區際合作對象妥善說明，在整個粵港澳大灣區當中，澳門特區是地方最小，內部陸路交通最不勝負荷的小鎮，因而必須明確鼓勵遊客以公交及步行方式出行以配合休閒旅遊中心的持續發展，並建議考慮優勢互補的安排，讓相對人數極少的澳門市民取得在大灣各地以至全國各地駕駛的執照，而澳門特區則實行集中在優化公交與步行設施方面為遊客提供方便。

臨崖勒馬，撤銷授權，開展公開諮詢

立法議員區錦新 19/4/2018 立法會議程前發言

就特區政府計劃與內地簽署兩地駕駛執照互認協議的意向，社會意見紛紜，大都對內地居民只要在本澳合法逗留，持有內地駕駛執照，就可在澳門直接駕駛車輛的構思感到震驚，既憂慮過界司機或黑工司機更趨泛濫，同時亦憂慮本澳無法承受更多持有內地駕駛執照便可在澳門開車對道路構成的壓力和駕駛文化不同所帶來的交通衝擊。

行政長官日前在立法會答問大會上回應吳國昌議員有關質疑時，一開口便是「國家明確支持香港、澳門融入國家發展大局」，這個「支持」無疑是對港澳下了個融入國家大局的命令，暴露了之前政府各級官員聲稱駕照互認是為了方便澳門人在內地發展，原來只是一個藉口，根本原因是特區政府要完成國家交託的政治任務。也許，作為特首，有國家的政治任務要完成，是可以理解的。但面對政治任務，特首亦有責任向中央反映澳門地區的特定情況和條件局限，以澳門這樣一個僅有三十多平方公里的小城，根本無法承受大量持內地駕照者就可在澳門開車的壓力。澳門的交通壓力來自車輛太多，多年來澳門政府都主張公交優先力圖壓縮私人車輛的增長，而駕照互認無疑是與澳門地區一直意圖推行的公交優先背道而馳。作為特首，及時向國家反映澳門的實際情況，維護澳門的利益，這才是盡責的表現，否則何以體現澳人治澳？

行政長官未盡責向中央反映澳門的具體情況便急匆匆授權司長簽署駕照互認協議，除了個人性格面對中央不敢說「不」外，恐怕亦受交通及治安部門的資訊誤導。日前，兩部門就駕照互認問題舉行記者會，其中強調駕照互認只是駕駛資格的互認，不等同可從內地直接駕駛車輛進入本澳，所以不會增加車輛和增大道路壓力。他們亦聲稱即使駕照互認實施後，內地旅客自駕不會有太大需求。行政長官在回應時亦加以引述。問題是，若一如當局所估計的沒有需求，那又何須駕照互認呢？事實上，澳門搭巴士難，搭的士難，沒有集體運輸系統，若持內地駕駛執照便可開車，相信會有不少內地自由行遊客會選擇租車自駕。正如旅遊局亦曾公開表示過期望駕照互認後可吸引更多的自駕遊旅客，這說明並不是治安或交通部門說不會就不會。而駕照互認雖然並非可直接從內地開車來澳，但持內地駕照便能在澳門開車亦會刺激租車業的發展。兩個部門強調現時只有一百二十部可租賃車輛，所以即使全部租出亦不會對澳門交通構成甚麼壓力。這就是官僚的思維，他們不明白只要有市場需求，就會有會有供應。澳門的租車服務並非專營，無入場限制，有生意的話，新的公司可以成立，原有的公司亦可擴張業務，可租賃的車輛可以短期內大量增加。這不是躲在辦公室內不吃人間煙火的官僚所能理解的。可見，以目前有限制的狀況去猜測未來無限制的狀況，是缺乏識見，也是不負責任的。而天可憐見，特首竟然輕信讒言，跟着這些官僚起舞，還以為是其麼真知灼見，實在可悲可歎！

我們認為，特區政府一直強調但凡重大的決策都需有社會共識才作決定，而駕照互認是一個關乎全澳市民福祉和交通安全的重大決策，不能只諮詢交通諮詢會，

而是應該開展公開諮詢，尋求社會共識才作出簽署協議與否的決定。在未有公開諮詢，未有社會共識，又未有具體時間表之下，決不應匆匆授權羅司長簽署有關協議。行政長官應臨崖勒馬，立即撤銷此項授權，就有關問題開展公開諮詢，取得社會共識後才作另議。

如何將醫療數量與質量有機結合起來？

議程前發言

2018年4月19日全體會議

陳亦立

主席、各位同事：大家好！

『病人安全』是每一位臨床醫生努力工作的目標，更加是職業生涯不變的宗旨。大家知道醫生的培養比起許多行業來說，是需要一個更加嚴格的體制，各種的訓練，經驗的累積都不是一個半路出家的人可以輕易勝任。比如想從商的話，不一定需要讀過商學院，只要你有靈活的商業頭腦，一樣可以把事業經營得很好；想做文化創作，也不一定必須念過相關的學科，只要你夠創意，不用通過認證考試，公司仍有可能錄用你。但醫生就是不同，打從一開始，你必須要考上醫學專業，接著接受幾年正規培訓，取得文憑後只證明你已經學習了所有應該打好的基礎，如要成為一位能夠獨立工作的醫生，還需要多用幾年時間來累積經驗，更加需要資深醫生或前輩傳授精髓以減少誤診和醫療事故。所以我們對少於五年工作經驗的年輕醫生，應該有一套完整的培訓計劃，應該通過制度的建設讓高年資的醫生有時間給予臨床指導，讓低年資的醫生有機會通過工作的交流和實踐、逐步累積臨床的經驗，好讓他們日後更全面地為市民提供醫療服務。所以新獲聘任的年輕醫生在工作上應該重視他們的醫療質量，我們不應該只追求病人的求診數字而給他們太多的壓力，人才的培養不能夠拔苗助長。

澳門目前有七個衛生中心和二個衛生站，在今年年中全澳規模最大、服務最齊全的青州衛生中心將會投入服務，從統計數字讓我們知道，2012年至2016年，衛生中心的服務量由56.1萬人次上升至76.7萬人次，增幅接近四成。而在2014年至2017年政府又開考了152位專科培訓醫生，其中為數不少是衛生中心的資深醫生，所以我們可以推算到在未來一段日子裡，衛生中心全科醫生的人力資源還是比較緊缺的，就算政府快速增補了一定數量的醫生，但新醫生仍需要時間去掌握和累積臨床經驗，他們更需要上級醫生或資深醫生的臨床指導。因此，如果沒有3至5年時間的栽培，新入職的醫生是會比較困難去掌握兒童、婦女、孕婦、成年人以至老年人的保健與治療。我們要為市民提供優質的醫療服務，我們首先要打造一支經驗過硬、服務優良的醫療團隊，而團隊的構建更加需要人性化的管理，領導要體恤下屬的困難，要為下屬遮風擋雨，下屬也要盡力執行上級的任務，不要怕出錯和投訴而卸膊，只有勞逸結合和加長醫生的診症時間，才能真正減少病人的求診次數，才能真正減少醫患的爭拗，才能真正為病人解決到問題。

行內人清楚知道，公營醫療在未來五年是一個退休的高峰期，我們應該抓緊初級衛生護理體系的承傳和接班，在補充人手和加強培訓外，更應該重點提升年輕醫生的醫療水平，追求醫療質量比醫療數量更為重要，我們應該延長每位醫生對就診病人的診症時間，好讓醫生更詳細了解患者的病情和解答所有問題，我們應該構建上下級醫生的交流渠道，讓年輕醫生可以即時向資深的醫生討教，及時研判病情最終受益還是廣大的市民。我相信良好的醫療服務是需要多方配合，只要醫務工作者自強不息，澳門的醫療服務一定可以回應市民的訴求。

謝謝！