



# 澳門特別行政區 立法會會刊

## DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第四屆立法會 第二立法會期（二零一零—二零一一）  
IV LEGISLATURA 2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2010-2011)

第一組 第 IV-50 期  
I Série N.º IV-50

日期：二零一一年七月二十七日

開始時間：下午三時正

結束時間：下午七時二十六分

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：劉焯華

副主席：賀一誠

第一秘書：崔世昌

第二秘書：高開賢

出席議員：賀一誠、崔世昌、高開賢、馮志強、關翠杏、  
歐安利、吳國昌、張立群、徐偉坤、陳澤武、  
鄭志強、區錦新、黃顯輝、吳在權、高天賜、  
崔世平、梁安琪、陳明金、李從正、何少金、  
劉永誠、林香生、麥瑞權、陳偉智、蕭志偉、  
何潤生、陳美儀、唐曉晴。

缺席議員：劉焯華。

列席者：經濟財政司司長譚伯源  
財政局局長江麗莉  
教育暨青年局局長梁勵  
文化局局長吳衛鳴

社會保障基金行政管理委員會主席葉炳權

環境保護局副局長韋海揚

能源業發展辦公室主任山禮度

能源業發展辦公室副主任盧深昌

財政局副局長容光亮

保安司司長張國華

保安司司長辦公室主任黃傳發

保安司司長辦公室顧問何志遠

保安司司長辦公室顧問 Cristina Ferreira（費鈿娜）

議程：一、引介、一般性討論及表決《增加二零一一財政年度  
財政預算開支總額》法案；  
二、引介、一般性討論及表決《修改〈機動車輛稅規  
章〉》法案；  
三、引介、一般性討論及表決《公共地方錄像監視法律  
制度》法案。

簡要：會議由副主席賀一誠議員主持。劉永誠議員、吳在權議  
員、陳明金議員、梁安琪議員、崔世平議員、高開賢議  
員（與鄭志強、馮志強議員聯名）、麥瑞權議員、蕭志偉  
議員、林香生議員、關翠杏議員、高天賜議員、區錦新  
議員、吳國昌議員、陳偉智議員、何潤生議員、陳美儀  
議員、何少金議員作了議程前發言。《增加二零一一財政  
年度財政預算開支總額》法案、《修改〈機動車輛稅規  
章〉》法案、《公共地方錄像監視法律制度》法案均獲得  
一般性通過。

會議內容：

**賀一誠：**各位議員：

受主席的委托，今日由本人主持會議。

因為第一次主持會議，如有有甚麼錯漏，希望各位多多包涵。

現在我們進入會議。

今日會議一共有三個議程。現在首先就是議程前的發言，一共有十七位議員報了名。現在請劉永誠議員。

**劉永誠：**多謝主席。

各位同事：

根據治安警察局資料顯示，本年首五月在離島區接報的扒竊案有 35 宗，而在公交發生的扒竊就有高達 90 宗，較去年同期上升近五成。以上的案件宗數可能只是佔實際扒竊案的一部分，因為總有一部分的事主因各種原因（例如：認為案件難於調查或知道報案程序的繁複）而選擇不了了之。住宅、地盤及車輛的盜竊案更是幾近每日翻開報紙都可以看到。七、八月份正藉暑假的旅遊旺季，在旅遊區、公交車站更是擠擁得水洩不通。旅遊旺季，人多擠迫，保安人員的缺乏，加上一時的疏忽，就製造了機會予扒手。

扒竊的手法可謂層出不窮，個別的扒手更是有組織地進行，他們通常會假扮為普通個體或親朋好友，在巴士或旅遊區一擠而上圍住目標人物，再用利器割開手袋，用長鉗，甚至是利用人們對小孩無防範之心，乘機向事主的財物下手。收到市民反映，在旅遊旺區遭到小偷扒竊，而整個過程只發生在短短數秒之間。而家居盜竊案更是明目張膽地拆卸門鎖、拆花籠而入，可謂防不勝防。

本年度第二季的入境旅客總人數達到 681 萬人數，是自 2008 年以來的最多入境人次。治安問題直接影響市民對政府的信任，也直接影響旅客對澳門國際休閒中心的形象。有市民反映在人多稠密的犯罪黑點仍甚少見有警員巡邏。維護公共及私人財產是治安警察局的職能之一。有見及此，警方有必要在這些地點加強巡邏；在黑點增設定點的站崗特警，一方面預防罪案的發生，另一方面當發生罪案時可以第一時間協助當事人；同時也需要提升市民保管個人財物的意

識，規避扒竊案發生的風險。

在本年度的施政辯論中，本人亦曾反映過報案時間過長的問題，落口供、搜證等等的程序繁複，等候時間好長，令到很多的市民即使財物被竊，但由於怕麻煩，都打消了報案的念頭，令到扒手可以逍遙法外。當局必須正視問題，提升工作效率。

盜竊案的手法令人嘩然，發生的頻率更令人感到不寒而慄。縱然有關實體就這些案件在最近都採取了多次的拘捕行動，但終其究竟，在刑事訴訟程序上，倘若旅客犯了嚴重性較低的犯罪，根據當前法律規定，司法機關一般未能對有關之嫌犯採取強制措施。故此，旅客在逗留澳門期限屆滿後，在情在理該旅客離開澳門亦是應然之事，及後不論是刑事警察機關還是司法機關對案件進行調查或審理，有關之旅客很有可能未能參與有關之刑事訴訟程序。故在刑事訴訟程序的參與上或在刑事責任的承擔上，讓旅客犯罪提供了客觀的條件。正正是基於“零成本”的原因，變相鼓勵了更多有組織的盜竊集團來澳犯罪。

特區政府在 2011 年度的法律提案項目中表示將會在今年第四季提交《修訂〈刑事訴訟法典〉》法案，希望有關實體能夠在修訂過程中從實際情況出發，適應社會的變遷，與人道原則作出平衡。就旅客犯罪，主要包括盜竊罪及侮辱罪（針對早前導遊事件）等輕微罪行，考慮一下，是否可以適用較簡易的訴訟程序，打破目前刑事訴訟程序中存在的困局。

多謝。

**主席：**下面有請吳在權議員。

**吳在權：**多謝主席。

各位同事：

在上星期六一年一度的立法會開放日中，本人接待了不少的來訪者，包括中、小學生等在內的青少年及青年朋友。在我與他們的交談中，發現一些問題，不少學生連懸掛在立法會大樓上的，殿堂上的區徽都唔識，何況其含義呢。另外有些學生不清楚國旗懸掛要高於區旗的原因。於此，不難看出一個比較深層次的教育問題——仍未有全面的針對青少年的國民教育規劃。

青少年的健康成長，關乎社會長遠發展，更傳承著“一國兩制”偉大事業。國家副主席習近平在今年兩會期間會見港澳政協代表時就著重指出：“為使‘一國兩制’薪火相傳，後繼有人，必須更加重視和關心青少年一代的健康成長，特別是要堅持不懈開展對青少年的國情教育和國民教育，不斷增強他們對國家的認同感、歸屬感、責任感”。這也是第 9/2006 號法律《非高等教育綱要法》設定的首項目標：“培養其對國家和澳門的責任感，使其能恰當地行使公民權利，積極履行公民義務；培養其良好的品德和民主素養，使其能尊重他人，坦誠溝通，與他人和諧相處，積極關心社會事務”的應有之義務。澳門是國家轄下的一個地方行政區域，實行高度自治是以“一國兩制”為前提，而“一國”更是“兩制”的前提與基礎。於此，不難理解國民教育對於澳門青年人才培養、長遠發展及“一國兩制”偉大事業傳承的重要性。我們不能否認，特區政府非常重視青少年國民教育，在 2011 年施政報告中指出：“重視培養青年對澳門的歸屬感和責任感，推動青少年學生建立正確的人生觀，強化愛國愛澳意識”，更透過多元的形式，如各類交流及軍訓活動，支持和鼓勵學校開展國民教育。

本人認為，其中仍有幾點不足，其一，當局雖推出《非高等教育發展十年規劃 2011-2020》諮詢稿，強調優先發展教育，以培養學生能力，加強教育經費投入，建設專業精湛的師資隊伍等多方面作為發展重點，但對於有關國民教育的著墨相對缺少，換言之，仍缺乏對國民教育的長遠規劃。其二、基於大部分中小學校都是私校，其辦學理念不盡相同等教育制度的特殊客觀現實，長久以來，各校都會根據自身的辦學理念和實際需要來設置課程，更加上相關的國民教育通常置於公民與品德教育課程下，以及缺乏足夠、有效的課程質量監管，分量與品質都難以保證。雖然，當局正積極推進將《基本法》納入公民與品德課程，進一步加強國民教育，因為《基本法》在內涵上必定反映出“一國兩制”的本質，然而，國民教育未能獨立成科，效果或仍難於彰顯。

另外，80 後之所以成為社會普遍關心的一群人，主要在於 80 後表達社會訴求的方式偏離理性、務實及包容的路徑，與社會共識有所差異。事實上，不同階層、界別的人士都應積極關心社會，參與公共事務的討論，以集思廣益，共同建設家園。相信健全有效的國民教育，將使澳門居民自小得到言傳身教，當成長至如今的 80 後青年朋友的人生階段，便更能認同並以國民身份去審視問題，以更務實、理性及包容的心態表達意見與建議。

為此，本人提議政府應積極推進以下幾項工作，以全面推行國民教育。一，進一步檢討現時的《非高等教育發展十年規劃 2011-2020》諮詢稿，進一步著重規劃國民教育，統一編制適應不同年級學生的獨立成科的國民教育課程及其相關教材。相對應的需要強化對國民教育師資的培訓，並加強監管課程質量；二，加強在社會中國民教育的宣傳與推廣，尤以把握區域深化合作與融合，善用“持續進修發展計劃”及公共廣播工具，提升包括 80 後青年在內居民的國民身份認同及人文素養；三，進一步聯絡、加強與最廣泛社團的合作，發揮其基層功能，全方位在社會各層面向青少年及青年一代推行國民教育。相信推行國民教育，將進一步發揚愛國愛澳精神，更有效培養澳門未來發展各類青年人才，更有助於澳門保持並傳承“一國兩制”的制度優勢，社會持續健康發展、繁榮與穩定，並為國家的強盛，為澳門的繁榮貢獻一份力量。

多謝。

**主席：**下面請陳明金議員。

**陳明金：**多謝主席。

日前，就氹仔新碼頭（下稱碼頭）施工 7 年以來的種種亂象，吳在權議員以及本人，本著實事求是的原則以及對事不對人的態度，分別通過議程前發言和質詢，提出我們的看法，對此，建設發展辦公室主任陳漢傑雖然作出回應，但是，對其中的一些事實真相，由先後回應的內容來看，有不少前後矛盾的地方，似乎是想刻意迴避。由此，所反映的一種現象是，個別官員對立法議員監督政府依法施政的職能，未能充分認識，更未能認真重視，抱著“你有你問，我有我答”的心態，答非所問，亂上加亂。為此，我等陸續提出質詢，是為了搞清楚事實真相，並不是為了問而問，但是，有關的回應卻官話照講。本人認為，這種處事方法，並不利於行政、立法的互相制約和配合，更不利於政務公開以及打造陽光政府的施政理念。

吳在權議員同本人，本月 19 日在議程前發言以及所提交的口頭質詢中強調，碼頭自 05 年開工建設以來，一波多折，公帑開支大幅飆升達 26 億元，工程在具有總設計的前提下，“斬件”分為五大部分：“碼頭建造”、“臨時碼頭”、“地下停車場和商業區”、“碼頭主體工程擴建”和“基礎施工”等等，而且分別上馬。更重要的是，在工程的時序上出現明顯差距，“碼頭建造”本應於 06 年完工，如果政府在之前決定擴建，碼頭不應該按原計劃興建，如果在 06 年後才決定擴建，原

碼頭應該已經建成，但工程卻半途而廢，並因此需要興建臨時碼頭。這個究竟是不是決策失誤？

陳主任 20 日透過媒體回應講，碼頭工程判給金額由 7.5 億增加到 18 億元，按照字面意思理解，工程款只增加了 10.5 億元。21 日，本人為此提出書面質詢，並列舉 26 億元開支的詳細情況，陳主任隨後的回應，將 18 億改為 26 億元。本人不理解為何先講 18 億元，後又改口為 26 億元？其實，這個只是加減法的簡單問題，但是，卻造成了公眾疑惑。

碼頭各項工程的建造，在時序上出現明顯差距，05、06 年分別開工的碼頭工程、地下停車場和商業區工程，原本應該在 06、07 年完工並投入使用，但是，政府既然在 06 年就決定擴建碼頭主體工程，08 年決定投資，期間，為何又按原計劃進行工程？工程半途而廢，拖到去年才驗收、結算，這個，究竟說明了甚麼？對此，陳主任認為，近幾年，社會環境和經濟環境，變化實在太快。本人要問的是，短短的兩三年期間，社會環境和經濟環境的變化都不能預測，是不是我們的部分官員思維變化實在太慢，缺乏長遠眼光？

在具有總設計的前提下，工程“斬件”成為上述五大部分，為何在建造時序上出現明顯差距，造成半途而廢或重複建設？對此，陳主任卻理解成工程的監管機制，答非所問，卻又認為，我等所講的工程“斬件”，只是社會對有關內容誤解。簡直就是牛頭不對馬嘴！

碼頭部分工程由於半途而廢、重複建設，自然就會造成公帑浪費，對此，陳主任承認浪費，但是，卻認為“按照比例，浪費屬於較小”，同時也承認，以前建成的部分工程需要推倒重來，拆除費用是 500 萬元。

公帑，作為廣大市民的資產，善用是原則，既然承認浪費公帑，至於浪費是大是小，無標準答案。500 萬，對一些官員來講，可能是少，但是，對好多普通市民來講，可能已經好多。更重要的是，用 500 萬拆除的建築物，究竟花費了多少公帑興建？一個好簡單的道理就是，500 萬的拆卸費，用不同的方法，可以拆除不同價值的建築物。500 萬如果買炸藥炸樓，可以拆除多少樓？類似的回答，是不是答非所問，斷章取義？

立法會、立法議員監督政府依法施政，是履行基本法賦予的職責，作為民意代表，更是對市民負責。雖然，本人能夠體

會到第三屆特區政府依法施政以來，各級官員對立法議員的工作，例如回覆議員的問題以及質詢的時效有所提升，但是，仍然有明顯改善的空間。特別是一些過去遺留下來的陋習——你有你問，我有我答，甚至避而不答，又或者答非所問，對議員的質詢工作，有人可能認為，只是走走過場，敷衍了事。對此，過去一段時間，有不少同事都提出同樣的問題、同樣的批評，呼籲政府官員對待立法議員的工作，應該調整思維，加強重視，力求改善。對此，我本人認為，部分思維僵化，官本位思想嚴重的官員，應該摒棄陳規陋習，進一步調整對立法會、立法議員工作的認識和理解。按照基本法的規定，行政、立法必須互相制約、配合，立法會、立法議員監督政府依法施政是職責所在，立法會以及每一位立法議員的工作，都應該得到應有的尊重。作為個別官員，如果懷有輕視的態度，首先就不可取！

多謝。

**主席：**請梁安琪議員。

**梁安琪：**多謝主席。

澳門公共巴士新服務模式將於八月一日實施，屆時三家公司將有四百三十多輛新巴士提供不同線路服務。從表面上看，本澳巴士數量有所提升，增加了巴士班次，首階段解決市民等車難的問題，但實際上，司機人手的不足反而導致巴士班次的減少。實施新巴士服務尚餘不足一個星期，已有市民反映近日巴士班次發車率較平日減少，導致候車時間較長。當局一直要求有關方面維持應有服務，但實際上司機人手不足是造成班次縮減的病因，當局推行公共交通優先、綠色出行的政策，但巴士搭車難一直是老大難問題，多年未能解決，現八月新巴士服務模式的推出，當局是否作好充足的準備及相應的人力資源配套去迎接本澳未來公共交通發展的需求？

巴士公司表示，至今整體司機人手仍有兩成空缺，因此只能減少非繁忙時段巴士之班次。有司機指出由於現時司機數量減少，但部分路線設置幾乎繞澳一周，司機卻只配備三人，班次減少之餘導致候車時間增加，變相，新巴士服務增加巴士班次的目的就將無法達成，居民仍有搭車難的問題。

社會一直呼籲提升巴士服務，但巴士司機不僅要注意路面情況，還要維持巴士車廂秩序，一人身兼多職，巴士司機的不足以致在職的壓力加大，加劇該行難以注入新血。現時巴士司

機的年齡七成以上超過五十歲，在這班司機退休後，恐怕面臨無新人頂替的情況。而現今人手不足，各巴士公司只能採取招聘兼職司機或是鼓勵司機加班的方式提高巴士班次的增加，但是兼職司機的技術是否有保障，司機加班是否存在疲累狀態，這些疑問都讓市民擔憂。當局及巴士公司不能忽略保障市民及乘客的安全，這樣的暫緩之計難以長期維持。當局及巴士公司是需要從長遠之計去考慮司機行業的可持續發展，並在保證司機質素的同時減少司機的壓力。

為穩定員工隊伍，巴士公司亦紛紛推出設公積金、加薪等措施，無奈司機人手依舊嚴重不足，勞工事務局亦已開辦“重型客車司機培訓課程”，配合市場需要，這是值得市民稱道的，但是當局卻未曾以可持續化、科學化的方式，檢視市場現今及未來的需求。大型娛樂項目的相繼落成，變相加大對重型客車司機的需求量。未來，其他公共交通集體運輸系統亦即將落成，屆時，當局將如何保證人力資源配套的充足及合理的分配？期望當局除了繼續加設常規性培訓重型客車司機課程，更要與三家巴士公司密切商討，制訂長遠之策，落實具體的階段時間表，從源頭解決人資不足的問題，使得本澳的新巴服務朝著更加便民的服務方向發展，真正落實公共交通優先，綠色出行的政策。

多謝。

**主席：**請崔世平議員。

**崔世平：**多謝主席。

日前，運輸工務司與負責新城區總體規劃研究的中國城市規劃學會為新城區總體規劃草案舉行了專家論證會，務求體現“政府組織，公眾參與，專家領銜”的科學規劃原則。論證會上專家提出超過八十項意見，從善用土地和地下空間資源，關注多元產業的發展硬件空間，以至預留用作各類民生設施用途，做好前期環保工作及生態管理等，可見未來發展在土地及設施等“硬件規劃”上已漸見清晰思路。

所謂“軟硬兼施”，社會長遠發展當然要各方同步配合，現今澳門在硬件規劃的工作正進行得如火如荼，廣泛得到各界重視，但“軟件規劃”的進度，似乎更需作出適時有力的研究，當中人口政策更是“軟件規劃”中的首要工作。

澳門在賭權開放後旅遊娛樂事業發展蓬勃，單是賭彩業的

人力需求便數以萬計，連同產業鏈裏面的酒店、旅遊、餐飲、零售等，無論低技術勞動力或是高技術專業人才都嚴重不足，我們由澳門的失業率便可找到端倪。翻看不同地區統計資料，各地在全民就業的定義上存有差異。與澳門相鄰，同是經濟特區的香港，全民就業是指失業率長期維持在 4%或以下，新加坡全民就業是當地失業率在 3%或以下。而美國聯儲局的全民就業定義是失業率持續停留在 5%至 5.3%。根據最近公佈的統計局數字，澳門失業率為 2.6%，雖然我們未有正式對全民就業作出定義，盡管我們使用上述“最高標準”的新加坡作對比，今天的澳門仍明顯處於比較低失業率、企業求才若渴、勞動人口長期不足的全民就業期，人資上的緊張情況不言而喻。

在國家“十二五規劃”的發展戰略下，澳門進一步定位為國際休閒旅遊中心，加上《粵澳合作框架協議》簽署落實，讓澳門正式開展產業多元化的局面，未來所需的人資除了基礎勞動力外，還包括大型度假設施管理、中醫藥研究、文化創意產業、會議務服業等相關新興專業型人才，而經濟騰飛亦需要社會各方面提供適切配合，致使教育、醫療、建築、法律、會計、餐飲、翻譯、物流等傳統專業也大幅提升才可配合，環環相扣，缺一不可。未來各行業是否有足夠的專業人士和非專業人士投入市場，滿足社會發展所需，值得我們深思。

一般來說，人口增長分別來自自然增長和遷移增長兩種途徑。澳門的人口增長中，屬於自然增長的部分已經基本穩定且為數不多，近年來以及未來的一段時間每年基本保持在 3000 人左右。然而，遷移增長在澳門的人口增長中佔有絕對重要的地位，但卻很不穩定。

澳門自回歸以來，人口增加了百分之二十五，其中有 96% 的人是在 2004 年至 2008 年間增長的，在 03 年，一年增長了 3 萬人。2009 年，由於受金融海嘯的影響，人口甚至出現了減少的情況，這是自 1977 年到現在的三十多年來，首次出現人口下降，原因就是當時政府果斷地終止了大量外勞居澳工作的批准，確保本地工人的就業。由此數據可見，本澳要以輸入勞動力以補充本地人力供應不足，顯然採取了有效解決發展需求的短期措施。

長遠而言，單靠輸入勞動力亦不是治標治本之法。如何處理生育率低和勞動力需求大的問題，向來是觸動社會神經的課題。事實上，澳門的生育率和出生率非常低，根據美國中央情報局最新公佈資料顯示，澳門的總和生育率為 0.92，而實際上要確保一個地區能代代相傳人數不變，其總和生育率應達至

2.2。目前澳門是世界 223 個地方中排名最低的一個，比香港的 1.07 還要低。以現時我們的自然增長率來講，未必能夠配合我們發展的需求。

除此之外，如何面對追求高社會福利和人口老齡化程度漸高的問題，同樣是市民特別關切，卻又對社會發展影響深遠的課題。事實上，澳門市民的人均壽命與生活水平大大提升，醫療服務水平和社會福利的需求也年年提高，人口老齡化現象攀升，從網上最新資料得知，澳門平均預期壽命世界排名第二（84.41），而且明顯高於被喻為“長壽之國”的日本（82.25）和鄰埠香港（82.04）。低出生率加上人口老齡化急升推使澳門在人力資源上已逐漸浮現“入不敷支”的情況，意味著未來我們的勞動人口下降，繼而衍生產業發展遲緩，可課稅人口減少，但醫療、老人福利等相關的條件卻是慢慢生長。所以，政府必須推出審慎理財、儲備人才的長遠人口政策，避免澳門未來步向現時希臘等高福利國的後塵，換來“前人花錢後人買單”的結果。

人口政策與城市規劃關係相平衡，是地方穩定發展的必要工作，所以把握新城填海用地仍在規劃階段之機遇，乘統計局將會在下月舉行澳門回歸後的第二次人口普查將收集到的最新數據，盡快進行新一輪的人口研究和未來人口政策制訂，將有助優化澳門人口結構、培訓適當人才滿足未來發展的需要，並於制訂教育、房屋、交通、醫療、社會服務和經濟發展的規劃上，推出更精準的相應措施。

綜合上述，今天澳門特區政府名符其實的面對“機遇”與“挑戰”，既有產業轉型、國策扶持、庫房充裕之機，亦有人少而密度高、人口老化率上升、多元人才待育、勞動人口不足之憂。

“澳門地小人多”，是我們從小便被灌輸的基本知識，時移勢易，今天澳門在配合經濟發展下已變成“地小人不夠”。其實，無論土地孰大孰小，人口孰多孰寡，本來就是個相對性的問題，關鍵在於平衡資源供求，滿足各方需要。因此，政府需要不斷審視經濟和社會發展對土地和人口的供求關係，在現有的條件下“開源節流”，做好全面而長遠的人口政策，才有利澳門能夠得以長治久安。

多謝。

主席：下面有請高開賢議員。

高開賢：多謝主席。

以下是鄭志強議員、馮志強議員和我本人的發言。

主席、各位同事：

據統計暨普查局最新資料顯示，今年 6 月份的入境旅客有 210 多萬人次，按年增加 14.5%，不過夜旅客佔總數 52.4%。去年全年入境旅客總數達 2400 多萬人次，但不過夜旅客亦佔總數 52.2%。可見，龐大的旅客量之中，有超過一半都是不過夜，這是否表示澳門的旅遊內涵吸引力不夠？

當然，單憑旅客留澳時間短暫，就完全否定澳門旅遊元素多元和具吸引力，我們覺得這是不夠客觀的。但是，一般對澳門的印象，認為是一個賭城，這亦是事實。

無可否認，目前本澳旅遊業結構仍較為單一，觀光、會展、節慶、民俗等文化旅遊，以及宗教、休閒、商務等主題旅遊的發展定位不夠突顯，可供旅客遊玩、休憩、消閒，特別是適合一家大小的旅遊資源，相對較少。

現在，來澳的旅客量連年上升，今年上半年的入境旅客總數已達 1300 多萬人次，按年增加 8.3%。每年二千多萬入境旅客，對本澳旅遊業而言，既是機遇也是挑戰。因為，“旅遊”涉及到交通、酒店、餐飲、零售、娛樂、休閒和服務等各個方面，而各方面的優劣都會直接影響旅客的滿意度和消費意欲，所以旅客的體驗對本澳旅遊業的形象至關重要，如何吸引旅客延長留澳時間更是特區政府必須思考的課題。

對於優化澳門的旅遊資源，我們繼續建議將新馬路闢為“步行街”，並將新馬路改造成展示本澳不同發展階段的街頭歷史博物館，增加本澳的旅遊元素和特色。

由於大部分世遺歷史城區的紀念物和建築物都分佈在舊城區，政府應該盡快透過舊區的美化、重整，充分利用好這些寶貴的歷史文化資源，結合發展文化創意產業和經濟適度多元的發展方向活化舊區，因地制宜地將這些重要歷史文化價值突顯出來，為澳門“建設世界旅遊休閒中心”創設條件，營造休閒旅遊氣氛。

此外，澳門作為中西文化交融的世界旅遊城市，美食也是吸引旅客的其中一個“賣點”，各方特色的餐飲美食、風味小

吃應有盡有。而且不少傳統美食文化的背後，蘊藏著澳門的歷史，印證著一個個小城故事。我們認為政府應進一步加強宣傳推廣澳門的美食文化，構建“食在澳門”的美食稱譽。致力打造“澳門美食街”，亦可考慮打造“澳門夜市”，集美食、購物、消閒於一身，為旅遊城市增添新的元素。

未來，澳門作為“世界旅遊休閒中心”的定位，我們促請特區政府開拓更多旅遊休閒元素，推動建設優質旅遊城市。進一步整合、優化本澳旅遊資源，使澳門這座既古樸也具現代色彩的，蘊含著深刻歷史文化的城市，能夠以豐富多彩的內涵，散發更大的魅力，改變一般對澳門只是一個賭城的印象，吸引更多旅客延長在澳門的逗留時間。

多謝。

**主席：**請麥瑞權議員。

**麥瑞權：**多謝主席。

各位同事：

我今日的題目是建造業發展高潮來臨時工業意外可預防嗎？

專家學者指出，澳門回歸以來，隨著經濟飛躍發展，建造業成為僅次於旅遊博彩的第二大支柱產業。澳門建築產業佔本地 GDP 份額，由 2003 年 3.9% 持續攀升至 2006 年的 13.3%。而自 2005 年開始，建築產業對澳門 GDP 的貢獻已躍升至第二產業的第一位，超越原來的製造業，隨後幾年，特別是 2007 年建築業的比重遠遠高於其它產業。統計暨普查局的統計資料表明，2010 年建築業從業人員數量達 2.75 萬人之多，顯示建築產業與大家息息相關，而且從業員的職業安全健康更與很多家庭的幸福密切相關。

然而，本澳建築業發展歷程顯示，如 2009 年，由於受金融海嘯影響，業界陷入低潮，當時職業安全事故卻未有減低。目前多項大型建造工程陸續展開，以及輕軌興建，追趕萬九公屋進程，產業復蘇勢頭明顯，加上建築行業要面對諸如輕軌建設等新事物，更會牽涉新的設計準則、新的技術要求、新的建築工藝標準、新的操作程序管理等等，這些無疑都會對本澳建築行業應對工業意外帶來新的挑戰。

另一方面，本澳建築從業人員質素參差的現狀更加劇了應對挑戰的難度。有業內人士指出，目前本澳建築行業施工人員素質參差不齊，產業從業員普遍文化層次較低。據多個機構對澳門建築產業人力資源調查研究後指出，澳門建築業內從業人員“年齡結構極不合理，幾近 70% 的人員在 50 歲以上，教育程度偏低，60% 多的是小學和小學以下的程度，有文憑和大專或以上的僅占 1.7%，同時建造業工人的 70% 沒有接受過專業培訓，安全意識薄弱，容易出現違章作業和冒險蠻幹；加之施工流動性大，施工現場變化頻繁等，這使得業內面對挑戰難度加大。

對於工業意外，政府必須積極作為，為業界作出安全施工指引。政府也曾表示透過教育培訓，特別是編排“建造業職安卡”及“建築安全督導員”等多元化職安健課程及講座，以提升從業員職安健意識，唯建造業職安卡計劃推出至今已差不多七、八年之久，還未見政府立法落實執行。同時，近日更有小企業反映該公司多次向勞工局申請聘用“安全督導員”卻一直未有獲轉介，即使公司多日登報仍舊無人應徵，反映政府培訓的安全督導員與企業需求之間存在一定的缺口，更表明政府在應對行業發展缺乏前瞻性思維及缺乏危機感。所以政府應帶頭將安全施工的應做項目單項列入政府招投標報價單內，以確保實際施工的措施得以貫徹落實。

因此，在建築行業即將進入行業景氣時，為了應對行業工業意外的發生，需要大家不分你我，共同參與。不僅需要政府積極作為制定前瞻性的專業培訓及應對策略，更應加速訂立管制對進入施工地盤者需持有“建造業職安卡”的法規，當然，更需要業界人士嚴格遵守安全操作規則，再接再勵，提升自身素質，以避免工業意外悲劇的發生。

多謝。

**主席：**下面有請蕭志偉議員。

**蕭志偉：**多謝主席。

各位同事：

今日發言的主題是尊重傾聽，法治和諧的公民參與。

自特區政府於 2008 年度施政報告中提出，將“以民意諮詢為杠杆，推動公眾對公共事務的民主參與”以來，經過將近四

年時間。期間，固有的諮詢制度進一步得到完善，公眾參與在政府決策和公共政策形成過程中的作用逐步具體化，而根據不同事務、範疇所開展的廣泛諮詢，更是特區政府科學施政的體現，也是協商民主的體現，其成效得到了本澳社會的普遍肯定。

然而，隨著民眾參與公共事務討論的積極性不斷提升，議政的發展方向卻呈現出一些令人堪憂的趨勢。公民意識的覺醒固然可喜，但與此同時，更需要的是全方位思考及具備必要的專業知識，才可達至評論水準與品質的提升。另一個現象是，不少參與諮詢的民眾是事件的直接利益相關者，許多時候亦難免會從自身的利益出發，無法就社會整體利益和價值取向進行客觀判斷，具有一定的局限性。如果任由這種帶有主觀片面，甚至非理性的現象發展下去，將使得公共事務的理性討論空間被淪作社會不斷分化和對立喧爭的叫板，成為社會穩定發展的隱憂。

孫中山先生曾說過，“政就是眾人之事，治就是管理，管理眾人之事，就是政治”。民眾作為個體，其觀察事物的角度具有局限性。當每個人基於自身利益的理性判斷集合在一起，就成為了集體的非理性，倘若跟從這種集體非理性去決策公共事務，最終將傷害社會的整體利益。因此，必須從全局出發，基於社會整體的最大利益，恪守專業的施政理念及準則進行治理。傾聽民意固然是科學施政和民主決策必要過程，但前提是必須以專業、理性、法治為基礎，缺一不可。若然喪失了這三個必要條件，不僅公民社會無所依存，科學施政更是無從談起。所以應當透過協商的途徑，求同存異，加強溝通，相信總能找到妥善的解決辦法。社會上的各種訴求固然多元，但重視協商與包容是澳門社會的優良傳統，不可貿然拋棄。

對政府而言，現階段更應當重視和審視提升決策水準與管理執行力度，加強調和各種社會矛盾，盡可能兼顧所牽涉的利害關係，實現決策過程中的公平與效率、民意與專業的平衡。而就政策推廣的廣度和深度，各諮詢組織的功能發揮，各執行部門的統籌協調及相互配合等問題，應該展開全面評估建立可持之以恆的評估反饋機制，定期對公共政策的結果及公眾諮詢之成效進行總結，不斷完善諮詢機制，這將有利於今後持續深化建構和諧民主的社會基礎，結合以尊重法治和諧為原則的公民參與方式，共同努力實現科學與民主之施政目標。

多謝。

**主席：**請林香生議員。

**林香生：**多謝主席。

老齡化問題，為社會帶來前所未有的機遇和挑戰，有見及此，特區政府近年來針對老齡化問題作出了不少政策措施，特別是在財政上面改善長者生活。最近社會工作局更就“《長者權益保障綱要法》框架文件”進行了一個月的公眾諮詢，收集意見，並希望透過制度立法，整合及統一長者的權益保障，以貫徹和傳承“敬老、愛老、助老”的傳統美德。

本人認同當局為進一步確保長者能得到家庭和社會的適當支援，促進長者生活福祉的施政方向和用心。不過，另作單行立法有否需要，則尚有討論和思考空間。本人認為，應從完善使用多年《家庭政策綱要法》中的不足之處著手，在長者權益保障方面，構建和理順家庭功能、社區支援，政府應履行的責任這三者之間的關係，並以此制定相應具操作性的行政法規更為便捷及實際。

無論是制定《長者權益保障綱要法》，抑或是修改《家庭政策綱要法》都需要在政策上探究如何理順有關關係人的權利、義務和需要。權利遞減受制於現實環境，義務遵行體現社會共建價值，需要無盡挑戰著公共服務承擔能力。權利、義務和需要，是這類型立法須面對的導向性的課題。

權利是指利益主體維護或追求自身利益的行為自由，這一行為自由因所維護或追求的利益具有正當性而相應地被承認為具有正當性，並由此得到社會制度或倫理觀念的尊重。權利本身有不同的形態。當權利僅僅在倫理觀念被承認時，權利表現為觀念形態，通稱道德權利，即在道德上成立的權利；當權利在社會制度上被承認時，權利表現為制度形態，通稱法定權利，即受到法律保護的權利；當權利使利益主體實際地享有利益時，權利表現為實在形態，通稱實有權利。從道德權利到法定權利再到實有權利，在權利總量上顯現出遞減，即只有一部分的道德權利能獲得制度形式成為法律權利，法律權利也不可能全部轉化為實有權利。

義務是權利的對立面，二者共存於利益關係這一統一體中。有利益主體的權利就必定有相對人的義務，當存在一項義務時必定有一項相應的權利存在。離開權利的義務和離開義務的權利都是不可能的。在直觀形態上，義務是對行為的強制，即對行為自由的剝奪；在利益層面上，義務指向他人的或

社會共同體的利益。

需要通常被理解為主體對對象（客體）的攝取狀態或依賴關係，即人為維持自身的延續和發展而產生對外部環境的各種要求，在形式上表現為主體對外部環境的生理的和心理的求取趨向。需要就是人的本性，是生命和生存的本身的內涵。需要得到滿足的程度直接關係著人的生存質量。人的需要有著多樣性和層次性。人的需要可被分為：衣、食、住、行、知、學、醫等等。有物質需要和精神需要，有性別差異和階段差別。

當然，無論長者權益保障法律最終是以何種方式立法，只要令長者受惠的都應予肯定。本人對立法保護長者談幾點粗淺意見，供大家參考：

第一，必須處理好創法與修法的關係。現時涉及長者權益的一系列法律法規各有前提和依據，實難以整合。不斷訂定各類性質和內容相似的法律法規會否出現相互衝突，甚或出現“法條打架”的情景，可能會令當局和居民進退失據，反而弄巧反拙。

第二，千萬莫有一種要長者離棄家庭或家庭離棄長者之後才可享受權利的立法傾向，否則“敬老良法”最終變成“害老惡法”。

第三，年老為人生一個必經階段，不應全都歸類為弱勢。在長者心理建設方面，當局要有支援措施令長者從心理上接受和渡過這個階段，純以物質未必能幫上忙。在長者支援系統方面來看，家庭是首位，家庭功能的彰顯最為重要；從社區支援來看，社區要有措施和平台，令長者有所依托，使其長處得到開發；從民間機構與政府間的角色來看，政府對民間機構是鼓勵救急而不是扶貧，扶貧的責任在政府，並扮演著長者權利的最後防線。政府的介入是補救家庭支援功能的缺失，相關的政策措施應循有利於鞏固和維繫家庭關係出發，完善家庭功能。

第四，長者本身就是應對老齡化社會的寶貴資源。在長者服務需要方面，以及一些家庭輔助服務需要方面，開展以“有償性義工”服務項目計劃，激發長者們的“助人自助”愛心和付諸行動，就很值得大家共同探索。

第五，政府應找出出現時的針對長者的服務有那些急需填補

空白和缺失的項目，而這些項目開設所需資源如何籌措，是由政府開設抑或交由民間社團處理。

“敬老、愛老、助老”並非僅為口號，而是一種社會責任。政府的角色不是全部獨力承擔這個責任，而是透過包括個人、家庭、社會及政府的互相合作和配合，才可令長者真正得到老有所養、老有所屬、老有所為、老有所醫、老有所學、老有所樂。

多謝。

**主席：**請關翠杏議員。

**關翠杏：**多謝主席。

近年本澳不少的公共服務及工程判給經常會出現上訴以至司法訴訟。爭議的出現令判給程序被拖延，最終影響到公眾的利益。

年前，當局設立的電單車咪錶收費系統，因訴訟問題已經停用超過一年，至今仍然未能重新運作，亦都未有時間表，更令電單車咪錶設置工作停滯不前。又如在二零零七年因有船公司入稟法院申請保存程序，結果導致新建的氹仔臨時客運碼頭暫停運作超過一個月。去年的“道路集體客運公共服務判給”又因交標爭議而引致司法訴訟，最終令新巴士服務模式要延後近一年才能正式推出。而作為澳門未來公交主幹的輕軌項目，同樣因為有投標人上訴，令判給程序暫停超過一個月。

公共服務及工程判給，確實需要設立合理、公平的申訴機制，以確保所有參與人能夠有公平、公正參與競投的權利。但隨著越來越多的公共服務及工程判給出現爭議，甚至出現司法訴訟，其過程小則需時數月，複雜的則會經年未決，致使相關項目難以推行，公共規劃進程受阻，公眾利益亦受到損害。

為何會產生這麼多的爭議？本人認為當局有責任認真總結過往出現爭議的教訓和經驗，重新檢視整個公共服務及工程判給機制，以至招標程序和標書內容，力爭減少不必要的爭議。同時亦要在招標時考慮更多應變方案，確保判給一旦出現爭議，甚至司法訴訟時，當局能立即採取措施或替代方案，將其對項目的影響減到最低。此外，亦要在確保公平申訴機制，以及避免濫用上作出認真研究，以保障公眾利益。

多謝。

**主席：**各位議員：

現在議程前發言已經是超過了一個鐘了。吳國昌議員動議繼續。還有七位議員是發言的。現在付諸表決。

(表決進行中)

**主席：**通過。

下面請高天賜議員。

**José Pereira Coutinho:** Após o estabelecimento da Região Administrativa Especial de Macau, (RAEM) as receitas principalmente do Jogo não pararam de aumentar batendo todos os recordes anteriores. Não obstante vivermos hoje num reino de tanta fartura, a maioria dos cidadãos de Macau, principalmente as provenientes das classes mais desprotegidas tais como os idosos, deficientes e famílias monoparentais e mesmo as famílias da classe média têm tido enormes dificuldades para manter o seu nível da qualidade de vida.

Perante estas situações, o Governo, em vez de atacar directamente os principais problemas que afligem as diversas camadas sociais, opta por distribuir cheques bancários como principal forma de atenuar o descontentamento social e camuflar a permanente incompetência na resolução dos principais problemas dos cidadãos. E não há quem possa ajudar os cidadãos, razão pela qual, o meu Gabinete de Atendimento aos Cidadãos não tem parado de receber avalanches de queixas dos cidadãos, na sua maioria, quase sempre frustrados quando precisam de relacionar com alguns serviços públicos.

E o caso mais actualizado que passamos a denunciar, tem a ver com a grosseira incompetência e irresponsabilidade de alguns serviços públicos, em que, nem à Lei Básica respeitam.

Como é do domínio público, o Governo após mais de vinte anos de permanente esquecimento ou desleixo na revisão dos regimes dos prémios e subsídios na administração pública, foi finalmente publicado no dia 28 de Março de 2011, a Lei n.º 2/2011,

relativo ao regime do prémio de antiguidade e dos subsídios de residência e de família. Contudo, este novo regime é um regime fraccionado do anterior regime que continua a existir por culpa da Secretária para a Administração e Justiça, deixando para traz, talvez à espera de mais vinte anos para serem revistos os restantes subsídios. Ou seja, ficaram para traz, “ad aeternum”, a actualização dos subsídios de funeral, nascimento e de casamento que também não são alterados como disse, há mais de vinte e dois anos.

De conformidade com a nova legislação proposta pelo Governo e nos termos do seu n.º 2 do artigo 10.º, não têm direito ao subsídio de residência aqueles que habitem em moradia do património da RAEM ou de qualquer outra pessoa colectiva de direito público ou que recebam mensalmente subsídio para arrendamento ou equivalente.

Face à entrada em vigor desta nova disposição legal, o meu Gabinete de Atendimento aos Cidadãos começou a receber uma avalanche de queixas de trabalhadores em activo quer das forças de segurança pública quer pessoal civil, aposentados e pensionistas, muitos deles viúvos e viúvas, contra o facto de os serviços competentes terem deixado de conceder as mil patacas de subsídio de residência que muitos deles vinham recebendo há mais de uma ou duas décadas.

Os serviços competentes justificaram os cortes dos subsídios de residência porque os idosos habitam em casas sociais do Instituto de Habitação ou da Obra Social do CPSPM, como se os idosos tivessem começado a residir nas moradias a partir de hoje, dia 27 de Julho de 2011. Durante décadas, com enormes sacrifícios, os idosos sempre pagaram as suas rendas com base dos subsídios que recebiam do Governo.

Porém, de um dia para outro, sem aviso e sem qualquer tipo de explicação do Governo, não só deixaram de receber as mil patacas que tanto precisam para pagar as rendas como terão de apertar ainda mais os “cintos das calças”, indo às suas míseras pensões de aposentação e sobrevivência para conseguir pagar todos os meses as suas rendas de casa.

É simplesmente vergonhoso que em Macau, num reino de tanta fartura, o Governo prefira ir às “tigelas dos mendigos” para

satisfazer o capricho de alguns dos seus responsáveis máximos. Para muitos idosos estas mudanças drásticas nas suas magras receitas vão afectar a sua saúde. Muitos destes idosos sofrem de doenças coronárias e de outras doenças que necessitam de permanente cuidado médico. Estes idosos arrendaram as referidas moradias há mais de duas dezenas de anos tendo sempre recebido o subsídio de renda de casa desde 1989. Os queixosos que são na sua maioria idosos alegam que deram o melhor da juventude para a administração pública de Macau e nunca pensaram que no final das suas vidas, quando menos forças têm, viessem a ser tratados sem o mínimo respeito pela sua dignidade humana. Os idosos sentem que são tratados como “trapos” pelo Governo de Macau, esquecendo que deram o melhor da sua juventude, empenho e dedicação para o desenvolvimento do Macau de hoje.

Os idosos chamam atenção do Governo para terem pelo menos o mínimo respeito pelos direitos adquiridos ao subsídio de residência. Os idosos sempre receberam os subsídios de residência de uma forma legal e legítima antes do estabelecimento da RAEM por via do artigo 98.º da Lei Básica. Esta importante disposição legal refere que os vencimentos, subsídios e benefícios não podem ser inferiores à data do seu estabelecimento. Os idosos acham muito estranho que o Governo durante anos seguidos tenha promovido tanta publicidade da Lei Básica venha neste momento atropelar grosseiramente a lei fundamental.

Na realidade, o antigo regime de subsídios de família e residência datam de 1989 tendo o valor de mil patacas para o subsídio de residência sido actualizado em 1995 e concedidos indistintamente a todos os arrendatários das casas sociais e da Obra Social de PSP.

Aquando da discussão na especialidade da nova Lei n.º 2/2011, o Governo, havia referido, que a revisão do arcaico sistema de subsídios tinha por principais objectivos de não só actualizar o montante dos subsídios como também simplificar os procedimentos burocráticos uma vez que eram complexos e burocráticos.

Mas o mais anedótico e alvo de chacota pública, tem a ver com o facto de o subsídio de residência ser neste momento atribuído para todos os trabalhadores quer no activo quer aposentados e pensionistas, mesmo que tenham casa própria e não tenham a cargo

o pagamento da mesma ou seja mesmo que esta não esteja sujeita a encargos de amortização.

Faço recordar de ter sido o único deputado a votar na especialidade contra o disposto no n.º 2 do artigo 10.º por eventual incompatibilidade com a lei fundamental e ter previsto com antecedência às consequências catastróficas para os idosos, viúvos e viúvas, aposentados e pensionistas e as famílias mais desprotegidas e com poucos recursos financeiros. E hoje ficou provado. A quem pedir responsabilidades? Que moral tem o Governo perante os cidadãos depois de cometer tais barbaridades? Finalmente, esperamos que o bom senso comum do Chefe do Executivo venha no mais curto espaço de tempo repor justiça social.

(高天賜：澳門特別行政區成立後，博彩收益年年屢創新高。儘管這個地區如此富裕，但澳門大部分市民，尤其是弱勢群體如長者、殘障人士及單親家庭，以至中產家庭，對維持生活素質均感到十分吃力。

面對這種情況，政府並沒有直接針對困擾社會各階層的主要問題採取措施，寧可選擇以派錢作為緩減社會不滿和掩飾其長期無能力解決市民問題的主要方式。市民求助無門，故本人接待市民的辦事處不停收到市民的投訴，他們大多數是需與某些公共部門接觸的人，但幾乎都絕望而回。

接著要揭露的是最近發生的事，個案與某些公共部門極度無能和不負責任，連《基本法》也不遵守有關。

眾所周知，二十多年來政府一直忘記或忽略對公共行政當局的獎金及津貼制度作出檢討。時至今日，第 2/2011 號法律《年資獎金、房屋津貼及家庭津貼制度》終於二零一一年年三月二十八日公佈。然而，這個新的制度只是舊制度分割出來的其中一部份，因行政法務司司長的過錯，舊制度中仍有其他津貼或許需多等二十年才有望檢討。也就是說，同樣已二十多年未作修訂的喪葬津貼、出生津貼及結婚津貼的調整，遙遙無期。

根據政府頒佈的新法律的第十條第二款規定，居住於屬澳門特別行政區或其他公法人財產的房屋的人員，或每月收取租賃津貼或同類津貼者，無權收取房屋津貼。

由該法開始實施以來，本人的辦事處就收到大量由現職保

安部隊和來自其他文職部門的人員，以及退休金和撫卹金受領人（當中很多都是鰥夫或寡婦）的投訴，因為相關的部門停止了向他們發放已收取十多二十年的一千元房屋津貼。

據有關部門的解釋，停止發放的原因，是由於投訴的長者屬房屋局社會房屋或治安警察局福利會宿舍的住戶。聽見這樣的解釋，還以為他們自今日即二零一一年七月二十七日起開始居住在該等房屋！事實上，這些長者在這數十年來生活困苦，一直都以政府的津貼作為幫補租金的開支。

然而，在沒有預先通知和政府任何解釋的情況下，他們不但突然喪失了用以幫補租金的一千元房屋津貼，還要再“勒緊一點褲頭”，開始用自己少得可憐的退休金或撫卹金支付每月的租金。

對於澳門這個有龐大財富的地方來說，這簡直就是一件“醜事”。政府竟然為滿足部分高官的任意莽為在“乞兒兜內拿飯食”。對這些收入微薄的長者來說，如此劇烈的轉變將會對他們的健康構成影響，因為他們很多都患有與心臟有關的病症或其他疾病，需要接受長期的治療。他們二十多年來一直租住在該等房屋並由一九八九年開始收取房屋津貼。大部分屬長者的投訴人均表示，年輕時曾為行政當局付出畢生的青春，因此從來沒有想過老來會受到行政當局毫不尊重的對待。他們覺得自己被遺棄，覺得政府已遺忘了他們年輕時曾為今日的澳門所付出的努力和奉獻。

長者呼籲政府注意，應對他們所享的房屋津貼既得權利予以最起碼的尊重。他們自回歸前便一直合法和正當地收取房屋津貼，而根據《基本法》第九十八條這項重要條文的規定，他們的薪金、津貼、福利待遇不得低於特區成立前原來的標準。眼看政府多年來一直對《基本法》進行了大量宣傳工作，但現在又粗暴違反該部根本大法，長者們難免感到奇怪。

原來的家庭和房屋津貼制度自一九八九年開始施行，直至一九九五年，房屋津貼的金額才調升為澳門幣一千元，而自始無論是租住社會房屋或治安警察廳福利會房屋的，均可獲發房屋津貼。

在對第 2/2011 號法律進行細則性審議期間，政府曾表示，修訂陳舊的津貼制度的主要目的不單在於金額的調整，而同時是為了簡化發放津貼當中的繁瑣和複雜的程序。

但最諷刺和一直為公眾所詬病的是，現時所有工作人員，不論在職、已退休或領取撫卹金者，均可獲發房屋津貼，即使他們已自置物業且沒有分期攤還樓價的負擔。

還記得，對法案進行細則性表決當日，本人是唯一對法案第十條第二款投下反對票的議員，因為有關規定有與《基本法》不符之虞，此外，本人已預見該規定將為年長、孤寡、退休和領取撫卹金人士，以及對於無助和財政緊絀的家庭所帶來得後果。而今天這一切的擔憂都得到證實，但又應向誰問責呢？政府作出這些野蠻的行為後，又如何以德政示眾呢？最後，我們希望行政長官憑其理智盡快為受影響的人士主持公道。）

**主席：**請區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

各位同事：

零八年三月，全國人民代表大會的會議上，中央政府就國務院機構改革方案和就深化行政管理體制和機構改革作出了決議。這次國務院機構改革突出於改善民生，把加強與整合社會管理和公共服務部門作為改革的一項重要任務。這次國務院機構改革的主要標誌是圍繞轉變政府職能和理順部門職責關係，探索實行職能有機統一的大部門體制，合理配置宏觀調控部門職能。中央政府這一改革，對澳門卻像一面照妖鏡。

在特區成立前後，人們期望特區政府勵精圖治，精簡架構，提高效率。可是，回歸後，不獨未見精簡架構，反而更趨於惡性膨脹，特別是隨著博彩業開放令政府財政儲備日豐之後，這種惡性膨脹更見惡化。回顧一下特區成立後，澳門的公營機構的擴展情況。

小小的澳門，設一個法務局理應就能對法律工作全盤掌握。只是當年為了博彩業開放，被判斷會有大量法規需要處理，於是將澳葡時代的立法事務辦公室保留下來並改名為國際法事務辦公室。這本來已夠畸形，但在陳司長的“玩魔術”之下，又多生一個相等局級的項目組的法律改革辦公室，專責檢討五大法典。只是此室雖然專責，五大法典的檢討卻遲遲沒有成果。但有否成果不是問題，反正設立機構無需講實效，所以第三屆政府又將法律改革辦公室和國際法事務辦公室兩個臨時項目組合併成一個正式的局級部門：法律改革及國際法事務

局。九百六十萬平方公里土地上的中央政府要實行大部制，但不足三十平方公里的小澳門，草擬法律部門竟也要一賣開二，擺明是恃一國兩制而與中央政府搞對抗。此外，身份證明局也多搞出一個個人資料辦公室。這些都是行政法務領域的“卓越貢獻”。

經濟財政領域當然也不甘後人。在勞工事務局的職能中，又分出一個專門負責批給外勞的人力資源辦公室，對人力資源研究就欠奉，但為澳門狂增外勞卻立下大功。而過往有工友若投訴雇主用外勞解僱本地人，勞工局不能不面對，但自從有了人資辦之後，勞工局就會告知投訴的市民批外勞不關它的事。而人力資源辦公室對有企業違反就業綱要法亦可詐傻扮懵，勞工局與人資辦經常互扯貓尾，玩謝市民。而在反洗黑錢工作上，金融管理局理應對洗黑錢等金融情報有所掌握，以利對金融管理工作更有效監控，但有趣的是特區政府又多生一個金融情報辦公室，令金融管理局只管金融不管情報。

特區成立前，整體輿論都認為司警和治安警兩警應合併，可是設立警察總局之後，兩警務部門卻十一年來維持原狀，對治安雖無貢獻，但薪酬互相攀比的鬧劇卻層出不窮。

當然，增部門變戲法最精彩的，還算是運輸工務領域。回歸前，在主責城市建設的土地工務運輸局外，設立一個大型建設辦公室的局級項目組已屬離奇，可是特區成立後，這個大型建設辦公室卻保留下來更名為建設發展辦公室。工務局要管建設，這個建設發展辦公室當然也要管建設，草擬法律部門要兩個，建設澳門部門也要兩個。當然，劉司長仍嫌不足，索性斬多四兩，先在土地工務運輸局中將交通運輸部份抽出來獨自成立交通事務局，再又為建設輕軌而在土地工務運輸局和建設發展辦公室的基礎上再增建一個運輸基建辦公室的局級項目組。交通事務局成立多時，只是由於交通事務仍是政出多門（包括交通道路規劃仍屬土地工務運輸局，交通管理則仍屬治安警察局交通廳），加上任人唯親而所託非人，結果一局成立卻對解決本澳交通問題毫無裨益。單是本澳搭巴士難，搭的士更難的問題，就長期無法解決，與中央分派的任務——將澳門建設為世界旅遊休閒中心——背道而馳。新增運建辦最突出的成績就是將大量的項目直批給指定公司，衝破澳門現有法規對公務使用的限制，“貢獻良多”。

郵電局老早就一賣開二，多了個電信管理局，效率當然不見提高，單是公天問題就雞毛鴨血，無處理手。在環保呼聲極高之下，僅委員會一個的環境委員會，人手不足，權力不

夠，法律工具亦不強，於是環境委員會又被升格為環境保護局。只是，這個局成立後照樣倒瀉籬蟹，沒有任何像樣的成績交得出來。不說焚化爐這些大事件，單是廢棄的日光燈和節能燈的處理便要左一個《澳門環境保護規劃》開展諮詢，右一個“澳門特殊廢物的處置現況及改善方式”研究，而在這些諮詢和研究有結果前，環保局對這些有毒物品的丟棄根本置諸不理。

對於像中國這樣一個面積為九百六十萬平方公里的大國家來說，為資源的合理配置及較合理地執行宏觀調控管理而須建立大部制，但在澳門一個僅有二十多平方公里的小城，卻反而反其道而行之不斷“小部制”、“分部制”，有如癌細胞之不斷分裂。難怪澳門這個只有五十多萬人口的小城，公職人員從回歸前的一萬八千人，經十一年高速發展，已突破二萬二千多人。而且大量的外判服務、包工合同聘用的還沒有計算在內。而人員的增加，部門的惡性膨脹，卻體現帕金森效應，無助行政效率的改善，反增互相扯皮之機制。

以中國之大，尚須實行大部制以更有效改善民生及整合社會管理和公共服務，可是小澳門卻不斷“小部制”，逆國家行政改革大方向其道而行，並被美名之為專業分工。只是，正如行政暨公職局局長朱偉幹在二零零八年十二月五日遵照行政長官的指示回覆本人書面質詢中所承認：“專業分工往往容易使部門間必要的溝通與協調產生困難，並容易造成組織間失去共同目標及只追求局部效率而忽略整體利益的情況。同時，從政策與服務角度看，專業分工亦會忽視不同政策間的關聯性、協調性及服務的整合性，容易使政策的制訂與執行未能完全針對複雜的問題，以及提供的服務未能完全滿足市民的需要。”好清楚去認識這些問題的。但是只是認識問題並不代表解決問題。特區政府必須重視這個問題，不可以因為現時庫房豐厚而對之掉以輕心。特區政府必須下定決心，勵精圖治，遏止機構的惡性膨脹這種現象。

多謝。

**主席：**請吳國昌議員。

**吳國昌：**依照第 31/2009 號行政法規運作的中央儲蓄制度已於去年正式啓動。根據二零一一年政府經濟財政施政方針，特區政府應當在今年內提交中央公積金法案，使中央儲蓄制度包容中央公積金的內涵。數以十萬計居民的個人儲蓄戶口將由特區政府長期管理。作為長期的養老體系，如果沒有利息

增值，存款面臨價值萎縮，變成沒有意義。因此，本人於今年一月提出質詢。

特區政府今年二月二十七日的書面回覆，聲稱特區政府今年二月二十七日回覆本人質詢時聲稱中央儲蓄制度內的各戶口存款未有利息增值，原因是中央儲蓄制度只是過渡向中央公積金制度的設施，待過渡至中央公積金制度，將配合法律設定規章，將會讓各位參與人自行選擇利用銀行定期存款或購買基金、股票等方式，作利息增值。

可是，“中央公積金制度”作為特區政府二零一一年施政報告內精選明列為法律提案項目，本應在今年第二季提交立法會，卻一直未有兌現。因此，本人於今年六月十七日再提出質詢，暫未獲政府回覆。最新消息倒是中央儲蓄制度將可在今年九月獲得派息。可是“中央公積金制度”作為特區政府二零一一年施政報告內精選明列為法律提案項目卻仍無著落。派息之餘，法制亦不應持續滯後。

本人認為，中央儲蓄制度作為長期的養老體系，當然不可能沒有利息增值而面臨價值萎縮。今年行政長官率團訪問新加坡，了解當地的中央公積金體系運作，特別是當地中央公積金戶口個人存款均有利息增值，且明確保障年利率不低於百分之二點五。特區政府明白，中央儲蓄制度應有明確的利息增值保障，例如確保每年利率不低於百分之二點五或以上的水平。

派息之餘，法制亦不應持續滯後。“中央公積金制度”作為特區政府二零一一年施政報告內精選明列為法律提案項目，本應在今年第二季提交立法會，到現在第二季已經過去，這個法改承諾已經彈票！特區政府可否盡快提交法案建立中央公積金制度。

作為建立中央公積金制度相應措施，特區政府應當著手督促博彩業、水電供應、海陸空交通運輸及電訊業等範圍的特許經營或專營大企業妥善建立員工公積金制度，以便當中央公積金制度法制確立時推動其參與供款的中央公積金制度，以及著手籌備安排衛生、教育、傳播、社會工作等各界專業人員有系統地參與供款的中央公積金制度。

多謝。

主席：請陳偉智議員。

陳偉智：多謝主席。

在伊索寓言中有這樣一個故事：一頭沿著山間小溪向山腰往下行的狼，看見了一頭正在下游俯身喝水的小羊。狼對自己說，今次發達了：“雖然這隻羊是吃定了，但是今次我要文明一些，給他一個被吃的理由。”於是狼告訴小羊，它把水給弄髒了，使我飲了些受污染的水。小羊說道：“我喝得是下游的水，你在上游，我怎麼可能把你的水弄髒？”狼馬上換了個理由說：“為甚麼你去年說我的壞話？”小羊回應說：去年我還未出世。狼說道：“那我不管，不是你就是你的父母。”接著不再浪費口舌，撲上去就要把小羊吃掉。小羊在臨死之前說：“一個惡魔總是有很多種理由找到藉口的。”

日前有報章以：“小潭山諮詢似玩弄百姓，千七反對建高樓民意消失，工務局指標準可每次不同。”為題發表評論，表示政府在小潭山超高樓項目諮詢中有強姦民意之嫌，將民間收集到的一千七百多份反對意見書當成附件處理。政府拒絕民意還硬要將反對聲“化零為整”，令諮詢結果在人為之下出現贊成票高於反對票一倍有多的情況，足見政府意圖，亦都哀嘆小潭山命運坎坷。該報引述工務局城市規劃廳廳長劉榕的說話，表示政府在收集和整理民意時每次都有不同標準，未來會公開今次諮詢收集到的資料，但劉廳長強調不會召開記者會加以講解。他稱會按正常程序將歸納好的諮詢意見交予相關部門進行技術分析，預估今年內完成分析報告，綜合出結論後會向外公布。劉榕重申，諮詢過程中收集到的八百八十份意見書中，有五百多份贊成項目發展，二百多份是反對的，其餘無立場但提供了不同意見，甚至在完善旁聽制度上提出建議。對於新澳門學社不滿當局統計意見的方式，劉榕稱政府樂見居民透過投票等方式表達對項目的意見，但強調技術部門主要關注諮詢當中的具體建議，重點進行分析研究。他還表示，政府在收集和整理民意時每次都有不同標準，今次有團體收集到居民投票被視為附件處理。他解釋政府收集的意見書當中不少都附上眾多簽名，但當局會汲取今次經驗，改善日後諮詢工作。

新澳門學社早前就小潭山超高樓發起意見收集，並將收集到的一千七百多位市民獨立的意見書原原本本地交予政府。但政府只因為學社以一個公文袋裝載了所有的意見書，而只視之一份意見。但奇怪的是，這份千七合一的意見書，當中除了大部份反對意見外，竟還包含贊成、空白以及未能分類。這些南轅北轍，無法統整的意見，政府竟能有本事把它共冶一爐當成一份，還振振有詞地把歪理說成真理，簡直是荒天下之大謬。

政府這次有關小潭山的諮詢，是真諮詢還是假諮詢，相信市民心裏有數。小潭山的環評報告由發展商提供，當中會否缺乏公正，都為大眾所關注。但無論如何，小潭山的發展項目，必須依法辦事，按原有的批給執行，不容任意更改圖利，更不容以此為藉口，換地自肥。

藉口可以有許多個，但真理只得一個。

多謝。

**主席：**請何潤生議員。

**何潤生：**多謝主席。

各位同事：

日前，特區政府公佈有關中央儲蓄制度收益分配的規定，訂定中央儲蓄制度參與人可獲分配其個人帳戶內所產生的收益，以及相關收益的計算及分配方式。社會保障基金表示，今年九月將會進行首次派息。消息公佈後再次引起公眾關注本澳“雙層式”社會保障體系的落實情況，特別是中央公積金制度究竟何時才能出臺。

事實上，在二零一一年財政年度施政報告中早已表明，中央公積金制度預計將於二零一一年第二季送交立法會。但今年的立法會會期已進入最後倒數階段，可以大膽地明言，特區政府列出的施政安排又將一次跳票。同樣，在今年三月有關官員出席立法會口頭質詢大會時表示，第二層非強制性中央公積金制度框架草案可望今年第二季內遞交立法會審議，同樣地亦無影無蹤。不禁令人慨嘆，漸漸地特區政府官員好像已不再重視兌現工作承諾的重要性，而且亦沒有建立需要向公眾解釋出現延誤之原因的意識，試問這樣又如何體現新一屆特區政府上任以來，一再強調的加強建設“陽光政府”的施政方針和承諾。

另外，有關當局亦早已明言，現時的中央儲蓄制度是作為日後中央公積金制度構建基礎的過渡性措施。因此，實有必要儘快確立本澳的中央公積金制度，就該制度內的個人帳戶，參與各方的供款比例，投資及增值等方面作詳細考慮；積極研究如何將現時部分私人企業早已建立的私人退休制度合併至中央公積金制度內；鼓勵從未參加同類制度的人士和企業加入，提供優惠措施，例如僱員、僱主供款部分可免除繳納相應的職業稅及所得補充稅；建立標準化的私人退休金計劃供中小企業及

僱員參考使用；減低成立私人退休金制度的程序和成本，輔以特區政府按財政狀況、社會發展等整體考慮，不定期撥款等方面，為本澳居民提供更全面的退休生活保障。

此外，眾所周知，自二零一零年九月開始，本澳綜合消費物價指數一直處於超過百分之三警戒線的高水平，而上月（六月）更創新高，按年上升百分之五點六五。在持續高通脹的影響下，居民十分關注如何避免在現時中央儲蓄制度下，以至日後過渡至非強制性中央公積金制時，個人帳戶內的資產出現價值貶值的情況。因此，社會上亦有聲音表示希望有關當局採取適當措施，例如，考慮列入利息增值保障加以增值，以期為居民提供更好的退休生活保障。事實上，鄰近地區對於如何管理俗稱“央積金”的龐大資產亦甚有經驗，例如委託國際上具高信譽度的投資管理公司代為管理其運作。配以嚴謹的監管機制，從事一些穩健、風險性較低的投資。居民可根據相關指引選擇合適的投資組合，以便為其“央積金”戶口保值、增值。

最後，雖然在特區政府推出一系列措施後，例如：第四/二零一零號法律制度（社會保障制度）於今年正式生效，繼續為“中央儲蓄制度個人帳戶”注入資金，進行中的非強制性中央公積金制度的建立工作，以及一再表示採取逐步推進的原則，按社會實際情況過渡至強制性中央公積金制度，本澳總算向全面構建雙層式社會保障體系邁出了一步，但從整體的社會保障體系而言，仍然存在不足和發展空間，例如缺乏全民的醫療保險制度，醫療福利局限於部份人士及重症患者；社會服務、復康服務、特殊教育等專業服務、設施嚴重不足；缺乏住屋保障；仍需強化教育品質保障等等。以上問題特區政府均需要認真看待。

多謝。

**主席：**請陳美儀議員。

**陳美儀：**多謝主席。

澳門社會的急速發展，除了促進了經濟的高速增長及人均生產總值的增加外，亦推動了居住人口的持續上升，直接令澳門要處理的垃圾廢物也越來越多。據統計暨普查局“按種類統計之固體廢料、垃圾收集及分類回收”的數字顯示，2010年澳門的生活垃圾有164,780噸，工商業垃圾89,438噸，兩者共達254,218噸，相比2003年生活及工商業垃圾合共的約200,000噸，增幅超過25%。而現時從事清潔服務的從業員超過5,000

名。他們面對每年數以十萬噸計的垃圾，工作量之大不言而喻。但辛勤過後，他們正面臨社會認受性不足、人力資源短缺、監管及協助無門與培訓不足等問題，對此，本人有以下建議：

#### 協助培訓，提升人員質素

清潔服務員的工作地點遍及澳門眾多政府部門、公私營機構和家庭住宅等，服務範疇非常廣泛，是不能缺少的社會服務工種。雖然清潔服務行業屬於體力勞動服務的一種，一般的認知是工作性質相對其他行業簡單，要求學歷也不高，但隨著不少新式建築設施及大型酒店等的落成，清潔服務亦趨向專業化發展，加上有部份清潔服務員需從事一些具危險性的清潔工作，如在大型建築外牆清潔工作機械操作，清潔滅蟲用品的藥性及安全等，這些都是需要經過培訓才能擔任的。而舉辦這些專業的培訓課程，除了牽涉到良好的師資外，還需要具備新穎合適的硬體設備，廣闊的學習空間等條件，但大部份的清潔服務公司都屬中小企業，未必可以承擔得來。為此，特區政府應協助開辦相關的培訓課程，從而促進清潔服務員的服務水平，創造條件培養他們成為清潔服務業的管理人才，樹立清潔城市的形象，配合社會發展需要。

#### 專業認證制度，確定行業認受性

清潔服務業在人力資源上面對各行各業的競爭，加上工作時間長，需要一定的體力勞動等因素，容易導致人員流失，也較難吸引年輕一代入行。要改變這情況，除了加強行業的培訓，還要考慮設立專業認證制度，例如可在建築物外牆進行清潔，在密閉空間工作，衛生消毒程序等不同資格的認證准照，這一方面可以使清潔服務工作更趨專業化，確定行業的認受性，同時也可使清潔服務員證明自己的專業能力並當成升遷依據。

#### 政府應設立監管機制

現時澳門特區政府並沒有專責部門對清潔服務業進行任何的監管及協助行業發展的工作，容易造成行業服務質素參差不齊，加上清潔工作牽涉到的領域廣泛，例如在大型建築物外牆從事高空清潔工作的設備是否合乎安全標準？在傳染病高峯期間使用的消毒清潔劑比例是否適合？這等問題都是關乎到市民的日常生活安全，不容輕視。特區政府必須制訂嚴格的指引和監管，而且應指定專責部門對清潔服務業進行管理工作，也方

便協助處理行業發展所面對的問題。

回歸以來，在政府的協助下各行各業步向專業化，清潔服務業也應該一視同仁。而且城市的文明和發展，其中一個重要的指標就是清潔程度。澳門要發展成國際旅遊文化城市，當中清潔服務業擔當著重要的角色，特區政府是責無旁貸加以正視和扶持的。

多謝。

**主席：**請何少金議員。

**何少金：**多謝主席。

各位同事：

大家好。

今日我的議程前發言的題目就是做好十年規劃的工作，攜手共謀澳門教育的未來。

剛才亦都有同事就澳門十年教育規劃提了好多積極的建議，都是非常之高興的。

《國家中長期教育改革和發展規劃綱要（2010-2020年）》開宗明義：“百年大計，教育為本”，彰顯教育位居國家現時發展戰略最重要的位置。觀乎澳門發展，何嘗不是一樣？如果我們說第一個回歸十年是澳門教育的奠基期，包括制訂教育根本大法——《非高等教育制度綱要法》和全面落實十五年免費教育等，那麼，回歸第二個十年的教育就是追求“量變”到“質變”的黃金時期。因此，過去數年間，民間多次呼喚澳門教育需要制訂中、長期發展計劃，要描畫好一張切合澳門可持續發展的教育藍圖，作為澳門人才培養和長治久安的根本保障。

教育部門終於在本年初推出《澳門特別行政區非高等教育發展十年規劃（2011-2020年）》以回應社會訴求，提出“四大方針”、“五大基本政策方向”和“八大重點”，其發展方向普遍獲得社會認同。不過，社會，尤其是教育界對於“十年規劃”第一諮詢文本欠缺四項要素提出修改建議，分別是：1，欠缺執行時間表；2，欠缺階段性目標；3，欠缺階段性評估；4，欠缺教育範疇指標。根據教育局的公佈，為期兩月的首

階段諮詢共收到 564 項建議。修訂文本於本月送到非高等教育委員會進行討論，身兼教委的本人細閱修改文本後，仍然認為上述四項要素未臻完善，明顯未符教青局公佈的 564 項意見的期望，包括需要明確執行時間表，制訂階段性目標和評核，提出具體的教育指標，讓“十年規劃”可以進行適時的跟進和評估，保障澳門教育的發展。

針對一些澳門教育發展的關鍵議題，諸如“教育經費保障”和教育績效問題，修訂稿仍然以描述性文字為主，如“提高到理想水平”，“以確保可持續發展”，“促進學生學習成功，減低小學和初中的留級率”，“提高高中學生的入學率”等，並沒有像《國家中長期教育改革和發展規劃綱要（2010-2020 年）》提出具體而明確的指標，諸如“普及高中階段教育，毛入學率達到 90%”，“保證教育財政撥款增長明顯高於財政經常性收入增長，並使按在學人數平均的教育費用逐步增長，保證教師工資和學生人均公用經費逐步增長，提高國家財政性教育經費支出占國內生產總值比例，2012 年達到 4%”等等。因此，本人建議教育部門在落實“十年規劃”前應再審慎考慮相關問題，加入上述四大要素，生成新的修訂文本，才是認真和負責任的表現。

眾所周知，教育是澳門可持續發展的保證，“十年規劃”任重道遠。《私樞》制訂只是提升教育質量的第一步。透過“十年規劃”的制訂和落實，澳門學生的綜合素質將得到進一步提升，培養優秀人才的力度將進一步加大。懇請政府教育當局予以正視，與社會和教育界加強溝通，攜手共謀澳門教育的美好未來。

多謝。

**主席：**各位議員：

議程前的發言就完成了的了。大家稍候，現在請政府官員進場。

（經濟財政司司長譚伯源等進入會場）

**主席：**各位議員：

首先，在這裏以立法會的名義歡迎譚司長和各位官員的到來。

今日我們進行第一個議程，引介、一般性討論及表決《增加二零一一財政年度財政預算開支總額》法案。由於政府重新提交了修改二零一一年度財政預算的法案的新的文本，在今日開會之前已經呈送給各位議員的枱面上了，希望各位議員按照新的文本進行有關的一般性的審議工作。

下面我們請譚司長作出有關的引介。

**經濟財政司司長譚伯源：**多謝主席。

主席、各位議員：

今年下半年，特區政府將會向本澳居民發放一次性的現金補助，並且會繼續落實各項有利社會民生及經濟發展的措施。為了承擔相關項目的開支，有需要修改本財政年度的預算，為此，特區政府現提出本法案。

是次預算修改所涉及開支項目的追加金額，合共澳門幣 32 億 9 仟 9 佰萬零 5 仟 6 佰圓，將會從本財政年度預算案的預算結餘中轉出。有關開支將作以下用途：

一，向本澳居民發放現金補助，紓緩居民應對通脹的壓力，涉及金額澳門幣 17 億 8 仟 9 佰萬零 5 仟 6 佰圓。

二，追加中央儲蓄制度 2011 年度撥款澳門幣 13 億 8 仟萬圓，用作中央儲蓄戶口的注資。

三，持續進修發展計劃，涉及金額澳門幣 1 億 3 仟萬圓。

主席、各位議員：

我引介完畢。

多謝。

**主席：**現在進入一般性的討論。現在各位議員請發言。

請關翠杏議員。

**關翠杏：**多謝主席。

看到司長剛剛遞過來的一個新文本同原來我們的法案有幾

項內容是拿起了的。現在看這個新文本去討論，我就覺得在這一一次的修訂是有需要的，個人認同現在這個新的方案裏面所提的幾項內容。就爲了表達這個意見。

**主席：**下面有沒有議員再發出提問？譚司長有沒有補充？

**經濟財政司司長譚伯源：**沒有補充，主席。

**主席：**如果議員沒有提出新的意見，我們付諸於表決，一般性的。

（表決進行中）

**主席：**通過。

我們現在進入第二個議程。因爲要有些官員的更替，大家稍候。

（若干列席官員離場及進場）

**主席：**各位議員：

我們現在進行今日的第二項的議程，是引介、一般性討論及表決《修改〈機動車輛稅規章〉》法案。下面請譚司長進行有關的引介。

**經濟財政司司長譚伯源：**多謝主席。

主席、各位議員：

作爲整體環境保護政策的其中一項措施，特區政府希望藉著向購買環保車輛人士提供稅務優惠，鼓勵更多人選購環保車輛，從而達到減少車輛廢氣排放、改善空氣質素的目的。爲此，特區政府提出本法案。本次修改的主要內容，涉及以下幾方面：

因應純電動輕型汽車以及大部份作特殊用途的重型車輛已經獲得相關稅務豁免，因此環保車輛僅指符合環保排放標準的輕型汽車。

由於符合環保車輛定義的汽車牌子和型號不時會有變動，所以法案建議適用稅務優惠的環保車輛，由行政長官以批

示方式訂定。

購買環保車輛可獲得相當於按機動車輛稅率表所計得稅款 50% 的扣減，上限爲澳門幣 6 萬圓。

法例生效兩年後，特區政府將對措施作出檢討。

主席、各位議員：

我的引介完畢，謝謝各位。

**主席：**好，多謝譚司長。

下面進行我們的一般性的討論的階段。有請區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

司長、各位官員：

對這個法案，基本上，我是持支持的態度的，因爲對於環保車輛的減免稅項，我都是應該支持的，但是，我覺得主要問題就是現在似乎就只是輕型汽車。但是根據統計局的數字，到一一年的五月，汽車，現在澳門行駛中的有九萬一千六百零六部，但是電單車行駛中的有十萬零七千七百一十二部，即是說，電單車的數量是多過汽車的。這個時候，爲甚麼現在我們的這個機動車輛稅的修改可考慮電單車環保的使用呢？還是我理解錯誤，已經是包括了在內的呢？亦都是希望能夠了解這一點。

多謝。

**主席：**下面請陳偉智議員。

**陳偉智：**多謝主席。

對於推動環保的觀念，本人是絕對支持和贊同的。但是在個法案裏面，對於環保車的定義，它就只是規範了符合環保排放標準的輕型汽車，對這一點我有一些意見想表達一下的。因爲環保車輛不只是輕型汽車的，還可以是包括了電單車的。對於爲甚麼在環保車輛裏面，在法案裏面不包括重型或者輕型電單車呢？現在澳門已經是可以批准進口用電動機發動的摩托車，這些車輛絕對是有利環保的，亦都可以達到道路上零廢氣

的排放。不過，當然，在配套方面我們還有些改善的措施的，包括了充電站方面要解決，但是現時要發覺，我們除了配套方面是要加強之外，這些環保的電單車的售價都是比一般的電單車要貴的，但是在法案裏面就看不到有甚麼對這類車輛進口稅方面給予減免的。所以我覺得，在定義環保車輛裏面，就不應該將電動電單車都排除在外，因為這個與澳門本身的實際情況有些相違的。因為根據統計局的資料，到今年的五月底，汽車的數量是九萬一千六百零六部，電單車的數量是十萬零七千七百一十二部，電單車的數目是多過汽車，而電單車的尾氣排放對環保的污染其實是還厲害過，還嚴重過輕型汽車的。所以，政府在這方面，尤其是對環保車輛的定義或者對於環保電單車方面的看法，思維方面，有沒有一些調整呢？會不會考慮將這些都吸納進去，令到澳門日後整個環保車輛能夠完善，達到我們的空氣的質素改善的這個效果呢？

多謝。

**主席：**請何少金議員。

**何少金：**多謝主席。

譚司長、政府各位官員：

我想關注的問題就是今次修改這個法案，就是已經很明白知道，政府開宗明義就是說要打造一個世界休閒的旅遊中心，要推行低碳的生活，所以，今次進行環保車輛稅率的扣減，亦都是達致這一個目標的。我在這裏就想問一下，它的最高額就是去到六萬元，但是想了解下，其實這些這樣的環保車輛的售價方面，其實在減免了這個百分之五十的稅率，其實是不是真真正正可以起到推動真的是購買這些環保車輛的目的呢？想了解下其實環保車輛在這方面的售價大概是怎樣的。另外一個我亦都想跟進下。其實政府都有講，其實這個是其中的一項措施，接下來政府都會做有關的，比如怎樣將汽車的尾氣加快做有關的限制及研究。講真一句，現在，其實他在澳門看一下，好多車輛真的是一經過，那些黑煙噴出來，你真的是會覺得整個澳門烏煙瘴氣的。所以，我想問下，其實時間表會是怎樣呢？你講要加快對於有關的汽車尾氣排放的控制，不知政府在這方面具體的措施或者可以向我們介紹一下。

多謝。

**主席：**請關翠杏議員。

**關翠杏：**多謝主席。

對於這一次政府提出修改機動車輛稅，主要就是希望推動對環保車輛的減稅，來到增加我們的減排的效果。但是我本人對於政府的這個政策有保留，我其實很質疑這個政策的效果。今次政府採用減稅的方式鼓勵居民購買這些環保車輛，從善意的角度，這個是好的，但是從達到環保效果，我是覺得有質疑的。第一個，這次所面對的目標，講的是輕型車輛。其實，我們現在知道，環保，我們現在在看的，即是政府說出來的，用了好大的氣力，減了好多好多，其實那個效果，那個預測，減排的效果是非常之低的，那個減碳排放的效果，一個巴仙五個巴仙十個巴仙。其實，現在我們在道路上最大廢氣產生的最多的車輛使用量，我相信大家都好清楚，澳門輕型車輛是多，但是使用率並不是高。私家車好多都是假日使用，現在更多的應該是商業用途的車輛，但是似乎看不到政府在這方面有些甚麼措施。第二點，我自己覺得，現在我們減稅本來是一個好的措施，但是你沒有第二樣的措施去配套。因為現在減稅是減你買新車，那淘汰出來的車呢？換了出來的車，不是淘汰，未淘汰的，它還在市場，還在澳門運作。除非你有新的規定，這架車你換了之後，這架車要淘汰，如果不是，澳門只有多了車，因為這些車未夠期被你淘汰的時候，它仍然是會轉手給別的人。這樣，其實是不是真的是有達到環保的效果呢，我是有疑問的。再一個，我覺得，政府在這裏，當然有它的善意，但是作為如果從環保的角度出發的話，必定有多重的措施，如果你沒有多重的措施去推行這一個，我自己覺得，除了是對環保車商是有好處之外，我看不到對其他環保有甚麼好處。政府沒有考慮過從限制車輛這個角度出發，你就只是去對機動車輛在環保車輛這方面減稅，作用根本就是起不到。所以，我今日，我知道這個亦都不是譚司長單方面可以解決的問題，但是對於這裏，我覺得，我要表達個人的看法。

多謝。

**主席：**已經有四位議員發表了意見，請譚司長先作回答。

**經濟財政司司長譚伯源：**多謝主席。

我想請環保局副局長韋海揚先作回答。

**主席：**有請。

**環境保護局副局長韋海揚：**多謝譚司長。

主席、這麼多位議員：

就著剛才各位議員所關注的問題，我作一些回應。

其實現在環保車稅務優惠針對的是輕型私家車，剛才議員都關注到，究竟電單車為甚麼不納入當中。其實，電單車，特別是電動電單車是根據現在機動車輛使用石化燃料替代的能源，包括電動車，已經是獲得稅務的豁免了，這個是一方面。另外，其實我們在二零零八年的時候，已經對進口的電單車尾氣的標準作了規定，所以在尾氣排放方面是有一定的保障。亦都對二衝程的電單車禁止它再進口了。至於其他方面的配套，我都想再強調，今次的環保車稅務優惠，其實是整體去控制車輛尾氣，減少空氣污染的其中一個手段，其實我們亦都有一籃子的措施都會進行中的，包括剛才何議員都提到，我們有沒有一些時間表。或者我這裏都可以簡單講，其實整體的措施的配套方面，我們都分了三個階段去進行一系列的研究和措施。簡單來講，其實第一個階段，其實在零八年到二零一零年，對於新車方面，剛才所講的，二零零八年已經是對進口的摩托車對尾氣排放的標準做了個制定，現時對新入口的汽車的排放標準，都制定了一個行政法規，亦都進行著立法程序，目的其實都是希望對進口的一些車輛能夠擇優，能夠拿些更好的車輛來到澳門，減低對空氣污染的情況。環保車稅務優惠，在去年開始我們亦都在做草擬的工作，今日就在立法會進行討論，這個都是我們第一階段的工作。在去年，其實我們亦都進行了對其他形式的一些環保車的技術的第一期的研究，主要針對了不同的車輛，包括摩托車、私家車或者一些大型的運輸工具，究竟哪些的環保車真的是適合澳門，我們開展了研究，這個研究初步亦都是完成了。這個是第一階段對新車的一些措施。第一階段對舊車，我們其實亦都完成了對柴油車，大家都很關注的，尾氣的問題，加裝一些尾氣的過濾裝置的研究，我們都完成了。這個是第一階段的工作。第二階段其實主要都是二零一一年今年的工作，針對新車和舊車做一系列的做法和研究。對新車方面，剛才我提到，對一些新品種的環保車的研究，我們會藉著第一期研究的結果，排了序，究竟哪些比較調合澳門的實際情況，能夠引入的一些車種，我們進行第二期的研究，這第二期的研究主要是針對，可能會考慮較調合的車種的其他的一些相關的配套設施。舉個例，電動車，究竟澳門電動車的充電站，電網的配套各方面能不能夠支撐得到，這個，今年我們已經進行著第二期的研究。第二階段，針對舊車，我們亦都開展了一個研究，包括剛才關議員亦都有提到，對於舊車汰換的制度，我們在加快進行研究，基本上我們已經有個結果，我們現在在進行分析，希望能夠盡快在明年或

者是這兩年能夠推行汰舊車輛的配套制度，去支撐整個汽車的控制空氣污染的做法，而這個研究今年亦都進行了。另外亦都進行著在用車的尾氣排放標準的研究，因為剛才講的，可能新入口車的排放標準，我們都做了一個法規，現在亦都是在立法程序，但是在在用車，包括現時在澳門有差不多二十輛車，究竟它們的標準是怎樣的，澳門暫時這方面是真空的，所以這方面我們都在進行著研究。最後一個階段其實是下一年及往後那幾年，我們繼續會對新車，按照我們對環保新型的車種，希望能夠逐步在澳門推廣使用。對於舊車，我們爭取能夠在明年或者二零一三年，對在用車尾氣排放立法，制訂一個標準。另外，亦都盡快去執行推動舊車汰換的政策實施。這方面都是整體對於因為車輛尾氣排放而引致的空氣質素的情況，整體方面，我們在環保政策上總體的考慮來的。

**主席：**譚司長有沒有補充，關於何少金議員對稅的鼓勵？

**經濟財政司司長譚伯源：**關於稅務鼓勵，我們亦都知道，環保車的售價可能不會便宜過現在純電油的車，但是我們亦都是希望一些稅務的減免，希望鼓勵更多人在換車的時候考慮環保車輛，所以從稅務減免方面，政府是覺得是可以鼓勵到部份的汽車擁有人士可以會因為稅務優惠而考慮利用環保汽車的。這個是政府的意見。

**主席：**下面有請高天賜議員。

**高天賜：**多謝主席。

各位同事、司長閣下、各位官員：

我相信這個法案，絕大部份人都會支持的，因為邁向低碳城市是一個長遠目標，尤其是我們現在需要建成一個旅遊休閒的條件的情況之下，我們必須要做幾樣事的，不過，我都是想講幾件事。在整體計劃之中，特區政府有沒有一個全面的計劃，在這一方面？首先，除了用些手段去吸引有些人用些環保車，但是這個是一部份，好少部份，其餘就是我們是要執行其他的法例，令到我們真的是一個低碳的城市。首先，我會覺得，政府應該帶頭，在政府車，現在我們特區政府的政府車，有沒有個長遠的計劃，按部就班，使用電動車呢？我未聽過。第二，就是我們的旅遊巴。我們有好多好舊的旅遊巴，日日都在噴黑煙的，好像沒有看到，就只是市民看到。這些，在執行現時的法例，是執法疏鬆，執法不力，令到我們澳門市民要承受廢氣。第三件事就是我們專營公司的車，博企的車，究

竟我們有沒有要求他們，當他們買架新的，稅務優惠的情況下，要求它用一些電動車呢？第四件事就是，最近才有一個新的巴士公司，我就覺得出奇，為甚麼這麼多，百幾架的巴士，不會用些電動的巴士呢？我記得，最近都舉行過大型的環保節環保研討會環保巴士，那特區政府對於這一方面，為甚麼不可以引入一些，帶頭去做一些，讓澳門市民知道環保的概念環保的車，是可以用得着的？就只是單單這個稅務，我覺得是太少邁向前。其次就是，剛才同事都講了，電單車的問題。澳門好多微企。明日就開一間公司，就是環保的汽車，不要說賣甚麼廣告，但是這些都是澳門的微企，作小小的努力，特區政府對於這些這樣的微企，有甚麼資助？有甚麼栽培他們的事可以做到配合的政策，幫到他們呢？看不到。另外一件事，我想講，就是究竟怎樣得到那個百分之五十的稅務，即是甚麼原因，做過些甚麼工作，令到達到這個百分之五十的？因為我覺得，自己百分之五十，始終都是不吸引人買部電動的車，因為電動的車非常之貴及不方便，坦承，現時澳門不普遍。但是你說稅務百分之五十，好老實講，有好多市民都覺得不知怎樣得到回來這個銀碼。所以種種的原因，我覺得，特區政府應該帶頭去做一些事，令到真真正正我們的市面上，尤其是巴士，政府車，帶頭用環保的車。

多謝主席。

**主席：**下面請陳美儀議員。

**陳美儀：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

在這個法案上，減免一些稅項以支持環保，支持一些車的進口，這個態度我是支持的，政府這個方向我是支持的。不過，做這個法案，我又想，因為今日環保局也在這裏，我想看一下，我們減免了一些稅之後，到底我們可以收到甚麼效果？到底環保局對車的入口，標準是甚麼呢？因為現在在歐盟，已經是去到第五期的了，而香港正在入口的應該是第四期第五期的，現在澳門，我聽聞，正在入口的是第二期第三期。到底我們的標準，你減免一些稅，你想達到個甚麼標準呢？你希望入的車是哪一期的車呢？個標準到底是去到哪裏？因為你這裏寫就是說環保車就可以入，但是如果是第二期的，即是歐盟第二期，我覺得這個要求就好像是太低了，我們減了這麼多稅。會不會是那些車行可能有些舊的車，其他地方都不要的，這樣入了我們澳門呢？這個標準，我希望環保局在

這裏可以解答一下我們這個問題。

多謝。

**主席：**下面請崔世平議員。

**崔世平：**多謝主席。

首先我表示，就是說，其實政府推動，希望鼓勵市民多些用環保車，這個取向我是支持它的立法意圖的，但是有一兩個考慮，想看看政府是否有之前溝通過。由於車輛還涉及我們的交通部門，推行這個交通政策的同時，交通局在這方面確實都做了很多的努力，但是在今次減稅的過程中是否有充分與他們溝通及達到個怎樣的協調？主要就是說，因為早前交通局都表示過，希望對於車輛的增長有所考量，有所著墨。究竟在鼓勵環保車的取向的同時，我們怎樣去配合公交優先的運輸政策，而確保我們減了稅，不會引起更多車輛在路面駛，而是真的是可以協調得到。如果不是，兩者的政策究竟是怎樣取捨呢？此外就是說，在鼓勵政策，其實有它的兩面性，都可以達到同一個目的，一種方法就是說要來減低一方面的承擔，就好像現在我們這樣講，將消費者買環保車的稅減低，但是，相對來講，就是說增加另一方面的承擔，就是說不環保的車成本更高，讓有意願去換車的人亦都要作同一的考量。而政府對非環保車的增加它的使用，銷售的成本，去達到鼓勵這些人多些去買環保車這個措施，究竟它的利弊，政府有沒有考量過，不知道可不可以與我們分享下它的經驗。最後就是跟進少少何少金議員剛才表示的，剛才她問就是說減了稅，車價仍然是高，或者甚至乎有可能減了稅，車商加上差價而已，其實就是說怎樣能夠去確保，吸引到消費者真的是去買環保車？除了減稅之外，還有甚麼政府的政策，可以令到，推動環保車輛的取向得以更加彰顯呢？

多謝。

**主席：**下面請麥瑞權議員。

**麥瑞權：**多謝主席。

司長：

對於這個法案我是支持的，因為這個是澳門環保又邁出了一步了，個進程。但是在這裏，我又想了解多些清楚多些。我

自己理解，這個法案的立法背後的意義是推動環保，但是，在這個法案的訂立過程中，政府有沒有做個調查研究呢，就是消費者的消費模式？輕型車，大家都知道就是私家車，是不是一種必需品呢？又未必，見仁見智啦。如果公交是優先的話，根本上好多人都不想買部車，因為還要買個車位，都幾貴的，現在。所以，老實講，你幾多型的環保車都是，一個消費者的模式，私家車就屬於一種炫耀性消費，最好個 CC 大啲，定啲，因為設備多啲可以定啲，又穩陣啲，鋼板厚啲，安全啲。個 CC 大，這件事怎樣解決呢？我們立法的動機是想推動環保，但是是不是要全面地考慮下，怎樣鼓勵人不駕那些大 CC 的車，不買那些大 CC 的車？老實講，越有錢的人買架車的 CC 越大的，是的，如果你沒有三、四千 CC 的大車就不是大車來的。這樣，我們，即是是不是個稅，那個環保稅有個誘因，他就會不買這些車而買些環保車呢？其實是不是想想怎樣去建立一個誘因，讓他降低買大 CC 車的意欲呢？這個第一點。還有，二衝程車，大家知道是不環保的，亦都立例禁止好幾年了，但是現在市面上好多電單車還是二衝程的，這樣我們是不是又可以考慮下那些二衝程的電單車怎樣鼓勵他換車而個稅又減免些呢？所以這方面我們都要注意下。同時，最緊要，就是大家知道，其實輕型車不論怎樣大 CC 都有個限度，但是公車及地盤的泥頭車、運輸車，那些，除了 CC 大之外，其實都是污染好大的。那是不是我們對機動車的稅的焦點是不是更加關注這些二衝程車，大 CC 的車，就算是所謂輕型車，怎樣去鼓勵他減低買大 CC 車的意欲呢？當然了，我都認同崔世平議員他講，怎樣完善這個公交系統，即是治本之道。當然了，在這裏再聲明一次，這個法案我們是支持的，因為真的是都是證明了政府對環保不只是講講而已，都是做了，落在這個操作層面上。

多謝。

**主席：**譚司長請先作回答。

**經濟財政司司長譚伯源：**請韋海揚局長。

**環境保護局副局長韋海揚：**主席、這麼多位議員：

有幾方面怎可以做一些的補充和分享。

關於現在我們的環保車稅務優惠的定義，我們採取的標準，因為我們考慮到這些環保車，希望它們真的是能夠產生對空氣質素的保障，特別是對居民的健康，所以我們都參考了鄰

近地方的一些標準。這個標準其實在這個稅務優惠政策一出的時候，都透過行政長官的批示去訂定這些能夠達到環保排放標準的車的定義。我們拿著兩個標準，第一個標準是尾氣的排放的指數，第二個會是燃料的效益。在尾氣排放的指數，我們特別揀了碳氫化合物氮氧化合物方面，我們要求達到這些排放標準的車起碼都要有歐盟 4K 這兩個指標的上限值再要嚴格一半，這個是我們參照了一些鄰近地區的做法來定的第一大的標準。第二方面就是燃油效益，燃油效率，即是說每一公升的汽油它能夠行到幾多公里，我們都設定了一個標準，一定要高於這個標準及達到剛才所講的排放標準才算是符合滿足這個環保排放標準的輕型私家車。我亦都在這裏做少少補充。有了這兩個定義的時候，其實，我們亦都參照一些鄰近地區，比如香港的一些情況，達到這些標準的車不一定是大家可能覺得很……一定是那些……因為電動那個已經判斷了的。我看到的，香港的環保車的清單裏面，其實由 1200CC 的去到 3000CC 的都有，裏面的價格，我自己都了解過，由十萬，可能去到幾十萬都有的，其實個範圍都很廣泛的，如果根據剛才所定義的這個環保車的標準去定出來的環保車，就不是一般大家會覺得可能沒有五十萬都買不到的那種。這個我都在這裏作少少的補充。另外，剛才議員亦都提過，關於一些新進口車的標準。剛才我講的一籃子的措施裏面，其實我們已經制定了新進口車尾氣排放的標準，我們都是以歐四的標準作為一個門檻，行政法規亦都是進行立法的程序當中，這個，我都是作一些補充。另外，剛才提到，大家都好關注，可能一些大型的柴油車，巴士也好貨車也好，它們的尾氣排放的情況，黑煙等等的問題。這方面，其實在我們去年所完成了的柴油尾氣微粒裝置，我們都有一個結果，我們對某一些過濾裝置的標準，我們都制定了。我們希望透過未來能夠，或者使用到環保節能基金，能夠鼓勵這些載重車的車主透過資助加裝這些柴油的過濾器。這個是我們其中一方面的手段。但是我們剛才都有提，在用車的尾氣標準，其實澳門現在是真空的，我都努力在盡快去制訂這個標準。當在用車的標準亦都制訂的時候，其實，這些大型的車，在用的柴油車，最好是加這些的柴油的過濾裝置，才能夠達到一定的標準的要求，因為暫時現在澳門就只是以黑煙這個標準作為唯一標準去測柴油車的排放情況。這一籃子的我講的措施，其實它們的關聯性都是希望能夠對現有車輛能夠改善它們的空氣的排放的情況的。亦都想講，在二零一零年初的時候成立一個跨部門小組，特別剛才崔議員都有提到，同其他部門之間的協調。這個跨部門小組包括了能源辦、環保局、交通事務局和財政局，去討論關於這些環保車或者環保的空氣改善的措施的一個跨部門小組，其中這個小組就著今次環保車稅務優惠進行了探討和研究，制訂現在的一些方

案。這個我亦都作一個的補充。

**經濟財政司司長譚伯源：**或者稅率方面想請江局長補充一下。

**財政局局長江麗莉：**至於為甚麼我們定為百分之五十，其實我們都有參照了鄰近地方，比如香港都有。我們是五十個巴仙，然後上限就六萬，香港五個巴仙上限就是七萬。但是相對來講，澳門的稅率比較低的。我們亦都有看過，根據資料，其實差不多七十幾個巴仙車價連稅會在四十萬左右的。所以我們計算了出來，定了就是上限為六萬元，因為四十萬左右，如果這樣計的話，就差不多十二萬，個稅率。這些我們都有參考過其他地方的。

**主席：**下面有請林香生議員。

**林香生：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

對這個法案，我覺得，你用的力就不是那麼夠。當然，從稅收杠桿來講，去支持我們環保車的使用，這一個趨向我絕對支持的，但是現在這招藥真的是不夠的。剛才財政局局長都講了，我們的汽車稅好低，我們的汽車稅最高的稅率都是不夠四十個巴仙。我在這裏提少少建議，看看有沒有得考慮。第一個，因為這裏沒有加個附表。我們的附表，如果我們在個附表那裏，每一級加十個巴仙上去，然後我這裏是加到五十……減到五十個巴仙，我又覺得合理的。可以去到八萬元，甚至去到十萬元，你都可以的。你是鼓勵措施，你是將那個稅率去增加。剛才崔世平議員講的就是，你兩招嘛，一招你是杜了它，沒有生根了，第一個你是鼓勵他用這個嘛。第二個就是我們在整個機動車輛稅的規章裏面，我們有些減免的。比如旅遊局，它開了張單之後，它完全可以減稅的，那些車就是黃牌，黑底黃字的。如果我們是有要求的，你申請入來是免稅的，就請你用那些環保車，否則你就不要免稅。是不是這些事都要考慮呢？你寓禁於徵的時候，老老實實，你這招就是寓禁於徵。所以在這裏我還是希望司長你大刀闊斧少少，因為改稅不是那麼容易的，改稅拿上來這裏還有個時機。剛才好多同事一路在問的都是環保，找韋副局來到，一路在答的都是環保上面的事，但是我們今日談稅收的事，是不是在稅收上面我們重些手呢？我既鼓勵你用環保車之餘，我是要杜絕一些不環保的車的時候，我們要用甚麼稅收杠桿，在這裏是不是需要再多考

慮一些呢？我的意見在這裏。

**主席：**有請區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

司長、各位官員：

看第五/二零零二的法律，裏面，的確，那些用非石化燃料的車輛，全部稅項豁免的，但是現在我們這一個就是用環保汽油的輕型車就獲得減免。如果用非石化燃料的就全部免稅，這個就減免。問題就是說，的而且確，究竟政府怎樣衡量呢？當然了，第五/二零零二就立了法很久的了，但是九年來就似乎個效果不是很彰顯的，而不彰顯的原因就是因為非石化的燃料，例如電動車輛，可能我們整個社會沒有足夠的配備，例如叉電等等的供應沒有足夠的配備而導致了這九年來有了個法律，但是就實際上發揮不到作用。這樣，究竟現在政府訂立這個法案的時候，目標就似乎是鼓勵他繼續用環保汽油，就不是加大力度去推動他們用電動車的時候，究竟政府是怎樣考量的呢？我就是想知道怎樣考量這個問題，究竟是不是說原來電動車那個非石化燃料的車輛我們政府用了九年時間了，原來是推動不了的，不可行的，追不到的，我們現在就唯有轉而鼓勵用環保汽油，是不是這樣的意思？這個我都是想聽聽政府的意見。因為這個亦都，似乎，看清楚的時候，環保汽油而已，不是就只是環保車，因為環保車包括的範圍可以好大的，用核能都可以是環保車，但是現在用環保汽油而已。希望政府能夠解釋一下這個。第二亦都是想順便講到一件事，就是說發財車的問題了，這個亦都是社會上很多反映的。發財車的數量好多，而發財車全部都是免稅的，掛黃牌的，相信亦都是因為第五/二零零二的第六條的第一款的第九項，即專用作旅行社業務或被宣告為對旅遊有利之營運設施的業務之客運車輛，但以其載客量足以證明使用該等車輛屬合理者為限這一個條文而引申出那些博企就可以大量用免稅的發財車，我不知道是不是，我看起來就是根據這一條的。那這一點上面，政府有沒有聽市民的意見，有沒有聽社會的意見呢？發財車對於博企來講，可能博企贏利豐厚的時候，是不是需要用豁免稅項來鼓勵它更加多車落地呢？這一點上面政府在現在修改這個法律的時候又有沒有新的考慮呢？

多謝。

**主席：**請李從正議員。

**李從正**：多謝主席。

司長：

其實你說稅制，我想今日這個配搭是比較好的，因為每次如果就只是譚司長上來的話，其他配套的政策問不到的。在這個稅制來講，我覺得，剛才有些議員都講過了，就是在這裏我們是環保車輛，第一是用減稅，但是我們有要求，即是我們減稅去吸引人去買。但是另一方面，我們在旅遊車裏面，發財車方面，我們就免稅，全部豁免，但是沒有要求。如果從環保政策來講，其實一早這件事就已經很明確地應該要取締，但是我又見到政府有任何動作去取締這件事。不要說免稅了，其實如果從一個政策來講，是不是應該如果是只是入些這樣的車的話，要麼不讓他入，要麼就更高的稅才能夠做到個效果，但是我未見到政府在這裏有任何的動作。我希望這件事環保局能夠帶回去再去研究，司長亦都能夠去思考，究竟這方面，旅遊車，尤其是發財車，是不是仍然繼續沿用這一個免稅的政策呢？因為這個不是我第一次問的問題，我在好多次的，甚至我問過安局長，他都沒辦法答到，我都不知道究竟哪位部門去回應這個問題。第二，就是我聽到很久了，看這個法案看了很久，去思考的時候，其實我們原來不是在講環保車的，因為連環保車的定義都未講到，其實是環保動態。這部環保車的環保歸屬感是怎樣呢？還是環保車的定義是甚麼呢？似乎在這個法案裏面原來不是只是講環保車，是講石化燃料的尾氣排放的標準，認定這個是一個環保的車輛，就不是講用一些環保動能的車輛的一個豁免。當然，可能一些電動車或者是天然氣發電的車，這些，我相信絕大多數是因為現在的硬件配備不足，但是硬件配備不足，可能在市區又好或者一些叫做家用的問題上面可能真的是不足的，但是我亦都看不到……我不知道交通事務局在開那個巴士牌的時候有沒有去要求環保局給意見，為甚麼新的巴士在環保的標準上面又沒有呢？這樣是不是推動它……因為它的巴士我相信也是免稅的，那究竟它又為甚麼不讓它用天然氣又或者一些集中式的充電的，去建立一些這樣的充電站去嘗試在這方面去做呢？這樣我又見不到。究竟這個環保政策是怎樣的？究竟現在這個環保的稅收的減免的政策又是一個怎樣的問題？是怎樣的取態呢？這件事我想了解多些。還有，剛才我本來想問的就是環保排放尾氣的標準，剛才局長講了，講了尾氣排放的數字和燃料效益，我想問一個數字就是究竟我們現在正在入口的車，一些的大牌子，當然，我不是講一些名貴的房車，因為你減它六萬元的話，他可能覺得是身份象徵，你減了我錢的話，我還覺得唔抵，但是一般大路的車，市民用開的車，有幾多現在的尾氣排放是不知標準又或者合標準

的呢？如果大部份都已經是差不多，比如日本或者其他幾個大牌子是很大路的，入口上最多的車，都符合標準的話，這樣就變了一個變相減稅項目了？都已經在買的了，是不是？這樣就不應該個取態是這樣的，可能個取態是對一些排放量大的車應該加稅或者是有其他的措施呢？我了解這個數字，究竟是怎樣能夠去到平衡。又或者這個指標是不是將來澳門大部份人的車都不合標準的了，一定不知這個環保排放標準的，大部份都是，所以一定會有一些新的車種會進來，這樣的時候，熟口熟面又怎樣取態呢，不知標準的？我相信這個是一個配套的政策，不是單單就只是一個減稅。當然，我明白這個法案，是支持的，整體上就是支持，希望能夠有一個減稅的空間，令到多些人去用環保的車，但是環保標準我相信就成為了，個排放標準成為了整個法案裏面的一個關鍵因素。

多謝。

**主席**：有請吳在權議員。

**吳在權**：多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

今日這個法案的標的就是修改機動車輛稅的規章，沒錯，主體，這個法案的核心在稅上面。而且這個法案修改的目的，在司長的理由陳述及引介裏面講出了，主體目的是想創造一個綠色的出行，所以是建立低碳，從而推動環保的車輛。如果單從這個法案的核心上看，我本人覺得，似乎是比較簡單些的，但是如果整個的核心，這個法案的目的，其實就是環保車輛。所以剛才有同事提出，是應該講個稅制。但是，事實上，如果單一地講個稅制而不涉及車輛及環保，確實又不知從何講起。所以我覺得今日特區政府這個政策上來講，這一點，我覺得，就只是譚司長你這幾位上來，好似對你不是很公道。為甚麼這樣講呢？本人想要問一問的，比如在司長的理由陳述裏面講到，推動這一個法案修改，亦都帶出鼓勵人家使用環保車之外，其實未來就會對一些高污染的車輛的研究，會加快去淘汰一些舊的車。但是理由陳述和整個推動這個法案的目的，就見不到有相關的負責官員在場，確實，怎麼答啊？我覺得是答不了的，因為這個涉及剛才同事提出的一些環保車輛究竟是怎樣的環保車輛。有低碳的，有用柴油的，有用電動的，究竟以哪個作為核心的呢？未來的交通運輸，是以公交優先，這個是特區政府的核心，但是回過頭來，香港現在是怎樣的呢？在零六年，香港的九巴已經引入了歐盟四期的環保柴油

標準的了，而在一零年更加引入了第五期的標準，香港。在零七年開始，市面的油站只是供給五期的柴油。香港是這樣走在前頭的。但是我們剛剛八月一日將會推行三間公共巴士，我們引入總數二百四十五輛，但是今日未入晒，但是裏面符合歐盟的三期的標準。我們的這個標準和我們的這個思維，好似，個政策是不是這樣做的呢？另外，我們在日前舉行國際環保等等這些研討會裏面，講到電動的車輛，鄰近珠海現在已經在用的了，全電動的巴士已經有幾十輛的了，我們究竟這個政策是怎樣的呢？是不是就這樣在這個稅制這麼簡單拿一條這樣地減免就可以推動的呢？我覺得這裏真的是有商榷。而且，淘汰舊車，我相信這裏沒有主導的官員在場，我相信答不了，但是我都要表示個態度，當然要問的，究竟未來對於一些淘汰，是怎樣的方策？對於現在正在走的這些，大都講的，這些發財巴怎樣去規範？這個是一個問題。第二個問題，政府現在的鼓勵用稅制鼓勵市民使用環保車，作為自己是行政當局，未來，在這段日子裏面，有甚麼率先用身教用來強於言教呢？自己怎樣帶頭使用呢？我都想聽聽，司長，可以答得到的。我知這個不是你的範疇，但是如果可以知道的，亦都無妨。如果不是的話，我只是有一個提問。第三，你叫我，現在鼓動我去，減稅給我，買一部車，講真，我其實就不是因為減稅，是因為個車款。我已經買了部，兩用的，即是既是電動，又是有燒油的，比全燒油的更加環保的。這個我不是很擔心，但是如果你叫我買部全電動的，我真的是擔心，因為好似剛才有同事提到的，我是見不到在個電的叉電上面應該配備有幾多。如果我真是將來買了，普及性不出現又如何呢？這些都是我想要問一下的。

多謝。

**主席：**司長：

或者先回答。

**環境保護局副局長韋海揚：**司長、主席、這麼多位議員：

我好簡單地補充剛才議員關心到的，特別是電動車。其實我剛才提過一籃子的政策和措施，包括進行著一些研究。剛才我提到，關於新型的電動或者叫做新型的環保車輛的研究，我們進行了第一期，而結論亦都有一部份的車輛，可能包括電動，其實都可以是考慮在澳門裏面適合行駛。現在進行著，我們都密鑼緊鼓，加快對第二期的研究，就是剛才，特別議員提到真的是有些新型的環保車輛應用在澳門，配套不足呢，這

個其實是我們第二期研究的一個側重點。我亦都再講講，剛才一、二期的研究，其實都不單單就只是包括私家車，其實亦都包括電單車、的士、巴士，是整體一齊去做一個研究，去考慮的。這方面我就作一個補充。另外，剛才亦都有提到，其實現在起草了一個行政法規，關於入口車輛的標準，剛才都提到，是達到歐盟四期的標準，亦即是將來車輛入來的時候，無論免稅還是不免稅，其實都一定要達到歐盟四期的排放標準的。我亦都補充，剛才李從正議員亦都有提到，究竟現時正在行駛或者市民普遍使用的車輛，其實有哪些真的是合符現在這個環保排放的標準呢？剛才我提到，這一次的環保稅務優惠車輛的標準，其實是採用了兩個排放的元素，剛才提到的，碳氫化合物，一個是氮氫化合物，它們要達到歐盟四期的標準再要嚴格一半的。其實這兩個指標，甚至是比歐盟對這兩個指標的上限更嚴格的。這方面，其實亦都是看現時澳門的一些的車輛，很粗略估計，都有三分之一左右的車輛達到，輕型的私家車都是達到這個標準的。所以在優惠方面是有它的意義的，因為如果全部車都達到的話，其實即是得於全民優惠了，其實亦都不是這樣的一個措施。這方面其實我們在之前亦都是研究過，鄰近地區，特別是香港的一些做法而去得出這一個的標準出來的。至於剛才亦都提到，汰舊車輛的政策，環保局正在進行研究，希望爭取能夠今年完成，對於澳門現時行駛中的一些，無論是舊的一些大巴也也好舊的貨車，甚至去到電單車，究竟有些甚麼汰舊的政策能夠用得到，以致亦都配套剛才我所講的一籃子的對車輛的空氣改善的措施，作為一個配套，這方面我們都是密鑼緊鼓地在談，亦都牽涉到一些可能是區域上的合作，這方面我們亦都會加快研究的進度。我再一次強調，其實今次這個環保車稅務優惠都是一籃子的政策的其中一項的措施，我們希望透過這個措施，能夠鼓勵到市民如果去買車或者更換車輛的時候能夠買一些排放更低，燃油效益更高的車輛，希望能夠對整個空氣質素作出一定程度改善，但是亦都有其他的相關的配套，包括對現時或者新入口的車輛的尾氣排放，甚至對現在的油品的質素的研究去進行修改。剛才提到的汰舊車輛的政策，引入其他新品種的環保車輛的可行性，以致使用一些柴油的尾氣的微粒裝置作為一個短期的措施去改善一些噴黑煙的情況，這一籃子的措施都是為著希望能夠去控制車輛的尾氣，減少空氣的污染。

**經濟財政司司長譚伯源：**主席：

或者我在這裏補充一下。我都好同意剛才局長所講，今日的法案是整個推動環保保護政策，尤其是在車輛使用方面的其中的一部份，其中的一項措施。如果要真真正正去推動整個環

境保護政策，或者就針對車輛的使用更加環保，我想是需要好多的配套措施。我們亦都是好同意剛才有些議員所講，是不是將來可以考慮通過一些對現在的車輛，包括了發財車等等一些稅務方面的考慮，這些意見都是非常好的意見，我們會在整體的政策及配套方面充分考慮議員的意見。

多謝。

**主席：**下面請蕭志偉議員。

**蕭志偉：**多謝主席。

譚司長、各位官員、各位同事：

今日提到關於修改法案裏面，希望通過這個政策推廣使用一些低排放的環保汽車。用這些低排放的環保汽車主要都是希望能夠控制車輛的尾氣，可以減少空氣的污染。當然了，很清晰了，現在全世界都會用這些環保汽車去減少空氣污染。我想先舉一個例，就是關於電動汽車的使用。電動汽車對空氣的污染，大家都，肯定是知道不會帶出一些新的問題，但是電動汽車，肯定，電池裏面是有一個壽命存在的。我所知的電動汽車通常都有十年的壽命。而在這十年壽命之後，其實就是說這塊電池的處理，現在對於生產商來講都是一個需要面對的問題。當然了，每一個，現在歐洲的地區也好，或者一些汽車生產的國家，他們都有一個特殊的政策去配合去處理這些電池上面的問題。當然，我們今日所提到的一些環保的車輛，可能它是一個混合式的能源的一種模式，電池這部份可能是佔了其中一個部份。但是，無論如何，我相信它的充電的功能之後，將來要換這塊電池，我們澳門政府引入了更多這些這樣的車輛的時候，怎樣處理這些電池上面的問題呢？我相信政府你在今日解決到空氣污染這個問題，但是會增加了些新的電池的處理的問題。關於這個廢物的處理，政府，我相信在這個階段裏面是更加需要考慮的。

多謝。

**主席：**下面請高天賜議員。

**高天賜：**多謝主席。

我都是好簡單的，跟進一些問題而已。因為我剛才很清晰是問了兩種的問題，一種就是稅務，剛才局長都解釋了個來

源，怎樣得出來那百分之五十。另外，因為司長剛剛都講了，因為這個是一個部份，其他的有待，例如發財車將來怎樣去處理，這個就是我剛才想跟進的問題，因為事實上環保局局長完全沒有回應我所問的問題。因為我好清晰，就是說，政府車怎樣處理。政府現在整日都是買新車的，而你們做環保的，究竟有些甚麼意見給政府部門呢？第二就是旅遊車、發財車及專營公司的車，電燈公司、水喉公司，他們都買好多車，包括巴士，新的巴士公司，當時政府對於環保的概念向新的巴士公司為甚麼沒有提出環保車呢？我都想知，因為好多澳門市民都問這個問題，但是似乎你剛才講了好多都好緊要的，研究研究研究，但是就只是研究都不夠研究的，始終都要答些問題的。所以我好希望來到這裏準備一下好些，因為議員會問的問題是比較實際些的，因為澳門市民都好關注。究竟這四個問題，政府車、旅遊巴、發財車、專營公司的車，這些車，環保局有甚麼意見？怎樣看？是不是就只是這個稅務做了出來就可以解釋到有一個環保局就算呢？這個解釋不到這個，澳門市民不會接受的。

多謝主席。

**主席：**請張立群議員。

**張立群：**主席、司長、各位同事：

其實，環保，這兩個字，我想所有議員都不敢講不好的，與派錢給市民一樣，沒有人反對的，因為一個反對就大逆不道的了。其實，環保，在現在的社會有一些兩派學說，一個學說就是說環保沒用的，因為這個社會每七千萬年或者七百萬年會變遷一次的，自動變，自然的變遷，等於我們的地球，本來不是個地球，就是些隕石撞落來，所以些細菌微細物變化到今日我們的人這樣子。所以我覺得，政府如果要考慮這樣，要引導人，用利誘去引人去用這些車的時候，你都要考慮個效果。如果將來這些車，比如剛才蕭議員講的事，很對的，這些電池的損耗好大的，但是這些電池將來要怎樣解決它呢？就是好大的毒素發生，比現在的廢氣還厲害。如果將來個個買這些車，兩年三年後說不行，司長，你叫我們買的，那誰背這個鑊？這樣真的是很嚴重的，你們要考慮好清楚先可以做這樣事。第二，最簡單的例子，現在香港，那些膠袋，個個環保分子都說，膠袋現在要用錢買，一定要減少膠袋。好了，現在香港最新出的報告，怎樣呢？用膠袋的數字是小了，但是塑膠的堆填高了百分之二十七，因為你們要用靚的膠袋，要用那些織布膠袋，又印花又這樣，個個用完又扔。所以，這些是不是環

保呢？這些真是沒有人敢講是不是好與不好，我只是將這些事說出來。講起發財巴，其實我成日都要從碼頭過的，日日都要，那些發財巴其實很守規矩的，我見那些巴士全部都門了匙停在那裏的，好少說車開了冷氣坐在那裏嘆世界的，沒有這樣的。所以這個是其次的一件事。我覺得，如果現在我們政府，假如用電動，其實剛才用電池又是一個危險性，用電動更危險。你看看我們中國現在，每一日有些工廠不准開電，而硬要環保，這樣生產下降了，生產下降就市民受苦，人民受苦。如果我們澳門全部用電動車，那我們的電廠發電，用甚麼發動啊？你告訴我？都是用石油煤氣，都是用這些的。而石油價錢升高上來，那個就說：司長，你叫我們買電汽車，搞到現在這麼貴。那些叉電，現在香港都在起電費價，每日都。所以，我覺得，環保我們是要去做一件事，但是每一件事都要很深思熟慮去想，不是說個個喜歡那件事就要去做那件事，讓市民。如果這樣呢……當然，我講的事很淺見，不是我自己識得去做，我亦都不懂環保，我亦都沒有環保，只是按照我自己意願去做而已。所以你們，如果政府作為負責的，應該就是說推銷這些車，用利誘，減稅，其實這些車是很貴的，現在凌志七、八十萬一架，其實給你都不會去買，現在個個整多塊電池在那裏夾住先得，如果不是，停了電就炒粉的了。這樣，到底是不是有好處？當然，每一樣事，有好處有壞處，只是市民、議員，你們做司長，你們自己去考慮。如果是好的話，我們一定是支持你。

多謝。

**主席：**下面請何潤生議員。

**何潤生：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

看今天的法案的題目，就是修改機動車輛稅的一個法案。剛才官員都介紹，我比喻就是一個斬件的法案。為甚麼這樣子看這個問題？因為在環保政策，我想拿少少一些的资料，我有些擔心的。因為看看零六年，其實能源辦公室當時對於澳門的公交系統使用天然氣有個時間表的，希望在零八年開始逐步落實。零九年四月，特區政府與中國汽車工程研究院進行了澳門天然氣公交發展計劃的研究。環保局局長剛才講過了，應該是在一零年，亦都是委托了大學的發展和質量研究所對環保車輛作了些研究。我為甚麼提這幾個政府部門及一些時間表呢？大家看，天然氣公交現在已經看到，我們八月一日所

行的車全部都是歐盟，新買的都是歐盟第三期，有關天然氣的公交根本現在都無影無蹤。剛才局長亦都講了，我們與澳門的合作研究的成果怎樣呢？亦都是沒有有關的公布的。我擔心甚麼問題呢？剛才我們有些議員都講了，其實我們現在買車，市民通過這個稅制可以吸引到他們這些的環保車，但是其實我們現在市民是不清晰的，有關的信息亦都是不清晰，我是買電好買天然氣好抑或買混合好呢？如果在這樣的情況底下，我們今次推出這個稅制，我的看法就是說純粹是一個姿態，即是說政府在環保政策方面去做一些事。但是我亦都想問，因為我們大家都知道，十二五規劃都有一個節能減排的標準，作為澳門亦都不能夠獨善其身。我想看看環保局在這方面，對於我們今次所做的其實是斬件之一的措施能不能去到一個怎樣的效果。但是我相信是擔心效益是有限的，因為為甚麼呢？一個，我們車輛的總量，我們其實已經推行著公交優先，我們在總量的控制，現在我們的車輛已經去到二十萬部了。現在這個政策是會車多了抑或是有個平衡呢，抑或是會少了呢？如果按照現在這個的，我剛才所講的一些不定的因素，我又不知道買哪類的環保車好。我亦都看不到的，如果我買電動，有沒有叉電的場所？另外電動方面都有些叫做再污染的問題，現在都是不清晰的。站在市民，我真是想，你的稅就有些吸引，但是我覺得通知單稅其實還可以，剛才有些同事都講的，是不是還有些更加吸引？但是最重要的就是說，其實現在成熟未呢？因為我們現在公交看不到的。我們剛才所講的其實現在有個別的車種才有有關的環保車種類。在這方面，我亦都很希望，今次這個純粹是一個稅制的法案，但是如果以一系列的配套，我覺得我們聽不到，聽不到。而市民亦都不知怎樣去處理他們買車的時候的動機吸不吸引到。另外，我覺得應該加入淘汰的機制，因為我們現在行走市面的，因為我都聽好多朋友都講，十幾年的車還在用。其實今次是不是一個好好的機會，就是說我們訂立一些相對比較舊的，在今次換環保車方面，我們有些更加吸引的措施吸引他呢？如果不是的話，你的總量方面，我們有些錢的人，沒有甚麼所謂啦，試下買一部啦，反正我已經有七部車了，買多部，八部都無所謂啦。這個就造成一個可能個總量方面更加多了。我覺得大家都不希望出現這個情況。所以，總的來講，我希望，剛才官員都講到了，有些一整套的措施，但是我們市民以至到我們議員在這方面都不是那麼清晰的。怎樣能夠配合到國家的一二五的規劃，我們澳門怎樣去做呢？我相信在這裏加大一些宣傳、教育，以至到我好希望有些配套的措施能夠盡快給到市民和社會知道。站在純粹這一個車輛調整這個稅的法案，我自己的意見，我是同意的，但是如果沒有一些具體的措施，我相信誘因不是很大。我希望政府能夠考慮這方面。

多謝。

**主席：**下面請陳偉智議員。

**陳偉智：**多謝主席。

都聽了政府官員的回應了，但是我聽聽埋埋就好似好多都是落晒個籃度，然後就是一籃子研究。環保局都成立了一段長的時間，之前這都是環委會，到今時今日都是一籃子研究，我想你真的是要有成果出來先得。第二就是說，對於機動車輛尾氣排放方面，你又說已經草擬了，是在立法程序當中，遲遲都只見樓梯響，不見人下來。亦都一樣事，就是說八月一日我們已經開始有新的公交服務。這三間公司其實所有的服務都是由政府承包了費用的。其實可不可以考慮一點，就是說，對於這些公共車輛，公交的尾氣排放方面，政府可以帶頭要求他們用歐盟四期，帶頭先行先試做這樣工作。既然你已經全部承包了，他們在服務承諾方面，對社會的回報或者責任方面都應該有一個提供出來，政府絕對可以做這樣工作。如果公交方面的車輛可以用歐盟四期，我想已經為我們的空氣質素有好好的改善。最後一點就是，趁著韋副局長在這裏的時候就問你一些專業的問題，我同幾位同事研究了很久都解決不到，都摸不到，上網都找不到，就是說你在個法案推介文本裏面，理由陳述裏面就說，如果澳門全澳一個巴仙五個巴仙或者十個巴仙的汽油，輕型車輛由環保汽油輕型車輛取代，這樣，我們都看到的，你在環保車輛方面的定義就是說符合環保排放標準的輕型車輛，這裏又沒有講環保汽油。我們去入油的時候有鉛無鉛代鉛而已，就不能夠說：喂，幫我入些環保汽油。我想問一問韋副局長，專業的環保汽油是怎樣的意思？請你幫忙解釋一下而已。

多謝。

**主席：**下面請區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

再跟進一下剛才的問題。我剛才問的就是政府怎樣考量，究竟本來我們鼓勵用些非石化燃料的車輛就是豁免稅項的，現在我們在經過九年之後，就鼓勵人家用一些環保汽油的車輛。當然了，韋副局長本來的講法就是我們這個是一籃子的，這個只是其中一環。問題就是說，似乎目標就很混亂。理論上，我要推行的就是非石化燃料的車輛的時候，那我就在他

谷這個東西，去增加設備、配套，令到人家用，現在不是，個稅項減免了，那些人都不用，原因其實是政府的配套的不完善而令到那些人不敢去碰這個東西，但是我們現在要增加一個……即是個目標似乎是分散了，去鼓勵人用環保汽油。問題就是說我們現在的油站有無鉛，有代鉛，有柴油，好了，將來我們又要鼓勵公司又要增加個環保汽油來到入油，這樣，我們的集中注意力，究竟你想它推動社會走向非石化燃料的車輛還是推動它繼續用油的車輛呢？如果現在這個法案去減免了一部份的時候，其實亦都等於鼓勵他們繼續用燃油。究竟政策上怎樣的呢？我覺得幾混亂的，就不是可以一籃子地去解決就叫做回答了這個問題的。第二，環保汽油本身是不是值得鼓勵，又是另外一個爭端，因為環保汽油，剛才陳偉智議員問了，甚麼叫做環保汽油，但是環保汽油裏面可能是用酒精、用粟米、甘蔗這些去做成環保的燃料來到做這些汽油出來，但是問題這些在世界上都有爭論的，說耗用了糧食來做這些能源，但又鼓勵他使用這些能源的時候，可能會導致糧食更加缺乏的時候，這些都是世界上有爭議的。為甚麼我們目標不直接集中就是要推動用非石化燃料，現在又分散了目標呢？我覺得這點是作為議員，收到這個法案的時候，我覺得這個都是需要政府能夠解釋清楚個目標究竟是怎樣定出來的。

多謝。

**主席：**請譚司長。

**環境保護局副局長韋海揚：**首先我對剛才那麼多位議員的提問我都作一些補充。

特別是關注到對電動車輛或者非石化燃料方面的一些方向，其實，環保局都是持一個開放的態度，因為我們最終是希望對空氣質素有所改善。誠言，現在澳門真的是要去行電動車，或者第一期的研究我們都有一個結論，我們覺得電動車在澳門是適合，但是我們現在跟進中的就是究竟各方面的配套設施，雙方面能夠怎樣呢，我們會盡快去跟進。但是，誠言，現在澳門這個情況，其實，汽油的汽車仍然是，基本上是很普遍地使用，所以這方面我們都爭取，特別是輕型的汽車能夠更加有些優惠的政策，能夠引入一些更優質的汽油的汽車，以改善空氣的情況。我都做少少補充，其實理由陳述裏面，我想是一個詞語的表述，那個其實應該是環保的汽油輕型汽車，環保的輕型汽油汽車，不是環保汽油。其實我們想講的，就是說，其實今次環保稅務優惠，是針對輕型的汽油汽車的。但是能夠達到我剛才所講，比如歐盟四期，對於碳氫化合物、氮氧化物的

標準，我們其實是賦予了它是一個環保的符合這個排放要求的一種車種。所以我在這裏作一個澄清，我們沒有強調環保汽油的，這個應該是環保汽油輕型汽車。這個，如果是用了的時候，其實對環境有些甚麼改善，我想在這裏補充。另外，剛才亦都提到電動車，電動車一些電池的處理等等，其實我們環保局成立之後，我們對電子廢棄物，都包括了電池，我們都是進行著研究，我們與清華大學進行研究，究竟將來怎樣去處理。剛才我提過，第二期對於一些環保車輛的一些研究的配套設施方面，其實亦都會考慮。如果電動車是適合澳門用的時候，它的配套設施，亦都包括可能電池的處理等等，都會納入考慮當中的。我們都多謝議員給的意見，因為這個都是很長遠要去解決，不可以為著當下一個的優惠而去沒有考慮到其他方面的一些二次污染。另外剛才高議員亦都有提到，關於政府車或者其他車輛有些甚麼考量。環保局都在看一部電動車，希望引入之後能夠做一個帶動，希望其他政府部門都去使用。但是因為暫時的配套設施不是周圍都有，回來之後我們都要做測試。剛才我們都提，入口新的車，關於尾氣的標準，其實都要達到歐盟，我們會作為一個門檻。如果這一個行政法規通過之後，所有將來入來的車輛，無論是發財巴也好其他巴士的士都好，它都要達到這一個門檻。至於那些現在還在行駛的，它可能對空氣產生的一些污染情況，剛才我都有提到，我們會透過柴油尾氣微粒過濾器作為一個短期措施去改善這個情況。我們亦都加快研究現行車輛的尾氣排放標準，以致這個標準一訂定的時候，這些車輛都要滿足到這個要求的。這方面我作一個補充。

多謝。

**主席：**譚司長有沒有補充？

**經濟財政司司長譚伯源：**沒有補充。

多謝主席。

**主席：**各位議員：

對法案有沒有新的意見？……如果沒有新的意見，我們現在進入有關的法案的一般性的表決。請付表決。

（表決進行中）

**主席：**通過。

多謝譚司長和各位官員。

各位議員：

我們現在休息十五分鐘，因為接著還有一個第三個議程。

（休會）

**主席：**各位議員：

我們現在繼續進行我們第三個議程。

在這裏以立法會的名義歡迎張司長和有關的政府官員。

第三個議程就是引介、一般性討論及表決《公共地方錄像監視法律制度》法案。

現在我們首先有請張司長對這個法案進行有關的引介。

**保安司司長張國華：**多謝主席。

主席、各位議員：

現在由本人引介《公共地方錄像監視法律制度》。

為了有利預防及打擊犯罪，保安部隊和部門必需配備精良的技術設備，這樣才能增強行動技術的能力以及有助於合理安排人力資源。

錄像監視系統的運用，就是應用新的科技的體現。利用固定的攝影機又或者其他類似的系統或者技術手段，以閉路視頻和攝影系統實時收錄和處理影像和聲音。考慮到澳門的地理、人口和社會特徵及對外的交往，澳門將可能應對各種治安公共秩序的事件，澳門特區政府有需要採取措施落實社會福祉和確保市民安居樂業。因此，基於上述原因，在澳門特區應用錄像監視系統是有理由的。

事實上，視聽技術設備的使用，可能干預市民的基本權利、自由和保障，特別是肖像權、言論權、隱私權和私人生活隱私權，通行自由等等。

在具體情況之下，我們面對以下兩種法益：第一，人生及

財產的保護、社會治安及公共秩序；第二，因影像的收集而可能受影像的隱私權及私人生活的隱私權。考慮到互為衝突的基本權利的價值，我們務必在兩者之間作出平衡。因此，我們在法案之中引入了澳門法律體系固有的基本原則，分別是合法性原則、專門性原則和適度原則，最少干預原則。基於這種保障的需要，我們認為是適當的時機就使用錄像監視系統進行立法，以確保我們能夠依法運用錄像監視所帶來的便利，但這必須在完全尊重基本價值的前提下進行。此外，力度錄像監視法律制度與下列現行的法例銜接：《澳門特別行政區基本法》、《刑法典》，特別是第 8/2005 號法律。因此，對本法案所收錄的資料作出收集處理登記保存，必須嚴格遵守第 8/2005 號法律，關於個人資料保護及資訊安全的規範。在保護澳門居民的自由和安全及尊重基本權利和自由兩者之間，尋找出合理的平衡點，以及確保澳門特區法律體制內部法例之間的銜接。因此，我們可以肯定這個法案是一個適切的法案。

多謝主席。

**主席：**多謝張司長的引介。

下面我們進行一般性的討論。有請吳國昌議員。

**吳國昌：**司長閣下、各位官員：

首先，自從公開有《公共地方錄像監視法律制度》法案提出，一部份相當關注基本人權的市民都反映，對於這個錄像監視涉嫌侵犯個人私隱的問題相當關心。我作為立法議員，都向相關的市民解釋，就是說，你如果擔心錄像監視會侵犯個人私隱，就絕對不是一個要來反對這個法案的理由，因為事實上如果沒有這個法案的話，現在已經有錄像監視的了，而錄像監視，如果沒有這個法案，就更加有王管，亦都沒有一個正式的法律去規定它設置的目的，設置場所的範圍，怎樣使用，你個人怎樣去處理，你怎樣可以知道有沒有侵犯你個人私隱等等，就變了沒有具體法律去規範。所以，擔心個人私隱，就只能夠向市民解釋絕對不是要來反對這個法案的理由。但是，我亦都是相當遺憾，其實相當遲，我其實亦都是覺得應該是要立法，所以較早之前我在立法會已經提出了一個口頭質詢，都仍質詢政府為甚麼答應了第二季度會交到個法案來都未交到。口頭質詢還放著，遲些就來答，我相信不用答了，現在已經這個法案來了。但是在收到這個法案之後，就依然覺得是有相當部份的保留，所以需要一般性討論上作出討論。第一，就是說，沒錯，我覺得既然有了錄像監視的設施是存在著，有些人

可能基本上他是自由主義者，根本就是反對這個設施，那他有他反對的理由，但是，如果為了公眾的治安等等而設立這些設施的話，就的確需要有法制正式去監管，這個是事實。這樣，應該有這個法案，有法律去監管的。但是問題是監管不到位是一個問題。初步來看，就覺得這個監管是不是到位，今日就很遺憾，政府的代表來到，就沒有個人資料辦公室的主任或者人在這裏。其實我很想，不知道司長或者各位官員可不可以代他解釋，就是說，為了作為一個平衡，保障個人私隱這個層面來到講，一方面就是說，那市民又怎樣能夠確保政府是會履行，比如你法案第五條所講的錄像監視的目的，真的是依法來到做到有監管，市民有懷疑的時候，那個個人資料辦公室是不是有這樣的權力，有這樣的能力去進行監察相關的部門遵守第五條的規定，而不會越出這個範圍呢？怎樣去做到呢？還有，就是說，法案，當然了，我知道二十七條亦都規定，如果利害關係人有事就可以去那個相關的公共部門投訴，由它向治安當局去拿回資料來看。但是，事實上，這個個人資料辦公室有沒有他們的機制是可以接受到當事人去取閱他這些資料？怎樣擺法呢？資料辦公室主任在這裏可以直接答我，但是他不在這裏，而法律就很簡單，只是有一條這樣規定，就是說利害關係人有權去那個部門去取的。怎樣做？有甚麼機制？有甚麼程序？幾時拿到？完全沒有細則去規定的，這個時候，表面上當然有好過沒有，但是實際上變了執行時，雖然資料辦公室沒有人在這裏，但是不知現在政府代表可不可以亦都在一般性的時候向市民講清楚。如果你覺得有部天眼對住你睡房的窗口，而法律規定不應該影到你屋裏面的，而實際上你覺得可能影到的時候，那你是不是可以用這個理由走去個人資料辦公室那裏，是要寫信，親身上去還是怎樣？在幾長的時間之內？是不是真的是拿得到，來到真的是看這些資料究竟有沒有影到你屋裏面呢？諸如此類這些這樣的問題，我不知道官員可不可以給市民一個信心？同時，你覺得它設置的範圍是超出了第五條規定的一系列的場所你都設置了，確是不相干的，這個時候，又是不是由個人資料辦公室可以作為一個公證去判斷抑或不是，就是法律寫了在這裏，就好像沒有人可以判斷得到有沒有越出第五條的範圍，希望解釋。還有，法律牽涉到第二個問題，原因就是法案第十四條增加了一樣東西，就是說這些收集的影像和影音即是聲音，是可以在刑事訴訟程序或者輕微違反的程序各階段構成證據的資料，這樣，我相信事實上現在由政府，尤其是保安部門安裝的天眼拿到的資料，都不會當作廢物的。即是如果有重大的案件或者這些案件做到的時候，我覺得你是不是現在其實已經會翻查這些資料來看呢？雖然，這些資料沒有法律規定它可以在訴訟程序裏面或者法院裏面採用，但是可能你都是在用著也說不定。現在如果通過了這條之後，他

有了證明，直頭正式使用這些資料，我覺得使用這些資料的手續、規範，一發現有需要的時候，就將它保存好，要拿去相關的部門那裏保存作為證據來做，將來會規範些。現在的問題就是說一旦牽涉到刑事訴訟而作為證據資料就牽涉第二個問題，就不是個人私隱的問題，是第二個問題，就是公平性的問題。公平性就是在這裏，我希望一般性討論裏面政府答到我，是有兩個不同層次的公平性的問題。第一個層次就是說，既然根據第十四條規定他能夠證明到的，這個意思就是說，作為主管的治安部門，的確是有權看這些收集回來的資料，即使沒有市民去舉報，沒有警察現場看到那裏發生了違法事也好，但是，你從這些資料那些看到的時候，這樣你就要處理的了，因為它可以作為證據，這時，你接著就可以根據錄像的資料，看到有人做了些甚麼違法的事，這樣就可以檢舉他了。但是問題就是大家知道，司長亦都可以收到封，好多市民都投訴中，例如在市民上面違例泊車抄牌，已經是就是民怨沸騰，沸騰的地方就是為甚麼抄我不抄他，為甚麼人家有平治的那些你不抄但是我架錢七就抄？已經是認為，最低限度認為是檢舉不公平這種投訴或者怨言已經是滿天飛了，澳門。這些情況就更加令人會懷疑，就是說，如果你這些資料法定可以作為證據真是去進行檢控的時候，比如你拿著一餅帶，將那些影音收了在一餅帶那裏，那餅帶裏面可能會看到百幾個人都違法的，但是沒有知道的，就只是你在查，那你可以選擇性是將其中一個人兩個人三個人抽出來檢控，其他人當看不到都是可以的，誰監管啊？市民怎樣知道啊？這個第一個公平性問題了。這樣的檢舉執法，怎樣保證存在公平性而不是選擇性檢控呢？誰監管到呢？第二，牽涉到第一個層面的公平性的問題，就是說是官民之間的公平問題了。官方，我們當然，政府不是敵人，我們都支持政府，對違法的是應該執法檢舉，這個事實，你可以用這些資料進行檢舉，對的，但是另外一方面，作為市民，他們是不是亦有相應的權力利用這些資料來到維護他自己呢？這樣才是公平的，不能夠單方面政府就可以隨時動用這些資料就去檢控檢控檢控，但是另外一方面市民覺得自己沒有違法，但是當他牽涉到被冤枉的時候，他覺得，那裏有天眼，我就要求拿回那些資料，方便維護，我沒有犯這個法律，或者沒有做這個輕微違反的，這樣，有甚麼機制可以做到呢？政府方面就可以做到，原因就是資料在你手上，總之在六十日之前未銷毀期間，你檢查到，不知會不會選擇性檢控，總之就是檢查到，發覺有證據了，這樣可以採取檢控程序的去進行處理的。但是另外一方面，一個希望維護自己的市民，似乎就沒有機制讓他用這些資料來維護他自己。第二，就算他去到法院，請了律師，請律師大人，要求法官大人批准他調用這些資料。對不起，已經過了六十日了，資料全部銷毀了，沒有

了，就會出現這個官民之間不對等、不公平的情況。所以在立法的時候，我希望政府能夠在這裏解釋，就是說，能不能夠進一步完善到關於私隱權保障的機制，讓市民真的是有信心，這個第一個層面的問題，第二，政府如何向市民解說在利用這些資料作為檢控的證據的時候可以那種公平性，包括會不會選擇性檢控的問題及官民之間公平性的問題呢？希望作出解說。

多謝。

**主席：**有請唐曉晴議員。

**唐曉晴：**多謝主席。

司長、各位官員：

對於這個叫做錄像監視的法案，其實我個人有頗大的疑慮的，因為我想沒有任何一個人喜歡活在全天候被監視的社會上，一舉一動都錄入了錄像裏面，因為我們其實每一日都有很多的時間會在私人、公共的地方。但是，可能實踐證明，這樣的錄像監視對於治安的維持，打擊罪案會發揮到一些作用。所以，剛才吳國昌議員有一句說話，說，可能用個人的隱私的理由完全去否定裝天眼的做法可能未必成立，但這不可以禁止或者不可以阻止市民有好大的隱憂。在尺度上，我想第一個需要考慮的是範圍，我們是不是天網似的天眼，全部都是。雖然我們說公共地方，但是我剛才看了，這個法例裏面，我們為了道路交通，基本上，公共地方差不多，如果要安的話，你成個澳門全部罩住都可以的。如果真的是這樣全部罩住它，我想大家都幾憂慮的。同這個有關的，我不知道在保安的範疇裝天眼的做法在外國或者其他地方，它是怎樣更加有效，怎樣叫做識別會更加有效。究竟我是要全部告訴他我在這裏就裝了天眼的，所以你就不要在這裏做壞事或者不要做些鬼崇事，還是，我鬼鬼崇崇裝了天眼，等你不知道，跟住捉到你好？我不知道現在政府的想法究竟是攤出來，等你全部知道，就不要在這些地方去做些不見得人的事了，還是秘密地捉到你？這是有不同的，我亦都不知道政府有沒有研究過這兩個效果之間的分別？另外，還有一個，如果真的是有人懷疑你有裝了，影響了他的生活的，那他怎知道呢，如果你不是全部攤出來的話，他怎知道你有裝還是沒有裝呢？還是非得要等到被人將私人生活公開洩漏了，他才後來請求賠償、救濟？到時都救不回來，有些。所以我想知道這個究竟個情況是怎樣的。第三就是，第十三條講到有個機制檢討裝得對不對，是不是適當，是不是合理。是的，第十三條這樣講的：評估已使用的工具的地

點的風險及管制需要。這個我想知道是事先還是事後的？如果是事後的話，幾時會是檢討一次？這些，我想都是對公眾疑慮的減少有一些有用的信息。

多謝司長。

**主席：**下面請麥瑞權議員。

**麥瑞權：**多謝主席。

司長：

在這個條例裏面，我覺得，澳門都是準備做一個世界休閒中心，所以我覺得，保障澳門的治安是好緊要的。作為一個宜居城市，治安亦都是好緊要的。所以，亦都有些專家學者講，在經濟發達的地方的犯罪率是高的，相對，是較為低些的犯罪率。所以，我覺得，現在我們澳門作為一個國際城市，利用一些高科技的手段去有效地管理我們的治安及公共秩序，我覺得是有需要的。當然了，大家很擔心私隱的問題，但是澳門這麼細，你去哪裏都被人見到的，你躲得去哪裏？去珠海都被人找得出來。所以我覺得，行得正企得正，這個又不是甚麼問題。大家其實都不用太擔心，我自己覺得，都有個個人資料保護法，有好多條例去保護。反為我更加關注資料在收錄的過程中保存及使用者的身份而引致的資料外泄我更加關心。其實，對大家有利的事，衡量得失，司長在法案裏面也是這樣講的，就是怎樣平衡這件事。我覺得是沒問題的，只要為了公共利益。但是怎樣會做到在這個收錄資料的獲取、處理、保存的程序及權限怎樣訂得更加清楚，這個很重要。舉個例，好像第八條裏面就說負責處理資料的實體及第十七條保安部及保安部門查閱資料，那裏講了哪些人可以看這些資料。但是大家有沒有想過，我亦都想問一下司長，你們那些設施的裝置及維修保養是自己人做還是外判的呢？你的條例很清楚，保安人員甚麼甚麼，如果怎樣就怎樣，是有受約束，但是如果你外判了，那些人員有機會接觸這些資料的，你壞了叫他整嘛，這樣，他可能看到些東西的，但是他們不是授權限的實體去看的，他是一般的市民，他又不是偷那些資料，但是看了之後，他行出街：剛才我看到些東西，這樣這樣，算不算抵觸條例？又怎樣去約束這些這樣外判的人員呢？或者可能是你們自己的人員，但是這些人員是不是受現在的條例裏面講的，這些人可以看，是不是涵括那些人員都可以看呢？我們更加關心在資料錄取了之後處理及保存的程序方面會不會出漏洞，如果是的就麻煩了。這個人可以看這個人不讓看，寫得清清楚楚，但是如果

這些東西全部出了街，咁點搞呢？所以，其實政府這裏是不是在條例裏面，當然，可能細則性的時候討論一下，可不可以就是說在保存和使用資料的人是限制於一小撮，比如一個小的委員會，就不是……這裏寫得很籠統，保安部人員都可以，這樣講即是差不多是人都可以看。這樣很難監管的。是不是可以將個範圍收窄些，周時，最緊要是制訂些清晰的權責指引。最重要的就是收錄的資料的獲得，要遵循嚴格的程序及有效的監督。當然了，這些細節的事我們真的是要清清楚楚，不能夠太粗。剛才我講，你維修保養那些，究竟是外判還是自己人做？是不是你認為信得過？為甚麼信得過？是不是法律上授權他，可以讓他看到這些資料呢？

多謝。

**主席：**有請何潤生議員。

**何潤生：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

作為澳門一個旅遊休閒的中心，相信站在保安的領域裏面，其實對於現在澳門的一些的複雜多變，我相信政府亦都相對要有更加相對完善一些的保安措施，才能夠使到澳門保持一個宜居的城市，同時亦都使到澳門的旅遊名城，世遺的景點能夠持續下去。這個，我相信在保安範疇講，這個是一個相對具挑戰性的工作。因為站在澳門國際化城市化來講，我們現在面對有好多的一些方方面面的案。看看最近的，包括在我們的新口岸區，我們的旅遊點裏面，都有些叫假的炸彈。剛剛昨天的，亦都有國際中心的這些這樣的情況。其實這些已經在我們澳門以往未有這些情況，可能現在真的是站在保安範疇，這方面要怎樣去與時俱進。用一個科技強警，亦都看看，今年的施政報告裏面亦都有講到這方面。站在這個天眼，就不是一個甚麼新的事物，我看看，在零九年的四月，有關當局已經提出這個計劃了。當時就是說有個計劃，在全澳會裝置四百個俗稱天眼，當時個名叫做道路電子監察系統鏡頭。今次就裝二百支。如果二百支，亦都是先在有關的口岸裏面安裝。我亦都想想看，即是說原來的四百支的天眼，其實同今次這個二百支是一件事抑或是另一件事。因為我見到現在在馬路已經是裝了好多這些 CCTV 的鏡頭了，包括巴士站亦都是有。今次這個二百支是在另外的抑或怎樣呢？我想稍後司長在這方面回答這個問題。另外一方面亦都看看，好多市民都講，我們現在犯罪的種類越來越多，包括燒車，包括我們的一些舊區，我們的其他的

一些盜竊等等，這些方面都相對來講，都是一些的可能是一些的叫做舊區，以至到一些治安的黑點。其實我想看看今次司長上來我們的這個法案，有沒有一個時間表。因為今次裝二百支就在個口岸，這樣對於市民好大訴求的一些治安黑點，舊城區，以至到一些相對治安比較差的地方，有沒有一個計劃，有沒有一個時間表？希望能夠給我們一個知悉。因為這個亦都是很重要的。因為在這方面亦都對於整個治安的預防以至到一些可以作一些起訴方面，都是很重要的一個工具，在這方面想司長作一個回應。另外一方面亦都，剛才所講的，原有的我們的一些道路電子監察系統，受不受這個法案所規管？因為這個法案如果規範的話，而你的安裝，需要行政長官，亦都需要經過我們個人資料的辦公室去同意才能夠裝的。現在我們裝了這麼多的話，怎樣做呢？我覺得這個亦都需要在道路電子監察系統裏面，包不包括在裏面亦都需要司長這裏作一個的介紹。另外，再者，即是說大家都很擔心的就是關於保護私隱的問題。我很希望在這個法案裏面都體現到，需要將有關的資料收集或者登記保存，都必須按照 8/2005 有關個人資料的保護法，需要有關規範的。這方面，為了市民安心，我相信必須要在這方面，將來有關執法的一些我們的公務員一定要知悉，這個是非常之重要的。我覺得這方面如果有關的宣傳，在有關的培訓方面，以至到將來執行怎樣去監管這方面，我相信這一方面一定要做到位。我主要是這個。

多謝。

**主席：**司長：

我想，還有三位議員，一次過問完再答了，好嗎？……那下面請何少金議員。

**何少金：**多謝主席。

近年來，大家都看到了，澳門社會發展很急促，但是，犯罪等等案件亦都有所飆升。另外，比如早前在澳門經常都發生，燒車案，搶劫案，其實，居民的生命安全，財產安全都受到威脅的。所以，治安問題已經成為了民眾很關心的一個議題。亦都，的而且確，亦都是政府施政的首要的工作。所以，即是說，設立這樣的監視器，怎樣發揮它安全的防護的作用，大家都是清楚明白的，但是亦都是同時充分怎樣在重視人權這個保護方面取得平衡，這樣，的而且確是要審慎地去處理的。所以，在這裏，我想問一問，政府又講了，首階段就會在出入口的口岸裝二百部監視的錄影機。但是跟住又沒有一

個，即是清楚之後，還有幾多個階段呢？亦都是會在哪些地區設立呢？這個都是，我相信大家市民都是想知道的。另外，政府亦都講了，在今次這個法案草擬的過程中，是參考了好多其他地方的一些立法經驗。我們看看，其實在一些先進的國家，比如英國、美國、德國、日本，他們都在設置監視器的法律之中，美國其實有設定了一些民眾參與的條文的。比如好似在華盛頓，在設置監視器方案，市民是可以在三十日之內向警察局長提出意見的。另外，就是說，如果對於這個監視器的計劃有些甚麼改變的時候，亦都是會諮詢社區居民的意見的。所以在這裏我亦都想問一下政府，在將來之後的階段裏面，都是會去到一些區域裏面，市民密集的一些這樣的區域裏面，其實，會不會去考慮做好溝通的工作，以讓到市民更加釋除一些疑慮呢？

多謝。

**主席：**下面請高天賜議員。

**高天賜：**多謝主席。

司長閣下、各位官員：

幾點想表達。第一件事，就是我覺得立法的技術，個方案是有進步，但是這件事不等於裏面不需要去注意一些重要的事情。第一件事就是，我都會覺得比較出奇，為甚麼個人資料辦公室的代表沒有出現呢？原因就是，很關鍵，很關鍵，就是個人資料保護法的法例，8/2005 年，個關鍵的條文就是第廿八條與這個法例，現在我們所審議中的，是有很密切的關係的，因為這個就是關鍵性，就是當一個人，一個市民，受到一些不公平，或者他的權益是損害，他可以向個人資料辦公室提出投訴。但是，這個法案，就是偏偏第十條的第四款，二十條的第四款，就是說，有一個保密的義務，職員有保密的義務存在，即是換句話說來講，你們可以，保安部隊可以不洩漏，保密，這樣變了個人資料辦公室裏面就做不了工作的。包括個市民，好似剛才有些同事講的，就需要怎樣呢？就要找律師了。這件事，我覺得在小組上，可以完善的。兩者的關係非常之密切，但是不能夠 駕於這個法例，8/2005 年的。因為除了 8/2005 年，當然，我們有基本法第三十條的下半段裏面所講那個個人私隱的問題的。所以這裏，第一點我是想提醒政府這一方面，主要是做好一點，因為的而且確，會引申一些操作上的問題。第二件事就是，我會見到，盡量，政府在形容詞方面，比如第七條裏面，不知道表達些甚麼意思。葡文叫做

resguardo de intimidade，即是這個是一個葡文的形容詞：conceito indeterminado，意思即是不清楚究竟你是在指的甚麼。這件事亦都在小組裏面可以比較細微些做好這個說法的。另外，第二件事，我想表達出來，在現階段，亦都有些同事在早前講了，關於公平性的。的而且確，將來有權睇片的官員，責任非常之大，但是有可能會選擇性去選擇一些違規的事情的，包括刑事和其他交通的事故或者違規道路法典等等，這件事，我們亦都需要有一個完整的制度，避免出現社會的矛盾及市民覺得是有選擇性的。我相信在小組裏面是可以去完善的，因為我覺得始終這個法例是支持的，因為我們需要，但是不能夠造成失控。始終，我今日都是這樣講，個人資料辦公室的代表沒有來到，我覺得是比較失望的，希望在小組，政府可以陪同，他們可以陪同政府出席在我們的小組會議裏面討論這些問題。最後，我想提醒，想提出一個問題，就是關於保密性。因為保密性方面我不知道與公職法的保密，保安事務局的軍事化人員的保密性，還是其他的，可以令到個人資料辦公室，他們想索查資料，你們可以不給。這個從法律上的角度來講是需要界定比較清楚些會比較好些。加上最後那條條文，亦都想講講，是一個比較簡單的，就是關於一些嚴重的行為的。嚴重的行為亦都是一個比較沒有那麼清晰。甚麼叫做嚴重呢？怎樣才算是嚴重呢？怎樣才算是入到這個定義呢？我相信這件事亦都是可以在小組裏面完成的。

多謝。

**主席：**下面有請林香生議員。

**林香生：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

這個法始終它都是要來的，因為現代社會，電子鏡頭周街都是，已經是很普遍了，亦不是澳門特有。但是看我們現在這個法案，我講講我自己個人的一些理解。如果從監控範圍來講，這裏寫了些限制，但這些限制究竟是怎樣能夠使一般人都明白這個限制的情況是怎樣的呢，這裏還需要去細化一些。第二個就是監控的目的，這裏僅限於治安的情況，公共秩序的情況，預防犯罪的情況。這裏目的亦都是比較清晰的。裏面亦都對保密有些嚴格的東西。這個從監控的限制、目的，保密的情況，法律都有。現在的問題，在法律裏面，搞不清楚的是，怎樣去分清個責任。比如現在我們在第七條是禁止的，如果違反了怎樣處理？第七條是牽涉到宗教這些事。十八條是一個嚴重

罪行，因為他出售了一些不應該的資料他拿去出售。第廿三條已經寫明，否則刑事處理。一般我們都很少見到在法律裏面用“否則刑事處理”這樣的表述的，因為你違法才這樣的。但是，我們現在，在這個法案裏面，我們的二十八條只是援引了 8/2005 號法律它所有的罰則和處罰。在這裏的責任就是怎樣起訴呢？誰去做呢？責任怎樣處理呢？因為個人私隱那個，個人資料保護法，它整套罰則很長的。剛才高天賜講了個二十八條就是當事人可以去投訴，跟住去到四十四條都是處理這些事的，它總共有十七個條文是處理這些事的。現在變了有些事我們很迷惑的。假如如果有一個人是違反了十八條，那這個人肯定他是裏面的人，那誰去告他呢？怎樣去做呢？這裏分清事故的責任，在這裏，我們要研究。在這裏我是支持這個法案，但是我們需要補救，我們怎樣去分清責任的事及在執行上面能夠去杜絕一些不規則的事。老實講，在社會的情況來講，特別是當代社會，居民讓渡自由權給政府去處理公共秩序，處理罪案，預防犯罪，這個是合理的，但是問題是我過渡了給你，你怎樣去執行一些事，去制止有人在違法。因為我不希望出現好似深圳的事件那樣，那個日頭去照馬路，晚黑去照屋企，這件事好煩的，他還放了上網。這些你最後怎樣去做啊？深圳最後就拿了兩個合同的人去做死狗，究竟是不是這兩個人可以搬得動那個東西，到現在都成為疑問。我不希望這些事在我們澳門出現，是不是？所以在這裏我還是強調一個，我支持這個法案，但是希望在將來細則討論的時候能夠在釐清責任，特別是怎樣執行，有違法的時候細則怎樣執行，援引這個情況，這裏是不是可以考慮多少少的事？這個是我個人的意見。

**主席：**張司長：

議員的意見第一輪已經問完了，請你作出回答。

**保安司司長張國華：**多謝主席。

吳國昌議員提到關於私隱權，怎樣是做一個有效的機制。首先講，我們援引第 8/2005 號法律，個人資料保護法。這個法律是貴會的提案，及貴會通過的相對完善的法律，亦都幾深奧，因為都不是很久的事。關於機制方面，我們內部會有一個機制的，因為我們是保安部隊和機構是有個層級的關係，就只是數這些警員，一路數上去警官，是很多級的。這些層級是有監管的作用。對於操作這些系統的人士，我們會加強培訓。我們會制訂個人的守則，例如規定他進入這個系統要有個人的密碼才可以入到去。監管的人亦都有授權。這個屬於內部的監察，而外部監察都有廉署、檢察院、紀監會，甚至立法會

都會監察到我們這個機制的使用的。我相信這個機制是有效的。如果任何的違例、違反，我們會援引第 8/2005 號個人私隱保護法，那裏是有很多罰則的。以第四十一條為例，違反保密義務，處最高兩年徒刑或者二百四十日的罰金。亦都講了，如果行為人屬於下列情況，刑罰上下限各加重一倍的。根據刑法規定，屬公務員或者同等於公務員，這個公務員如果知法犯法，是會有一個很重的刑事責任的處罰的。除了這裏之外，他紀律上都會進行追究和起訴的。所以吳國昌議員，你放心，這裏有很多罰則的，以禁止這些人員違規的。你可以放心，這方面。又提到資料利用的公平性，回到剛才所講的，我們有層層的監察，比如區長監察警員，警局監察區長，一路上到層級方面。亦都有外面的監察，即是廉署、檢察院、紀監會和貴會等。在這裏順便一提，個人私隱保護辦公室是直屬特首的，它的工作是對特首負責。在某些事情上，它可以講是亦都監管我們保安範疇的部門和機構。關於這個投訴，有關的投訴可以向個人私隱保護法這個辦公室去進行投訴。它就會進行這方面的處理。

唐曉晴議員提到關於這個疑慮，範圍如何。想提一提，我們會遵守適度原則，即是警方在研究哪裏裝視頻系統的時候，就會看這個地方是不是罪惡黑點，人流多不多，多不多旅客經過，等等，會考慮到這些原則才會建議上級進行安裝的。但是上級在批准之前，首先要個人私隱保護辦公室的意見的，而它的意見是強制性的。換言之，如果它說不可以，這個申請就會泡湯的。個人私隱保護辦公室就在這方面會把關的。所以唐議員你不用擔心鏡頭會向住你的居所的。關於裝這些鏡頭，法例亦都規定，是要有一個告示牌的，我們會與眾周知的，即是市民大眾會知道哪裏是會裝了這個鏡頭的。不容許裝了而不裝這個告示牌的。關於這些鏡頭，裝了之後是需要續期的，一定的期間又要向上級續期。而向上級續期之前亦都會聽取個人私隱保護辦公室的強制性意見。鑑於澳門的發展很快，或者你裝的時候附近是沒有大廈的，裝了之後，過了一兩年，可能有大廈和居所，所以它續期的時候會進行調整的。

麥瑞權議員提到關於資料保密方面，甚麼人士可以查閱。剛才都講了，我們會篩選部份的人進行培訓，會揀選才會委任他做這個視頻的操作員。以治安警察局為例，行動廳負責這方面的工作的，所以只有行動廳受了授權，委任的人士，才可以進行這個機械上的操作，我們是限制了那些人的。而且他們有個人的守則要遵守的，要有密碼才可以進入這個系統，等等。關於這個系統的保養問題，一般來算，這些高科技都會外判的，但是外判是兩件事，因為外判是外判，他只有技術上進

行這個維護，他如果沒有密碼，是入不了這個系統的。他可以進行技術上的維護，但是入不了這個系統的。

何潤生議員提到鏡頭的數目問題，其實，現在道路上已經裝了，交通事務局已經裝了這些鏡頭了，我們在網上或者手機上亦都看到這個鏡頭的。那些信號亦都是供應給治安警察局的控制中心的，所以有超速或者衝紅燈，都會依法進行起訴的。

想提一提，這個法案還法案，工程還工程，工程與這個法案是兩碼事，沒有必然的關係的。其實我們現在警方就是會建議第一階段就會二百個鏡頭，在出入口口岸方面，但是現在等待審批的，我們要上級進行審批的，都要聽取個人私隱保護辦公室的強制性意見。它會看這些鏡頭是不是真的是有適度性及有需要，然後才進行這個批准的。現在正在進行等候審批的階段。何議員提到這個個人私隱保護法，這個完全同意，我們培訓的時候會對警員加強在這方面的培訓的。

何少金議員提到鏡頭的數目，可以講，首階段大約二百個左右，針對出入口口岸的。第二階段就可能裝在大馬路的十字路口啊丁字路口這方面，第三階段會針對一些罪案的黑點。因為前幾年街坊市民大眾是有很強烈的訴求裝天眼的，因為當時燒電單車的個案是幾多的。但是這些我們都是進行研究，未是正式落實。何少金議員提到華盛頓方面與民眾交流，我想，澳門的法律體制與美國是有些分別的。其實我們立法的時候參閱了葡國、法國、德國等等的法例的，但是這裏我們不排除我們警司處的人員可以落街聽取街坊的意見的，亦都可以歸納在一起的，研究在哪裏裝這些視像的鏡頭的。

高天賜議員提到有些問題需要在委員會裏面細化，這個我們同意的，可以在委員會談的。

關於選擇性執法方面，亦都提到了，我們有層層的監察，亦都有內部和外部的監察，相信應該是公平地執法的。

關於提到的嚴重行為，我想要看他個人，即是這個保安部隊的人員他自身的紀律章程怎樣規範屬於嚴重行為。

林香生議員亦都提到怎樣分清楚責任。其實，如果警務人員發覺違規，無論是行政違法或者犯罪，是可以進行檢控的。換言之，如果是監管的上司發覺這個下屬違規將這些資料在保護或者儲存方面違反了法律法規的時候，會進行起訴的。這方面是依照刑事訴訟法來做的。

**主席：**各位議員：

有甚麼其他的意見？張司長有沒有補充？或者其他官員？

**保安司司長張國華：**現在就是想強調，這個第 8/2005 號這個法律是適用我們今日提案的公共地方錄像監視法律制度的。

多謝主席。

**主席：**各位議員：

現在沒有任何的議員提出有關的意見。這樣，我們現在將今日的第三個議程，《公共地方錄像監視法律制度》這個法案進行一般性的表決。請付表決。

（表決進行中）

**主席：**好，通過。

各位議員：

有關的表決後的聲明，有沒有議員？……好，請區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

就《公共地方錄像監視法律制度》，本人、吳國昌和陳偉智發表這個表決聲明。

基於交通控制的理由，在公共地方設置錄像監視，是可以理解。而現時特區政府透過這個法案將有關錄像兼用於刑事檢控，擴大了它的用途，此舉相信是特區政府認為將會有助於作

治安的控制，但是問題就是在公眾地方設置錄像系統之前，特區政府並沒有諮詢公眾意見，對設置錄像系統地點如何甄選，亦都從來沒有向公眾作出交代。而基於這個系統最初設立是以交通控制為目標，所以從常理來講，所設置的地點就當然是交通流量大或者是交通黑點這些地段。而當有關系統進一步肩負治安控制的時候，那監視系統的設置範圍，將可能進一步擴大，而在法案裏面沒有引入設置地點選擇的基本原則，更加枉論如何監察。這個是需要在法案的審議過程中進一步完善的，確保這個法案，在這個法案裏面所規範的監察目的即是第五條那裏所設的限制錄像的設置。

我們可以理解，容許錄像監察系統所獲取的資料，可以用於刑事檢控，有助於對治安的控制，但是同時，當這種系統無限制地增長，亦都將有可能變成為社會控制或政治控制的工具，這與中央政府為澳門設定建設為世界旅遊休閒中心的目標是背道而馳的。因為不論遊客或者本地人，即使不會從事任何違法行為，但相信沒有人會喜歡隨時終日被人進行監視的。因此，不是依賴執法者如何自我約束，而應是在法案中完善相關規範，避免錄像系統被濫用，更須避免所獲資料被濫用於交通控制及刑事罪行以外的其他監控用途。

多謝。

**主席：**沒有其他的議員再做表決後的聲明。我們在這裏多謝張司長和有關的官員。

各位議員：

今日，我們有關的三個議程都完成了，我宣佈散會。

**翻譯：**翻譯辦公室

**文牘：**紀錄及編輯辦公室