

梁孫旭議員

日前，社會協調常設委員會討論不合理的僱賠償上限，政府建議將解僱賠償月基本報酬調升至二點一萬元，加幅為百分之五。本人對於有關調升的幅度表示不滿。

本人必須首先強調，“解僱賠償”只有在僱主以不合理的理由解僱員工或者因僱主的因素而令員工得以依法提出合理解約的情況下，才需要支付的，有關事實的發生全部取決於僱主，僱員自身並無主動權。在勞工法已實施三十多年的今日，設定“月報酬十二倍上限”及“月薪上限”雙重上限的規定，令部分僱員無法按照其實際月收入 and 年資獲得相應賠償，本來就不合理，勞工界一直建議政府取消有關上限。

無論如何，即使現行法律有所限制，政府多年來不依時執行法定調整機制，就令僱員無法得到合理的保障。有關賠償上限，政府多年來沒有積極檢討，至今仍維持最高賠償金額為月報酬十二倍；至於“月薪上限”，1989年訂定的數值為一萬元，根據法例，該數值可每年視乎經濟發展情況而調整。回歸前，該數值曾調升過兩次，1997年改為一萬四千元，但回歸後政府一直拒絕檢討及調升有關金額，最終歷經十八年、即時至2015年才將上限調升至現行的兩萬元。

多年來，由於解僱賠償上限無依時檢討、沒有參照工資增長狀況或僱員覆蓋率等明晰指標入出調升，導致無理解僱賠償的月薪上限覆蓋率以及僱員人數持續下降。1989年訂定的月薪上限，有關月薪上限標準所覆蓋的僱員比例超過九成，亦即是僅有極少數僱員是無法按照實際收入計算賠償，而當年的居民收入中位數大約3000元左右，收入中位數與賠償的上限金額之比為1:3.3。2015年本地居民收入中位數為18000，當年解僱賠償月薪上限20000元，比例已下降至接近1:1.11，受惠員工的覆蓋率下降至只有77%。

而今次政府建議將金額調升至二萬一千元，賠償的上限金額與收入中位數之比例進一步下降至接近1:1，調整後受惠員工的覆蓋率進一步降至僅有63.5%，覆蓋僱員人數從2015年的198,705人減至約176,000，覆蓋率下降意味著有更多的僱員一旦遭遇無理解僱時，將無法得到按其實際薪酬計算之合理賠償和應有保障。社會不斷進步，但僱員群體的保障反而變相倒退，試問政府的方案如何讓廣大的僱員接受？

最後，本人仍然促請政府研究取消兩項上限，但無論如何，根據現行法律規定，無理解僱賠償上限須兩年檢討一次，即現行的賠償標準本應在2017年進行檢討，但卻一再拖延，至今逾時兩年仍然連送交立法會審議都無確定時間表。本人促請政府應建立一套調整的準則和參照的公式，在未取消兩項賠償上限之前，必須依法按時並且科學地制訂公平、合理的調整幅度，避免爭拗和拖延而導致更多僱員的保障被削弱，減少社會不滿。

林倫偉議員

盡快修法打擊非法工作以保居民合理權益

近日接連發生涉及違法工作的交通意外，甚至做成傷亡，引起社會大眾的關注。但因交通意外而被揭發的個案，實屬違規現象的冰山一角。從近日事件可見，有公司會聘用外地人非法擔任職業司機，駕駛輕型車輛接載賓客或運貨，違法情況日趨嚴重。而本澳現行法律對黑工、「過界」或「過職」工作的處罰較輕，阻嚇力不足，令僱主有恃無恐。

日前我們勞工屆議員就加強打擊非法工作及修訂相關法律方面向勞工事務局及交通廳反映意見，希望當局關注有關問題。根據勞工事務局的資料，2018年勞工局接獲569份非法工作舉報，較2017年485份多84份。2018年非法工作個案開立845宗，其中，涉及違法司機被罰共94人次，當中被處罰僱主87人次，被處罰非居民7人次，佔整體處罰人次的11%。可見非法工作情況嚴重，而且不單限於非法擔任職業司機。

根據《聘用外地僱員法》的規定，倘若僱主安排外僱「過界」或「過職」工作，將按每一名僱員處罰5,000至10,000元，同時全部或部分廢止僱主聘用名額，為期六個月至兩年。該罰則已近十年沒有調整，明顯不合時宜，需即時檢討。勞工局雖然表示正進行相關檢討程序，但多年前，當局亦曾經就著完善法律、打擊非法工作提出多項具體建議，包括罰金大幅提高等等；而且曾經成立「杜絕非法工作跨部門工作小組」，由勞工局、工務局、治安警察局及法務局的人員共同研究，以體現政府對打擊非法工作的決心。無奈此後石沉大海，未有具體落實。為此，希望當局與其他部門共同合力，透過完善法律法規和加重刑罰等具體措施，提升阻嚇力，結合主動加強執法，從源頭打擊包括過界職業司機在內的非法工作亂象。

本澳外勞審批程序簡單，審批寬鬆，監督不力，是本澳非法工作情況嚴重的主因，直接影響本澳居民就業，甚至帶來安全隱患。當局必須正視，立刻完善有關制度及加強執法，若證實有嚴重的違規行為，需嚴格執行“削額”及限制新申請的附加處罰，以起阻嚇力，從以保障本澳居民的合理權益！

2019年03月19日 議程前發言

李振宇議員

加強職業道德建設，促經濟社會持續發展

主席，各位同事：

一段時間以來，本澳職場不斷暴露出折射職業道德缺失的現象，如官員失職、教師失德、的士亂象、監守自盜等，這一系列事件反映加強職業道德建設已成為當前本澳社會必須面對和亟須解決的問題。

職業道德是人們在職業生活中應遵循的基本道德，不但體現了從業者如何對待職業、對待工作，同時也反映了從業者的生活態度、價值觀念和個人品德。每個行業都有自己的職業道德，教師育人要有師德、醫生治病要有醫德、商人經商要有商德、司機開車要有車德、官員從政要有官德等等。良好的職業道德，不但能夠規範職業行為、提高服務質量，對於糾正行業的不正之風、建立人與人之間的和諧關係也具有其他手段不可替代的作用。

作為一個以服務業為主導的旅遊城市，本澳的發展很大程度上取決於旅遊服務質素。但長期以來，本澳服務業的服務質素飽受居民和旅客批評。2017-2018年度“全球微笑指數”顯示，在全球29個國家和地區中，澳門僅得59分，排名倒數第三。而在2016-2017年度“全球微笑指數”排行榜中，澳門甚至排名末尾。實際上，在過往幾年“全球微笑指數”排行榜中，澳門一直在末席附近徘徊。

本人認為，職場打拼，能力固然重要，但德亦不可失。德才兼備，以德為先。良好的職業道德既是每一個從業者應具備的基本品質，也是每一個在職場打拼的人成功的基礎。“大鵬之動，非一羽之輕也；騏驥之速，非一足之力也。”本澳建設世界旅遊休閒中心，離不開每一個從業者的積極參與和共同努力。如果每個從業者都能恪守職業道德，必將有利於促進和諧人際關係和良好社會風氣的形成與發展，有助於全社會道德水平的提高。本人在此呼籲政府和社會各界高度重視並加強職業道德建設，提高從業者職業素養，增強其職業操守，不但有助於維護和提高行業信譽，促進企業生存和發展，同時亦為本澳世界旅遊休閒中心建設提供良好的道德保障。

謝謝！

宋碧琪議員

積極有為 加快推動本澳融入大灣區發展

推動粵港澳大灣區建設，是國家主席習近平親自謀劃、親自部署、親自推動的重大國家戰略。大灣區建設意義重大，為澳門長遠發展提供了千載難逢的歷史機遇，社會各界對此亦充滿期待。按照大灣區建設規劃綱要安排，澳門被定位為大灣區發展四個中心城市之一，責任重大。

正所謂一分規劃，九分落實。藍圖已經繪就，行動只爭朝夕。建設大灣區涉及到三個關稅區、三種貨幣等諸多跨境事務，需要各個城市深化協調，不斷創新。澳門作為兩個特區之一，特區政府更加要抱著對社會發展高度負責的態度，以敢於擔當精神，積極部署，加快佈局，全力參與灣區建設。

今年正值第四屆特區政府換屆，各項任務繁重，雖然剩餘任期時間也不多，但在政治擔當上，更需要站好最後一班崗。今年亦是粵港澳大灣區規劃發展的開局之年，事關起好步的關鍵時刻，特區政府更不容鬆懈，只有以更大的擔當精神，積極作為，努力進取，為大灣區發展作好開局。為加強本澳積極融入大灣區發展，本人提出幾點建議。

第一、加強跨境基建規劃對接，配合區域協調發展

實現灣區一體化發展，首先是跨境基建及配套設施的融合。目前，本澳總城規劃正在制定當中，未來本澳城市佈局怎麼做，與周邊區域如何更好對接，事關本澳發展大局。在城市規劃和區域發展協調方面，要進一步加強珠澳、粵澳之間的互動合作，尤其是跨境基建、通關便利、資源要素流通、交通一體化等方面，要做好軟硬件各方面的規劃銜接，增強緊密聯繫，為灣區城市之間互联互通、融合发展打下堅實基礎。

第二、加強行政支援，開拓科創發展新局面

大灣區規劃綱要中提出，推進“廣州—深圳—香港—澳門”科技創新走廊建設。積極參與灣區國際科創中心建設，特區政府要從長遠發展考慮，全面做好科創整體規劃，整合產學研各項資源，加大力量扶持科創發展。在行政支撐方面，可以參考香港設立創新及科技局的模式，成立本澳推動科創發展的專責行政機構。

第三、加強大灣區發展資訊推廣，擴大社會參與度

為方便社會對大灣區資訊的瞭解，臨近香港政府專門建立了專題網站，廣東省推進粵港澳大灣區建設領導小組辦公室也已建立了粵港澳大灣區門戶網，透過權威發佈形式，全面呈現政策措施、便利惠民等方面的灣區資訊。建議當局可以參考臨

近做法，專門建立官方版的大灣區發展網絡資訊平臺，讓社會更方便瞭解到大灣區發展的各項權威資訊，帶動參與灣區發展。

李靜儀議員

須及早為心理輔導人員訂定專業認證制度

世界衛生組織指出，急速的城市發展、經濟氣候出現大變化及衝突等都會損害人的精神健康，本澳社會和經濟發展急速，可以預期市民對心理服務的需求與日俱增。近年，自殺率數字尤其是未成年人的自殺數字增加，均是一大警號。故此，本澳有關心理範疇人員的專業發展以至其服務素質的監管，均需要作出規範。

立法會正在細則性討論《醫療人員專業資格及執業註冊法律制度》法案，心理治療師等十五類醫療人員將被納入註冊制度，但沒有將心理輔導員包括在內。在法律草擬階段，當局曾表示，會以非註冊式方式規管心理輔導員。日前，政府透露，建議將不納入法案的十類醫療人員以非註冊方式進行規管時，但並沒提及會將心理輔導人員納入其中。心理輔導人員作為提供心理服務支援的重要一員，其專業發展或規範到底何去何從？因應社工及心理治療師等均陸續進行認證，心理輔導人員確實憂慮其專業發展，社會亦關注其服務質素的確保。

據不完全統計，現時本澳約有近 300 名在不同社會服務機構及學校從事心理輔導工作的人員，是本澳心理服務團隊的重要支撐。社區心理服務的開展方面，心理輔導人員亦是政府在精神健康工作上“四級聯防、四環緊扣”的重要一環。故從專業化的角度出發，應為心理輔導人員建立認證制度，以確保服務質素。故本人並不認同以非註冊方式對心理輔導員進行規管。

早前，本人和業界人員先後約訪社會工作局及教育暨青年局反映上述的問題。兩個部門均認同心理輔導服務的重要性，並肯定相關人員的貢獻及多年的努力；教青局更已建議下一學年調升人員薪酬、增設職級，以鞏固學生輔導團隊、穩定服務提供和促進發展。為此，本人認為當局應更積極推動有關專業認證制度的構建，並全面評估各社會服務或輔導項目的情況，重新檢視服務規劃的人員配置，以更好發揮包括心理輔導員等人員的角色和作用。

由於心理輔導人員涉及社會方方面面，除社工局、教青局外，還涉及保安、衛生等不同領域，故期望政府有部門能作牽頭角色，聯同其他部門共同研究和合作，與業界一起探討，及早為心理輔導人員訂定專業的認證制度，確保能為服務者提供適切和安全的服務，進一步促進心理輔導專業的健康發展和人才培養。

何潤生議員

今年初《粵港澳大灣區規劃綱要》正式公布，勾畫了未來大灣區的發展願景，訂下大量工作目標和方向，提出力爭大灣區建設四年內初步成形、十六年後進入成熟期，這標誌着大灣區建設進入了全面開展落實的重要階段。澳門作為大灣區四大核心城市之一，必須繼續發揮比較優勢做優做強，增強對周邊區域發展的輻射帶動作用。然而，澳門回歸二十年以來，各項經濟數據的亮麗表現，很大程度上依靠博彩旅遊業帶動，經濟適度多元化的步伐進展緩慢。澳門要改變現狀，成為核心引擎帶動引領珠西地區經濟發展，就必須打破各自為政的舊有思維和工作模式，把握好中央賦予的機遇，以開放、積極的態度配合粵港澳大灣區這個宏大戰略，本著“一國兩制”的原則，努力發揮自身獨特優勢，不斷深化區域合作，實現區域之間的互利共贏，才能令澳門更上一層樓。同時，也應該加強向廣大居民、企業宣講《規劃綱要》及相關法律法規、政策，進一步增進澳門社會對大灣區的認識和了解，為融入灣區建設創造良好的氛圍和條件。

粵港澳大灣區最大的特點是“一個國家、兩種體制、三個法域和關稅區、流通三種貨幣、四個核心城市”，同時也是最大的壁壘和最難的障礙。特區政府必須加緊與大灣區其他地區溝通協商，透過政策的創新解決法律制度方面的差異，特別是解決好粵港澳三方分屬三個法域和關稅區的難題，例如：研究出臺內地與港澳間的區域合作和衝突法，以解決日後三地之間因法制不同而衍生的一系列法律管轄權和衝突等問題；構建粵港澳大灣區自由貿易區，減少三個關稅區之間各種要素的管制；建立更廣泛的粵港澳大灣區區域立法協作機制等等，推動大灣區消除法域和關稅區壁壘，令區內人流、物流、資金流、資訊流真正高效、便捷地流通，通過區域合作來拓展澳門的產業發展空間，實現經濟適度多元化。

此外，鑒於澳門土地資源稀缺制約城市發展，2009年國務院正式批覆將橫琴納入珠海經濟特區範圍，要逐步把橫琴建設成為“一國兩制”下探索粵港澳合作新模式的示範區，通過推動橫琴的開發，促進澳門經濟適度多元發展和維護港澳地區的長期繁榮穩定，換句話說，未來在澳門打造“一中心、一平臺、一基地”的過程中，橫琴將發揮十分關鍵的支持和配合作用。為此，特區政府更要進一步強化澳門與橫琴的產業合作，探索與橫琴合作利用當地的土地空間、辦公樓宇的可行性，為澳門企業尤其是中小企業提供更多發展空間，推動橫琴向澳門有意願到當地發展的新興產業傾斜。但更重要的是，儘快實現兩地社會保障體系的互通，透過合作建設綜合民生項目等方式，逐步將澳門的公共服務和社會福利延伸至橫琴，吸引更多的澳門居民前往橫琴就業、創業、生活、學習，推動橫琴真正成為澳門發展的“後花園”。

2019年03月19日

2019年03月19日 議程前發言

高開賢、崔世平、葉兆佳議員聯合發言

(高開賢議員代表發言)

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》上月底才剛出台不到一個月，馬上就宣佈人才政策，高端緊缺人才獲補貼，使在大灣區工作的境外人才實際的稅負水準明顯降低，對於大灣區廣聚英才，將起積極引導和推動作用。

但是反觀澳門，人才政策的相關專責委員會，早在2016年已完成非常詳盡的分析報告，重點介紹了五大經濟行業的人才需求清單，以及制定了“2015-2017年緊缺人才目錄”，並且細緻羅列出每個緊缺工作崗位的參考月薪和緊缺程度，有關報告的實質內涵都非常豐富。但是幾年過去了，報告歸報告，研究報告完成後至今，一直看不到政府有甚麼後續的政策措施跟進，造成了澳門的人才政策多年來停滯不前。最後，始終都停留在調研、分析、做報告的階段，甚至可能還要在社會上進行諮詢，而未能有所決策，引進人才的政策要是再這樣拖延下去，只會遠遠被拋離大灣區各市，澳門的發展又談何具備突出優勢？

確實，每個城市的發展都離不開人才，這是鐵一般的事實。所謂“人才興澳，人才建澳”，我們看到行政當局也有先見要引入優才。去年底，梁維特司長曾表示正研究引入優才科才先導計劃；行政長官亦明確指出，內地各省市、鄰近地區相繼推出多項政策和措施吸引優秀人才，透過人才來拉動社會經濟發展。

故此，我們認為特區政府現在不應該再停留在討論、研究階段，要知道澳門再不進步，積極進取一點，就會遠遠落後於人。政府必須要有堅定的決心急起直追，在培育本澳人才的同時，參考鄰近地區積極主動的舉措，當機立斷，盡快制定各項人才引進政策措施，並以新思維去思考優惠措施吸引高端人才、緊缺人才來澳，為澳門現在與未來的發展匯聚人才，使本澳不致落後於區域競爭中，為澳門開拓更美好的前景。

2019年03月19日 議程前發言

陳虹議員

加速資訊流通 融入灣區發展

粵港澳大灣區於 2015 年首被國家提出，2017 年被納入政府工作報告，2019 年由國務院公佈《粵港澳大灣區發展規劃綱要》。《規劃綱要》是粵港澳大灣區當前和今後一個時期合作發展的綱領性文件和行動指南，短期目標是到 2022 年，國際一流灣區和世界級城市群框架基本形成；遠期展望到 2035 年，國際一流灣區全面建成。《規劃綱要》公佈後，廣東省隨即發佈了《中共廣東省委廣東省人民政府關於貫徹落實〈粵港澳大灣區發展規劃綱要〉的實施意見》，以及《廣東省推進粵港澳大灣區建設三年行動計劃（2018-2020 年）》等一系列配套文件；香港和澳門也正在積極部署，加快對接和佈局。粵港澳大灣區建設高速開動，面對這一機遇，大灣區各地政府和市民都充滿祈盼，藉着各地優勢互補，實現共享經濟成果，提升生活質量的目標。

澳門要進一步實現經濟適度多元，融入大灣區發展是重要途徑。澳門不少企業和居民，尤其是年輕人，都想抓緊這個難得的機會，參與大灣區發展，為自身和國家的發展創造更有利的條件。在灣區發展中，澳門如何定位？如何發揮自身優勢？這些都是澳門居民關注的焦點和重點。澳門準備好未，關鍵在於居民準備好未。而居民要作好充足準備，首要就是要掌握足夠的相關資訊，才能更好地裝備自己，作好謀劃。

澳門已設立由行政長官為首的“建設粵港澳大灣區工作委員會”，負責統籌澳門特區參與粵港澳大灣區建設的短、中、長期總體設計和工作部署。澳門特區政府首要做好大灣區的宣介和搭建溝通輔助平台，把澳門人的發展機會擴展到大灣區。同時，也要讓灣區內的其它城市了解澳門的優勢和發展所需，進行相互的人才流通和產業合作，共同把大灣區經濟這個“餅”做强做大，共享經濟發展成果。

施家倫議員

檢討統一開考成效，合理提升行政效益

公務員招聘效率慢問題已持續多年，本人所屬的公共行政事務跟進委員會亦分別於2014年和2018年進行跟進，當時會上亦有多位議員就招聘時間過長、開考招聘的成本效益等方面提出意見，政府亦表示會研究進行相關修法，縮短招聘程序。然而，現時招聘程序時間長仍未能得到根本改善，不少政府部門請人難，長期反映未能填補人手。

據了解，現時招聘程序時間長的問題主要為上訴期限較長，大幅拖慢整個招聘時間。除此之外，改卷環節亦是導致程序時間長的問題之一，由於現時並未有法律明文規定改卷時間，而現時雖有部份考試轉為電子改卷方法，但不少專業或職務能力考試仍然以人力進行改卷，進度緩慢。

其次，由於每次開考都有投考人因不同的情況而缺席考試，使相關場地支出、監考人員及印制試卷費用等支出浪費，缺席率提升造成成本效益過低。亦有投考人反映，由於現時中央招聘的考試，考核內容只有籠統的範圍，欠缺清晰化，使投考人無從入手，以及現時各部門的招聘時間模糊，使投考人往往「漁翁撒網」，同時間應對多個考試，難以發揮。

為此，本人提出以下建議：

1、政府應加快落實修法，通過各個環節的上訴時間縮短，提升從報考期到錄取的時間，並落實內聘大學教授協助改卷工作，以及全面推行電子改卷方法，以減輕人手改卷所花費的時間。

2、由行政公職局進行總統籌，各部門的年度施政方針中同步上報下一年的招聘需求及情況，編制考試及面試時間表，並向社會公開，以便投考人可提前準備，避免應付多個考試，降低缺席率。

3、由於現時通識試及專業試考核範圍欠缺清晰化，除使投考人難以入手之外，部門亦有可能會發生因試題重複而宣告考試結果無效的人為失誤，可統一編制通識試參考教材，公開各項考試具體要求，確保公平性及合理性，真正發揮“統一管理開考”制度的成效。

黃潔貞議員

促進粵港澳醫療融合，打造一流健康水平灣區

《粵港澳大灣區規劃綱要》上月出台，為大灣區發展提供明確指引，各地政策措施與合作項目亦有序開展及公佈。當中粵港澳醫療領域亦迎來多項合作計劃，其一是衛生局宣佈將在橫琴設衛生站，由珠海方面建設和承擔費用，無償予澳門使用，主要針對居住在橫琴的澳門居民提供免費的初級保健衛生服務。其二則是上月舉行的“粵港澳大灣區衛生健康合作大會”上，三地共同簽署《粵港澳大灣區衛生健康合作共識》，深化大灣區衛生健康合作機制。上述醫療合作項目的率先啟動，已為大灣區的經濟民生項目合作與發展作出了良好示範。

隨著上述《粵港澳大灣區衛生健康合作共識》的簽署，近日廣東省衛生健康委也聯合香港食物及衛生局、澳門衛生局發佈了醫療合作“五大實招”。當中提到推動“登峰計劃”建設醫院、高校附屬醫院、醫聯體與港澳方面建立高端合作，推進基層急救技術培訓、全科醫生培訓、航空醫療救援培訓等項目落實，以及推動科研創新發展，開展智能化急救等多領域合作。因此，本人建議當局應盡快成立專責小組，加強與大灣區各城市衛生部門的溝通工作，並以促進區域醫療融合為目標，定出時間表以落實《粵港澳大灣區衛生健康合作共識》及“五大實招”中的各項合作項目。

本人認為粵港澳三地醫療各有優勢，能透過已簽署的共識協定，達至三地醫療的進一步融合。借助三地醫療的高端合作，與內地、香港合作進行醫療人員實習及專科培訓，藉此提升本澳醫療質素，亦能為即將開設的專科醫學院提供更強大後盾，解決澳門一直受限於人口基數少，病例少，影響醫療人員培訓上的實踐等問題。同時，著力優化送外就醫制度向內地購買醫療服務；亦要盡快研究粵澳兩地互通的醫療保障方案，解決澳人在灣區的醫療問題，以助居民融入灣區生活。

此外，當局將在橫琴設立衛生站的項目，為橫琴生活的本澳居民服務。本人期望透過橫琴的模式先試先行，成為實踐示範區，作為未來將相關醫療服務逐步擴展至大灣區各城市，以及延伸至高水平醫院、醫學院等醫療建設上的經驗與依據。透過上述各項措施促進三地醫療融合，提升灣區整體醫療服務與質素，令居民感受到灣區醫療的便利及專業性，以醫療發展促進民心融合。讓粵港澳大灣區不僅發展成世界一流經濟水平的灣區，同時亦能成為居民健康水平一流的灣區！

吳國昌議員

促政府公開立場以堅決維護本地交通安全 處理駕照互認協議等問題

特區政府去年回覆本人書面質詢時，聲稱駕照互認協議已進入相關程序，雖然也隱晦地聲稱政府與內地相關職能部門在商討過程中已就本澳交通情況、社會意見等深入溝通，但並未表明堅持優勢互補方針堅決避免衝擊本地交通安全的立場，令市民繼續憂慮政府會簽訂盲目對等的駕照互認協議。今年年初已一再發生不持本地駕照的非本地居民駕車肇事致人命損失的慘劇，當中且牽涉賭業的過界司機。特區政府在市民憂慮質疑之下仍無對策，甚至對於市民擔心嚴重危害本地交通安全的駕照互認協議問題，仍未表明立場。

為此，本人重申，在澳門特區地小車多道路擠塞問題未解的情況下，不持本地駕照的非本地居民在此駕車因不熟悉環境而引致人命損失的風險太高。現在特區對於與內地駕照互認的協商工作，是否應當公開明確表明立場，堅定要求在協議內容上絕不採取盲目對等的模式，而是按照中央政府所認同的地區合作優勢互補的方針，一方面容許讓相對人數極少的澳門駕照持有者方便取得在內地駕駛的資格，另一方面亦明文說明基於澳門特區地小車多交通繁忙且須持續發展為世界級旅遊休閒中心的局限與特點下（亦可表明絕非質疑內地駕照的質素），集中以優化公交與步行設施（而非容許自駕遊）為遊客（包括所有內地遊客）提供方便！當前的現實是即使未協定實行與內地駕照互認，澳門地小車多道路擠塞問題未解的情況下，已發生不持本地駕照的非本地居民涉嫌受利益驅動駕車而肇事致人命損失的慘劇。特區政府是否須立即採取應對措施，包括加強打擊僱用過界司機的行為，以及由博彩監察協調局與各博企鄭重溝通，防止跟任何涉嫌僱用過界司機搶生意的實體合作！

對於持國際駕照的非本地居民在本地駕車，特區政府亦須在國際駕照互認協議容許的範圍內嚴謹管理，要求事先登記檢定資格，提供本地交通安全資訊，並推廣澳門作為地小車多的旅遊休閒中心，集中以優化公交與步行設施方面為遊客（包括所有內地遊客）提供方便而不鼓勵自駕遊的觀念。

區錦新議員

舊區重建承諾十五年落實無期 特區政府誰當特首都不能卸責

住屋問題一直困擾澳門人。人們常說「安居樂業」，既要安居又要樂業，這是一個最基本的要求，並非過份的奢望。然而在澳門，沒樓沒穩定居所固然煩惱，也有一部份人，即使有樓，亦同樣面對煩惱。

目前本澳的公屋制度，其對象僅限於在本地區沒有任何物業的居民，而只要有物業，無論其所擁有的物業是如何狀況，不管是殘樓、是舊樓、是危樓，都不會被納入成為社屋、經屋的合資格申請人。

對於這些擁有一個舊樓單位的人來說，可能從來未享用過公屋的公共資源，但卻被排除在公屋的申請之外。這些舊樓的擁有者，可能在年輕時克勤克儉，節衣縮食，捱到一個居所。只是樓會舊會殘，而殘破到一定程度，即使願投資亦無法令其變回質素好的樓宇，更無法在密集的住宅單位中，令樓宇恢復一個理想的居住環境。更何況，這批舊樓擁有者，大都是經濟能力並不充裕，要他們投下巨額資金去改善居住條件，也並不現實。

有不少擁有殘破舊樓的居民都不斷向議員反映他們的情況，認為他們當年靠自己打拼置業，如今年紀大缺乏經濟能力，卻因為有此殘破舊樓就完全被政府和社會所遺棄。認為是對他們的不公平。他們也要求准許他們申請社屋，以便他們也有一個合理的生活環境，尤其是社屋都有升降樓，方便上落，同時亦解決他們中的長者因行動不便而難於上落樓梯的出行問題。

當然，這個問題會較為複雜，有物業而獲准申請社屋，亦將衍生許多問題。本來，對他們來說，最適合的是舊區重建，特別是針對五層高的上落缺升降機的舊樓，讓他們的居所經過舊區重建得回面積大致相等的，又配備了升降機的新建樓宇，從而真正體現舊區重建這個改善居民綜合生活質素的初衷。

更重要的，是推行舊區重建有更多的優點：其一，推行舊區重建不衝擊原有的社屋制度，讓舊區重建與公屋在兩條平行線上各自解決不同居民的住屋需要；其二，社屋資源本身亦有限，等候社屋的時間亦過長，若讓居於殘破瀕危的舊樓及舊區居民擠進社屋輪候隊伍，既加重了社屋壓力，同時亦讓這些被特准申請社屋的居民苦候無期；其三，澳門地小人多，土地資源匱乏，針對五層舊樓的重建，我們不會期望舊區重建要建成四五十層高的「天空之城」，但若能重建建成十層或十一二層的住屋，既可把重建的費用賺回來，亦有利於更充分利用土地資源；其四，針對舊區中的長者來說，舊區重建亦符合政府的原居安老或原區安老政策。透過舊區重建，確保長者們的社區網絡仍能維持，這對老人家的生活質素和心理支援尤為重要。

可惜，舊區重建自二零零四年由當局主動提出，歷十五年沒有寸進，政府只是變戲法般的把舊區重建變成舊區重整，再變成如今的都市更新，愈變愈抽象，愈變愈離地。對廣大居民來說，不管你政府變甚麼戲法，玩甚麼概念，管你都市是否更新，能切實推行舊區重建，才是真正市民之所需。對舊區重建，今屆政府已明顯放軟手腳，完全忽略這個問題的重要性。為此，本人呼籲來屆特區政府，不管誰有興趣當特首，都要在這個問題上有所重視、有所回應、有所承諾。

2019年03月19日 議程前發言

胡祖杰議員

加速推動澳門經濟適度多元發展

主席、各位同事，大家下午好！

澳門特區政府延長對澳博及美高梅的賭牌，把各娛樂場幸運博彩或其他方式的博彩經營批給期限屆滿日期統一，有利於統一籌備、展開新一屆幸運博彩或其他方式的博彩經營公開競投工作。並就博彩業未來的發展，思考如何讓博彩業未來發展能配合「世界旅遊休閒中心」的建設、符合澳門經濟適度多元可持續發展的方向，以及進一步提升行業在區域及國際上的競爭力。

據博監局網站最新數據顯示，澳門2019年1月份幸運博彩毛收入為249.42億澳門元，同比下降5%，為2016年7月以來首次下降。因此，澳門經濟應作出調整，降低對博彩業的依賴，加快經濟適度多元可持續發展的步伐，是澳門經濟長遠穩定發展的必然選擇。

對於土地面積僅30多平方公里，人口將近70萬的小城澳門，以博彩業為支柱，每平方公里人口密度達兩萬人以上，每位居民平均每年接待五十位旅客，澳門目前已經處於超載狀態。因此，未來澳門如果要進行經濟轉型，推進經濟適度多元化，則必須首先解決土地的平衡及適切使用問題。參考新加坡的成功經驗，小規模城市可通過精緻有序的規劃，可提高土地的承載能力，從而增加城市承載量及社會的經濟總量。澳門土地資源貧乏，必須制定遠瞻的城市總體規劃，為澳門經濟適度多元化騰出發展的空間，亦改善澳門整體城市形象。

另一方面，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》出台，標誌著粵港澳大灣區建設新時代的來臨。現階段，通過區域合作等方式，區域優勢互補、錯位發展，是增加多元化產業土地及承載空間的最適創新方式。

推動經濟適度多元發展的建議：

1. 在當前國家發展的大好形勢下，必須抓住博彩業牌照到期，可深度優化調整的機遇，積極謀劃和佈局澳門經濟賴以持續繁榮的產業適度多元發展目標，與橫琴

積極合作發展，將橫琴打造成為澳門經濟適度多元的新載體，是澳門本地中小微企拓展經濟適度多元的有效途徑；

2. 建議成立官、民、商、研組成的產業適度多元發展委員會，負責就澳門的產業適度多元進行總體統籌、設計、實施、宣傳、監察等工作，對本澳經濟產業適度多元的具體進展和落實措施適時發佈，向社會公佈工作的進展和來年發展，以利在金融及財政等諸多方面的政策配合；

3. 在《粵港澳大灣區發展規劃綱要》下，建議政府協助中小企業以創科或合作購買知識產權的方式，鼓勵企業再實行商品化，加速利用澳門橫琴作為創科生產基地；

4. 鑒於高科技生產，動不動就需要數千萬，甚至過億元的資金，為團結澳門的中小企業共同拓展市場，並增加投資成功的機會，建議特區政府鼓勵企業家透過集資的方式，組成聯營公司，進行高新技術投資，藉以轉型；

5. 在製造業方面，建議學習香港，從以往低附加值的原件加工製造商（OEM），轉變為產品設計商（ODM）。其實很多產品設計的專利，均可以向一些國際專利的顧問公司購買，或者可以委託一些著名的高等學院或生產中心，利用他們的實驗室代為設計，只要廠商肯付出設計費和版權稅，便可以獲得很多創新產品專利權和技術，而澳門只需扮演設計、推銷、融資及管理的角色。

當然，產業適度多元發展必須就本澳會展業、旅遊業、中醫藥產業、金融業、建築業或其他可能發展壯大的新興產業的發展路徑，根據規模、年期、產值預計等進行科學謀劃、合理分析；澳門作為葡語系世界的經貿服務平臺，應該多組織“一帶一路”國家沿岸城市的企業家與葡語系國家企業家進行交流聯誼，擦出合作的火花，從而突顯澳門中西文化優勢，壯大“一帶一路”國家與葡語系國家互動合作，打造共贏發展的契機，把澳門融入國家發展“一帶一路”的戰略部署；由此再引發的多元發展機遇，創新本澳的發展理念，以積極配合開放的懷抱，把澳門順勢打造成“一帶一路”經濟發展的熱點及節點城市和旅遊休閒及各種會議展覽中心目的地。

多謝主席！多謝各位同事！

梁安琪議員

月前國務院正式印發《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，引起社會各界熱議，綱要明確澳門“一中心、一平臺、一基地”的建設定位，可以說中央一直以來對澳門參與粵港澳大灣區建設給予重視及支持，澳門應利用自身優勢，抓緊機遇，謀劃長遠發展，因應綱要相應調整特區總體規劃和五年規劃，進一步推動本澳施政工作，並繼續充分地發揮澳門的各方面優勢，與灣區城市開展深度合作，為澳門的經濟適度多元發展創造更有利的空間。

規劃綱要中提及本澳於交通基建、旅遊、教育醫療、人才就業等多方面的內容，為澳門未來的長遠發展提供了更多機會。有不少本澳居民關注大灣區生活及創業等方面的政策，但事實上，大多數市民對大灣區的理解可能還停留在表面，過去亦有調查報告顯示受訪者認為大灣區會有較好的機遇，但願意前往大灣區工作和創業的暫時並不多，隨著綱要的出臺，更需要市民能夠理解到規劃綱要對其未來發展的重要意義，因此如何讓眾多市民更全面去瞭解亦是當局未來的工作之一，尤其是大灣區建設和發展離不開青年一代的參與，有必要讓廣大年青人去學習粵港澳大灣區規劃綱要重要內容，特別是瞭解“9+2”的大灣區城市各自不同的發展特色和優勢。規劃綱要中提及的各產業升級均需要不同的人才，其實澳門擁有一些中葡雙語、旅遊等方面人才，內地亦具備不同的創新科技人才及技術，本澳可加強與各城市之間的雙向學習交流，為大灣區產業發展培育所需人才，本澳亦須制定適合自身實際情況的人才發展戰略，去做好綱要提出的支持澳門建設人才培訓基地的目標。

綱要進一步指出本澳要建設世界旅遊休閒中心，亦提到增強澳門國際機場功能，因此本澳應積極與其他城市共同完善海陸空交通和設施，共同開拓國際市場。特別是綱要指出支持澳門培育具有國際影響力的會議展覽品牌，現時在本澳舉行的會議展覽也日漸有口碑。同時，本澳可與灣區城市共同打造多元的旅遊模式，結合會展、文創等不同主題的旅遊線路，結合灣區內優秀旅遊資源，帶動旅遊業協同發展，亦能助力澳門建設世界旅遊休閒中心。

高天賜議員 2019 年 3 月 19 日議程前發言 新特首領導下的澳門將會如何？

最近兩個月，許多本地大學生聯繫本人，表示對其未來很是擔憂，就特區的未來提出問題，下任特首會不會更重視社會問題和民生，而不是總將年輕人和長者“推向”內地。

我認為這個問題非常有意義。不論下任特首是誰，雖然他是由少數 400 個幸運兒選出來的，只要想成為對公眾大多數、尤其是青年負責的特首，都絕對應該關心這個問題。

我向他們概括說明了我認為的下任特首日常工作中會面對的首要問題，比如，大量財政資源（基金會和基金）如何公平分配，避免親疏有別。

如何處理現在行政、立法、司法及行政會裡充斥的利益輸送和利益衝突，以確保真正的互相獨立？

一直以來，對市民和中小企，根據其個人或社會地位選擇性適用法律的情況屢見不鮮。將來如何杜絕？廉政公署既負責行政申訴，又是刑事警察機關，下任特首如何解決這個長期存在的利益衝突？

下任特首會不會重視歧視問題，建立類似香港申訴專員的獨立機構，以解決直接違反《基本法》第二十五條的歧視個案？

下任特首會不會嚴格遵守《基本法》，公正、獨立施政，提交工會和集體談判法案？

法律現代化的步伐緩慢，下任特首將如何處理？如何簡化並消除官僚程序，以吸引境外投資，使其更加便捷？

特區成立二十年以來，積累了大量嚴重問題，使大多數居民的生活質素下滑。下任特首將如何處理？

又如，下任特首會否建議政治制度民主化，擴大現在的 400 人組成的選舉團，令更多的市民可以參與特區最高首長的選舉？

下任特首會否建議增加直選議員的名額，讓立法會大多數議員由市民選出，給予青年更多真正參政的機會？

諸位可以看到，下任特首將接手眾多問題，這些是博彩快速發展無視社會問題造成的，是第一任特首（何厚鏌）未能解決的，也是現任特首（崔世安）未能解決的一系列新老問題。不論是興建公務員宿舍、經屋、社屋，還是公共衛生、貪腐、浪費公帑方面，問題都不少。

我向這些年輕人解釋說，下任特首的百日蜜月期很快就會過去，所以特首候選人現在不能再虛度光陰。

其未來的左膀右臂（各位司長）也不能再靠“口號”和“虛假的承諾”施政，不能作鴛鴦狀，將頭埋在砂裡，將待決問題“無期”推延下去。

再過不久，我們就會知道誰是下任特首的唯一候選人了。

唯一的懸念是誰將擔任司長。誰會從一個職位跳到另一個職位？本屆政府的某個或某些主要官員何去何從？

他們是否夠格，是否勝任？還是一切不過是幕後交易、政治利益交換、暗箱操作的結果？

特首有一項重大的政治責任，就是選擇主要官員，並向公眾說明選擇理由。

不論誰當特首，待見分曉的是，是否正如坊間議論的那樣，“何必在意誰是下任特首”，因為到頭來，一切都是換湯不換藥。我們拭目以待！

蘇嘉豪議員

制度暴力 (systemic violence) 足以殺人於無形 嚴重車禍後更應痛定思痛

猶記得前年，本人在議事堂當面問責行政長官時，形容「天鴿」災難既是天災，更是一場人禍。基於政府的預警失靈、民防失效、基建失蹤、應急失敗，白白斷送了十條寶貴生命。可想而知，政府的無能失職，可以殺人不見血。

一個政府之所以失能、失控，往往源於用來規範公權行為的一系列制度出了問題。制度的缺陷，可能建基於法律規章滯後、政策脫離民意、管治偏袒權勢，更可能因為根本上就欠缺健全的政治制度，去促使政府必須全面向市民負責。這些制度缺陷，有的是因為趕不上社會變遷而屬於暫時性，但也有的是因為管治者戀棧既得利益而刻意長期保留。無論如何，制度缺陷的受害者往往就是市民大眾。只是由於制度是抽象的，看不見也摸不到，我們才不容易察覺它的禍害而已。

正如在前一個星期六，不少市民冒著風雨參加遊行，要求政府嚴懲非法司機、撤回駕照互認、保障道路安全。其中一位參加者對記者說：「如果你問我為什麼會在這裡，只是因為我不想死。」類似的說話並不是危言聳聽，反而值得社會更深刻反思，為什麼富庶如澳門，這裡的人仍然要為了「出街可以放心些」這些生存問題而上街吶喊？當我們目睹接連有外地司機引致嚴重車禍造成人命傷亡，當我們明知過職、過界、黑工、特別駕照司機不斷遊走在打擊不力和法律缺漏之間，當我們預見實施駕照互認之後將會火上加油、亂上加亂，作為市民還可以做些什麼？

被路氹城車禍奪走愛女的父親對本人說：「我的女兒不是第一個，也將不會是最後一個，除非市民願意站出來推動政府改變。」非法司機和駕照互認引發的爭議，令社會持續瀰漫著不安的氣氛，與政府渴望營造的社會祥和背道而馳。不過，擺在政府眼前的，並不是零和遊戲，而是開放的民間智慧，社會提出了不同的可行折衷方案，例如修法加罰、單向認可、公眾諮詢等等，我等也向行政長官打開了坦誠對話、縮窄分歧的大門，但可惜的是，直至現在這一刻，政府似乎仍然鐵板一塊、未有痛定思痛。

最後，請容許本人引述薩爾瓦多已故的羅美路總主教 (San Óscar Romero) 的事蹟。1980年，他在一間醫院的聖堂主持彌撒時被暗殺身亡，後人歸納他的「死因」是畢生與窮人為伍、捍衛人權、保護生命、促進人的尊嚴，更是因為公開而且不掩飾地批評政府製造出來的不公義。羅美路主教有一段講道是這樣的：「薩爾瓦多的暴力有四種：自發的暴力、煽動或恐怖主義的暴力、鎮壓的暴力，以及制度的暴力。」教區反對所有暴力，但需明確指出，四者之中，最嚴重的暴力形式就是制度暴力。」

尤其是人為的制度缺陷，它的禍患是極為深遠的，足以令任何人都有可能傾家蕩產，甚至失去寶貴的生命，這正是制度暴力的可怕。羅美路主教當年的講道令不

少人開始意識到，透徹分析和認清現存的政治制度和社會結構，才可以逐步找出眼前各種暴力的根源，而制度暴力正是一切暴力的根源。除了政府的無能失職，還應該加上一句：「制度暴力更加可以殺人於無形。」而相對之下，面對制度暴力，在議會或者街頭大聲罵幾句，根本溫和得微不足道，所謂的「激進」之說，也實在令人啼笑皆非。

鄭安庭議員

主席、各位同事：

下午好！

剛剛過去的“兩會”為澳門的發展訂定了更多更廣的目標，李克強總理在3月5號的發言中表示，中央將全力支援港澳抓住共建“一帶一路”和粵港澳大灣區建設的重大機遇，全面深化與內地互利合作，助澳門與祖國內地同發展共進步，保持特區長期繁榮穩定。

本人認為，澳門作為中國與葡語國家雙向開放的平臺，應把握獨特優勢，充分發揮“精準聯絡人”的角色，為大灣區城市拓展國際市場。同時把握大灣區建設的機遇發展多元經濟，以主動、負責的態度，立足當前，放眼未來，積極尋求粵港澳更緊密合作機會，與大灣區內其他城市實現優勢互補、協調發展。

雖然澳門現時正向“世界旅游休閒中心”的目標穩步邁進，但卻仍然面臨醫療、教育、養老、交通、房屋、都市更新、閒置土地、防災減災、中小企業經營環境欠佳等民生問題。當局應利用鄰埠地區尤其是橫琴的資源優勢，拓展澳門發展空間，解決澳門土地不足引致的民生問題並促進實現適度多元發展。

據了解，位於橫琴的“琴澳新街坊”項目，計劃於今年九月三十日前動工，該項目定位為集養老、居住、教育、醫療等功能於一體的綜合民生體系，提供和澳門趨同的公共服務。當局應充分利用這一琴澳專屬空間，在該項目完成前儘快落實一系列有關跨境民生政策。

例如，在跨境養老方面，目前本澳居民不能享用內地的公共醫療服務優惠，而長者一般需要經常就診，若在內地養老則可能需要負擔沉重的跨境醫療費用。若返澳治療，長者會覺得非常不便。政府應制定出一系列福利可攜性政策，由橫琴開始輻射到整個大灣區甚至是全國，讓長者能夠更靈活地選擇安享晚年的地方，並緩解本澳安老院舍的壓力。

跨境產業方面，由於本澳創業環境並不理想，市場小、鋪租貴、成本高、人資緊張、資金籌集渠道較少等問題仍然是本地創業者尤其是中小企在澳門創業路上較大的屏障。而橫琴粵澳合作產業園雖為創業者提供了“走出去”的平臺和空間，但實際操作上仍存在一些法律、政策差異問題，政府應儘快與內地相關部門溝通協調，為本澳中小企在橫琴以至大灣區創業提供更有利的條件，並考慮設立“大灣區發展基金”，為優秀的青年創業項目提供資金支持，令本澳企業在橫琴以及整個大灣區尋求更多的發展空間及機遇。

澳門作為一個微型經濟體，若要實現各項發展願景，不僅要發揮自身所長，亦須借助外力，把握粵港澳大灣區建設這一重大戰略機遇，建好一中心一平臺，將自身的發展融入國家對外開放的大局中，以達至與祖國內地“優勢互補、互利雙贏”，同發展共進步的目標。

多謝！

2019年03月19日 議程前發言

林玉鳳議員

加重聘任非法司機罰則避免悲劇重演

近日，氹仔蓮花海濱大馬路發生致命車禍，一輛七人車掉頭轉入大倉酒店時，撞倒另一輛行進中的電單車，電單車司機，一位年僅 22 歲的女大學生，在意外中不幸傷重身亡。

22 歲，是即將大學畢業、進入社會實現人生抱負的美好年華，存在無限的可能，如今這位年輕人竟遭遇不測，匆匆離逝，令人痛心惋惜。今天，本人受車禍女學生父母所托，希望藉此次議程前發言的機會，促請政府能夠汲取教訓，採取力所能及的各種措施，加強道路安全設計，加重聘用過界過職司機罰則，以避免日後悲劇重演。

是次意外發生的路段，在 2015 年時其實曾經發生過一宗類似的交通意外，同樣是七人車調頭時與電單車相撞，導致鐵騎士不治身亡。照理來說，車輛調頭應該對眼前路況一目了然，有足夠時間準確判斷來車速度和去向，但在同一處路段，居然在幾年內接連發生奪命車禍，這究竟是與駕駛者的安全意識有關，抑或同道路設計有關，政府必須要了解。從 2013 年開始，石排灣公屋群與周邊的私人屋苑加起來提供的單位數量超過一萬二千個，再加上銀河渡假村第二三期、新濠影匯和巴黎人這三個合共提供近一萬個酒店房間的大型渡假村相繼落成啟用，有過萬名師生的澳門大學遷往橫琴校區，每日需要使用今次意外發生的氹仔蓮花海濱大馬路、鄰近銀河渡假村的迴旋處乃至連接西灣大橋的路段的人數，在過去六年，粗略估計增加了數萬人，相關路段在數年前交通壓力已經非常沉重，平日的上下班時間以及周六、日下午，擠塞一小時是常有的事，但當局卻一直未有規劃立交橋，而要依靠各種講求駕駛者禮讓自律的迴旋、掉頭讓先路口，既無法疏導交通流量，又無形中增加了交通意外的風險。當局必須需要汲取教訓，全盤規劃這一帶的交通設計。

而且，是次車禍，警方證實持有外地僱員證的七人車司機過職從事駕駛工作，再次引發起社會上對於過職過界司機、以至非法外僱司機的討論。過去幾年間，不時有外僱駕駛者在本地發生車禍的報導。例如 2015 年在東方明珠迴旋處過界司機駕駛發財巴輾斃電單車司機；前年青州大馬路運油車過職司機撞死踩單車老翁；今次女大學生的事故，還有最近疑似過界司機、其後又指並無過界工作的黑沙車禍。已有不少意見指出，現行法例對於這類違法過界過職任用司機的處分過輕，僅限於行政違法罰款，每宗罰款僅澳門幣 5000 至 10000 元，最多亦只是褫奪勞額半年至兩年。但要指出的是，由於車輛駕駛事涉公共道路的使用。一些情況下，撇除個別全職過界司機，外地僱員為保工作，某程度上難以拒絕僱主的職務指示，越職從事駕駛工作，無形中使馬路增添了變數。然而，造就這類變數的僱主，在促使外僱越職工作的違法成本，顯然與過職司機有可能造成的影響是不對等的。一旦發生交通

意外，導致人命傷亡，甚至會牽連無辜，危及公眾安全，而對於僱主而言，違法成本卻僅僅是行政違法罰款及褫奪勞額處分，與前者相較可謂微不足道。而且事發之後，僱主往往能夠用各種藉口或理由指外僱是私下借用公司車輛駕駛，實際不存在過職工作，將責任撇除得一乾二淨。當局有必要檢視情況，適當加重過職司機僱主的罰則，使罰則與其造成的風險相稱，以及對於過職過界工作訂下更為嚴格的規定，使過職聘用司機的僱主無所遁形，這樣才能收真正的阻嚇作用。

2019年03月19日 議程前發言

邱庭彪議員

2019.03.19 議程前發言 邱庭彪 《利用港珠澳大橋，為行動不便人士創造更便利的出行方式》

港珠澳大橋開通至今，基於其通行機制和設施，充分發揮其通暢、快捷、便利等優勢，吸引不少遊客與居民使用。特別是一些從來沒到香港旅遊，探親的行動不便人士，利用港珠澳大橋首次到香港。

港珠澳大橋的交通、通關設計，未能完全滿足行動不便人士的需求，雖然現時的公共交通工具可以提供部分相應的服務，但是，他們仍然需要在通過口岸時，進出兩個關口，下車，上車，上、下樓梯，造成一定的心理及物理障礙。

行動不便人士渴望往來內地／香港／澳門省親，甚至於接受治療，他們不乏從未前往三地參觀遊覽者，皆冀透過港珠澳大橋的落成而完成心願。

綜上，透過港珠澳大橋，應為行動不便人士創造更多、更便利的出行方式，例如增加一些诸如福祉車類的小汽車，因小汽車能夠開到到行動不便人士的家門口作出接送，同時使用港珠澳大橋通關時無需下車、上車，輕鬆到達港珠澳三地，使他們無論是遊覽、探親、甚至於接受醫療都感到方便。本人認為這是良政。

值此，本人希望管理港珠澳大橋各個有權限當局積極考慮增發出專供行動不便人士特殊牌照，給福祉小汽車，使他們能夠搭載行動不便人士，在通關時更便利，一償多年的願望。

2019 年 03 月 19 日 議程前發言

馬志成、柳智毅議員聯合發言

(柳智毅議員代表發言)

支持嚴打過界司機，理性看待“駕照互認”

主席、各位同事：

下午好！

以下是馬志成議員和本人的議程前發言。

近日在氹仔蓮花海濱大馬路日前發生一宗十分不幸的奪命交通事故，一名二十二歲的澳大準畢業生不幸離世，涉事司機懷疑是過職外僱，事件引起了社會關注。馬志成議員和本人就今次事件表示悲痛和惋惜，同時，對於本澳長期存在的非法過界/過職司機問題表示強烈不滿。現行法律規定對聘用過界、過職司機工作只是行政違法，而且罰則過輕，阻嚇力不足，為此，我們認為有必要盡快完善相關法律法規，增加違法成本，嚴懲過界、過職司機，以及聘請外僱過界、過職工作的僱主。

近日社會上有種講法，打著“嚴懲非法司機 反對駕照互認”的訴求，企圖將不幸事件與駕照互認一事強行關聯、混為一談，混淆視聽。我們絕對尊重澳門居民表達自己意見的權利，但亦希望各位市民能夠理性思考、就事論事，避免概念混淆。

關於“駕照互認”方面，我想提出幾項資料，帮助大家理性思考、交流討論：

第一，根據當局的有關資料，目前 110 個國家和地區(包括台灣地區)都可以與本澳進行駕照互認，約覆蓋 20 億人口。澳門可以與 110 多個國家地區駕照互認，包括不少東南亞國家和地區的人在澳門合法駕駛。

第二，根據有關的資料顯示，內地駕照在 180 個國家地區都獲得認可，並合法開車，包括美國(絕大部分的州)、加拿大、英國、澳洲、紐西蘭、德國、法國、葡萄牙、比利時、義大利、荷蘭、瑞典、丹麥、挪威、阿聯酋等。

第三，同樣是實施“一國兩制”的香港，早在 15 年前就已經與祖國內地實施駕照互認，而內地同胞亦可透過換領香港駕照，合法在本澳駕車。

最後，我們再次強調，支持嚴打過界、過職司機，請大家理性討論、看待“駕照互認”。

多謝主席！

陳亦立議員

增加援助措施 保障市民權益

《醫療事故法律制度》實施至今已有一年，其中第七章第三十六條《職業民事責任強制保險》經過一年的實踐，各持份者在早前一段時間均有各自的表述。眾所周知，《醫療事故法律制度》立法的原意是保障醫患雙方的合法權益，而《醫療服務提供者職業民事責任強制保險》之行政法規更加是保障就診者在接受醫療行為時，因醫療服務提供者的過錯違反醫療衛生方面的法規、指引、職業道德原則、專業技術知識或常規等情況，導致就診者身體或精神健康受到損害給予的賠償。因此，本地醫療專業人士對立法精神還是認同的，但鑒於本澳是一個微型的經濟體系，需購買強制性醫保的人員基數甚少，從而導致香港一位普通科醫生每年投保一千萬民事責任保額，保費只需港幣七千多元，而澳門一位普通科私家醫生每年投保一佰萬保額，保費就要三千九至八千澳門元，兩地的保費可以相差10至20倍。加上本澳的私營醫療專業人士的工作範圍和醫療風險明顯比鄰近香港同業為低，主要原因是香港有很多私營醫院歡迎私家醫生掛單或駐診，醫療人士的自主性和自由度都比澳門寬鬆和有尊嚴，反之本地的私家醫生在用藥和治療方式上處處受制，試問澳門的整體醫療水平又如何可以提升呢？

老實講，不管是社會人士又或者醫療業界都清楚知道，《醫療服務提供者職業民事責任強制保險》附表一，保險金額下限之規定對保障嚴重醫療事故的賠償是根本不足夠的。試想想醫療專業人士的保險金額下限只是50萬、100萬和200萬，如果法院的判決要賠償300-500萬，涉事人員又申報破產，最終受害的還是就診者的市民。當然，社會上還有一些「涼薄」的聲音友善地建議“如果醫療服務提供者自認保額不足夠，可以自行加大保額保障自己，法律無禁止呢”。問題是澳門私營醫療服務提供者整體的臨床醫療風險均比鄰近香港的同業為低，但現時付出的保費卻比香港貴十幾廿倍，目前的制度、目前的規範、目前的收費對他們公平嗎？

大家應該發覺到近兩年因醫療事故導致的民事責任賠償的數字不高，原因可能是《醫療事故法律制度》實施後業界更加努力、更加負責地為市民提供醫療服務，但另外一方面未能否定是「防禦性醫療」在本地已經開始有其市場。澳門保費高、保額細是鐵一般的事實，要求保險公司酌情減收費用又被定性為“破壞商業社會合法營運權利”的罪人，自行加大保額又無能為力，為避免醫療風險和醫療訴訟，醫療服務提供者只能採取自我保護的行為，從而導致有限的醫療物力和人力資源的浪費，給病人的精神、身體、經濟上帶來一定的損失。

如何可以盡量減少「防禦性醫療」的出現？如何可以讓私營醫療服務提供者無後顧之憂？如何確實保障到就診者受到醫療事故的傷害後可以獲得足夠的經濟賠償？本人再次建議政府出資設立《醫療人員職業責任保障基金》，當就診者遇到醫療事故索償費用超過涉案人的民事責任保險最大金額時，由該“基金”向受害者填補不足的金額，從而確實保障到市民的應有權益，希望政府重新考慮這個提意，謝謝！