



澳門特別行政區 立法會會刊

DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第六屆立法會	第二立法會期 (二零一八 - 二零一九)	第一組	第 VI-71 期
VI LEGISLATURA	2ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)	I SÉRIE	Nº VI-71

日期：二零一九年七月三十日

開始時間：下午三時正

結束時間：下午六時五十一分

地點：澳門南灣湖畔立法會前地立法會大樓全體會議廳

主席：高開賢

副主席：崔世昌

第一秘書：陳虹

出席議員：高開賢、崔世昌、吳國昌、陳澤武、區錦新、黃顯輝、高天賜、崔世平、梁安琪、麥瑞權、何潤生、陳亦立、陳虹、鄭安庭、施家倫、馬志成、李靜儀、黃潔貞、宋碧琪、葉兆佳、邱庭彪、胡祖杰、馮家超、龐川、柳智毅、李振宇、林倫偉、陳華強、梁孫旭、蘇嘉豪。

缺席議員：張立群、林玉鳳。

列席者：經濟財政司司長梁維特

經濟財政司司長辦公室主任丁雅勤

財政局局長容光亮

社會保障基金行政管理委員會代主席陳寶雲

財政局副局長何燕梅

財政局代副局長潘勁生

經濟財政司司長辦公室顧問羅志輝

法務局法律草擬廳法規草擬二處處長梁穎妍

法務局法律草擬廳法規草擬二處高級技術員麥利成

運輸工務司司長羅立文

運輸基建辦公室主任何蔣祺

法務局法律翻譯廳廳長吳志強

法務局法律翻譯廳高級技術員陳偉樂

議程：一、選舉澳門特別行政區立法會執行委員會第一秘書；
二、表決有關吳國昌、區錦新及蘇嘉豪議員於二零一九年六月二十六日對立法會執行委員會第 11/VI/2019 號議決的決定提出上訴的全體會議簡單議決案；
三、細則性討論及表決《鞏固社會保障基金的財政資源》法案；
四、細則性討論及表決《輕軌交通系統法》法案；
五、討論及表決關於蘇嘉豪議員於二零一九年七月十一日提交的要求專為辯論公共利益問題召開全體會議的全體會議簡單議決案。

簡要：何潤生議員、黃潔貞議員、宋碧琪議員、葉兆佳議員、林倫偉議員、梁孫旭議員、李振宇議員、李靜儀議員、鄭安庭議員、崔世平議員、陳虹議員、施家倫議員、麥瑞權議員、高天賜議員、蘇嘉豪議員、梁安琪議員、吳國昌議員、區錦新議員、馬志成議員、胡祖杰議員作了議程前發言。全體會議選舉陳虹議員為澳門特別行政區立法會執行委員會第一秘書。有關吳國昌、區錦新及蘇嘉豪議員於二零一九年六月二十六日對立法會執行委員會第 11/VI/2019 號議決的決定提出上訴的全體會議簡單議決案不獲通過。《鞏固社會保障基金的財政資源》法案及《輕軌交通系統法》法案獲得細則性通

過。關於蘇嘉豪議員於二零一九年七月十一日提交的要求專為辯論公共利益問題召開全體會議的全體會議簡單議決案不獲通過。

會議內容：

主席：各位午安：

現在我們開會。

首先我係想藉呢個機會係再一次多謝投票支持我為立法會主席嘅各位議員。

正如喺當日我獲選嘅時間，亦都係曾經同大家承諾過，我會盡最大嘅努力同我哋各位嘅議員一齊履行好我哋議會嘅立法工作，同埋監督政府嘅工作，共同為推動澳門社會嘅經濟發展以及長期嘅繁榮穩定係作出我哋嘅最大努力。亦都希望社會同埋傳媒界能夠繼續給予我哋支持，繼續監督好我哋嘅工作。亦都希望能夠畀更多寶貴嘅意見我哋。當然我亦都更加希望我哋立法會嘅各位嘅職員同事能夠繼續給予我哋支持同埋配合個個工作，大家共同係做好我哋議會嘅各項嘅工作。喺呢度再一次多謝各位。

現在我哋正式開會。

今日我哋報咗名作議程前發言嘅議員總共有 20 位，首先我請第一位報名嘅何潤生議員發言。

何潤生：多謝主席。

各位同事：

近日，本澳有團體公佈了“居民對澳門現況及下任行政長官期望”問卷調查。調查結果顯示在受訪者最期待下任行政長官解決的問題當中，公交問題排名第三位。而受訪者對澳門現況的評價，只有關於交通範疇的評分低於 6 分，10 分為滿分，是調查中唯一不合格的範疇。對於受訪者不滿意本澳的哪些問題，交通問題也佔了百分之四十二。即是將近一半受訪者不滿意，可見交通問題雖已是老生常談，但依然是影響澳門居民生活的核心問題之一。倘若長期不解決，將會影響到澳門社會和經濟的持續穩定發展，甚至影響特區政府未來的施政工作。

近年本澳的交通問題十分嚴峻，交通配套嚴重落後於社會發展，無法應對社會高速發展所帶來的車流量激增問題，每逢

下雨天、節假日，部分迴旋處、主幹道均出現擠塞，交通近乎癱瘓。澳門三條澳氹跨海大橋的車流量已經飽和，高峰期更是超負荷運作。加上全澳各區每日都有大大小小的掘路工程進行，導致道路行車緩慢，甚至出現人車爭路等交通亂象。而輕軌這個大型軌道運輸系統的建設，更是一波三折，工程由構思到興建長達十八年，橫跨四屆政府仍未建成。通車日子一拖再拖，今年只有氹仔段能順利通車。

至於居民日常出行最主要的交通工具，公共巴士也是一直遭人詬病，例如在高峰時段等車時間過長、難上車、巴士飛站，以及部份巴士司機服務質素差等，本澳的巴士服務合同將於今年十月底到期，但特區政府目前仍未對外透露巴士合同的具體細節，不少居民都憂慮未來的巴士服務能否回應居民的出行需要。同時，本澳仍有不少交通問題，包括泊車位不足且分佈不均、不少地區的路網和步行環境仍有待改善，發財巴數量過多導致佔用路面資源等，現時的交通情況與居民的期望實在有太大的差距。

事實上，十多年前特區政府曾提出澳門將以輕軌為主，巴士及的士為輔，配合步行系統的出行模式，惟輕軌出現種種問題，規劃未能實現。目前輕軌只有氹仔段，成效不大。因此，要打破澳門現時的交通困局，未來政府必須完善交通政策。必須要下定決心多管齊下推進綜合治理，加快其他輕軌路線的規劃及興建工作。新巴士合同更要提高透明度。改善巴士管理及服務質量。配合輕軌系統安排巴士班次，加快興建其他跨海通道。同時優化步行系統，改善泊車難以及其他一系列的交通問題，才能避免交通問題持續成為下屆特區政府的主要社會問題之一。

除此之外，交通是連接城市的重要紐帶，是為城市發展運送人流、物流的重要通道，特區政府應該要同步把握粵港澳大灣區城市的融合發展機遇，通過區域合作完善澳門與其他地區連接的交通運輸網絡，促進區域間的交通建設一體化。

多謝。

主席：黃潔貞議員。

黃潔貞：多謝主席。

各位同事：

根據當局的統計資料顯示，現時本澳醫生人數並不少，約有 1,800 多人，但過去一直未有統一的專科醫生培訓制度。專

科醫生由兩間公私營醫院各自培訓，人數與標準不一。加上某些專科在本澳人資長期單薄及醫療經驗尚淺，社會對本澳的專科醫療質素評價參差。

隨著人口增長、老齡化、傳染病風險及慢性病人增加等因素，未來醫療環境必定更趨複雜。因此，醫學專科學院的正式成立，為本澳構建完整的專科培訓體系，建立充實的醫療人員梯隊，從而為本澳居民提供更優質的醫療服務，推動醫療技術的提升。

再者，隨著未來《醫療人員專業資格及執業註冊法律制度》的生效，對持續進修學分有一定要求，而醫生本身亦有自己的生涯規劃，大部分普通科醫生都希望進一步往專科發展，專科學院能承擔更大的專業培訓工作，並為他們創造最佳的培訓條件，有助醫療行業的發展。

現時申請成為專科學院院士人數約有 700 多人，申請期至明年 3 月結束，而首批院士就有 384 名，可見本澳亦不乏專科醫生。本人期望未來可以有序審批，讓無論在公營、私營及非牟利醫療團體服務的醫生，都可以在不同的專科領域發揮所長，進一步發揮私營及非牟利醫療團體的作用，分流公營醫療機構專科病人，藉此縮短居民輪候專科醫療的時間，減輕公立醫院的壓力。

此外，當局預計會在未來 1 年就能為 12 個分科學院 40 學部，制定出具體基礎培訓及進階培訓內容，開展培訓工作。本人認為各學院要盡快完成相關培訓計劃。而受限於本澳地方小病例少等限制，亦建議當局加強與更多鄰近醫療單位進行跨境醫療合作及培訓，為本澳培訓的專科醫生提供更多病例與技術協助。期望在不久將來，可以引進更多專科的新診療技術，以及開展更多疑難病症、器官移植及輔助生殖等治療服務，補足過往本澳醫療服務上的缺位。同時，由於未來受專科培訓的醫生須有逾九成時間在本澳和外地的醫院受訓，建議當局可加快離島醫療綜合體的建設工作，為在本澳受訓的專科醫護人員提供更優質的硬體培訓設施。

此外，本澳的護士，各類治療師及藥劑師等各專業人士同樣需要一個持續進修及專業發展的平台。本人期望政府下一步也為各醫療專業人士開設本地專科培訓及專業進修課程，讓她們可以進一步提升技術水平，更好為市民服務。

多謝。

主席：請宋碧琪議員。

宋碧琪：多謝主席。

今年是澳門回歸祖國二十週年，也是新中國成立七十週年，在這個雙慶的特別時刻，特區政府要確保一個安全、穩定、祥和的社會環境是十分重要及必要，長遠而言更是進一步保障了澳門的安定繁榮。

去年開始，保安部門展開多次大規模巡查行動，加大娛樂場周邊環境治理，加強打擊，淨化了社區治安環境。在有關部門的努力下，成效顯著，根據統計，僅一八年，警方截獲換錢黨就有 3,050 人，並全數被依法遣返，其中 2,269 人依法禁止再入境，消除了大量影響社會治安的不穩定因素。

其實，對於換錢黨、逾期逗留、非法入境等此類行為，不能單單理解是一些輕微犯罪行為，其引發出非法旅館、社區借貸等影響居民的不法行為，背後更可能牽涉到更多犯罪行為，甚至不排除洗黑錢等犯罪，更大程度上影響著澳門整個博彩業運作和社會治安，而且很多換錢黨以集團化方式運作，犯罪的組織化、智慧化、跨境化、複雜化特徵十分明顯。嚴厲打擊同時，更要重視思考背後的因素，加大執法部署，創新執法機制，完善跨境合作，從根源上剷除罪案發生的存在土壤，長期確保澳門能有一個安全、穩定、祥和的治安環境，讓市民安居樂業。

面對近期大量被揭發的治安隱患，社會同樣感到觸目驚心，也普遍期望今次的社會治安專項治理行動不會是一陣風，不要治理一段時間後又放鬆下來，讓這些社區影響又再捲土重來，讓前期的行動成果大打折扣，而是要以更大的決心及毅力，長期恆常化打擊整治，長遠確保澳門的安定繁榮。

為此，本人提出幾點建議。

一，強化警務部署，將打擊換錢黨、非法入境、逾期逗留等列為恆常化打擊行動計劃，完善警力配置，以高壓力度加大打擊，從長遠確保澳門城市治安環境安全穩定。

二，加強與鄰近以及國際跨境合作，完善情報交流機制，加強問題的源頭打擊，提高執法廣度深度。在警力有限的情況下，同時要強化與社區、博企合作，完善聯動機制，提升保安水準，共同維護社區治安。

三，不少居民容易受到誘惑，甚至陷入騙局，建議相關部門加強旅遊資訊及社會宣傳，尤其是推動博企負起應有主體責任，共同維護好澳門旅遊休閒城市形象。

多謝。

主席：請葉兆佳議員。

葉兆佳：多謝主席。

各位同事：

大家下午好。

早前，旅遊局就“澳門徵收旅客稅的可行性研究”廣泛諮詢市民意見，引起社會上的激烈討論。最近，當局表示完成網上問卷調查，也指各方意見都有，將繼續分析，綜合考慮後提出建議旅客稅的金額範圍。

我認為，當局之所以做這項問卷調查，完全是基於有意見指澳門旅客太多，承載力不足這樣的判斷。雖然當局回應表示，現時仍然在聆聽社會有關徵收旅客稅的意見，並重申政府對此持開放態度，但我感覺到這些做法就是認同了社會意見才作出的諮詢。可以說，當局在有意無意間，有打算設置門檻，以此減少訪澳旅客數量，我對此完全不認同，這明顯就是偏離澳門打造世界旅遊休閒中心的定位，更有可能一旦旅遊收入下滑，將動搖經濟支柱產業的基石，甚至直接引起澳門的經濟不穩。

記得早在 2017 年的時候，特區政府就做了《澳門旅遊接待能力》研究，結果顯示澳門每日最佳接待旅客數量是 11 萬人（即全年最佳接待能力是 4,015 萬人）。而 2016 年-2018 年這三年間全年入境旅客數量也只是從 3,095 萬人次上升到 3,580 萬人次，所以從全年入境旅客數量看，澳門旅遊承載力並沒有爆錶。

而最大關鍵是，社會聲音所指的承載力不足，主要原因在於旅客過度集中在節假日湧入澳門，也過於集中在新馬路、大三巴一帶。所以，針對旅客在節假日集中的問題，旅客疏導和分流就成為緩解承載力不足的最有效方法。一直以來旅客分流成效不彰，是因為澳門景點分流和交通路線配套不足，我們曾多次提請相關部門整改，但遲遲未見推出有力舉措。故此，我再次促請相關部門必須要在分流旅客和優化配套措施方面下功夫，必須積極研究、落實整改方案。

首先，應該充分發掘本澳各區的特色文化，扶持舊區老店發展，打造特色澳門美食，帶動不同區份的人流及經濟。參考內地，優化景點的措施不勝枚舉。很簡單，只要將一面牆粉刷

之後加入藝術元素，就能吸引年輕人來拍照，周邊店舖引入特色小吃，立刻能盤活一條街，兼具美食和拍照功能的步行街是當今最吸引年輕人的打卡點。北京的南鑼鼓巷、南京秦淮河畔烏衣巷、成都的寬窄巷子等等，這樣的歷史特色文化古巷，在內地每個城市都有。澳門只要將舊區重新包裝，花點心思注入新的元素，就可以變成全新打卡點，吸引遊客前往。

其次，旅遊部門也必須要與交通部門合作，規劃更好的公交路線，將旅客分流至不同景點。我們看到內地很多旅遊地區都有穿梭巴士，在各景點之間接駁，既不會影響居民日常出行搭乘巴士，也可以節約旅客在轉乘巴士上耗費的時間，給遊客更好的旅遊體驗。

澳門的旅遊發展是一個關聯度極高的綜合性產業和社會化事業，世界旅遊休閒中心的建設離不開社會經濟和文化的共同協力支持。希望特區政府認真研究，推動跨司、跨部門合作，旅遊部門結合交通、文化部門，合力做好旅客有效分流，實現旅遊交通配套，將遊客從新馬路、大三巴一帶，分流到其他有歷史文化、有新活力的區份，為澳門創造更加舒適休閒的旅遊環境。

多謝主席。

主席：請林倫偉議員。

林倫偉：多謝主席。

各位同事：

大家下午好。

本人議程前發言題目是：應盡快就強制驗窗進行諮詢。

本月澳門再發生跌窗事件。黑沙環某大廈有鋁窗跌落街，有市民更稱事發時不遠處有一名小童經過，慶幸未有受傷。如此令人膽戰心驚的場面近年在澳門時有發生，但當局一直未有相關針對措施，認為私人大廈窗戶業權人有責任自行維修檢查，令情況進一步惡化。

上年同一時間我在立法會亦提及跌窗問題，當時接獲居民反映，氹仔某大型屋苑發生過百次窗戶墜下事件，其中更有數次落入附近社會服務設施範圍內。可惜一年時間過去，跌窗持續發生，危機繼續潛伏，市民隨時“中頭獎”。

雖然現行法律已要求業主每 5 年驗樓，並設有樓宇維修的資助、貸款及支援計劃，但由於當局並沒有落實相關規定，有關保養、維修舊樓法規屬非強制性，且欠缺清晰的驗樓指引和罰則，未具阻嚇力。而《樓宇維修基金》只資助大廈的共同部分方面，私人窗戶的維修並不獲資助。鋁窗廣泛應用在澳門樓宇，但並非所有人都有保養鋁窗習慣，當沒有法律規範恆常的檢驗機制，就容易出現跌窗的問題。另一方面，參考鄰埠香港《強制驗窗計劃》規定，樓齡達十年或以上的私人樓宇的業主，如接獲屋宇署通知，須委任合資格人士就樓宇的所有窗戶進行訂明檢驗，並負責監督檢驗後認為需要進行的訂明修葺工程，再由屋宇署向合資格人士發出驗窗卡，以便業主識別合資格人士的身份及確保其親自檢驗。有關制度確保窗戶處於較安全的狀態，減少跌窗的風險。

跌窗事件涉及公共地方及市民人生安全問題，比一般樓宇維修的問題更迫切，血的教訓隨時出現，當局還在等甚麼？過去幾年，已有多位議員、社諮委、社團代表、市民、甚至市政署主席都希望政府推出鼓勵措施和加強監管，協助市民驗窗及推出強制驗窗計劃等，當局是否聽到有關意見？是否欠缺甚麼才能推動有關計劃？我認為欠的是政府的決心和擔當。雖然本屆政府任期只餘下數月，強制驗窗在社會上亦有一定的爭議，但當局可否先向公眾作出諮詢，令下屆政府有更多的依據推動計劃的落實，凝聚社會共識。近期亦可推出措施，協助市民驗窗和維修，以減少風季時跌窗的風險，以保障市民生命安全。

多謝主席。

主席：接著請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

各位同事：

本人最近又接到有博彩從業員疑似被列入黑名單的求助。社會長年質疑博企存在就業黑名單，將一些被博企解僱或與博企關係不友好的離職人員，透過博企之間的互通訊息或標籤，直接將其拉黑，不允許再進入博企工作。這種潛規則最可怕的是，不論被解僱的原因是甚麼，即使並非犯下嚴重的過錯。也不論求職的職位是甚麼，儘管求職的職位只是普通的職位，一旦被列入黑名單，想重返博企就業簡直是難過登天，嚴重損害當事人的就業權益。儘管政府多次表示本澳博企不存在就業黑名單，勞工局也表示若接到投訴必定會嚴肅處理。然

而，多年來，類似投訴卻時有發生，本人累計所接獲的求助個案不計其數，而他們能夠成功重返博企就業的例子卻猶如鳳毛麟角。

根據多年來求助人的陳述，求職者在入職博企之前，必須簽署一份可以對其個人資料進行背景審查的授權書，有關的授權書既沒有寫明調查的內容，調查之後也不會告之當事人調查的結果。被列入黑名單的人士往往在面試一段時間之後就會收不獲聘用的通知，或直接被告訴背景審查不過關；即使僥幸進入試用期，中途也會被突然解僱，在無法得悉原因之下被判死刑，當事人卻死得不明不白。

《基本法》保障居民有選擇職業及工作自由的權利。《就業政策及勞工權利綱要法》亦明確居民的就業不得受到歧視。然而，背景審查在缺乏監管下容易被濫用，嚴重剝奪就業及私隱權利。此外，求職者有可能因資料披露者刻意散佈不利被獲聘甚至是惡意的評價，而導致當事人喪失就業機會，更容易成為僱主威脅員工的工具。去年，就有一位工會負責人被博企無理解僱，雖然博企強調不會將他列入黑名單，無奈這位工會負責人卻在往後多次的求職，均遭到其他博企拒諸門外。人無信而不立，業無信而不興。本人慨嘆堂堂大企都有人可以不顧信義，言而無信，但作為政府，對於不公平的現象絕不能坐視不理，必須嚴肅處理，還受害者一個公道。

博企倘認為因應行業的特性需要制定職業規範，可建議政府透過建立合法制度；例如社工註冊制度就有規定社工違反較為嚴重的紀律行為時最高可中止其三年註冊。但有制度也不是不問原因、毫無限期地限制人的公平就業，更須經過嚴謹的紀律程序，以及設有上訴機制，讓當事人得到合理的規範和保障。因此，在法治社會，絕不能讓私下制定的潛規則橫行，避免在缺乏公平公正的審判之下，輕易扼殺員工的就業空間。

為保障博彩僱員的就業權益，本人提出以下三點的訴求：

第一，要求當局嚴肅徹查博企就業黑名單。並採取一切的辦法，杜絕這種行業的潛規則。

第二，由於各博企對求職者所作的背景審查，已經得到求職者的同意，因此沒有違反《個人資料保護法》的規定。但要知道，求職者為求工作，只能無奈簽下授權書。為此，促請政府規範背景審查的內容，確保背景審查的合法性、合理性和公平性，保障當事人的權益。

第三，針對疑似被列入黑名單，又或被博企解僱而想重返

博彩業工作的人仕，當局應為他們建立就業輔助措施，可透過職業轉介或配對、再培訓或其他的途徑，提升他們的職業素質和技能，給予僱員重返博彩業工作的機會，讓他們繼續為社會經濟的發展作出貢獻。

多謝。

主席：請李振宇議員。

李振宇：多謝主席。

各位同事：

我今日發言的主題是：促博彩業與僱員和諧發展。

博彩業是本澳支柱產業，特區政府財政收入的近八成來源於博彩稅收。而博彩業僱員則是本澳最大就業群體。根據今年第一季就業調查顯示，博彩及博彩中介業就業人口有 8.4 萬人，佔總體就業人口的 21.7%。而本地居民從事博彩及博彩中介業的比例更高達 27.7%，即每四個居民就有一人從事博彩業。

賭權開放至今已 17 年，博彩毛收入由 2002 年不足 235 億澳門元增長至 2018 年近 3,039 億澳門元，增加了 12 倍。這期間，博彩業經歷了過山車式的發展，既享受了黃金十年高速發展期，也曾陷入賭收連跌 26 個月的深入調整期。但不論如何發展，總有一眾博彩業僱員在堅守，他們為博彩業的發展付出良多。

誠然，博彩業僱員享受著較之於其他行業僱員更為豐厚的發展紅利。2019 年第一季，博彩業就業人口月工作收入中位數達兩萬元，遠高於非博彩業的一萬五千元。然而，博彩業僱員卻也為此付出了更高的代價。今年第一季就業調查顯示，博彩業僱員需要輪班工作的比例高達 86.8%，遠高於非博彩業的 24.8%。這一強烈對比意味著，相比其他行業僱員，博彩業僱員可能需要承受更多的健康甚至家庭壓力。長期輪班工作尤其是夜間工作不但損害僱員健康，亦減少其與家人相處的時間，造成夫妻間或父母與子女間交流時間減少，導致家庭成員間關係的疏遠，引發各種家庭問題。

早前，有工會向博彩業僱員收集對新一任行政長官施政的意見和建議，結果顯示博彩業僱員最為關注的一點是期望新一屆政府堅守莊荷、監場主任和職業司機不輸入外僱的政策，保障本地居民優先就業權益，創造更多向上流動的機會。其次是

推動博企按僱員年資調升僱主於公積金的供款比例，加強僱員退休保障。第三是嚴格執行控煙政策，改善職場環境。第四是推動完善輪班制度，保障僱員有合理及規律的作息時間。

本人認為，博彩業無疑為本澳經濟繁榮、社會穩定作出了重要貢獻，但為博彩業快速發展付出良多的博彩業僱員卻未能充分享受行業發展紅利。數據顯示，博彩業僱員報酬與行業增加值總額的比重近年呈下降趨勢，2017 年博彩業僱員報酬佔行業增加值總額的 11.7%，較 2008 年的 14.5% 下降近三個百分點。賭牌將於 2022 年重新競投，本人希望政府在賭牌重新競投時，將企業的社會責任、僱員的家庭友善政策、發展成果共享比例等作為競投的考量因素，在促進博彩業健康發展的同時，亦能重視和保障相關僱員的發展權益，實現博彩業與僱員和諧發展。

謝謝。

主席：李靜儀議員。

李靜儀：多謝主席。

澳門近年經濟雖然持續向好，但集體欠薪個案仍時有發生。

數年前，氹仔某酒店因經營問題不停拖糧，員工向勞工事務局投訴，但等候多月仍收不到欠薪及解僱等各項賠償。其後酒店結業，超過 600 名員工只得透過司法程序追討。最終本地僱員尚且能獲勞動債權保障基金墊支欠薪。但當時仍未納入墊支基金保障的外僱，至今仍苦無辦法追討多達數百萬元的欠薪及賠償。

今年四月，本人收到某傳媒機構員工的求助，指二月份開始被拖糧，涉及過百名員工，部分員工向勞工局投訴，但欠薪情況持續，期間只有部分僱員例如新聞部等前線人員獲發二月份和四月份薪金，至五、六月份則再次拖欠，不少僱員合共被欠薪近半年，雖然僱主一再承諾會出糧，但仍然彈票。持續多月欠薪已令員工生活困難。部分已離職僱員嘗試申請債權墊支，又因勞工局認為僱主並非執笠破產而不獲批准；既然當局認為公司可以畀錢，到底還要再走多少程序、等多少時間才能協助員工追回欠薪？處處行唔通令員工感到十分無奈和憤怒。員工處於水深火熱之中，等錢養家，但本澳的欠薪追討和墊支機制卻極為遷就和縱容欠薪僱主，任其慢慢拖、慢慢還，真係豈有此理。

有員工一早申請卻無法及時墊支欠薪。另一方面，近日亦有一群建築公司僱員被欠薪，由於他們無法一早知道僱主會結業，故一心等待處理投訴個案。及至有關建築公司突然清盤，但因他們已過法定的離職後 45 日內申請債權預支的期限，故暫時無法透過保障基金及早獲墊支部分欠薪，處境同樣十分徬徨。

薪酬是僱員賴以生存及養家的主要收入來源，一旦被欠薪會直接影響其家庭經濟，故此防範欠薪和協助追討的機制應被視為重要的勞動保障，必須有完善制度確保僱員準時獲發工資。唯現行法律對欠薪拖糧行為的處理程序緩慢、處罰不嚴，即使僱員冒著被解僱、被秋後算帳的後果作出投訴，勞工局調解階段若僱主不合作，僱員亦只能漫長地等待處理，然後透過檢察院向法院提起訴訟追討，有時拖足一、兩年仍未完成。但只要個案移送法院前僱主向僱員清償所欠款項，無論處於任何階段、拖了多長時間，仍可免除繳納罰金。故此，不少僱主雖知欠薪違法，卻仍會有恃無恐，慢慢拖。可見，法制不健全不但令僱員無法及早追討欠薪，亦令欠薪情況屢遏不止。而透過勞動債權保障基金墊支後，款項基本上難以追討，單是去年已墊支逾千萬元，但只能追回 2.4% 即 20 多萬元。

為此，政府有必要檢討和調整目前在勞工局處理的整個階段均不予以罰款的規定，並加強欠薪行為的處罰，以加快追討欠薪的程序。另一方面，勞動債權保障基金作為公共基金，有關部門固然有責任防止制度被濫用，故此更應該加快追討程序，避免惡意欠薪企業可藉債權墊支機制逃避應有的薪酬支付責任；與此同時，亦需進一步加強對被欠薪僱員的跟進，當僱主並非結業或宣告破產之情況而又長期不支付欠薪時，應有適當機制確保僱員及早獲墊支相關欠薪，並由當局盡早代為追回欠款。

多謝。

主席：鄭安庭議員。

鄭安庭：多謝主席。

各位同事：

下午好。

《修改〈民法典〉不動產租賃法律制度》生效至今已超過一年，雖然其立法目的是要解決租霸問題，但本人仍收到不少

業界和市民反映，法律對打擊租霸的效果十分有限。驗筆跡程序輪候時間長，萬一遇到租霸還是只能循以前的做法走勒遷之訴，依然耗時耗力。

由於澳門目前司法效率不高，法院案件壓力沉重，業主要通過勒遷之訴取回房屋的時間往往很長。業主到法院起訴租客之後，短的幾個月，長的好幾年，才能等到開庭。雖然不久前經過對《司法組織綱要法》的修改，將適用簡易程序的金額上限由 5 萬元提升到了 25 萬元，在一定程度上縮短案件審理期間，但是並無從根源上解決問題。因為勒遷之訴耗時長的根本原因在於案件排期長，根據資料顯示，每個案件的平均排期長達 2.8 年。即使現在稍稍縮短了原有的案件審理時間，業主依然要耗費很久的時間等待案件排期。

實際上，就算出租人一審獲得勝訴判決，要讓其變成生效判決往往還要經過二審程序。因為現行法律規定，關於居住用不動產租賃的案件無論利益值為何均得上訴，這期間業主又要再一次耗費時間等待案件排期。即使業主千辛萬苦拿到生效判決，若租客仍然不搬離，出租人還要申請法院強制執行。

而鄰埠的香港之前也面臨著租霸問題，後來於 2004 年經過對相關條例的修改，令得業主可以直接向土地審裁處申請要租客遷走，整個過程只需花費幾個月，且業主本人無須花錢聘請律師。因此本人認為，本澳是否借鑑學習香港的做法，設立租務法庭，統一將勒遷之訴交由專門的法官審理，相信能夠很大程度上緩解勒遷之訴排期長和執行難的問題。

多謝。

主席：跟住請崔世平議員。

崔世平：多謝主席。

今日我發言的主題是：著力科技成果轉化促就業、創業和產業多元化。

在上星期，有兩項科技界盛事在澳門圓滿落幕。其一，是“中國科技峰會”首次在澳門舉行，以“粵港澳大灣區科技創新走廊中澳門的機遇和挑戰”為主題，圍繞中藥質量研究、微電子集成電路、智慧城市物聯網、月球與行星科學，以及青年創新基地建設為討論目標，匯集各界精英為澳門科技創新的發展和推進產業多元化出謀獻策。其二，是繼 2006 年後，第 34 屆全國青少年科技創新大賽再次選址澳門舉行。雲集來自祖國 31 個省、區、市，單位和港澳台地區的 35 個代表隊

以及來自 52 個國家，合共 900 多名優秀青少年與科技輔導員，超過 500 多項科技創新作品爭賢鬥智。

澳門學界代表隊共十項學生科創作品及五項教師科技項目成功入選，最終獲得五個一等獎、四個二等獎，以及廿五個專項獎。其中劉昭朗同學的“二合一全自動智慧水底機器人”與其他三隊分別來自北京、上海及瑞典代表共同獲得本屆比賽最高榮譽的“中國科協主席獎”，成績為歷屆最佳。可見澳門的科研基礎穩步建立、科普氛圍熱絡蓬勃，澳生在科技創新能力備受國家認可，STEM 老師居功至偉。未來的關鍵是如何透過產、學、研結合，落實轉化科技成果，促進實現澳門就業、創業和產業多元化目標。

在特區政府近年推出不少鼓勵創業的政策和措施下，本澳的創業熱潮已趨向平穩。根據 2018 年的“澳門創業指數研究”報告指出，第三產業仍是創業者的主要選擇，當中 86.1% 新創企業者選擇進入“個人服務產業”。相較美國矽谷、北京中關村、深圳等著名創業基地，本澳相對較少在高科技、金融、互聯網、醫藥、生物科技等範疇的新創企業。這不僅反映出澳門市場的先天局限，亦表示本澳在這些類別的產業仍有更廣闊、更多元的發展空間。

未來政府應引導和鼓勵更多有志創業者投入高附加值、高成長性的行業，加強支持知識型、科技型、創新型的產業成長，以促進本澳的產業邁過多元化轉型。

為此，本人有以下三點建議：

建議一：加大力度鼓勵產、學、研成果轉化。對內地企業或投資者與本澳科研合作的成果轉化投資項目，予以政策或稅務優惠，以吸引具實力的創新型企業進駐澳門，並將之拓展為總部，加快建立高新多元產業基礎。

建議二：強化知識產權保護和運用。保障科創人員及投資者的權益落實到細節上，使他們能更放膽創新研究，更願意注資創業，將澳門建成人才、錢財和知識產權的集散地和體驗基地。

建議三：成立公共基金分享科創產業紅利。建議透過成立多元的公共基金，運用好儲備資金及社會資本，形成母雞帶小雞的抱團效應。讓政府引導市民認識科創發明的創新和創富能力，通過科創基金，專注投資科技產業，讓全民體驗到投資渠道的多元化，以高科技發展促進產業多元帶來的新的紅利，使市民更有獲得感和滿足感。

多謝。

主席：接著請陳虹議員。

陳虹：多謝主席。

塑膠製品在方便了生活的同時，也對環境和人體產生十分不良的影響。世界各國和地區，紛紛把減塑作為重要的施政目標，推出不同的政策進行減塑或限塑。歐美有範圍大小不等的限塑政策，超過 60% 的非洲國家已力行限塑，亞洲的減塑效果顯著。減塑已成為世界潮流，澳門在這方面仍要急起直追。

澳門人口 67 萬，來澳遊客每年超過 3,000 萬人次，每日人均產生 2.17 公斤固體廢物，其中 22.5% 為塑膠廢物。據《澳門環境狀況報告 2017》顯示，本澳每日約產生 17 公噸塑膠廢品，每年廢棄的膠樽多達 68 萬個，全澳居民一年約使用 4.5 億個塑膠袋。澳門的塑膠污染問題不容忽視，政府近年透過不同層面推出一系列的減塑工作，並推動各方面宣傳，但收效並不明顯，塑膠廢品回收工作停滯不前。

社會對減塑限塑有強烈的要求，經過政府和全社會的共同努力，今年 4 月《限制提供塑膠袋》法案獲立法會一般性討論及表決通過。通過經濟手段減少塑膠購物袋的濫用只是全面減塑的一部分，澳門其它塑膠濫用問題仍然嚴重。例如，不少餐飲和外賣店仍大量使用即棄塑膠餐具、一次性塑膠杯、塑膠飲管、發泡膠飯盒等。用完即棄的塑膠餐具，遇熱會釋出有害物質，尤其值得注意的是發泡膠飯盒，遇高溫便會分解出大量致癌物質，容易隨著食物進入人體。發泡膠在自然環境下極難分解，回收效益相對低。國內外很多城市已經禁用發泡膠餐具，但澳門則未有法例加以管制。本人建議當局：

1，今年 3 月參加聯合國環境大會（UNEA）的 170 個國家承諾將在 2030 年前大幅減少塑膠用量，澳門須及早制訂減塑、限塑的政策和措施，追上國際步伐；

2，內地 2000 年起禁用發泡膠餐具，澳門當局應盡快展開調查研究，立法管制即棄式塑膠餐具（包括發泡膠）的使用，鼓勵餐飲業界多用可降解物製成的餐具；

3，加大對回收業的支持，教育居民和遊客正確做好垃圾分類，做好塑膠廢品回收工作；

4，加強減塑的宣傳和教育推廣，鼓勵食物供應商和消費者盡量減少使用即棄式食物容器，多用可降解物製成的餐具。

多謝。

主席：施家倫議員。

施家倫：多謝主席。

各位同事：

我今日發言的主題是：設立一站式服務平台支援舊樓維修除隱患。

雜亂的電線和水管，嚴重生鏽的外露鋼筋，以及不時跌落的石屎碎石，這些都是好多市民形容澳門現時的舊樓情況，可見現在澳門舊樓失修的情況嚴峻。並且隨著澳門踏入雨季及颱風季節，最近更發生多宗樓宇石屎剝落情況，引起社會關注。

本澳現時超過 30 年的舊樓已經超過 4800 棟，而且大多樓宇破爛不堪，大廈的樓宇安全及火警危機更是令人擔憂。而政府提出的都市更新計劃至今已超過 14 年，進展緩慢，整體城市總規劃以及都市更新主體法律配套始終未見踪影。雖然政府已出台部分配套法律，更推出暫住房計劃，但相信要開始真正落實都市更新計劃還要一段很長的時間，導致未能及時有效解決舊區一部分舊樓失修而存在安全隱患問題。

為此，本人提出以下建議：

在都市更新未進行時，樓宇修復是解決舊區老化的一個有效途徑，但樓宇涉及眾多的業主，特別是本澳不少舊樓存在無業主委員會、無物管公司、無維修基金等“三無”情形，修復問題十分困難。樓宇維修涉及方方面面，必須有一套長遠而全面的策略方案，以及不同持分者包括專業人士、物業管理從業員、承建商、執法機構、政府部門及大廈業主等的參與和支持。

在香港，為了進一步加強業主對樓宇維修的技術支援，香港的市建局推出了“樓宇維修平台”，當中人員包括與樓宇維修相關的專業人士、承建商和政府部門，提供一個一站式的資料庫，讓業主可以通過網絡隨時隨地在平台上找到所需資料，方便他們更準確地把握樓宇維修工程資訊。當中包括樓宇維修市場的參考價資料，招聘工程顧問及工程承建商的標準合約範本，工程規格資料等。此外，亦在“樓宇維修平台”中加入諮詢服務，如招聘工程糾紛調解服務，進一步協助業主處理樓宇復修的相關問題，解決困難。借鑑香港的做法，當局是否可以結合本澳的實際情況成立一個類似的一站式服務的“樓宇

維修平台”，支援本澳一些殘舊樓宇進行維修。

多謝。

主席：麥瑞權議員。

麥瑞權：多謝主席。

各位同事：

我今日議程前發言的主題是：固本培元，融入灣區。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》賦予澳門新的歷史使命和時代擔當，更將澳門列為大灣區發展建設的四個中心城市之一，目的是使澳門具有核心引擎的地位，發揮輻射帶動作用。因而特區政府正面對千載難逢的歷史機遇，以引進來、走出去的發展戰略積極主動融入大灣區的經濟建設，鼓勵本地居民，尤其是本澳年青人進入灣區創業和就業。

但有市民認為，澳門屬於微型經濟體系，絕大部分的企業都是中小微企，受益於政府政策的扶持，縱使他們因為地域和發展空間，以及產業單一化的限制，但在熟悉的環境下一個電話就能夠解決問題。而如果企業為了配合政府的施政需走出去，當中就要面臨人生地不熟，受資金往來、匯款等現實問題的限制，因此我們是否應該認真思考下，澳門的企業走出去大灣區發展，率先研究的問題便是，他們有何競爭優勢呢？此外，現時政府亦鼓勵澳門的年青人走出去大灣區創業和就業，但當年青人走出去發展時，除了可能會加劇澳門原本就嚴重短缺的人力資源狀況，造成人才空洞化之外，亦可能當年青人缺乏競爭優勢的時候，走出去反而令年青人更加徬徨。

因而亦有市民認為，澳門既作為灣區四個中心城市之一，無論是引進來，或是走出去，我們都應該率先牢固本土經濟，固本培元，才能在發揮自身所長之餘，使更好地融入灣區發展。因為俗語話打鐵還需自身硬。當本地企業打好經濟發展的根基，努力將企業自身的發展優勢轉化為競爭優勢的時候，加上澳門的經濟環境能夠引進外來投資企業之際，便可實現戰略聯盟。故澳門到時便能夠與灣區城市作經濟互補，真正能夠以自身優勢為灣區發展作出貢獻。

而至於年青人方面，政府政策鼓勵他們走進灣區發展是好事，但如果能夠實現上述產業優化升級的目標，繼而鼓勵年青人積極加入引進來的高科技企業，學習外來企業的文化及技術，先為自身打好基礎，提升自身的競爭力，這樣更能夠促進

灣區內的年青人相互學習，相互競爭，相互進步，這時年青人走出去灣區發展就更為容易了。

總括而言，市民認為，澳門本身就是灣區四個中心城市之一，如果我們澳門發展越來越好的話，其實就等於澳門人和企業更加融入灣區，實際就是灣區經濟發展作出貢獻。大家說是不是呢？想多聽政府的意見。

主席：請高天賜議員。

José Maria Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros Colegas:

O tema da minha intervenção de hoje tem a ver com a promoção da educação digital no ensino básico.

Há bastante tempo que a sociedade tem vindo a discutir a importante questão de as crianças transportarem malas e mochilas escolares pesadas, que a médio e longo prazo podem afectar gravemente a saúde das crianças.

Na RAEM, ao invés de se investir na educação das crianças por via das novas tecnologias, muitas escolas ainda hoje obrigam as crianças a transportar, diariamente, uma carga excessiva de livros e outros materiais, que muitas vezes nem sequer são utilizados no mesmo dia, nas escolas.

De acordo com especialistas europeus em neurocirurgia, o transporte repetido de mochilas pesadas pode condicionar... no futuro, problemas graves para as costas das crianças. Para além das dores nas costas, pode provocar um desgaste acrescido da coluna vertebral da criança ao longo do tempo, prejudicando gravemente a saúde dessas mesmas crianças.

Segundo as directrizes da Organização Mundial da Saúde, o peso das mochilas não deve ultrapassar 10% do peso total corporal das crianças.

Não é aceitável, nestes tempos de modernidade, que os manuais escolares ainda estejam em vigor em vez da utilização de material digital. Para além de ser bom para o ambiente, evitamos gastos de saúde desnecessários para as nossas crianças.

O transporte de peso excessivo das malas e mochilas representa um esforço físico maior do que indicado para as crianças, e pode levar ao aparecimento de alterações posturais anormais provocadas pela tensão e torção na coluna vertebral, tais como hiocifoses, hiperlordoses, anteversão e retroversão.

Muito obrigado.

(**高天賜：**多謝主席。

各位同事：

我今天的發言是：為基礎教育推廣數碼教育。

長期以來，社會一直討論兒童背負沉重的書包和背囊的重大問題。長遠而言，這些沉重的書包可能嚴重影響兒童的健康。

在澳門特區，在兒童的教育上，很多學校都沒有利用新科技，而是迫使學童每天背負大量書籍和教材上學，但很多時候，當日在學校裏有些是沒有使用過的。

歐洲的神經外科專家認為，每日背負沉重的書包日後可能會對兒童的背部造成嚴重問題。除了背部疼痛外，隨着時間的推移，亦會加重兒童脊柱的磨損，嚴重影響他們的健康。

根據世界衛生組織的指引，書包的重量不應超過兒童體重的百分之十。

在這個現代化的時代，仍然是使用教科書，而不是電子教材，這是不能接受的。電子教材除了對環境有好處外，也可讓我們避免因此而要為我們的孩子支付不必要的醫療開支。

背負過重的書包意味著兒童需要花更大的氣力，並會因為負重太大而導致姿勢異常或脊柱變形，例如駝背，脊柱側凸，向前彎曲和向後彎曲。

多謝。)

主席：蘇嘉豪議員。

蘇嘉豪：最近幾個月，其中兩宗議會新聞，分別是委員會召開無依法通知其他非委員的秘密會議，以及新任主席捲入的“二次宣誓”風波。期間都有社會聲音質疑：立法會是否帶頭不遵守法律？又是否連負責研究議會規程的章程及任期委員

會也可以選擇性遵守《議事規則》？的確，立法會的運作越來越受到公眾注視。

兩年前的立法會選舉，我和團隊提出“革新立法議會”的願景，直指這個已經成立了超過 40 年的議會需要有所改革。我們知道，“革新”不能只是好聽的選舉口號，“革新”更應該是一段必須持之以恆的漫漫長路，在佈滿荊棘的路途上，我們需要一次又一次頂著壓力、一次又一次擇善固執，像“閉路電視”一樣監察著議會運作的一舉一動。

作為立法會議員，我必須非常清楚自己的職權來自市民，立法會理所當然是“市民之家”，所以我從來都反對將立法會的事當成關起門的家事，在這棟立法會大樓裏議論的事，不可能更不應該是某些人的私家生意，我們議論的事都與公共利益密不可分，立法和監察政府的全程，很應該公開透明於大眾面前。

而作為讀政治學出身的立法會議員，我更自覺有責任善用議會平台推動更多市民關心政治，也有責任告訴傳媒和公眾，議會制度的民主和開放到底有多重要，議會制度的優劣將直接影響特區的社會和政治運作。因此，過去兩年，即使不少人未能理解為甚麼需要如此執著，甚至被認為破壞了由少數人自訂的潛規則，我都把握每一次能夠為議會改革發聲的機會。

進到議會之後，我都反思著一個重要的課題：為甚麼不少市民（包括進入議會之前的我）都批評立法會是垃圾會？幾年前近萬名群眾就在包圍立法會現場高呼這三個字，就連曹其真前主席在 2009 年的《立法會主席十年工作情況的總結報告》亦特別提及：“特區立法會面對澳門原有法律嚴重滯後，難以適應和滿足社會發展的需要，過往長期民望低下而被斥之為‘垃圾會’。”

不少市民批評立法會是“垃圾會”的原因，我聽過最多的是不夠民主、不夠透明，這都是客觀的事實。試想，2019 年的今日，立法會居然仍然殘留由特首欽點議員來監督自己這項殖民時期制度，由市民普選、直接授權的議席連一半也沒有；2019 年的今日，立法會居然仍然殘留閉門審議法案和監察施政這項落後的委員會制度。羅馬非一日可以建成，上述都是值得擇善固執、持續鞭策的改革工作。

事實上，這個污名從小時候一直聽到現在，亦刺痛了一些人的自尊心。但從就職議員的一刻開始，我亦無可避免要一起承擔這個污名，基於自己是其中一員，我更加不能選擇包庇

和護短，繼而責難那些批評的人。因為同樣地，正如一年前我在議事堂引述市民這個長年的批評，竟然遭到口誅筆伐，這都是完全無法令人接受的，這種態度亦注定與群眾漸行漸遠。

面對批評，我們更需要傾聽批評者的心聲，即使被市民責罵是垃圾議員，或者被既得利益者揶揄那麼清高為何要爭入垃圾堆。我經常提醒自己，需要時刻反躬自省，才可以爭取更多市民滿意立法會議員的工作，真正為立法會工作的質素、效率和聲譽作出貢獻。

主席：請梁安琪議員。

梁安琪：多謝主席。

各位同事：

據統計局資料顯示，6 月份入境旅客超過 300 萬人次，按年上升 18.9%，但不過夜旅客卻增加 35.4%，令旅客平均逗留時間縮減 0.1 日至 1.2 日。當局曾表示，自港珠澳大橋開通後，交通更為便利，因此導致不過夜旅客的升幅明顯加大，但亦希望繼續爭取更多過夜旅客。澳門旅遊業發展總體規劃提出發展澳門成為多日旅遊目的地，達到旅客平均逗留澳門 2 至 3 日的目標。本澳要實現構建世界旅遊休閒中心的目標，除了看旅客總量外，更應重視延長旅客留澳的時間，才能進一步推動本澳旅遊業發展，這需要從硬件和軟件上提升本澳接待力，在出入境、景點及交通等方面亦作出相應的配合，發展更多旅遊產品，完善各類旅遊設施，不斷加強服務的水準和質量。

澳門地方小，硬件受局限，但旅遊和文化資源有自身特色，就以澳門的節慶文化而言，例如澳門藝術節，澳門國際煙花比賽匯演，澳門國際音樂節和澳門格蘭披治大賽車等，可謂中西交匯，內容豐富，當局需要考慮的是如何進一步打造結合文化、旅遊和休閒產業的特色文化旅遊品牌，促進本澳旅遊資源的多元化。除了考慮將同一期間的大型節日盛事分散在不同時間舉行，吸引旅客在不同時段到澳門，有效分散旅客外，同時，應加強研究開拓新旅遊產品，滿足不同類型旅客的需求，讓旅客在澳體驗到多種魅力的旅遊元素，以吸引旅客延長留澳時間。

雖然當局表示港珠澳大橋建成後，交通的便利導致不過夜旅客的升幅加大，但隨著區域合作步伐的不斷加快，強化區域旅遊業的發展更是大勢所趨，許多政策亦給區內共同發展創造很好的空間，灣區內的交通距離縮短更能加強區域之間的合作。本澳應考慮如何把握核心城市的機會，在政策的支持

下，主動出擊加強區域旅遊規劃深度合作，整合大灣區旅遊資源，利用城市間不同的特色打造區域差異化旅遊精品線路，實現優勢互補，共同提高和升級區域旅遊競爭力，提升本澳旅遊吸引力，並合作開拓國際市場增加更多國際客源，從而吸引旅客抵澳停留更多的時間，進一步實現本澳建設世界旅遊休閒中心的目標。

多謝。

主席：吳國昌議員。

吳國昌：前“三不管”地帶調頭過界司機問題唔啱唔睬唔應，溝通機制失效，如何面對大灣區合作。

於二零一六年，保安司長辦公室回答本人就多年來已揭發過界司機利用關閘前“三不管”地帶（現已確定由珠海管轄）調頭的問題，聲稱保安當局一直透過恆常溝通機制向內地權限部門反映，希望內地政府能夠調整其現時機動車輛出入境的政策。保安司長隨後在幾年的保安施政辯論中一再表明內地政府暫時未有回應。本人曾為此跟進質詢是否溝通無效，是否須由行政長官啟動協商等問題。現在剛收到保安司辦公室於今年六月十七日遵行政長官指示作出回覆，仍舊聲稱“車輛進入拱北口岸與關閘出入境事務站之間內地管轄地帶調頭問題，此事屬內地相關部門管轄權限，保安當局曾於聯結會議上向珠海邊防檢查總站反映”。至於質詢行政長官有否關注啟動溝通的問題，政府覆函僅聲稱“保安當局作為特區政府的施政團隊，將繼續按照自身職務範疇積極配合政府施政”。

本人認為，在澳門特區參與大灣區規劃之際，區際溝通選擇性失效的問題實不能忽視。

保安當局透過恆常溝通機制向內地權限部門反映的上述事宜仍不獲回應，以致不能徹底解決問題。特區政府應當表明以具體針對性措施持續檢查遏止過界司機利用該地帶調頭迴避監察的行為。

對於保安當局作為特區政府的施政團隊未能解決的區際溝通失效，行政長官須啟動與內地協商處理。但兩件事都沒有做。在大灣區加強合作發展之際，澳門特區作為核心城市之一，倘區際恆常溝通機制確實局部長期失效，連行政長官也未能啟動，或者沒信心啟動協商，澳門特區政府應當及早向中央政府報告，及早清理大灣區內區際溝通的嚴重障礙。

主席：請區錦新議員。

區錦新：多謝主席。

為配合輕軌氹仔段的營運，政府幾年前已計劃將屬臨時項目組的運輸基建辦公室撤銷，改為成立輕軌股份有限公司，除了繼續負起承建輕軌責任外，更重要是統籌輕軌的營運。

澳門輕軌股份有限公司是政府全資公司，除了澳門政府出資百分之九十六，另拉了兩個基金，一個是出資百分之三的工商業發展基金，另一個是出資百分之一的科學技術發展基金。很明顯，這個公司之所謂合資，實際上只是適應法律需要而名義上有三個股東組成。那麼政府為何捨原來的項目組而改以全資公司來營運呢？政府曾表示因為輕軌將正式投入服務，其營運若由一全資公司來執行，會比較貼近商業運作。

只是，在二零一八年四月，澳門政府已與港鐵（澳門）簽訂了為期 80 個月，合約總值為 57.1 億港元的“輕軌系統氹仔線營運及維護服務合約”。“港鐵（澳門）”將負責澳門輕軌系統氹仔線的通車前測試及啓用系統、列車服務的日常營運，以及列車、信號系統及基建設施的維修保養。就是說，澳門輕軌股份有限公司的成立，並非直接營運即將投入服務的輕軌，而頂多只是監察港鐵（澳門）的輕軌營運服務。那麼，這個全資公司的成立，與為迎接營運輕軌服務而改組為全資公司的意義，幾乎完全失去。

事實上，說以全資公司營運輕軌會更貼近商業運作，那也只是一個美麗的說詞。因為，當組成公司的都是公共部門，而資本來源亦全是公帑的話，則成立公司來經營說可貼近商業運作，實近乎謊言。要真正令輕軌公司的營運貼近商業運作，就應真正商業投資參與，或最少應非全部由公帑來經營。或許，由於輕軌的興建，當局根本一直都沒有將任何商業元素放進去，所以所有輕軌站點可能連一個小商店的位置也沒有預留，在站內連買報紙，買點飲品零食的地方也沒有，即車票收入幾乎是未來輕軌收入的唯一來源。在如此狀況下，這個輕軌系統是典型的蝕本貨，羅司長一直力言，沒有商人會願意投資，所以只能是由政府成立公司來經營。

只是，羅司說沒有商人願意投資，也可能說得過於絕對。因為，博彩牌照到期在即，若政府邀請博企參資經營，相信任一博企都非常樂意參資。因為以目前的輕軌路線的佈局，最大得益者相信還是各大博企。莫說是今天存在競爭，即使是澳門博彩業還是專營時代，當年的澳門娛樂有限公司參與各種公共企業的投資也不在少數，如機場公司、澳廣視、電力公司等，到處都有澳娛的身影。其參與積極，絕大部份是應澳

葡政府明示或暗示而為之。可見，博企的參與投資，尤其是長線的，即使不一定有豐厚回報的，博企都是願意參與的。

如今，澳門博彩業進入了有限度開放年代，六家博企並存競爭，你問他們是否願意參與輕軌的營運，相信絕不會托手踴躍。況且，這種參資，由博企拿出真金白銀來投資，在董事會有決策權，在營運上有實際參與，可為輕軌公司帶入真正的商業元素。總比名義上是公司，實質上還是一班官僚用公帑來經營那種換湯不換藥的形式要好得多。

社會一直都主張博企應承擔更多的社會責任，而各大博企亦從未對此存有異議。而際此賭牌到期在即，各大博企相信亦極珍惜可表現其承擔更多社會責任的機會。若修改公司章程（輕軌公司章程是由第 15/2019 號行政長官公告所制訂，要修改行政長官公告並無難於跨越的法律障礙）訂明凡獲澳門賭牌之公司均屬輕軌股份有限公司的當然股東，佔股份若干，均有責任出資及按其股份比例承擔輕軌的盈虧，同時，也對輕軌的營運有建議及參與決策之權利。應該肯定，各大博企都是有優秀的商業營運團隊，若能讓其就輕軌營運有建議及參與決策之權，將有利於為輕軌營運帶入更多的商業元素，減少其虧損情況，也可減輕輕軌這一大白象未來對特區政府的財政壓力。

主席：馬志成議員。

馬志成：多謝主席。

各位同事：

最近，特區政府、中聯辦和澳門各界青年組織活動籌備委員會聯合主辦“新時代同心行”學習參訪團。活動規模大，共有 500 名本澳優秀青少年代表參加；層次高，由行政長官和五司司長親自帶隊，中聯辦主任及有關領導全程參與；意義深，既為慶祝“雙慶”，亦為國情教育與青年工作的有機結合。

學習參訪團在內地活動期間，當地政府高度重視，熱情接待，讓團員們充分感受到內地同胞的熱情，也加深了與當地青少年的友誼。而參觀內地愛國主義教育基地，感受國家重大先進項目，以及了解與澳門特區合作項目等等一系列的參訪行程，讓澳門青少年體會了祖國的“新時代”，堅定了與祖國的“同心行”。

時勢造英雄，英雄造時勢。對於未來做好青年工作，為他們的成長、成才、成功創造良好條件。本人在此提出三點建

議：

第一，分享祖國發展紅利，新一代青年應掌握時代脈搏。國家的發展一日千里，為澳門提供了新機遇，增添了新動力，拓闊了新空間。而澳門具有“一國兩制”的制度優勢、自由港的經濟優勢、“一中心、一平台”的戰略優勢等等。這些都是澳門青年發展的際遇和挑戰。澳門青年應傳承“愛國愛澳、包容共濟、務實進取、民主和諧”的澳門精神，以家國情懷，不懈奮鬥。

第二，新時代，一國兩制造就青年的新成就。澳門青年作為澳門的希望，是整個社會中最有想像力和創造力的中堅力量。在他們的個人成長成才歷程中，應當好一國兩制實踐的主人翁，主動融入國家一日千里的發展快車中。有為才能有位。澳門青年應勇於擔當作為，善於攻堅克難，更加積極主動地參與到國家一帶一路建設、粵港澳大灣區建設等等國家戰略中，增長才幹，追逐理想。

第三，同心同行，兩地青年的文化交流活動做出新成果。澳門青年與祖國青年同根同源，適宜通過更多地舉辦國情考察、愛國教育等活動形式來增進共同的民族歸屬感。也可以結合青年的特點和需求，在教育、體育、創新創業等各方面開展形式多樣的交流活動。聯繫青年，代表青年，才能贏得青年。希望今次參加“新時代同心行”的青少年，可以把自己的所思所得傳播給更多的澳門市民，凝聚民心，攜手向前。

多謝。

主席：胡祖杰議員。

胡祖杰：多謝主席。

各位同事：

大家下午好。

今日本人議程前發言的題目是：探討澳門水患治水方案政策。

關於路環一帶及內港水患問題，早年中央多個部委曾建議澳門對水閘和修築堤圍兩種治水方案進行同等深度的論證比較。基於兩種方案各有難點，澳門相關部門表示會全力尋求一個最合適的方案。

近日，澳門相關部門先後提出了路環治水、司打口及下環區改善排水方案，前者路環“兩湖”治水方案獲大部分路環居民支持。而後者司打口及下環區方案內建議在現時司打口休憩區地下建造一個總容積達到一萬五千立方米的蓄洪池，主要應對由新馬路至航海學校的強降雨水浸，覆蓋該區四十七萬平方米的低窪區域。強降雨時吸納未能及時排走的雨水，減輕強降雨帶來的水浸情況。

對於上述政府做的一些施工防水、治水的方案，本人是相當認同及支持的。但在設計及施工過程中，希望有關部門可以多準備一點點，作一個全盤考慮，例如設計及現場動工時的實際施工難度，專營公司地下管線的移位、更改等等，都需要納入施工期內，提早準備。

相關工程可以參考鄰近地區的做法。本人過去曾以工程師學會會長身份帶領會員參觀過香港渠務署跑馬地地下蓄洪計劃，瞭解到防洪策略、創新元素及設計特色，當中包括智慧水閘、一地兩用的安排及水資源採集和回用系統等特別設計，這是一個鄰近地區對比很好的參考及發揮其作用。

對於現時澳門蓄水池整體治水方案的配合，蓄水池除了防水浸外，可否考慮把雨水轉化為再生水使用呢？另一方面，除了路環、下環街、河邊新街一帶現正進行一些箱涵工程外，對於有條件的地方是否可考慮做一些外圍道路、共同管溝的設置，以解決現時十六浦第一期防水工程中遇到的延誤問題、潮汐問題、大廈外牆潛建物或影響施工機具進入區域等問題。

多謝主席，多謝各位同事。

主席：今日我哋議程前發言係到呢度完結，而家我哋進入今日嘅議程。

第一項嘅議程就係選舉澳門特別行政區立法會執行委員會第一秘書。

根據立法會《議事規則》第十九條規定，全體會議由第一秘書、第二秘書擔任監票人，但係今日議程係要選舉第一秘書，故此，第二秘書擔任監票人就需要另外選一位。

根據選舉第一屆澳門特別行政區立法會執行委員會辦法，就由最年輕議員作監票人。故此，我提議由現屆最年輕議員，即係蘇嘉豪議員負責監票，各位議員有無咩其他意見有無？

如果無嘅話，我請各位以簡單議決進行投票，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過由蘇嘉豪議員作為監票人。

關於第一秘書選舉，係適用《議事規則》第六條有關主席產生嘅方式，實際上即係《議事規則》第二十條，第一秘書由議員以不記名投票方式互選產生，獲得過半數有效票嘅議員當選。第二，如果無任何議員獲得該票數，則對得票最多嘅兩名議員進行第二次選舉，獲得最多數有效票者當選。

大家對呢個選舉有無咩問題？……如果無問題，現在就由陳虹議員同埋蘇嘉豪議員兩位擔任監票人。

現在請我哋工作人員派發選票，每人一張。大家就可以用剔號，或者係加號，或者係交叉係作為選擇。選票填好之後對摺投入票箱。

大家都手上有票，而家我哋請陳虹議員同埋蘇嘉豪議員兩位去投票同埋監票，請兩位。

請先檢查票箱。

(投票進行中)

陳虹：主席：

一共收到 30 張選票。

主席：今日我哋出席人數係 30 人，收到嘅票數係 30 票，呢個投票係有效，請。

陳虹：陳虹、空白票、陳虹、陳虹、陳虹、空白票、陳虹、空白票、陳虹、陳虹、空白票、何潤生。

何潤生 1 票，空白票 4 票，陳虹 25 票。

主席：今日投票嘅結果係陳虹議員獲得 25 票，何潤生議員係 1 票，白票有 4 票。

現在宣佈係陳虹議員擔任執行委員會第一秘書。

請問陳虹議員是否願意擔任第一秘書嘅工作？

陳虹：感謝各位議員嘅信任。

我係願意承擔擔任澳門特別行政區立法會第一秘書呢個職務，一定會履行第一秘書的義務和職責，做好立法會嘅工作。

再次感謝大家。

主席：我現在宣佈陳虹議員獲選為澳門特別行政區立法會執行委員會第一秘書。

我謹向陳虹議員表示祝賀。

跟住進入第二項議程，就係表決有關吳國昌、區錦新及蘇嘉豪議員於二零一九年六月二十六日對立法會執行委員會第 11/VI/2019 號議決的決定提出上訴的全體會議簡單議決案。

《議事規則》已經對上述有關程序作出相關規定，相關條文內容已經跟隨召集書派發畀各位議員，已經畀各位議員枱面上面。

而家我對呢個上訴程序作一簡單說明。

《議事規則》第六十三條規定，提出上訴嘅議員宣讀其上訴，簡述其標的及理由。《議事規則》第六十八條規定，主席或者執行委員會其中一名成員得為履行領導職位或者根據《議事規則》規定而發言，因此執行委員會成員陳虹議員將會扼要解釋作出相關決定嘅原因。《議事規則》第六十二條第三款規定，對於上述申訴無需討論即可進行表決。而《議事規則》第六十六條規定，每位議員可以作不超過三分鐘嘅表決聲明。

現在我對呢份上訴過程同大家作一啲說明。

吳國昌、區錦新、蘇嘉豪議員喺 2019 年 5 月 17 日提出一份表達心意嘅動議，5 月 30 日主席作第 739/VI/2019 號批示，初端拒絕有關表達心意。三位議員 6 月 3 日分別向主席提出聲明異議，向執行委員會提出上訴。

根據《議事規則》第九十一條第一款規定，聲明異議同理上訴只能夠任選其一。既然議員選擇向執行委員會上訴，故此，主席就作出第 832/VI/2019 號批示，對議員嘅聲明異議不另行作出回應。

有關議員向執行委員會提出上訴，執行委員會 6 月 18 日透

過 11/VI/2019 號議決，決定維持主席第 739/VI/2019 號批示決定。

鑑於吳國昌、區錦新、蘇嘉豪三位議員 2019 年 6 月 26 日再就執行委員會第 11/VI/2019 號議決向立法會全體會議提出上訴，因此今日全體會議第二項議程就係針對有關上訴由全體會議作出議決。

而家先請吳國昌議員引介。

吳國昌：今年係六四事件三十周年。歷史真實本不在乎官方評價，但係為咗讓國人早日解開心結，令國家走上民主嘅正途，因此期望盡快平反八九民運，還死難者一個公道。包括成立調查委員會進行獨立公正嘅調查，對每位死難者及失蹤者家屬作出交代，依法給予死難者及其家屬相應嘅賠償，追究事件責任者嘅法律責任。

各位尊敬嘅立法會議員同事，我哋三位議員喺今年 5 月 17 日根據《議事規則》第五十二條係提出上述嘅表達心意動議，不料係遭到立法會主席係初端拒絕接納。其後我哋係向執行委員會提出上訴，仍然遭到拒絕嘅，所以最終我哋係只能夠向立法會全體會議係進行上訴。

呢個關於悼念六四致意，在 5 月 17 日提出，本來期望喺今年嘅 6 月 4 日或者 6 月 4 日之前經立法會通過之後嚟到表達對 89 年天安門事件死難者同佢嘅家屬嘅致意。但係可惜一拖再拖，輾轉到而家已經係 7 月底。

亦都有人認為，認為呢個咁嘅致意動議係咪已經過時呢？我哋認為，今年係六四事件嘅三十周年，不規限於某一天。更何況六四事件至今已經三十年，三十年來沉冤未雪，公義每一日都喺度等候，遲呢幾十日同三十年相比絕對唔算係遲。

對於我哋嘅呢個表達心意嘅動議，不論係立法會主席嘅初端拒絕，或者係執行委員會嘅駁回嘅上訴，佢所持嘅理據主要其實係得兩點。第一就係話，喺立法會主席初端拒絕批示都係表明講得好清楚，就話表達心意嘅規範僅適用於單純表達祝賀、慰唁、抗議、致意、贊揚、譴責六種心意，好似話其中一種咁樣，你唔知係邊種呢？

但係事實上我哋點樣？我哋立法會《議事規則》第五十二條第一款嘅規定就係話，立法會可通過表達祝賀、慰唁、抗議、致意、贊揚或譴責嘅心意，而無限定僅僅只能夠單純表達

其中一項。所以應當指出，我哋都其後亦都指出，我哋喺動議裏面，裏面已經係指示極為重大嘅事件。作為身在澳門嘅中國人，我哋所提交嘅呢個表達心意動議，係以簡潔嘅行文，同時綜合體現咗慰唁、抗議、致意、譴責等等複雜嘅意向都係裏面，但係亦都係情理之中。喺咁嘅情況之下，完全符合《議事規則》嘅要求嘅。

第二，立法會主席喺初端拒絕嘅批示裏面亦都聲稱就係話，立法會應該在《澳門特別行政區基本法》賦予澳門特別行政區嘅自治範圍之內，依照法律規定行使職權，而上述動議所提及嘅事件，已經超越該自治範圍，澳門特別行政區立法會無權作出任何處理。

呢個理據實際上亦都完全不能成立嘅，根據立法會《議事規則》第五十二條，絕對無限定表達心意僅能夠局限喺處理澳門特別行政區自治範圍裏面呢啲施政嘅事項。立法會主席同埋執行委員會如果係咁樣曲解呢個《議事規則》，明顯就係大幅度壓縮咗立法會乃至到各位立法議員表達意見嘅空間。

特區立法會運作十九年，喺同一個《議事規則》裏面，曾經處理過嘅致意動議數量唔係好多，但係亦都有唔少嘅先例。例如 2005 年有悼念前中共總書記趙紫陽逝世嘅表達心意動議；2008 年有就內地多個省份遭遇突大嘅雪災，對受災同胞深表關切嘅心意表達動議；2010 年有就中國公民劉曉波先生榮獲 2010 年度諾貝爾和平獎，向劉曉波致以祝賀嘅表達心意動議；喺 2013 年亦都有呼籲中國政府切實採取措施，積極制止同埋取締有害同埋偽冒嘅貨品，以確保中國嘅食物嘅安全衛生，重建國人對內地食物安全信心嘅致意動議。

好清楚，唔需要係限定喺澳門特別行政區自治範圍、施政範圍之內。此外，汶川地震、中國太空人上太空，乃至到 2017 年 1 月葡國前總統蘇亞雷斯逝世，立法會亦都通過可以表決由係譬如高天賜議員提出嘅致意動議。

可見，無論從法律條文到到多年嘅實踐，立法會表達心意呢個範圍都無所謂局限於僅僅能夠處理澳門特區自治範圍內嘅事項。況且，我哋提出呢項表達心意動議嘅內容，正係要表達作為身在澳門嘅中國人，針對呢項既牽涉，亦都超越澳門特別行政區範圍嘅重大事件嘅期望，明顯唔係針對澳門特別行政區政府嘅施政去提出任何要求，而係表達解開國人心結嘅期望。我哋反對係以呢種曲解嘅規則嘅方式嚟到妨礙我哋表達心意，亦都更加反對藉著係對法律同規則任意嘅理解、曲解而對立法議員嘅表達空間係作出任意嘅壓縮嘅。

因此，我哋係對立法會主席同埋執行委員會過去呢啲決定係向立法會全體會議係提出上訴，希望大家能夠支持。唔可以主動收窄我哋立法議員嘅議事論證嘅空間，呢個就係我哋即係簡單嘅說明。

主席：現在請執行委員會成員陳虹議員扼要解釋作出相關決定嘅原因。請陳虹議員。

陳虹：就吳國昌、區錦新、蘇嘉豪議員嘅上訴作以下嘅回應：

《議事規則》第五十二條第一款所規定嘅表達心意，其範圍限於表達祝賀、慰唁、抗議、致意、讚揚或者譴責，而審視上述議員嘅提議內容，即使議員在上訴中所稱嘅綜合體現去理解，亦完全無法見到屬於《議事規則》第五十二條第一款所指嘅任何一種心意，即其動議內容不屬於祝賀、慰唁、抗議、致意、讚揚或者譴責，而是屬於一些十分具體嘅要求，具有清晰嘅目標指向。因此，上述議員是意圖以表達心意嘅方式，提出不屬於表達心意規則所允許嘅動議，這超出第五十二條第一款所規定嘅範圍。

從組織權限嘅角度看，如果議員是提議向特區政府提出要求，特區政府明顯不具有處理相關事宜嘅權限。如果是向中央人民政府提出要求，則又明顯逾越澳門特別行政區嘅管治界限。事實非常清楚，議員提議中所指事件是由中央人民政府直接處理，是中央人民政府在國家領域內行使管治權嘅體現，澳門特別行政區嘅任何公共實體，尤其是作為政治體制中重要機構之一嘅立法會不應干預。

綜上所述，以上議員嘅上述理由不成立，不應予以接受。

唔該。

主席：唔該。

我現在就係就吳國昌、區錦新、以及蘇嘉豪三位議員喺 2019 年 6 月 26 日對立法會執行委員會第 11/VI/2019 號議決嘅決定提出上訴嘅全體會議，係簡單議決進行表決。

喺投票之前，我先向各位議員係要說明一下。如果係投贊成票嘅，就即係接納三位議員嘅上訴。接納咗佢哋嘅上訴，就即係代表接納佢哋提出呢個表達心意，將會就喺下一次全體會議上面作出處理。而如果投反對票，即係不接納三位議員嘅上訴。換言之，就係不接納佢哋提出嘅表達心意。亦即係係同意

執行委員會就該事宜所作嘅呢個議決嘅。

表決係以簡單多數嘅形式嚟到投票。大家唔知清楚未？如果清楚嘅話，就請大家付表決。

(表決進行中)

主席：不獲通過。

請問大家有無表決聲明？

請馮家超議員。

馮家超：多謝主席。

就吳國昌、區錦新、蘇嘉豪議員提出嘅上訴，本人投下啱反對票。

正如執行委員會於 6 月 18 日作出嘅第 11/VI/2019 號議決書裏面指出，三位議員提出嘅所謂表達心意嘅動議嘅內容其實不屬於立法會《議事規則》第五十二條第一款規定嘅表達心意嘅定義同埋範圍，而係提出一啲真係非常之具體嘅要求。例如三位議員提出要求成立調查委員會。更重要係，呢啲要求所提及嘅呢啲事件並非喺澳門特別行政區自治範圍之內，因此，澳門特別行政區立法會無權作出任何嘅處理。

上述所謂嘅表達心意，既扭曲立法會表達心意嘅範圍，亦都濫用咗立法會《議事規則》，因此本人投下啱反對票。

多謝。

主席：大家如果無表決聲明，請大家稍候，等待政府官員進場。

(政府代表進場中)

主席：首先我哋好歡迎梁維特司長同埋各位官員蒞臨出席今日嘅會議。

而家進入今日第三項議程，就係細則性討論及表決《鞏固社會保障基金的財政資源》法案。

而家先請第二常設委員會主席陳澤武議員作出介紹。請陳澤武議員。

陳澤武：多謝主席。

主席、各位官員、各位同事：

《鞏固社會保障基金的財政資源》法案於 2019 年 6 月 6 日舉行的全體會議上引介，並經一般性討論後獲一般性通過。同日，立法會主席將法案交給第二常設委員會負責細則性審議和編製意見書。

委員會先後於 6 月 12 日和 19 日，以及 7 月 24 日召開會議。政府代表列席了 6 月 19 日的會議。立法會顧問團與政府代表亦舉行了一次技術會議。提案人於 7 月 19 日向立法會提交了法案最後文本。

法案旨在增加社會保障基金的財政來源，以確保澳門特別行政區社會保障制度可持續運作。為此，法案規定每一財政年度結束後的澳門特別行政區中央預算執行結餘的百分之三撥給社會保障基金，構成其本身預算的年度收入。

委員會贊同這一恆常性撥款機制的設立，但注意到法案最初文本第 2 條 2 款的規定與現行財政儲備法第 7 條在適用上存有不協調問題。

因為，倘基本儲備金額未達法定要求的數額，財政儲備法規定應以超額儲備撥款補足有關差額。然而，法案最初文本第 2 條第 2 款卻規定應從中央預算執行結餘扣除所需金額。

為此，委員會曾要求提案人釐清上述疑問。

提案人解釋，倘出現基本儲備金額未達法定的數額，政府會按財政儲備法由超額儲備撥款補足，而第 2 條第 2 款是當無法以超額儲備撥款予以補足時，為確保基本儲備的法定金額不會因新調撥予社保基金的收入而受到影響，所以規定如出現上述情況，在計算撥給社保基金的百分之三的數額前，政府須先從中央預算執行結餘扣除為補足基本儲備所需的金額，然後才以剩餘差額計算百分之三的數額。

有見及此，委員會建議修改法案第 2 條第 2 款和第 3 條的行文，以釐清財政儲備和中央預算執行結餘的關係，更好反映立法原意。提案人接納建議並在最後文本引入修改。另外，最後文本亦有其他的從立法技術層面完善行文的修改，詳情請參閱意見書。

最後還值得指出的是，對於法案設立的百分之三比例，政府承諾將會每五年進行一次評估，並可按經濟情況調整這百分比。

主席、各位同事：

法案已具備在全體會議作細則性審議及表決的要件，現請全體會議進行審議。

多謝。

主席：唔該。

現在進入細則性討論階段。

首先就第一條作出討論，請大家發言。

如果大家無意見，現在進行表決。請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

跟住進入第二條，請大家發表意見。

大家無意見……請蘇嘉豪議員。

蘇嘉豪：唔該。

各位：

就住第二條嘅內容，我有啲疑問想提案人可以說明多少少嘅。

因為而家就已經規定咗就會用係 2018 年個個預算執行，中央預算執行個個結餘去做，最快可以係 2020 年就可以撥入，即係計算第一個 3% 係入呢個社保基金嘅。剛才陳議員嘅介紹都提到，如果基本儲備唔夠，而且超額儲備都補唔足，即係我諗基本儲備唔夠就應該係跟返財政儲備個法律制度入面個個內容，應該係基本儲備金額係相當於立法會通過嘅最近一份財政預算所載嘅特區中央部門開支撥款總額嘅一倍半。

我想了解下，呢個情況其實政府個個評估應該係個可能性係咪好低？或者呢個都想提案人再說明多少少。

另外，就我留意到，就係意見書入面都提到，政府喺做呢個精算財政嘅報告嘅時候，都有去試行過唔同嘅比例，而得出係 2067 年，即係大約 50 年之後，出現個個嘅情況，社保基金個個嘅情況嘅。而家最終就提案人選擇用百分之三呢一個嘅標準去做，其實就係將係五十年後個個嘅社保基金資產總值係個

負值係稍為減少到負 440 億，即係個個負資產係 440 億嘅。

呢度就即係一開始就涉及到就係話，我哋用 3% 呢一個，其實都仍然係係五十年後會出現負值。但係，我都留意到就係，係第十九點意見書入面亦都提到，除咗呢個新嘅收入之外，亦都有其他收入。我想了解一下就係，個個新嘅收入，其實點樣補足返 3%，五十年後仍然出現負值，其他收入大概個個情況，點樣可以令到政府可以係達到你哋咗立法會意見書入面第十九點講嘅，避免呢個社保基金嘅資產總額係五十年內出現負值，我想了解下其他收入個部份。

唔該。

主席：請政府回應。

經濟財政司司長梁維特：多謝高開賢主席，亦都多謝蘇嘉豪議員提出嘅問題。

我諗頭先分兩個部份。第一部份就係究竟，即係第一點嘅，究竟個評估可能性係咪有呢個？我想請返係我哋財政局何副局長係答一答呢個問題。跟住就請返我哋社保同事係答一答有關於你關心到嘅，去到 2067 年，呢一個究竟個 3% 你即係去到個負資產係 440 億，除咗 3% 以外，其他收入係點樣呢？分兩部份，係請返兩個唔同嘅同事去作答。

先請何副局長。

唔該。

財政局副局長何燕梅：多謝司長。多謝議員嘅提問。

頭先蘇議員可能提到就係關於講個個計算個個基本儲備。係成個法案嚟陣時睇嘅話，其實係會議中就都提及就係係第二條，就係講到就係現行個個《財政儲備法》個度已經訂定係基本儲備係作為開支，即係中央預算裏面嘅一倍半嘅作為一個計算個個基本儲備嘅。係呢個計算嘅基礎下，其實就應該會關注到基本儲備必須要係滿足之下，先至可以再去睇返需唔需要再用個個超額儲備去補足基本儲備。

因為基本儲備係一個最主要嘅一個後備，一個防線，可以咁講。呢個滿足咗之後，所以係個個法案個度提出就係話，滿足咗基本儲備之後，如果真係超額儲備仲可以係有呢個款項可以作為計算呢個 3% 嘅話，呢個就係係成個法案個度嘅一個最基本嘅一個底線，一定要滿足到基本儲備。

頭先講到，如果基本儲備真係去到，倘若去到一個係基本儲備係唔夠，而係通過咗中央預算結餘個執行結餘之後，需要去將個結餘嚟去補足基本儲備，而補足咗之後，可能已經，即係如果真係去到一個情況，已經無超額儲備去再去作呢個 3% 嘅計算嘅話，就唔會作一個撥款，可以咁講。

但係現時而家睇返，我哋睇返咁耐嘅情況，而家情況都係理想嘅。喺咁耐以來，其實已經，去到上個 6 月初個陣時我哋睇返，其實去到超額儲備都已經去到有 4,000 億個度呢個數字。所以喺個情況係話，如果去到連基本儲備都唔夠要去到超額儲備去再撥嘅話，其實而家呢個情況，即係唔會有呢個情況，而家個情況都係好樂觀嘅。

社會保障基金行政管理委員會代主席陳寶雲：多謝司長。

各位議員：

至於我哋點樣去推算返我哋係需要攤呢個 3% 嘅呢？

其實睇返，我哋社保係早年，喺 2012 年嘅時候係做過一個精算嘅報告。當我哋再喺 2017 年嘅時候，再做個精算嘅時候，向我哋經財司去提交嘅報告嘅情況下，我哋都係，因為不論係有人口，或者係受益人嘅領養養老金嘅唔同，又或者係博彩稅嘅增加嘅情況下，同對比起 12 年嘅時候，個個計算係會有一啲嘅變動。

其實我哋社保一向以來係聘請外面嘅做精算嘅公司幫我哋做精算嘅時候，一般明確嘅情況下，我哋都係做五十年。為咗確保呢個我哋嘅為個社會保障制度嘅經濟財政去穩健，去達到五十年嘅運作，我哋喺 2017 年個報告入面，係計算到，應該咁樣計就要需要比之前個報告係要額外畀多 5 億出嚟，5 億。

但係我哋，當然，而家我哋就係睇返我哋，假設我哋參考返過往中央預算結餘嘅情況下，我哋睇落去，以前都唔會低過 200 億嘅，咁樣我哋用咗一個比較保守嘅計算，就用咗 250 億，將呢個數如果乘咗 3% 嘅話，即係話，我哋每年有 7.5 億。呢個 7.5 億，就係可以係去可以補足到頭先我哋提及嘅爭咗 5 億。所以其實個前提就係話，我哋期望喺呢一刻，我哋都係希望能夠達到保持返社會保障制度入面嘅五十年運作，所以暫時我哋呢個係有一個咁嘅建議嘅。

多謝各位。

主席：大家仲有無咩意見？

請蘇嘉豪議員。

蘇嘉豪：唔該。

多謝剛才嘅回答，再追問多少少。

因為法案最後都無寫到調整機制，無寫落去，即係都可以理解嘅。只不過提案人喺委員會，睇返意見書，口頭係承諾咗，即係亦都記錄咗意見書，為咗確保一定嘅安全，每五年做一次內部評估。

我想問，為基於我哋好難掌握，可能短期，可能兩三年、五年，可能大家掌握到個經濟情況，但係長遠真係有其他不確定性嘅因素，所以呢一啲嘅定期內部評估係好重要。而呢一個評估，我想追問多少少就係話，到時政府做完之後，會唔會公佈，公開畀市民去知道，等大家大眾掌握，究竟我哋個投入個百分比係咪有需要調整，調升或者係減少？

唔該。

主席：請政府。

經濟財政司司長梁維特：請陳代主席。

唔該。

社會保障基金行政管理委員會代主席陳寶雲：多謝司長。

我哋其實睇返，的確係嘅。我哋而家社保嘅主要收入有供款，經常收入嘅 1% 嘅撥款，同埋博彩毛收入嘅撥款。再加埋早年我哋連續有四年嘅特別注資，已經個陣時係注資咗 370 億。至到上月底，社會保障制度個個餘額而家係 849 億。整體嚟講，我哋覺得個財政狀況都係好穩健嘅。

當然，今次如果獲得通過呢個 3%，再為我哋增添咗一啲嘅財政嘅穩健，對市民嘅退休嘅保障。我哋就初步，其實我哋經咗咁多年嘅經驗，都有咗一啲設計嘅，去做精算嘅一個經驗嘅度。我哋其實內部，社會保障基金係我哋有一個規劃嘅度，係每一年我哋都會做一個內部嘅精算嘅。至於去聘請外面一啲專業嘅精算公司、顧問公司，我哋而家初步係定咗係五年做一次。呢個係至少五年，即係話如果有需要嘅時候，我哋都非常之樂意，我哋係有需要我哋就會再做。

所以我哋覺得，我哋緊密關注財政發展狀況，特別我哋都理解，因為博彩稅係我哋主要收入，因為稍為個經濟如果個影響，的確係對我哋比較有一個大概波動。所以呢度，我哋好承諾嘅，一定係即係通過每年嘅內部嘅一個嘅精算，以及至少每五年嘅一個聘請專業嘅精算顧問公司嚟做嘅精算，緊密地係監察著我哋嘅財政狀況。

主席：各位仲有無咩意見？

如果無，我哋進行表決。請大家對第二條係付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

現在進入第三條討論，請大家發表意見。

各位無意見提出，現在對第三條進行表決，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

現在對第四、第五條進行討論，請大家發表意見。

各位無意見提出，現在請大家對第四到第五條進行表決，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

大家有無表決聲明？

如果無，細則性討論及表決《鞏固社會保障基金的財政資源》法案我哋就討論到呢度。

亦都好多謝梁司長同埋各位官員嘅出席。

多謝。

現在我哋休息十五分鐘。

(休會)

主席：我哋繼續會議。

首先歡迎羅立文司長同埋各位官員今日蒞臨出席我哋立法會嘅會議。

現在進入第四項議程，細則性討論及表決《輕軌交通系統法》法案。

首先請第三常設委員會主席黃顯輝議員作出介紹。

請黃顯輝議員。

黃顯輝：多謝主席。

各位官員、各位同事：

以下係第三委員會審議《輕軌交通系統法》法案工作嘅介紹。

主席、各位官員、各位同事：

二零一八年十月十六日，全體會議一般性討論、表決和通過了政府提出的《輕軌交通系統法》法案，立法會主席隨後作出批示，將法案派發給本委員會進行細則性審議並編製意見書。

鑒於輕軌氹仔線開通在即，委員會意識到細則性審議工作的緊迫性，因此，頻密地舉行會議對法案進行分析。委員會共舉行了十一次會議，政府代表列席了其中六次會議，進行了充分的合作，從而使委員會得以順利完成審議工作。

現在，我就委員會審議和討論的主要事項或內容作簡單的說明。

一，關於運營模式和運營者的問題。法案最初文本曾就輕軌系統的運營模式作出規定，並引發了究竟是由公共部門還是由承批公司運營輕軌系統的討論。經過討論後，提案人刪除了關於運營模式的規定和提述，並表示對此將適用公共服務批給的一般制度的規定。相應地，法案也對運營者的定義做了調整，表明其“是指負責輕軌系統運營的實體”，而不再強調運營者的公共實體身份。

二，關於強制民事責任保險問題。法案最初文本曾規定，運營者應購買強制民事責任保險，以承保因輕軌運營而產生的風險。在細則性審議過程中，提案人表示，輕軌運營風險

大，在澳門未必有保險公司願意承保，即使有公司願意承保，保險費也將會非常高昂，因此，建議認為如果運營者的資本主要或全部直接源於公共部門，甚至由公共部門運營的話，就無須實行強制民事責任保險，而是將主要以公共資源承擔因相應的風險。為此，提案人建議對該制度的內容作出修改，即將強制民事責任保險的要求僅限於“運營者至少百分之四十的公司資本由私人實體持有”的情況。政府代表特別強調，此處的私人實體是指公共部門以外的所有實體，即使是百分百由公共資本設立的公司，也視為私人實體。對於提案人的上述政策選擇，委員會沒有異議。

三，關於運營者以及公眾和乘客的義務問題。維護輕軌運營安全和運營秩序有賴於運營者以及公眾和乘客的共同努力，為此，需要規定各自的義務或禁止作出的行為。經過討論後，法案對此方面的內容作出了調整，使之更清晰、合理。同時，法案也優化了對違反法定義務的處罰性規定。

四，關於監察人員的身份和權限問題。法案最初文本曾規定，運營者的監察人員“在執行職務時享有公共當局的權力”，包括要求出示身份資料以及就行政違法行為提出控訴等權力。這一規定可能對乘客及公眾的權利產生重要影響，因此是委員會關注和討論的重點內容。

實際上，無論是本地還是外地的相關立法，儘管都會賦予運營者人員某些監察權限，但並未見到賦予其“公共當局權力或身份”的先例。委員會認為，為維護運營安全和運營秩序，有必要向運營者監察人員賦予適當的監察權限，但不應賦予其“公共當局權力或身份”。換言之，法案所賦予的權限應當是適當的、合理的而且應當是加以明示列舉的，從而在確保安全和秩序與維護乘客和公眾的合法權益之間達到平衡。

經過討論後，提案人接受委員會的意見和建議。一方面，刪除了向監察人員賦予“公共當局權力”的規定；另一方面，明確列舉監察人員的權限，避免概括式授權因過於寬泛而可能影響公眾或乘客權利的情況。

五，關於刑事責任的問題。法案最初文本曾基於輕軌系統的特殊性，就危害輕軌運輸安全的行為規定了一系列新罪名和相應的刑事處罰。委員會認同就嚴重危害輕軌運輸安全的行為科處刑事處罰，但同時認為，由於《刑法典》已經有專章規定“妨害交通安全罪”，涵蓋針對陸路、海上和空中各種交通方式或工具的犯罪，因此，涉及輕軌系統運輸安全的犯罪也應納入《刑法典》來考慮，而不宜在《刑法典》之外，以單行

法（即本法案）的方式就妨害輕軌運輸安全的行為重複性地規定基本相同的罪名、罪狀和刑罰。

考慮到本法案中的“輕軌列車”和“軌道”與傳統的“火車”和“鐵路”概念存在一定的差別，為打擊嚴重危害輕軌系統運輸安全的行為並避免在適用《刑法典》時產生疑問，委員會建議採用“準用”的方式，使《刑法典》的規定適用妨害輕軌運輸安全的行為。

提案人接納了委員會的建議，對法案作出了相應調整。

六，關於刪除的條文和內容。法案最初文本規定的不少內容在現行法例中已經有相應規定，法案再作簡單的重複性規定意義不大，有的在適用時甚至可能會引發疑問。經過討論後，刪除了不少的條文，從而有助於簡化法案內容。這些條文尤其包括法案最初文本第三章中涉及徵收、設立行政役權以及相關工程的禁制和拆卸等事宜的條文；法案最初文本第八章關於“運營者的民事責任”的規定等。在刪除這些條文後，有關事宜將分別適用現存的相應制度。

委員會還就其他事宜進行了討論並提出了意見或建議，有關的意見已經載於意見書中，本人在此不再贅述。

主席、各位同事：

經過對法案作出審議和分析後，委員會認為，法案具備提交全體會議進行細則性審議和表決的要件，現提請全體會議審議。

多謝。

主席：唔該。

現在進入細則性討論。首先就第一章第一條到第二條作出討論，請大家發表意見。

大家無意見，我哋就第一章第一到第二條係進行表決，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

跟住對第二章第三條到第六條進行細則性審議，請大家發表意見。

請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

我主要就係針對第五條強制民事責任保險就提出一啲疑問嘅。

剛才黃主席亦都提出咗關於政府嘅一啲立法原意，其實我主要問嘅就係因為其實現時海陸空基本上所有嘅交通工具都必須係要強制購買民事責任保險。

剛才黃主席亦都提到，就係因為由於擔心佢個個成本高，或者係未有一啲保險公司願意受保，所以變成咗政府有一個諗法。其實嚟講，對比之下，其實航空我諗佢個個相關嘅保險，購買保險嘅價格，或者所承擔嘅責任應該係更大嘅，其實航空都能夠買到，點解其實輕軌買唔到呢？現時航空方面點樣去處理呢？

當然，其實我個問題都唔係呢度，我主要嘅原因係因為，其實今次嘅法例上面亦都規範咗，就係呢個運營嘅實體假如佢嘅公司資本佢有 40% 或者個個以上，應該講以下係屬於私人實體嘅時候，其實嚟講係無須購買，而 40% 以上嘅就須要去購買嘅。因為其實而家個個輕軌嘅運營公司嘅實體其實而家就係輕軌公司，而輕軌公司亦都係近乎係政府百分之百嘅全資公司，意味著其實嚟講，將來我哋嘅運營嘅時候，就無須要購買呢個民事責任保險。

問題嚟，因為其實從香港或者外地好多情況，當然當呢個有購買保險嘅時候，其實當咗出事，出咗意外或出咗事故嘅時候，可以透過保險去承擔呢個風險。但係當其實無購買嘅時候，而呢個責任，因為而家其實我哋嘅運營者，運營者係屬於輕軌公司，輕軌公司係屬於政府嘅，但係政府又將呢一個嘅個運營嘅服務就外判咗畀港鐵，一旦其實一啲事故或者意外，佢嘅責任歸屬係屬於港鐵嘅時候，變相咗就係要政府就要幫佢埋單。

其實呢度亦都涉及到第 7 條就關於個運營者嘅義務，因為其實嚟講，喺小組討論嘅時候亦都有人提出，就係會當如果假如譬如你個個責任未能夠定清嘅時候，或者係要透過輕軌公司去支付嘅時候，實際上面嚟講就會出現咗左手交右手，因為都係政府錢，然後罰返畀返袋返畀政府，其實毫無意義嘅。

所以其實過去我哋嗰個財政跟進委員會亦都有提過相關嘅問題，當時大家都會好關注嘅就係，譬如當港鐵公司當佢個責任歸屬係屬於佢哋嘅時候，到底佢有啲咩嘅處罰，有啲咩罰則呢？因為當一旦無論係呢啲嘅保險責任又好，或者將來佢違反咗個運營者嘅義務嘅時候，其實如果假如都由政府幫佢埋單嘅時候，變相咗其實呢啲公司無咗一個責任嘅度，亦都可能有恃無恐，所以其實對於呢啲嘅包括港鐵上面嚟講，我哋有啲咩嘅規範，能夠可以，即係嗰個有啲將個責任推返畀佢哋呢？所以想了解呢方面嘅情況嘅。

多謝。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：主席、各位議員：

大家好。

答返梁孫旭嘅問題。

係咁樣，因為我想或者澄清一樣嘅係咁樣。營運者，即係營運呢樣嘢係一個專營公司，所以個責任係專營公司嘅責任。當然，喺我哋而家個個專營批給嘅度，每一個專營公司係有呢個可能係再批給。所以喺呢個即是輕軌嘅度，如果有一部份，邊一部份個個專營公司嘅再批給可以做，所以呢個係一個公司內部嘅問題，但係對外成日都係呢個專營公司嘅責任。

主席：各位仲有無意見？

如果無意見，我哋……請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

司長：

頭先我聽得唔係好理解，意味著其實將來當個個事故或者責任嘅歸屬係屬於，譬如假設而家係港鐵承判咗嘅時候，係咩都係要由政府幫佢埋單？其實如果假如佢哋嘅事故或者意外，佢嘅責任嘅歸屬係屬於港鐵嘅時候，而家我哋其實政府有啲咩嘅罰則可以去處罰港鐵公司呢？想了解呢方面。

多謝。

運輸工務司司長羅立文：日後政府同呢個專營公司，同埋全部澳門嘅專營公司會有一個專營合同，全部嘅專營合同，據

我知道，即係而家現有嗰啲個個都出晒憲報。所以幾時政府同呢一間公司簽呢個專營合同，呢個合同都會出返憲報。

呢個專營公司同埋全部澳門嘅專營公司，幾時再轉批給，再轉批給，呢個專營公司同其他嗰啲再轉批給都有一個合同，所以嗰啲你提嗰啲問題，應該係呢兩方面嘅合同嗰度應該定晒。

主席：大家仲有無意見？

如果大家係無意見嘅話，我哋就對第二章第三條到第六條係進行表決，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

跟住對第二章第七條到第九條進行討論，請大家發表意見。

大家無意見提出，現在我哋係對第二章……請蘇嘉豪議員。

蘇嘉豪：唔該晒。

我有兩個問題，第八條同第九條嘅。因為我哋係小組會度傾嘅時候，其中一個傾到一個問題，就係嗰個執法嘅範圍。

即係呢一個法律嗰個適用嘅範圍，而家就好清楚，喺第八條嗰啲禁止作出嘅行為，尤其是係第四至七項嗰啲，全部都係個收費區或者係輕軌車廂入面嘅。我哋當時亦都傾過好多，就係喺個車站入面，又未入到去個收費區或者輕軌入面嘅話，嗰個就應該係唔適用於呢一度嘅行為嘅，即係嗰個第八條入面講嘅。

會出現一啲情況就係，因為小組會都問過，只不過希望提案人可以喺大會度再講清楚少少。特別係畀市民知道，嗰個界限係非常之清楚嘅，無灰色地帶嘅。就係係唔係一個閘之隔，即係舉個例子，譬如，其實意見書都有舉個例嘅，就係帶咗一啲唔應該帶嘅動物入去。其實入到個車站入面，未入到收費區，入到車站，係咪就唔係用輕軌呢一個法律去處罰，用呢個可能係《公共地方總規章》去處罰？入到去收費區入面，就係用呢一個《輕軌法》去處罰？

呢度出現個一閘之隔，嗰個嘅罰款就唔同，個落差度都幾

大。其實委員會都傾過，即係喺個《公共地方總規章》，如果你帶咗啲唔應該帶嘅動物，就應該係 300 罰款。但係而家人入咗去個收費區入面，就 5,000, 5,000。即係我都係覺得係唔合理嘅，不過只不過事到如今嚟到呢度，我希望提案人澄清下我嘅理解係咪啱，畀市民知道佢應該帶啲動物去邊度。

唔該。

主席：請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

我亦都係問返剛才嘅問題。因為其實第七條講緊嘅就係運營者嘅義務，一旦當違反咗運營者嘅義務嘅時候，最高可科處第三十條嘅最高 10 萬。

其實正如我剛才所提出嘅，一旦佢呢啲事故，意外或者佢嘅責任，佢呢個營運商佢所外判出去嘅公司而所發生嘅時候，其實嚟講，我哋而家會有啲咩嘅罰則去科處呢啲承批公司嘅呢？因為其實呢個亦都係上次我哋財政跟進委員會即係一直都想跟進了解嘅，但係政府一直都未有一個資料，包括咗上一次亦都係跟進委員會上面嚟講，政府承諾咗會提供一啲資料畀我哋，但係至今我哋未索取到任何嘅資料嘅。所以都好想透過今日呢個細則性嘅討論入面都想了解下，一旦其實呢個責任係屬於嗰個委託方嘅時候，即係被委託方嘅時候，受委託方嘅時候，佢有啲乜嘢嘅責任須要承擔嘅呢？想了解呢方面嘅情況。

多謝。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：主席，多謝。

我答兩個問題。第一蘇嘉豪議員提嘅問題，喺小組已經講咗唔少。主要大家都知係有一個叫付費區，即係過咗個閘付費區，付費區入面就係呢個法律就管，付費區出面就有一個《公共地方總規章》，係咁樣。澳門有一個嗰啲咁嘅行政法規，就係呢個行政法規就管嗰度。所以入閘之前有呢個《公共地方總規章》，入閘之後，就係而家今日傾緊嗰個法律。

關於梁孫旭提嗰個問題，係咁樣。政府同專營公司有個合同，當然嗰度有罰則。每一個專營公司，呢個唔會係例外，同其他轉批給都有一個合同，呢啲合同，澳門，據我知，個個都有罰則。所以係每一個，發生每一樣嘢就要睇返按照大家雙方

面簽嘅合同，睇下嗰個責任係邊一方面。

所以我諗到到尾答你個問題，永遠都係呢個合同，A 同 B 簽嘅肯定有罰則，但係要睇每一個情況幾時發生之後，睇下個責任係邊一邊。

主席：請蘇嘉豪議員。

蘇嘉豪：多謝司長個回覆。

關於第九條，我仲另一個問題就想即係再最後確認一下。因為現時監察人員經過小組會討論之後，基本上就無咗公共當局嘅權力。呢度就係小組會傾出嚟嘅結論。

不過就係第九條，其實亦都提到佢係有一個權。當佢去要去檢控一啲違規嘅人士嘅時候，佢係有權要求嗰個涉嫌違法都提供嗰個身份資料嘅。後面仲有一句，有需要可以搵警察幫手。但係呢個我想再確認一下。佢呢個有權要求攞身份證，如果係被拒絕，或者係唔交畀佢嘅，其實嗰個人有無咗法律上任何嘅責任？定還是係監察人員都有佢符，必須要搵警察嚟，警察要你攞你唔攞先有法律責任。我想確認一下監察人員嗰個攞身份資料呢一個，嗰條權力嗰條線係邊度？

唔該。

主席：請區錦新議員。

區錦新：多謝主席。

司長、各位官員：

剛才前面討論定義嘅時候，講到運營者，其實個運營者就應該清楚，就應該係澳門輕軌股份有限公司，係咁應該係嗰個理解係咁樣。即係就係呢個專營公司，就係呢個輕軌股份有限公司，就係呢個運營者咁樣。

我想知一樣嘢，因為呢個第七條裏面，運營者有呢啲義務。但係事實上，呢個輕軌股份有限公司佢其實唔係直接去做呢個營運嘅，而係透過一個判給服務畀港鐵澳門去做營運服務。我就係一樣嘢，因為同港鐵澳門去簽約嘅時候，呢個股份有限公司未成立，而家應該去……所以我相信嗰陣時訂呢一個，佢履唔履行職責呢啲，我唔知訂得有幾細。

即係話而家呢個第七條就規定咗義務，呢啲義務如果佢唔履行嘅話，即係理論上就係輕軌股份有限公司唔履行呢啲義

務，每一項都會去罰 10 萬嘅咁樣。但係當然，你話我已經轉批給畀呢個服務係要佢提供嘅，如果佢唔提供到嘅時候，即係港鐵提供唔到嘅時候，就係可能就係咁合約上面規定就係話輕軌股份有限公司罰個港鐵嚟到去彌補返被政府罰個 10 萬。應該係咁咁樣概念？

咁咁嘅情況下，究竟對唔對應到先？即係話而家個合約裏面對唔對應到？會唔會出現一個情況就話，呢度就規定佢罰 10 萬，但係原來個合約度規定佢做唔到呢樣嘢罰 1 萬嘅。咁嘅時候，就每罰一單嘅時候，就政府罰 10 萬，有 9 萬係由呢個輕軌股份有限公司要畀，有 1 萬先係嗰個港鐵澳門畀嘅，會唔會出現咁嘅情況呢？我主要係睇下對唔對應到呢一個咁嘅處罰。

因為我哋既然制訂一個法律嘅時候，理論上公平。因為如果佢提供唔到呢個義務嘅時候，佢應該被處罰。但係而家可能到時原來被處罰嗰個係反為唔係直接經營嗰個，咁嘅時候，呢個就會對應唔到嘅時候，就會存在一啲唔係一個公平嘅情況。我想搞清楚呢個關係。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：多謝主席。

關於蘇嘉豪提嘅問題，幾時開會都話咗，我哋澳門有一個法令係 52/99，係關於嗰啲行政違法。如果想知道多少少，我都唔識解畀你聽，但係我哋嗰啲法務局同事可以解畀你聽。唔係求其，嗰個小組我已經話咗，全部嗰啲行政違法都係按照呢個 52/99 嘅法令嚟處理。如果技術嘅，一陣問法務局可以解釋。

關於區錦新議員提嘅問題，同埋剛才梁孫旭提嘅問題，不如咁樣，或者咁樣簡單啲，個個明白。呢一間公司無咩特別，即係呢一方面你哋提幾個問題，即是同其他專營公司，同我哋做政府工程完全一樣。政府幾時簽一個合同用來你做一個工程，我可以同你簽，但係我哋個個都知道，入面有判頭。嗰個公司同個判頭係佢哋嘅事，但係我哋政府就係認呢個，即係同我哋簽合同嗰個。專營公司，澳門嘅專營公司，而家都唔係佢哋全部嘢做晒，有一啲部份佢哋都會轉返畀啲，即係轉返畀其他人做，所以呢個係佢哋內部嘅嘢。

所以，日後呢一間公司都係一樣，據我知澳門無咩公司全部做晒，佢哋都有一細部份，大部份，有一啲部份都會轉返畀佢，工程都係咁樣。但係我哋政府簽個合同係同呢一間公司簽，我哋就同呢間公司傾計，有咩罰款，我哋罰呢間公司。呢個公司轉唔轉，點樣轉畀其他，就係佢哋內部嘅問題。或者咁

樣可以解釋，即是大家清楚。所以呢一個公司，呢一方面，同其他嘅專營公司係無咩特別，即係個運作嘅方法，呢一方面嘅罰則係一樣。

即係再講多一次，政府會同專營公司簽個合同，所以政府淨係承認呢個專營公司。專營公司入面，或者裏面有其他嘅再轉返啲，即是我哋叫……就係佢哋內部嘅嘢。我諗咁樣或者清楚啲。

主席：請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

司長：

其實我都唔係好明白。假如有一啲事故，或者一啲個輕軌營運過程中有啲嘅意外佢係涉及到呢個外判公司，而唔係輕軌公司，然後佢會因為有一個違反咗佢個義務嘅時候，需要科處第三十條最高可科處 10 萬。呢一度係咪意味著就係要由政府去畀呢 10 萬嘅罰款？呢個第一個。

第二個，假設政府畀又好，或者由港鐵畀又好，然後佢涉及到呢個嘅意外或者事故可能好大概，涉及到可能數以億計嘅賠償嘅，佢呢個賠償到底係由政府去預數，定係個責任歸屬嘅港鐵公司去預數呢？都想了解呢方面。

唔該。

主席：請區錦新議員。

區錦新：比較混亂咗少少嘅。

剛才司長回應說我哋同所有專營公司其實都同輕軌股份有限公司同等嘅情況，都係一個專營公司畀咗佢，我政府淨係同佢傾，即係要處罰就罰佢。而如果當佢做唔到一啲嘢嘅時候，如果佢已經轉批給出去畀人提供服務嘅時候，就佢哋公司內部自己搞掂。

但係，呢一種情況，譬如話咗工程或者其他嘅判給服務裏面就無乜太大問題，但係而家呢度唔係，呢個係直接係個有義務，而呢個義務係會被處罰嘅，而偏偏呢個義務嘅履行就唔係個輕軌股份有限公司直接去，佢要透過人哋，譬如透過港鐵嚟去做呢個義務。如果個港鐵做唔到嘅時候，我個關鍵就係我想知道究竟有無相對應嘅處罰？

因為如果有相對應嘅處罰，呢度政府罰你輕軌股份有限公司 10 萬，你個合約相對應有發生有咁嘅事，就係輕軌公司就可以直接罰返呢一個港鐵公司 10 萬，咁就無問題，就對沖咗。但係如果唔係有個對沖嘅時候，關鍵嘅地方，因為我唔知道而家有無呢一個嘅機制。因為既然我哋定咗個義務嘅度，而家義務嘅處罰又要 10 萬嘅時候，如果相對應無個相對應嘅合約嘅規定嘅度嘅時候，變咗，好簡單，港鐵話罰都罰唔到我，罰唔到我嘅時候，又要我去盡個義務，然後又罰唔到我嘅時候，我梗係唔使咁落力。最終原來罰都係罰輕軌股份有限公司，關我鬼事咁樣。呢個先係關鍵問題。

主席：請陳澤武議員。

陳澤武：我開頭都以為好識呢個法律嘅，就突然問界同事講完之後，我都畀查。

我諗就司長不如咁，你哋邊講好簡單一樣嘢，或者澄清好多嘅疑問。就係邊個係營運者？營運者，你哋度寫，營運者係邊個？你講得清楚，我諗佢哋會理解啲嘅。即係有啲同事話營運者就係個輕軌公司，有啲覺得營運者肯定係港鐵，你哋會同港鐵簽，佢就營運者，所以呢一個法案就係 apply to 佢嘅。或者講清楚第 7 條嘅營運者係邊個先，咁樣或者係再討論落去比較快啲我諗。

主席：請吳國昌議員。

吳國昌：我覺得其中一個關鍵就係係唔係司長覺得政府管唔到個間係由政府全資建立嘅，政府亦都畀佢專管權嘅呢一間，暫時嚟講係全資嘅，將來唔知，暫時政府全資嘅呢個公司？因此個答覆就係話，如果有咩問題佢做錯嘅，政府要罰嘅當然就罰呢個專營者。如果專營工作做錯咗，罰呢個專營者。但係專營者，你再判畀另外一啲人幫佢去做呢個專營工作嘅時候，自然有一個合約嘅。咁嘅時候，就到時有咩事根據個合約嚟去定。

但係而家就係我哋議員關心嘅就係話，呢間即係政府已經指定咗開設咗開設呢個係公共資本成立咗呢間公司，亦都會擺埋呢個專管權。亦都明知道佢已經一定係會同佢一間指定嘅機構簽埋一個外判嘅合約判畀另外一間機構，實質上幫佢履行呢個專管嘅工作，已經知道晒呢啲嘢，唔係唔知。但係咗咁樣嘅基礎上面，政府目前都唔知道佢會係同個間外判嘅公司簽嘅合約嘅內容係乜嘢唔知，呢啲係佢內部嘅事，即係變咗而家個問題就係咁樣。

變咗就議員可能大家都好難接受就係話，唔係，你唔係判咗畀一間專營公司，嗰間專營公司係私營嘅專營公司又唔同，一間私營嘅專營公司你容許佢再外判一啲工作畀另外一間公司幫佢手嘅話，有乜嘢事罰嘅，如果專營工作錯誤，當然都係罰呢間專營公司，專營公司能唔能夠追究嗰間外判公司呢？係由佢同嗰間外判公司自己合約決定，唔關政府事，呢個係事實。但係而家問題呢一間指定嘅呢間專營嘅工作嘅公司係政府嘅全資為此而開設嘅公司，亦都已經係預定咗佢會同係另外一間公司簽訂一個外判嘅工作。

喺咁嘅情況之下，如果政府都唔理會，或者，我唔知係唔理會抑或唔方便透露，就話佢同呢間外判公司之間嗰個合約嘅內容係咁嘅嘢，抑或未諗呢個合約嘅內容，畀人嘅感覺就好似一塌糊塗。不過我想搞清楚，究竟你係唔方便透露呢個合約嘅內容？抑或現在根本就未曾，即係未曾有一個合約嘅內容？又抑或你哋根本係諗住唔管呢個合約嘅內容，等下一屆政府有關嘅另外一個人再督導呢間專營公司，再追究呢個問題。個態度係點樣？而家畀人個感覺就係喺呢個呢邊就有個黑洞。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：主席、各位議員：

我諗或者咁樣，今日比較或者難理解係咩呢？係咁樣，大家要分兩個情況，兩個階段。一個階段係我哋傾緊呢個輕軌嘅法律，另外一方面就係咁樣。一般據我知澳門幾時我哋其他嘅專營嘅嘢，係，我哋做咗個法律，慢慢先有呢個專營提供呢個公共嘅服務。只不過係呢個具體嘅情況，個最大嘅問題就產生，而家今日嘅討論係咩呢？因為我哋有一個運建辦，同埋我哋早幾年已經話咗今年尾會開呢個丞仔線，所以有好多功夫係行緊，係一個政府部門做緊，係一個項目組做緊，就係運建辦。

政府就做咗決定就覺得，因為而家就嚟營運丞仔線，就覺得最適合唔係一個項目組繼續去營運呢樣嘢，就應該成立一個專營公司用來做呢樣嘢。所以而家今日傾緊呢個即係《輕軌法》，同埋成立而家我哋做緊呢個，行緊嘅程序用來成立呢個專營公司，或者最大嘅問題係因為呢個唔係由零開始，因為要接運建辦做開嘅嘢。

所以有曾經，我已經有機會喺嗰度同大家介紹過係，會有一日運建辦會門，所以運建辦嗰嘢會過去嗰個專營公司。所以呢個專營公司幾時開始同其他專營公司有呢個分別。譬如機

場公司，我都有份，幾時 90 年代開始，只不過機場公司幾時開始？由零開始。呢個公司就唔係零開始，就接返晒運建辦做開嘅嘢。

所以而家嗰個，大家有嗰個即係亂就係呢樣嘢。因為港鐵嗰個合同係已經簽咗，但係同邊個簽呢？就同特區簽咗。但係呢個合同我哋日後都要搵一個方法轉返去畀呢間公司，因為日後呢間係專營公司，所以成個輕軌都要係呢間公司做。所以有，唔係淨係呢個，有其他合同我哋都要由政府嘅方面轉返去畀呢個專營公司。

所以主要或者今日傾得亂係，呢個專營公司唔係零開始，呢個就或者最大嘅問題。最大嘅，即係同一般嘅說法唔同就係呢樣嘢。所以行緊同埋做緊嘅嘢，運建辦做緊嘅嘢，喺呢個項目組做緊，要成個，即係全部搬返入去嗰個呢個專營公司幾時，咁樣或者大家嘅。

所以幾時吳國昌啱啱先問，係咪未簽？簽咗，大家都知道，所以你哋都知道係 50 幾億，只不過係同政府簽咗。而家政府要，幾時成立呢間公司，唔止係呢個，有好多個合同，我哋要全部逐個逐個搬返去嗰個專營公司，咁樣或者。所以陳澤武議員幾時問呢個問題，好清楚答，營運者係呢個專營公司。即是我幾時，譬如一個地盤發生一樣嘢，我同呢個公司簽過合同，佢要負責，我唔理人面係呢個判頭抑或另一個判頭，我無同判頭簽合同，我淨係同呢個即是做呢個工程嘅公司。

到到早幾年，大家都知道，譬如機場。機場專營公司係 CAM，但係到到早幾年，管理機場有另外一間公司叫 ADA，ADA 係嗰個轉批給。但係如果機場有咩發生嘅事，對於政府係 CAM，呢個先至係專營公司。但係嗰部份，管理嗰個機場，CAM 就唔係自己管，就轉批給就有呢個 ADA。

或者咁樣我唔知清唔清楚？如果唔清楚，你啲中文靚啲，你介紹，我介紹唔到多啲。我係蠢，或者你講兩句咁樣。

主席：請補充。

法務局法律翻譯廳廳長吳志強：亦都司長都介紹咗，不過頭先其中有一個問題，蘇嘉豪議員會提嘅，關於第九條二款嗰個監察人員嗰個。

因為正如喺小組會討論嘅時候，關於監察人員個身份就無咗公共當局嗰個權力，所以喺而家第九條嗰個二款入面，佢只可以再要求警察當局提供協助嘅。如果警察當局譬如有個警員

再要求市民提供一啲身份資料方面，如果佢再拒絕，就有機會按照《刑法典》嘅規定有個違令罪，有機會就會觸犯。就係呢個，補充一下。

唔該。

主席：大家有無意見提出？

請黃顯輝議員。

黃顯輝：多謝主席。

呢度我要有少少補充。

係的而且確好認同政府代表剛才嘅解釋嘅，就係關於第 9 條嘅第二款嘅。就在呢方面嚟講，有關人員係無個當局權力，但係佢有權要求有關嘅涉嫌違法者係出示佢個身份，提供身份資料，要嚟制作呢個，有關呢個實況筆錄嘅。

呢度就係涉及到，因為身份資料涉及到個人私隱，所以而家係透過呢個法案，如果通過的話，剛才一個法律嘅條文係賦予呢個監察人員有權問涉嫌違法者提供身份資料。我哋如果呢個法案唔賦予佢有嘅權力，涉嫌違法者有權，你都無法律賦予你問我擺身份資料權力，你係抵觸呢個，有可能抵觸呢個《個人資料保護法》。所以呢度，我哋在呢方面作出一個取捨。

多謝主席。

主席：請吳國昌議員。

吳國昌：因為越講越亂，自不然啲啲咪都會熄吓吓。咁嘅時候，我只係補充一個意見，希望政府嚟跟進嘅時候關注嘅。

即係根據頭先嘅討論，亦即係話，係運建辦係將會係繼續將佢工作最後就轉晒落去，由專營公司嗰度繼續呢啲工作。包括埋嗰個合約，政府同港鐵簽嘅合約都會轉過去，由佢同港鐵簽。咁嘅時候，因為佢而家未同港鐵簽，所以你無辦法講到佢而家呢間專營公司同港鐵簽嘅合約內容係乜嘢，但係你話有無合約內容，有，係有，政府同港鐵簽嘅合約內容，但係而家嗰份合約唔係專營公司同港鐵簽，呢個係將來嘅事。

只不過大家傾咁多關注就係只係一點，就係話將來係按照政府計劃繼續推進落去之後，最後運建辦就將整個工作入晒落

去專營公司裏面，專營公司再承接埋係由政府轉過去呢一個合約嘅時候，嗰個合約嘅內容，點都要提醒政府要關注一下，就係話如果一旦出現咗根據呢個轉批給嘅合同而港鐵做錯咗啲嘢要罰嘅話，政府就罰呢間專營公司，但係專營公司應該能夠有把握根據嗰隻合約係合理地要港鐵承擔返相當嘅責任，而唔可以完全係港鐵變咗佢做錯事無責任咁樣，就變咗一種利益輸送。但係如果到時合約比較實際地處理呢個問題係必須嘅，即係提醒政府關注呢件事。

主席：請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

剛才司長亦都作咗個解釋，但係我都想了解下。

因為其實而家港鐵都同政府去簽署咗合約，將來會成立呢間輕軌股份有限公司去成為呢一個專營公司，意味著其實如果按照第七條嚟講，當嗰個輕軌嘅營運上面發生一啲嗰個責任事故、意外，或者未能夠履行義務嘅時候，邏輯上係咪即刻係要罰輕軌股份有限公司？即係其實會出現咗剛才所提到一個問題，就可能會政府嘅錢，應該講叫做罰返政府嘅錢袋返政府嘅庫房入面，其實對於呢個外判呢間港鐵上面嚟講，變成咗佢就無需要承擔任何嘅責任。

其實相信剛才好多議員最關心嘅就係，覺得其實認為呢樣嘢唔公平。因為實際上面嚟講，可能係未能夠履行義務嘅係港鐵，但係點解要用政府嘅錢去處罰咁樣。所以第日大家關心，到底其實一旦呢個責任係屬於港鐵嘅時候嚟講，佢需要承擔乜嘢嘅責任？佢需要得到一啲乜嘢嘅罰則？呢個係第一個問題。

第二個因為剛才司長都講到，將來其實運建辦就會取消，轉做輕軌股份有限公司。其實上一次羅司長嘅小組同埋嗰個財跟會時你都提到，今日而家運建辦大概有 100 名嘅員工，其實因為而家其實嗰個輕軌嘅營運其實亦都外判咗畀港鐵，其實喺當呢間公司行緊嘅時候，其實嗰個運建辦仲需唔需要咁多嘅員工呢？其實而家嘅編制上面嚟講會有啲嘢嘅考量呢？即係避免咗令到人力資源浪費，或者架床疊屋嘅情況，所以都想問返司長嘅。

多謝。

主席：請高天賜議員。

José Maria Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e Srs. Membros do Governo:

Esta questão de os poderes dos agentes de fiscalização...poderem intervir pedindo a identificação, inclusivamente a possibilidade de revistar as malas, foi matéria objecto de discussão na Comissão durante muito tempo.

De facto, neste momento está a acontecer, e eu tinha dito na Comissão a título de exemplo, de que na ponte entre Hong Kong, Macau e Zhuhai, há seguranças privados, seguranças da privada, a inspeccionar os porta-bagagens dos carros. E eu tinha dito isso, nas reuniões da Comissão, a título de exemplo. E dei esse exemplo como exemplo para saber se, no futuro, esses chamados agentes de fiscalização ou seguranças teriam ou não poderes de identificar, como agora foi dito, e revistar eventualmente as malas, como por exemplo, se fossem suspeitas de levar armas perigosas ou armas ilegais.

Ora, a minha dúvida é essa, não só no n.º 9... no n.º 2 do artigo 9.º como também na alínea 5) do n.º 3 do artigo 9.º, põe-se de facto a questão de saber, na prática, o que significa, por exemplo “não se submeter ao controlo de segurança estabelecido”. Controlo de segurança estabelecido, ou seja, significa que vai haver regras, talvez através de regulamento administrativo, que podem limitar os direitos e as liberdades do passageiro, da pessoa que compra o bilhete para ir de metro. Portanto, eu pedia, agora neste momento, uma explicação, para saber como vai ser operado no futuro o controlo de segurança estabelecido, o que significa isso.

Muito obrigado.

(**高天賜:** 多謝主席。

司長、各位官員：

關於監察人員的權力……可否要求提供身份資料，包括可否搜查行李，這些問題在委員會已討論了很長的一段時間了。

其實，現在已有此情況，在委員會裏我舉過港珠澳大橋的例子，即有私人保安人員檢查車輛後備箱。我曾經在委員會會議上提過，通過這個例子，以了解這些所謂的監察人員或保安人員將來如果懷疑有人攜帶危險武器或非法武器時，是否可以

像剛才所說的有權要求乘客提供身份資料以及可以搜查其行李。

我的疑問除了第九條第二款……外，還有第九條第三款五項的規定，其實是要知道甚麼是“不遵從已制定的安全控制措施”。已制定的安全控制措施即意味著會訂些規則，或許通過行政法規訂定，該規則可能會限制乘客、購買乘車票的人的權利和自由。因此，我現在要求作出解釋以了解將來已制定的安全控制措施會如何操作，其意思是甚麼。

多謝。)

主席: 請何潤生議員。

何潤生: 多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

聽咗政府剛才嘅介紹，亦都知道政府喺 2018 年，其實 4 月份係同，政府係同咗港鐵係簽咗為期 80 個月，金額亦都剛才司長講咗，57.1 億。我相信當時嗰個合約個名就叫做輕軌系統嘅氹仔線嘅營運及維護服務嘅合同。

我想了解下，當時政府同港鐵簽呢個合同，我相信如果咁大嘅金額，同埋以一個同港鐵去簽，我諗裏面應該係有罰則。即係當呢個港鐵無履行合約裏面嘅某一啲嘅內容，我相信應該有罰則嘅。如果無罰則嘅話，呢個合約我覺得就有問題。

因為營運肯定有唔多唔少都有這樣那樣嘅一啲嘅情況會出現，如果呢個有罰則嘅情況底下，其實就解釋到我咁剛才好多同事所講，當我咁嘅營運公司，將來嘅輕軌公司，當係做得唔啱嘅情況底下，肯定佢罰就應該佢下面所判呢間公司佢嘅運營又好，服務都好，係做得唔好先至會出現。

其實呢啲合約係應該一層一層咁樣去進行有關嘅一個嘅佢無履行合約而需要去履行一啲嘅罰則，即係咁會清晰啲嘅。如果你原來所簽嘅呢個嘅港鐵嘅合約如果無罰則嘅話，就我咁同事所擔心，就係政府將來呢間輕軌公司就會罰返畀政府，而無追究返呢個所出現問題嘅一個所在。我想政府喺呢方面可唔可以解釋清楚。

唔該。

主席: 請區錦新議員。

區錦新：多謝主席。

其實我諗就個問題關鍵，其實今日我諗都唔會有一個好清晰嘅答案，不過我就想係即係攞返，即係提醒政府重新檢視一下呢個內容。

因為原因，如果正常，我哋先有咗呢個法律。有咗呢個法律之後，然後政府同個專營公司，即係輕軌股份有限公司就簽合約去做嘅時候，輕軌股份有限公司將巨轉批給服務嘅時候，就一定會睇住呢個法律上面有啲乜嘢嘅責任，有啲咩嘅義務，就寫晒落個合約度，然後規定就要處罰。但係而家問題我哋係調轉咗行，我哋合約就批咗出嚟先，然後先至有法律。

所以我就覺得，因為現階段當然可能會有啲遺漏嘅。但係我只係希望就係，喺呢度我哋唔會再有任何嘢嘅，但係起碼係咪應該檢視一下，究竟而家即係同呢個港鐵澳門個合約裏面，譬如我哋嘅責任，即係輕軌股份有限公司要承擔嘅責任、義務，有無喺呢個合約上面全部顯示呢？我覺得呢樣先至重要嘅。如果未有顯示嘅時候，就應該同，即係大家傾返掂佢，拍胸頭又好，點都好，搞返掂佢，即係我諗係呢個先係關鍵，我哋唔會阻呢個法律條文去通過嘅。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：主席、各位議員：

區錦新講得啱，因為係事實係呢樣嘢。因為我哋全部嘢同一個時間做，有一啲應該做先就變咗做後，有一啲應該後就做咗先，就係呢個問題。

一個具體嘅例子——答埋何潤生議員嘅問題——有無罰則？有，據我知個個合同政府簽都有罰則。問題係大家呢樣嘢要知，就係區錦新議員講呢樣嘢。如果我無記錯，我哋同港鐵簽個合同係舊年嘅 3 月，幾時我哋舊年嘅 11 月，喺呢一度一般性通過呢個法律。如果我無記錯，我哋嘅法律草案係無罰則畀專營公司嘅。因為當時我哋諗法就話，幾時政府同呢個專營公司簽個合同，嗰個合同有罰則。慢慢喺嗰個小組傾，就話唔得，嗰啲罰則要擺喺呢個法律，而家就擺咗喺呢個法律。

所以，區錦新議員講就啱，因為我哋嗰啲嘢係一邊行一邊做，所以之前做嗰啲未必同之後嗰啲夾得埋。所以呢個係好應該，我再講，再提一提大家嗰個嘢。因為我哋幾時做呢樣嘢，嗰個輕軌行緊，唔係由零開始。行到咁上下我哋要諗，邊個去營運氹仔條線？因為我哋當時已經話咗 19 年我哋會開始氹

仔。

運建辦 100 個人係營運唔到呢個氹仔線，亦都就同港鐵簽咗呢個合同。如果我無記錯，係 18 年嘅 3 月簽咗。係當時知道嘅嘢，就同佢哋簽咗呢個合同，呢個係好重要。今日我哋知道其他嘢，但係當時 18 年嘅 3 月幾時簽個合同，我哋知道一啲嘢，就當時簽咗個合同。

舊年 11 月，嚟到嗰度一般性通過，都無罰則畀呢間公司嘅。因為我哋覺得，呢啲罰則係幾時政府同呢間公司簽呢個專營合同，呢個專營合同就會有罰則。但係喺小組傾咗咁多次，就話唔得，應該喺個法律寫埋。好，而家法律都寫埋。所以有無可能舊年嘅 3 月個合同知道今日發生嘅事？係無可能嘅事。所以區錦新議員剛才講嘅嘢，係，因為我哋嗰啲嘢又前又後，又後又前，就係呢個問題，所以我哋一至行就一至要執返。

所以我成日強調呢樣嘢，呢一個輕軌，係，剛才佢講咗，應該做法律，做唔知咩，即係有個程序。但係我已經有運建辦，嗰啲工程已經開始咗，所以咪產生咗而家好多我哋傾緊嗰啲具體問題。但係我哋主要係想每一個具體問題我哋會處理，會解決，但係唔係由零開始，我成日強調呢樣嘢。

吳國昌講嘅嘢，我無嘢講，因為我完全同意。如果我無理解錯，係，因為你咁樣講係。

何潤生議員問有無罰則？有。

關於嗰個高天賜議員提嘅問題……

Raimundo Arrais do Rosário, Secretário para os Transportes e Obras Públicas: ...como o Sr. Deputado sabe, isto foi longamente discutido nas comissões...nas reuniões da Comissão. A proposta inicial do Governo não era esta que está aqui e, portanto, nas reuniões que tivemos, alcançámos este consenso, e todas estas questões que o Sr. Deputado acabou de colocar aqui no Plenário, foram discutidas na Comissão, portanto, penso que estamos todos esclarecidos. Se houver mais esclarecimentos, como é uma parte muito jurídica, o meu colega da DSAJ poderá, se o Sr. Deputado assim entender, dar mais esclarecimentos.

(**運輸工務司司長羅立文**：……正如議員所知，這問題在委員會已經討論了頗長的時間了。政府最初法案與現在的不同，在委員會會議上我們達成了共識，議員剛才在大會上提出

的所有問題在委員會內都討論過了，我認為大家都已很清楚了。如果想要更多的解釋，這部分涉及法律較多，如果議員認為需要的話，法務局同事可以作進一步的解釋。)

主席：請補充。……無補充。

大家仲有無咩意見？

請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

司長：

剛才我所提問嘅，因為司長剛才可能未回應得到。

我主要兩個問題。第一個就關於運建辦嗰度嗰個人員將來喺轉變嘅時候到底會有啲咩嘅編制？呢個第一個。第二個就係剛才司長亦都提到一啲罰則。其實我相信咁多位委員剛才提咁多問題，主要係想了解對於外判公司有啲咩罰則呢？事後其實能唔能夠可以將一啲罰則嘅資料畀我哋議員？

多謝。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：對唔住，梁孫旭議員，因為我唔記得咗答你嗰啲問題。

我哋一般我哋同嗰啲公司簽嘅合同，我哋唔會，即係專營合同就出憲報，但係一般同嗰啲譬如工程、其他嘢，我哋唔會登出嚟。但係我可以肯定畀大家，有罰則。但係我哋可以睇一睇，方便抑或唔方便公佈。所以呢樣嘢我可以睇，但係一般我哋嗰啲合同我哋唔公佈。

關於嗰啲人就係咁樣，譬如我哋嗰度我都講咗，點解我哋要簽呢個合同？我哋呢度我都講咗，而家用來營運氹仔線需要超過 500 個人。運建辦你都話咗，淨係得 100 個。所以就，我再強調一樣嘢，舊年初，即係之前已經同港鐵傾咗，就係簽咗呢樣嘢。就係因為我哋覺得我哋係無呢個能力去，亦都無呢個知識用來營運呢條氹仔線，所以就簽咗呢個合同。所以如果你話嗰啲人，係，係唔足夠。

所以我哋呢度亦都講咗一樣嘢係咁樣，有唔少嘅議員要求我哋又開呢條線，呢條線，呢條線，而家嗰 100 個人都唔足夠

畀我哋開同一個時間開咁多一個線，即係研究咁多嘅線。所以，如果講人，係，而家都唔係個人願意轉去呢間公司，所以呢個就係另外一個問題，我哋都係處理緊。

所以成日講嚟講去，最大嘅問題呢個專營公司，係因為我哋係由零開始。因為好多嘢已經行緊，喺呢個行緊嘅過程，我哋就盡量解決啲問題。唯一樣嘢，我哋呢度我都講過，係我哋已經肯定咗係嗰 100 個人而家喺運建辦做嘢，無一個會失業。所以邊個唔願意去呢間公司，喺我哋嘅呢一個範疇，運輸工務範疇，我哋會安排一個地方畀佢哋去。

我諗我答咗你個問題。

主席：大家仲有無意見？

如果無，我哋就對第二章嘅第七到第九條進行表決，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：通過。

現在我哋係對第三章第十至第十二條進行討論，請大家發表意見。

梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

司長：

車費同埋票價嘅問題一直都係社會所關注。喺昨日參觀輕軌車廠嘅時候，司長亦都有提過，而家政府對於票價其實仲未有一個確定嘅方向。其實嚟講，政府對於票價上面嚟講，而家有啲咩嘅初步嘅構思呢？

昨日，羅司長，昨日喺現場我都問過司長，就對於一啲學生、長者、同埋殘疾人士，都會同巴士一樣，會享有一個優惠嘅措施，係咪都係沿用返就係學生半價、長者同殘疾人士免費？呢個第一個問題。

第二個比較關心嘅就係嗰個車票，因為車票昨日我哋喺入閘嘅時候都試過，就會用一啲由而家港鐵提供嘅一個類似膠幣咁樣嘅方式就入閘嘅。我昨日返番去諗諗吓嘅時候，會出現咗幾個狀況。第一個就係，因為而家我哋嗰個嘅膠幣其實係同而

家市面上譬如澳門通又好，MPay 又好，或者甚至銀聯又好，大家係無任何嘅個互聯嘅機制。個系統大家係未能夠做到互聯互通，意味著其實將來其實市民可能係搭輕軌嘅時候就必須要購票。購票嘅時候，其實係佢呢張卡，而家個港鐵提供嘅呢張卡，佢有無儲值功能嘅呢？定係我每搭一次就要個買一次呢？

第二個問題，剛才講到，就係譬如學生、長者同埋殘疾人士佢會有優惠，如果假如其實佢個唔能夠用而家澳門通咁樣嘅方式嘅時候，意味著其實可能佢每一次要去買飛嘅時候，用咁方式去購買呢？我買嘅時候要出示我學生證？定係純粹我信任你，係你買學生票，當我驗到你唔係學生嘅時候，我再會有一個罰則，呢度都想了解一下。

第二個嚟嘅話，因為其實社會都認為，個個其實將來其實無論係包括咗我哋巴士又好，或者我哋嘅輕軌也好，其實希望都能夠可以做到一卡通用，避免咗可能大家出門嘅時候要攞住呢張係澳門通，個張係輕軌車卡咁樣，變成咗會出現咗費時失事嘅情況。再者就係當假如而家仍然出現一種叫做每一次搭輕軌都要買票嘅時候，必然會出現咗個狀況就係，會大量嘅人一下子逼埋去買票，就會出現大排長龍嘅情況，呢個亦都對於乘搭者嚟講會造成不便。所以對於我哋個張輕軌車票上面嚟講，而家有咁咁規劃？將來點樣能夠銜接而家嘅電子支付系統呢？呢度想了解一下嘅。

多謝。

主席：請蘇嘉豪議員。

蘇嘉豪：唔該。

其實我個問題同都係同票價同埋個買飛個情況。因為即係的確就未必直接同個法案條文有關，但係亦都涉及到你哋點做個政策嘅取向。

票價個度我就聽得好清楚，政府就係一定會係咗咗仔呢一度係實行呢一個輕軌為主、巴士為輔，呢個好清楚。關鍵就係，呢兩個交通工具之間個銜接點樣做得好？即係意思就係話，而家我哋所知政府就係已經做緊咗巴士路線個度調整，將路線盡量貼近返啲輕軌站點，個 11 個站，令到啲市民個條動線一搭完輕軌落到嚟就可以上巴士，或者有其他步行系統可以行返屋企咁樣。

但係另一方面，轉乘嘅優惠，我覺得即係政府應該都要即

係諗一諗，再諗，再考慮一下。因為政府似乎暫時就唔係好同意，即係覺得搭巴士都好似好平，其實再轉乘優惠都無需要咁樣。但係事實上我覺得又唔係關平同埋貴事嘅，而係一種嘅鼓勵，佢哋係善用呢兩種交通工具結合一齊去出行，我覺得就符合你哋所講個輕軌為主、巴士為輔個理念。所以呢度即係都想即係司長再考慮一下，喺輕軌同巴士乘搭個方面，如果轉乘嘅話，係咪可以喺一定嘅時間入面，45 分鐘內有一定嘅優惠？我諗呢個係第一個問題。

第二個就係入關個度，我諗就昨日即係議員們去即係應司長邀請去參觀呢個氹仔線，其實就事後市民知道呢個消息之後，即係最具體嘅意見，或者覺得唔係好對路嘅，就係你哋個個一定要買飛，就係啱梁孫旭議員講過，一定要係買。或者咁講，啲咁代幣，類似啲咁代幣，或者係買啲卡。呢度即係直接問就係話，雖然呢一個合同係，即係昨日政府所講，就係 2014 年之前你哋同應該同三菱簽嘅合約入面就有個咁嘅限制，但係往後當輕軌公司上路之後，你哋就會係盡快完善呢個問題。

我個問題好簡單，就係話，你哋，即係或者何主任唔知答唔答到。第二時輕軌公司大概有無一個時間表，幾時可以真係畀到市民直接拎住張澳門通，或者類似呢啲咁樣嘅，直接就可以係入關搭輕軌？我諗呢個就係市民昨日睇到議員試搭之後其中一個即係比較覺得唔對路嘅地方。

唔該。

主席：請政府回應。

運輸工務司司長羅立文：我多謝呢兩位議員，蘇嘉豪同埋梁孫旭嘅問題，同埋多謝畀我有呢個機會喺個度解釋畀大家。

起碼有一樣嘢我同你哋都同意，而家個方法係唔係最好呢？唔係，呢個大家都同意，無問題。只不過係咁樣，喺呢個過程之間，實際情況就係咁樣。2011 年已經，2011，所以幾時你話 14 年前，我具體話畀你聽，2011 年，係三年前已經簽咗呢個合同關於點樣畀錢，點樣買飛。

你可以話 14 年，我就職到到而家，我大把時間可以改呢個合同，呢個你可以講個責任係我，無問題，即係我。但係，事實上我係無時間去，因為我有一個主要嘅目的，喺立法會我講咗好多次，我覺得喺呢個任期，喺一個好理想，唔係好理想嘅情況，我都要開氹仔線，呢個係我主要嘅目的。盡量理想，其中一方面唔理想就係呢一個你哋提咗呢個問題。所以呢個責任

係賴我，唔使賴其他人，唔關何主任嘅事，因為我哋無可能處理咁多嘢。

因為我要改呢個合同，如果我唔要行呢個方法。但係亦都唔係一樣大家講到咁差，就係咁樣。

趁呢個機會，如果主席畀，因為同呢個法律直接無關，但係間接有關，因為我覺得個個人都想知呢樣嘢，如果得我介紹少少。

主席：請講。

運輸工務司司長羅立文：有兩個方法用來買呢個飛：一個就係呢個代幣，一係就輕軌卡。同巴士今日個概念一樣，如果你喜歡每一次去買一張飛，就買呢個代幣。當然，一樣好似巴士你就 6，貴啲。但係如果你買咗輕軌卡，譬如 100，好似而家今日嘅 Macau Pass，你買 100，每一次你搭，佢咪扣。呢個同巴士一樣，如果你要買呢個卡，就會扣少啲。所以日後你唔使每一次搭買一次。如果你願意買輕軌卡，即是呢個輕軌個卡。你每一次畀個卡咪過，畀過卡咪過。但係每一次嘅票同而家巴士一樣，即是等於巴士嘅 3。但係如果你喜歡買代幣，係咁樣講，代幣就係等於而家巴士個 6，就係呢個概念。當然我諗日後無咩邊個會買呢個代幣，貴啲，個個都買個卡。

所以梁孫旭議員講一樣嘢係真，係，唔方便，因為要袋兩個卡，一個卡用來搭巴士，一個卡用來搭輕軌。但係如果你個袋有呢兩個卡，都係咁方便，搭巴士係呢個卡，搭輕軌就係呢個卡，唔使每一次買一次。同理亦都有個優惠，就係畀每一次個代幣係平。

因為時間嘅方面做咁多嘢，我諗幾時開咗呢個氹仔線，呢個係其中一個方面日後呢個專營公司要考慮呢樣嘢。加埋而家仲家澳門有多個卡嘅，仲加有銀聯，所以我諗下一個，即係遲啲要諗一諗，呢個銀聯、Macau Pass，同埋呢個輕軌 Passor 輕軌卡，係咪應該合理做一個？唔使行得好遠，香港都係咁樣，一個卡乜嘢都搞掂晒。我哋今日都要兩個，日後會有三個。譬如大家都駕車去停車場，而家都有好多停車場 MacauPass 一個，銀聯一個。如果專營公司搞得掂，或者日後泊車又可以，輕軌個卡又可以。呢個我都同意係唔係一個好嘅嘢，所以日後我諗要搵一個方法，睇下點樣可以即是變嚟一個卡，呢個我諗大家都同意，我都同意，只不過呢個已經行咗就係咁樣，所以呢個我就係畀呢個。

關於啲優惠，問咗啲，我諗，短期內，將來啲幾個月

我哋會話個票價係點樣，但係我諗唔會，同巴士有一個大概分別，我諗巴士應該好大可能同巴士個概念一樣，如果唔一樣都好接近，所以應該長者、學生有啲優惠。

但係唯一樣嘢，蘇嘉豪議員提，我諗係會短期內就唔會發生，但係唔考慮就唔會，實會考慮，呢個肯定會考慮。係呢個優惠一個轉去第二個，因為暫時係兩個唔同，即係唔同嘅運輸，同埋亦都唔同嘅公司。所以，當然，巴士飛係巴士飛，輕軌係輕軌。所以短期內，而家開始就係無優惠。但係我覺得日後係應該可以諗一諗，睇下點樣一個同第二個有一個即係協調，睇下點樣協調呢樣嘢。所以我諗短期內係無，但係我覺得呢樣嘢應該係，即是開咗呢間公司，日後要睇。同理，所以無咗呢個 45 分鐘，蘇嘉豪議員提，因為係，即係個個係兩個獨立嘅嘢，所以就無呢個 45 分鐘個樣嘢。

我諗我答晒啲問題。我趁呢個機會，雖然無問，我可以趁呢個機會亦都講一樣嘢，因為昨日幾時大家議員去咗參觀我有講，但係個度公開都可以講係咁樣。好大可能日後輕軌個票比巴士唔同，即是巴士你行一個站又好，行 10 個站都係一個價錢，但係輕軌好大可能係行多啲站畀多啲，行少啲站畀少啲。即係我希望大家都明白，因為輕軌係有唔同，同埋係比較，即係個營運同巴士個費用各方面都唔同，所以應該係同，呢一方面同巴士會有呢個差別。除咗呢樣嘢，我諗個概念同巴士都係差唔多。

多謝主席。

主席：請梁孫旭議員。

梁孫旭：多謝主席。

亦都多謝司長剛才好詳盡嘅回應。

其實我都好認同將來嘅趨勢係要實施一卡通嘅，而剛才講到轉乘嘅時候，因為其實政府當時都提出，就希望能夠可以善用到我哋陸路公交嘅個服務網絡。其實如果假如譬如現時段，暫時個個未有個轉乘優惠嘅時候，因為都擔心嘅，因為而家目前個氹仔線確實好有局限，如果假如你加上無個轉乘優惠嘅時候，擔心可能會令我哋乘搭輕軌嘅效率可能會降低嘅。所以我覺得其實呢度應該係要盡快去解決一啲技術上嘅問題，盡快可能夠可以處理到轉乘優惠嘅問題。

第二個就關於票價。其實我即係剛才司長所講，我收到一個好好嘅信息，就係我哋會類似巴士咁樣，會有一啲銀仔，即

係膠幣嗰度就可能有一個價錢，然後買儲值卡就可能會有個優惠嘅價錢。因為其實社會長期都好希望，譬如針對本地居民同埋非本地居民能夠可以採取一個實施唔同嘅價格。

當然其實因為根據，因為澳門亦都係屬於個 WTO 嘅成員，佢有啲服務上面，有啲收費上面必須係唔能夠有一個異地嘅歧視嘅，但係對於本地居民，佢能夠可以實施有一個優惠。意味就係，譬如可能當你，假設，我假設，譬如你嗰張，個膠幣可能係賣 10 嘅，可能你買儲值卡，當你居民買嘅時候，使用嘅時候，可能你會有個優惠，而只有憑身份證或者可能一啲常居嘅人員，譬如學生，或者甚至係澳門工作嘅外僱等等，佢可以憑證去購買，就變成咗我哋係屬於實名制嘅個儲值卡，當持實名卡嗰個。實名卡嘅時候去嗰個乘搭輕軌嘅時候，佢能夠可以享受種優惠。呢種就係能夠可以將我哋嘅遊客同非遊客去區分，令到其實遊客收返一個合理嘅價錢，而居民或者係常居人口就收返一個優惠嘅措施，呢個亦都符合咗我哋嘅工量值嘅原則。所以其實政府我諗，即係我今日係畀一個意見，希望政府可能喺制定票價嘅時候都可以考慮呢一個建議嘅。

多謝。

主席：請政府。

運輸工務司司長羅立文：主席：

呢個問題同今日個法律無關係，我無問題答，如果你覺得，主席覺得無問題，我可以答呢個問題。

主席：請政府。

運輸工務司司長羅立文：係咁樣，我哋呢個儘快考慮呢樣嘢，梁孫旭議員。唔係咁快，但係我哋會考慮，我哋會考慮呢樣嘢。當然，我亦都話，但係第二樣嘢亦都係，我哋呢個，我哋都會盡量做任何嘢嘢，可以呢個輕軌日後有多啲人。譬如而家大家都睇到，我昨日都有介紹畀大家議員，只不過呢度大會去講，譬如嗰個基馬拉斯嗰個條街，我哋而家都做緊呢個行人天橋，個個都睇到。

所以我哋而家有信心，同埋應該如果無咩問題，我哋做到係，幾時開呢個氹仔線，我哋第一節去到中央公園之前一條街我哋會做咗呢個第一節，原因都係咁樣，兩個，一個方便嗰啲人點樣上車落車，第二都係搵一個方法用嚟多啲人搭呢個車，同埋方便搭呢個輕軌。

第二樣嘢亦都講咗係，而家大家都睇到，如果無記錯，而家有四個站我哋分咗，唔好理，而家我哋已經有四個站嗰啲天橋都開咗。所以嗰啲市民都，雖然而家無輕軌，但係嗰啲市民而家都可以用嗰啲橋嚟行，所以起碼有少少習慣。

第三樣嘢，就係關於呢個，有無一個居民、非居民嘅優惠？短期內無。因為我再講多一次，剛才講咗係，而家個票價我哋會盡量接近巴士，巴士而家無，我哋都無打算喺呢度開一個特別嘅制度。所以我哋呢一方面無呢個打算，即是而家呢個輕軌個票價同巴士嘅票價有一個分別。因為大家知道，幾時我哋 2 變 3 都係嗰度傾咗唔少，就係當時都有傾應唔應該分居民同非居民，但係到底都決定咗照舊，都唔分，所以我哋無呢個打算而家一開始氹仔條線分居民同非居民，所以盡量都係貼住巴士嗰個概念。

多謝主席。

主席：大家仲有無咩意見提出？

如果無，我哋對第三章第十條到第十二條係進行表決，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：跟住我哋進入第四章第十三條到第十四條嘅討論。

希望大家喺討論嘅時間能夠盡量圍繞我哋嘅法律條文嚟討論，唔好走得太遠，多謝大家。

請大家發表意見。

大家無意見提出，現在我哋進入第四章第十三條到第十四條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：跟住我哋進入第四章第十五條到第十六條討論，請各位發表意見。

大家無意見提出，現在我哋對第四章第十五條到第十六條進行表決，大家付表決。

(表決進行中)

主席：跟住我哋係到第四章第十七條到第十九條進行討

論，請大家發表意見。

大家無意見提出，現在我哋對第四章第十七條到第十九條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：跟住我哋到第四章第二十條到二十二條發表意見，請大家發表意見。

大家無意見提出，現在對第四章第二十條到二十二條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：現在我哋進入第四章第二十三到二十六條進行討論，請大家發表意見。

各位無意見提出，現在我哋對第四章第二十三條到二十六條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：現在我哋進入第四章第二十七到第二十九條進行討論，請大家發表意見。

各位無意見提出，現在我哋對第四章第二十七到第二十九條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：現在我哋進入第五章第三十條到三十四條進行討論，請大家發表意見。

各位無意見提出，現在我哋對第五章第三十到三十四條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：現在我哋進入第五章第三十五條到第三十八條進行討論，請大家發表意見。

無意見，現在我哋對第五章第三十五條到第三十八條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：現在我哋進入第六章對第三十九條進行討論，請大家發表意見。

大家無意見提出，現在我哋對第六章第三十九條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：現在我哋進入第七章第四十到第四十二條進行討論，請大家發表意見。

無意見提出，現在我哋對第七章第四十至第四十二條進行表決，請付表決。

(表決進行中)

主席：請問各位議員有無表決聲明？

請鄭安庭議員。

鄭安庭：多謝主席。

以下係本人同麥瑞權議員嘅表決聲明。

輕軌作為本澳嘅新事物，經過長期嘅工程建設，終於即將投入運營。是次法案嘅通過，相信係以後輕軌在本澳運營提供制度同埋規範，本人表示贊同。

但係亦有一啲市民非常關注嘅事項，希望政府能夠重視。譬如輕軌嘅票價，法案寫明由行政長官批示訂定，但並無寫明會諮詢公眾嘅意見。亦會寫明訂定嘅理據。佢哋希望以後嘅票價能夠平衡社會公共利益和輕軌運營成本，同時考慮到公共巴士嘅票價，並給予特定群體，譬如老人家同埋學生等一定嘅優惠。

此外，市民亦關心輕軌交通與巴士嘅銜接，即輕軌運營者，運營者與巴士服務承批人應該訂立聯合服務合同，向乘客提供舒適便捷嘅無縫換乘，擴大輕軌嘅服務範圍，從而提高公共交通嘅使用率，導致輕軌和巴士嘅資源最大化使用嘅效益。

另外，喺輕軌運營仲需要包括管理、財務、行政、法律等全方位嘅人才，為年青人提供較多嘅就業機會同埋培訓嘅機會。市民希望政府針對輕軌項目本地專業人士嘅培訓計劃能夠落實，避免以後政府因缺乏相關嘅本地人力資源為由輸入或者倚重外地人員，從而進一步窒礙本地人嘅職業選擇空間。

多謝。

主席：請梁安琪議員。

梁安琪：多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

輕軌系統可謂係本澳首個軌道交通系統。今次通過嘅法案，主要嘅內容係包括咗未來輕軌系統嘅營運模式，同一啲營運者及公眾嘅義務、責任等。但係社會對輕軌營運仍係充滿咗疑問。當局曾經表示，日後輕軌為主、巴士為輔。而巴士嘅路線將會稍作調整，以配合輕軌嘅營運。

眼看輕軌氹仔線有望喺今年下半年通車，但具體嘅情況仍未釋出，社會好想了解喺未來輕軌營運模式同巴士嘅營運模式係點樣互相配合，達到相輔相成嘅成效。希望當局喺未來可以就大眾關心嘅問題向社會作公開透明嘅解釋，接受公眾嘅監督。

多謝。

主席：我哋今日係完成咗我哋第四項嘅議程，好多謝羅司長同埋各位官員嘅出席。

(政府代表退場中)

主席：現在我哋進入第五項議程，就係討論及表決關於蘇嘉豪議員於二零一九年七月十一日提交的要求專為辯論公共利益問題召開全體會議的全體會議簡單議決案。

現在請蘇嘉豪議員作出引介。

蘇嘉豪：本人係根據《議事規則》提出辯題：澳門特區應以一人一票普選行政長官作為政制改革嘅最終目標。

2019年8月25號，本澳將會舉行第五屆行政長官選舉，一如往屆，只係得由400人組成嘅選委會冇權投票，全澳超過31萬合資格選民被拒諸門外，得個睇字。

事實上，澳門《基本法》第廿六條明文規定，澳門特別行政區永久性居民依法享有選舉權和被選舉權。點樣透過持續推動民主政制改革，實現廣大市民擁有普及而平等嘅特首選舉權同被選舉權嘅目標，屬於特區成立二十年以來一大政治辯題。特首嘅產生方式直接影響著特區政府接受市民大眾問責嘅

有效性，更決定咗特區政府係咪具備充分嘅管治正當性同民意認受性，以讓社會達致長治久安嘅理想目標。

關於特首嘅產生，雖然澳門《基本法》有關內容同香港《基本法》第四十五條嘅寫法不盡相同，無寫有普選嘅相關最終目標。然而，澳門《基本法》第四十七條其中明文規定，澳門特別行政區行政長官在當地通過選舉或協商產生，由中央人民政府任命。

普選，即係一人一票提名同投票嘅選舉制度，即係選舉嘅其中一種方式。所以包括澳門《基本法》在內，並無任何法律排除澳門終有一日實現普選特首嘅可能。

全國人大常委會喺2011年12月31號通過釋法，規範特首同立法會產生辦法修改嘅程序，即係我哋所講嘅政改五部曲。其中第一步驟應該係，特首向全國人大常委會提出報告，由全國人大常委會依照澳門《基本法》相關規定，根據本澳嘅實際情況確定，係咪需要修改決定特首同立法會兩個選舉產生辦法。換言之，對於政改程序嘅開啓，必須由特首先向中央提出報告，特首屬於責無旁貸。

逐步建立普選制度，終究係希望令特首選舉權終有一日唔再屬於專屬小圈子嘅政治特權，畀全澳門市民都可以無分彼此，擁有平等參與特首選舉嘅權利同埋自由，畀全澳合資格選民都具備普及而平等嘅選舉權同被選舉權，將使“一國兩制”之下嘅“澳人治澳”、“高度自治”嘅方針獲得更完整實踐。同時，透過市民直接參與特首選舉，將更有效增強特區政府嘅管治正當性同埋民意認受性，提升特區政府接受監督制衡嘅成效，以及施政透明、管治威信，從而達致正本清源、長治久安嘅理想社會目標。

事實上，就本澳嘅民主政制進程嚟講，無論係現任嘅行政法務司司長，抑或本澳唔少嘅政策研究學者都多次表明，澳門嘅政制改革必須循序漸進，以及兼顧本澳各階層、界別嘅利益，凝聚最廣泛嘅社會共識，從而確定具體方向。而陳海帆司長喺2018年立法會施政辯論大會上回覆本人就政制改革嘅追問時候，亦都承諾就此方面收集市民意見，可惜現屆政府任期只係剩返幾個月，有關嘅工作依然未見寸進。試問，如果社會上面欠缺相關嘅辯論平台，特區政府又點樣或者從何去兼顧各界嘅利益，從何去凝聚社會共識呢？而議事殿堂正係其中一個合適嘅辯論平台。

所以議員同事投贊成呢個動議其實只係認同我哋需要負責

任地透過議會呢個平台進行辯論去傾呢個問題，投贊成亦都唔代表係贊成我辯題當中所講嘅，即係一人一票普選特首係我哋最終政改嘅目標。相反，反對嘅話，其實意味著連傾都無得傾。

今年已經係特區成立二十周年，基於立法會嘅憲政層面嘅重要職責，就政改同普選嘅問題進行完全開放嘅辯論，由此推動社會進一步思考政制改革、普選特首嘅議題，並且啓發民意嘅形成同埋凝聚，唔同政治理念嘅交流同碰撞，為現屆以至係來屆特區政府嘅政制改革工作積極建言，具有嚴肅性、重要性同埋適時性，對於特區管治同社會發展嘅意義深遠，祈請全體議員予以贊成。

但無論結果如何，作為受市民所託，推進政制改革嘅其中一位代議士，本人亦都絕不會就此停步，希望終有一日重啓政改，普選特首。

主席：現在我哋就蘇嘉豪議員所提出呢個辯題是否進行辯論，大家係進行討論嘅，請大家報名發言。

大家係無意見提出嘅話，對於蘇嘉豪議員提出嘅澳門特區應以一人一票普選行政長官作為政制改革嘅最終目標，對呢個辯題是否係同意？大家係進行表決嘅，請大家付表決。

(表決進行中)

主席：係不獲通過嘅。

今日我哋係完成晒所有。

請大家睇下仲有無表決聲明？

請馬志成議員。

馬志成：多謝主席。

對於今日嘅辯論動議，我係投咗反對票嘅。

澳門特別行政區行政長官在當地通過選舉或者係協商係產生，呢個係《澳門基本法》第四十七條嘅規定。此外，全國人大常委會關於《中華人民共和國澳門特別行政區基本法》附件一第七條同埋附件二第三條嘅解釋，以及全國人大常委會關於澳門特別行政區 2013 年立法會產生嘅辦法，同埋 2014 年行政長官產生辦法有關問題及決定，亦都作出咗憲制性嘅安排。

行政長官產生辦法嘅修改，依法必須係由全國人大常委會確定，並且係需要遵循四個有利於嘅原則，按照五個步驟來開展嘅，並唔係立法會通過辯論就能夠解決嘅。當然，今日嘅辯論議題顯然係已經突破咗《澳門基本法》嘅框架，亦都無呢個憲制嘅基礎，亦都對全國人大常委會嘅解釋同埋決定係置若罔聞嘅。

澳門自回歸以來政治穩定，經濟平衡發展，社會和諧。我哋當前應該做嘅就係居安思危，繼續聚焦經濟發展同埋民生改善，而唔係動不動就挑戰具基礎意義嘅憲政架構，引發政治嘅爭議嘅。

多謝。

主席：今日我哋已經係完成咗五項嘅議程，會議到呢度結束。

多謝大家。

翻譯：翻譯辦公室

文牘：編輯暨刊物處