

議程前發言(2017/1/17)

盡快修繕“融和門” 促進中葡友好合作

陳虹議員

1993年，澳門第一座象徵中葡友好的紀念建築物“融和門”揭幕，澳葡政府耗資2800餘萬元建成，座落於西灣填海區，建成初期為本澳旅遊景點之一。回歸後，“融和門”受風雨侵蝕，日久失修，多年前曾發生柱體花崗岩剝落下墜的事件，令社會擔心其存在安全隱患。

本人曾到現場觀察，只見四周雜草叢生，滿地煙蒂，圍欄及柱體皆有多塊花崗岩脫落，牆身被人塗鴉，基部部分樁柱更斷裂、傾斜，令人憂慮。這一景象，與入口處的碑記“融和門，兩國人民的心願，澳門的精神”顯得極不協調。澳門作為世界旅遊休閒中心，任由“融和門”長期殘破，將大大影響澳門的旅遊形象。

隨著中國與葡萄牙各層次的交往日益頻繁，經貿合作越來越深入，澳門作為重要的溝通與合作紐帶，應發揮更加重要的作用。但是，“融和門”卻長期得不到有效的維護和修繕，說不過去。政府雖說為打造媽閣及旅遊塔海濱走廊，計劃將融和門納入到沿岸環境的整體規劃工作內，但至今毫無進展。當局在回覆議員質詢時表示，要待媽閣交通樞紐及相關輕軌工程完成後，才可展開海濱步道建設及“融和門”修復工程。這又要等上若干年。能不能優先修復“融和門”？

再說，當局並未在入口處設置禁進設施及安全警示標語，任何人都可自由出入，該處衛生環境差不在話下，一旦再發生花崗岩剝落甚或倒塌等意外，後果可大可小。為保障市民及遊客的安全，是否要立即封鎖“融和門”，設置告示和標語，禁止市民進入。“融和門”結構是否存在危機，促請當局盡快作出全面的檢查和安全評估，以制訂修復方案。

議程前發言

綜合治理澳門“城市病”

陳明金 2017年1月17日

上月21日，習近平總書記主持召開了中央財經領導小組第十四次會議，由於霧霾對人民生活影響重大，會議將環境治理放在第一位，其中提到的兩個關鍵詞是清潔取暖和垃圾分類。澳門雖然不存在用煤炭取暖的污染問題，但垃圾分類等方面都存在類似的問題，況且，面對大環境的空氣污染，澳門不可能獨善其身。因此，科學投放、收集、運輸、處理垃圾，有效治理污水排放，保護山林綠地，適度控車，綜合節能減排等環保工作都應該加強。

這次會議強調，普遍推行垃圾分類制度，關係到13億多人的生活環境改善，關係到垃圾能否減量化、資源化、無害化處理。是大事，是重大的民生工程，會議的精神值得特區政府領會。

日前，香港有電視台介紹巴塞羅那打造智慧城市的過程，其中，準確分類、利用地下管道真空收集處理垃圾等，贏得了居民和世界旅客的好評。澳門作為旅遊城市，是否應該多學習一些先進的經驗？

澳門的垃圾投放，仍然是過去的老辦法，大街小巷，每天都能見到好多大型垃圾桶；垃圾的收集，多年前政府在黑沙環部分街道建造了地下管道，但由於未能全面推廣，作用有限；垃圾的運輸及處理，同樣是傳統的方式；離島的垃圾堆填區已經飽和，不可能永久堆填下去。與一些先進國家及地區相比，在垃圾的減量化、資源化、無害化處理等方面，澳門仍然有較大的改善空間。面對這個“城市病”，究竟如何盡早想辦法解決？

另一方面，污水排放、收集、處理問題，也必須重視及解決。由於發展較快，地下原有的一些污水管網已不能滿足需求，不少街道經常塞渠，污水流出馬路；加上一些舊城區的污水、清水管網接駁錯亂，造成海邊污水橫流，散發臭氣；鴨涌河污染問題提了多年，但長期得不到治理。一系列污水排放造成的污染，影響居民生活、營商以及旅遊城市環境，這類“城市病”究竟何時才能治理？

今年冬季，三亞成為北方人南下躲避霧霾的熱點旅遊城市。其實多年前，三亞就患上了水浸、沙灘“泥化”、三亞河嚴重污染等“城市病”。近年來，三亞展開“生態修復、城市修補”工程，打造了東岸濕地公園、修復山體以及三亞灣原生態、綜合治理了三亞河。三亞治理“城市病”初見成效，在全國起到了示範作用，值得澳門參考。

“綠水青山就是金山銀山”。城市在發展經濟的同時，環境保護與生態建設，關係到是否可持續發展以及提升居民生活質素。因此，澳門對於垃圾處理、污水排放、堆填區飽和、山體綠化保護等方面可能存在的“城市病”，政府應該下決心、想辦法綜合治理。

議程前發言
提升旅遊承载力要從遊客需求和資訊入手

施家倫

2017年1月17日

日前，旅遊局公佈《澳門旅遊業發展總體規劃》公開諮詢意見匯編，其中四千萬遊客的承载力問題引起大家的關注。在《澳門旅遊業發展總體規劃》當中，政府從旅遊休閒大業態、優質旅遊和文化旅遊三個方向做出評估及提出建議，面面俱到，但是仍然無法釋除市民對於節假日澳門承载力的擔憂。

在提升旅遊承载力方面，我們可以加強宣傳，推動居民對旅遊業發展的認同和參與，但是節假日承载力爆煲，影響居民出行及生活情況客觀存在，從此方面入手，成效未必顯著。我覺得，更為重要的是，要做好景點佈局和遊客的引導工作。

打開門做生意，我們難拒絕說不讓遊客進來，但是，要怎樣去引導遊客錯峰旅遊，政府可以努力，這方面要有更加具體的方案。我認為，一方面當局需要打造更多有口碑品牌景點；另一方面是有意識去引導遊客錯峰旅遊，避免一些景點遊客爆棚，一些景點冷冷清清。以下提幾點具體的建議：

一、做大做強海洋休閒旅遊產品。澳門目前的土地資源已經沒有辦法再次興建大型旅遊設施，政府要利用好85平方公里的海域，將遊艇、帆船等旅遊產品做大做強，可以搞大型的遊艇、帆船比賽，塑造海上休閒旅遊之都的形象。

二、加強景點、口岸人流的智能監控。透過口岸、景點、網絡等各種平台，向遊客做出預警，方便遊客及時了解景點資訊，引導遊客在各景點錯峰旅遊。

三、講好文化故事，做好景點交通串聯。澳門許多景點都有很深厚的文化內涵，但是，在如何講好文化故事方面，政府沒有具體的措施。現在團客不斷減少、自由客遊客不斷增加，不少導遊正在轉型，政府可以發揮導遊的力量，設置景點導遊，在講好文化故事方面下功夫。若能生動演繹澳門故事，做好景點交通專線，相信會增加景點吸引力，達到分流遊客的作用，總體提升澳門的旅遊承载力。

善用澳門海濱資源的建議

2017-1-17

崔世平

2015年12月16日國務院正式批覆澳門依法管理85平方公里習慣水域範圍，並明確相關陸地界線，新政落地以後，特區政府和社會各界積極探討如何開發85平方公里水域內在潛力，對於改善急需解決的民生問題、回應社會訴求方面，暫時未見具有針對性的建議，今天嘗試拋磚引玉，與各位分享一些未成熟的想法。

一、 增設水上停泊 釋放道路空間

澳門陸路交通問題癥結之一在於城市空間有限，不足以消化每年持續增長的汽車停泊需求，當局增加泊車成本、增加違泊罰款等措施都難以從根本上解決市民對於停車位的強烈訴求，有見及此，澳門可參考外國濱海城市的做法，利用水上空間以海上平台的方式作為停車場，以釋放道路空間和滿足市民對泊車位的需求，尤其在部分大型節日盛事舉行期間的出行高峰，例如澳門國際煙花比賽匯演、澳門美食節這些靠近海濱舉行的活動，水上停車場有望舒緩活動進行期間急劇增加的泊車壓力。

二、 搭建綜合浮台 引入康體元素

近年因土地資源的重新規劃，部分體育設施場所臨時遷拆，同時市民對康體設施的訴求有增無減，而當局為尋找適合的康體設施用地亦疲於奔命，通過與學校和社團等合作釋放場地資源，依然難以滿足需求。澳門同樣可參照外地案例，在海上搭建巨型浮台，建設綜合型康體場所，按照現時國際上的技術，有關海上康體場所可作為籃球場、棒球場，甚至足球場、藝術表演場地等，藉着浮台可以任意拖行的特性，海上康體場地更可靈活地調整停泊位置，對未來的沿海規劃不造成影響，以海上浮台的模式作為藝術表演場地，亦有望打造成澳門的旅遊名片之一，吸引更多遊客。

三、 預防倉存風險 增加倉庫設施

澳門的零售業界對倉存空間不足早有討論聲音，但礙於土地空間所限，問題一直未有得到解決，且澳門城市空間緊密，危險品儲存場所往往與民居比較接近，不利於安全考量，尤其去年6月鄰埠發生迷你倉大火造成嚴重人命傷亡，對澳門倉存場所的安全性問題敲響警鐘。如可研究利用海上空間作為倉庫，不僅可解決空間用地緊缺的問題，亦具條件將有危險性的倉存放置在遠離民居的地方，以保障廣大市民的安全，同時解決中途倉等倉存問題。

深掘澳門的海濱資源，其實可見到很多可能性，以上列舉一些大膽假設的想法，與各位同事共同小心求證。

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2017年1月17日

主席、各位同事：

自第10/2013號法律《土地法》生效，多幅土地二十五年臨時利用期屆滿被政府根據新《土地法》收回，包括2015年12月“海一居”土地被宣告失效，令三千多個單位、涉及成千上萬的小業主權益無辜受牽連。當中有過百名小業主沒能力繼續向“空氣樓”供款而停供，銀行對此已表態或會提出法律追訴；而近日，更有數名“海一居”業主控告發展商詐騙；另外，發展商與政府的司法訴訟仍在法院審理中。一系列環環相扣的司法訴訟持續拉鋸，進展緩慢，更加重小業主精神上的折磨。

不僅如此，新《土地法》更衍生出“贏了法理，輸了官司”的現象。在2016年11月25日公佈中級法院合議庭在判決書中，承認“澳娛”沒有過錯的，其上訴理由成立，因此特區政府以“澳娛”未能履行合同義務為由，宣布批地失效存在事實前提錯誤和違反法律的瑕疵。但由於二十五年的臨時批租期已屆滿，中級法院必須根據新《土地法》的規定，“依法”宣告土地批給合同失效。案件在社會上更引起極大反響。

然而，這絕不是個別的事件。2016年先後有七幅位於石排灣的臨時批地因25年的土地租賃期屆滿未完成土地利用，而被政府宣告失效。但根據承批人反映，在這25年的臨時發展期內，政府曾主動提出改變土地用途，卻遲遲未發出有關的規劃條件圖，加上政府一直未完成基建，而石排灣一帶是巖質山體，在缺乏水電、道路的情況下難以對土地進行利用。然而，即使由於上述種種不能歸責承批人的原因導致在土地租賃期屆滿未完成利用，政府仍要“一刀切”收地。

現時有個別議員認為，因“海一居”牽涉三千多戶，合計約一萬多人，屬於重大利益的社會問題，應列為獨立個案解決，對此，本人並不認同，產生以上事件及社會問題的源頭均來自於新《土地法》，而政府卻一再強調只能“依法”施政、“依法”收地。在牽涉到的土地承批人當中，有澳門本地的實業家，也有外來的投資者，他們就像“海一居”的苦主一樣，當年依法獲得批地，依法繳納溢價金，依法交稅，依法入則，但政府部門在規劃、環評、批則等行政程序上的不作為，一次又一次地拖慢了土地發展的速度導致承批人不能如期完成土地利用，卻打着“依法”的旗號“一刀切”收地。這不僅帶來重大的經濟影響，重挫澳門的投資環境形象，更損害了澳門社會的“法治”形象。

故此，本人認為，有必要從源頭上解決“海一居”及土地法問題，並儘快公開新《土地法》的立法原意，尋求令各方接收的解決方案。

多謝主席！

議程前發言

市民期望政府 D 規劃同報告要接地氣

麥瑞權

2017 年 1 月 17 日

早前政府公佈的《旅遊業發展總體規劃》諮詢文本指出：「2025 年低增長估算的情況旅客總人數為 3 千 3 百萬~3 千 5 百萬，而 2025 年中增長估算的情況旅客總人數則為 3 千 8 百萬~4 千萬。」而根據《澳門人口政策研究報告》指出：「我們透過對人口組成、人口變動規律，以及未來發展因素可能對澳門人口數量的影響等方面進行分析,到 2025 年約為 75 萬人左右。」

上述規劃及報告一出，市民好擔心澳門的承载力會唔會進一步惡化。對此，本人曾於 2013 年 10 月 8 日、2014 年 2 月 26 日以及 2014 年 6 月 5 日的書面質詢，向行政當局反映澳門承载力已經“爆錶”的問題。而市民對生活質素的要求不斷提高，遭遇搭車難、泊車難、出行難、住屋難等等的問題長期引起民怨，亦長期向政府反映民意，但現實又能夠改善到幾多呢？現在單是節假日在旅遊景點，尤其是新馬路，議事亭前地、板樟堂、大三巴區一帶人滿為患，該範圍更是寸步難行，莫說要休閒逛遊和購物，連走過行人路的空間都沒有。因此，市民話現時依然感受不到政府有方法解決承载力爆表帶來的亂象，即是話政府依然未能“接地氣”，市民及專家學者所反映的問題還未得以正視。

雖然政府近年已採取多項措施，例如：帶動舊區旅遊發展，希望能發揮分流作用，惟旅客依舊湧往熱門景點，最終當局只能實施“人潮管制”措施。因此，多年來政府強調要建設屬於澳門的「宜居城市」，但成效卻被市民質疑，因為在市民心目中認為「宜居城市」的定義應是一個全方位的概念，強調城市在經濟、社會、文化、環境等各個方面都能協調發展，人們在此工作、生活和居住都感到滿意，並願意長期居住下去。^[1] 然而，澳門目前承载力很多方面就已經達到飽和狀態，雖說不至於讓整個環境造成崩潰，但是居民的生活素質肯定會越變越變差，而且澳門人口和旅客持續增多，但澳門的基本資源就係得咁多，城市空間越來越擠逼，市民怨聲就愈積愈多，所以歸納總結，上述報告指出 2025 年本澳人口達到 75 萬左右，加上 4 千萬旅客，市民好想知道，澳門究竟能否承載到呢個咁龐大的數量呢？況且政府現時還未制訂出城市總體承载力的參考指標，又點樣在旅客承载力與居民生活質素當中取得平衡點？但點都好，政府在“迫爆”澳門至使市民對社會的怨氣“爆煲”前，應儘早作出前瞻性的風險評估，及早部署和提出解決方案，不要將問題繼續惡化落去。

順便一提，早前政府已經全面開放接受內地家傭輸入澳門的申請，而且不限名額，所以要讚勞工事務局好嘢！用心為民比咗個新年大禮市民。不過市民話，雖然政府有“內地家傭有得請，有個幫手系好正”咁醒目的口號，但唔少市民仲系未知呢個消息，所以希望政府可以透過傳媒加大宣傳，令更多家庭受惠！

參考資料：

1. <http://www.baik.com/wiki/%E5%AE%9C%E5%B1%85%E5%9F%8E%E5%B8%82>，互動百科

議程前發言

李靜儀

2017/01/17

政府在 1 月 1 日突然大幅調升驗車、拖車開鎖、牌照等各項費用，且推行過急，引起市民的不滿；尤其職業司機更感憂慮，由於職業車輛是司機不可放棄的“搵食工具”，新措施激化了重型車泊位不足等矛盾。

眾所周知，本澳泊位不足，而泥頭車、旅遊巴等重型車的泊位尤其欠缺，據統計暨普查局的資料，至去年 11 月，全澳有重型車 7,772 輛，但合法的重型車泊位極為不足；僧多粥少之下，運輸業界一直面對“被迫違法”的困局。儘管業界一直向政府反映，重型車輛難以找到合法泊位的問題，但一直未能解決，新收費之下，他們極憂慮違泊後“被鎖轆”、“被拖走”的費用大增，將令他們百上加斤。雖然交通事務局已承諾，將在短期內增加 120 個重型車泊位，但對數千重型車輛來說仍是杯水車薪；而其他增設重型車泊位的計劃就需要一段時間才可落實。業界希望當局能夠繼續增設公共重型車泊位，以提供條件讓職業司機守法；更重要的是，以往不少公司在增購旅遊車的時候，並沒有準備足夠的泊位，至營運時卻要司機自行負責找合法泊位，變相將泊位責任轉嫁給社會和司機承擔，為此，政府必須要求企業在購買旅遊車前先行解決旅遊車的泊位問題，從根源上解決問題。

此外，車輛重驗費大增四至五倍亦是業界相當憂慮的問題。基於新驗車中心去年 11 月投入運作後曾出現驗車線運作不穩定等問題，令到業界或司機都擔心仍然有車輛因驗車線運作問題被視為檢測不合格的情況，並會因此而無辜繳付高額的重驗費；當局除需確保新驗車中心設備的良好運作外，亦必須明確設立上訴機制，允許旨在核實驗車數據的免費重驗機會，以及加強與業界的溝通，以釋除業界對於驗車線運作準確性的疑慮。

當局為解決或紓緩本澳的交通問題，推出綜合治理和規劃手段是可以理解的。然而政策推行需考慮民意、民情，否則難免引起民怨和反彈，政策只會事與願違，更難推行。在此促請當局汲取教訓，日後在推出政策和措施時，要人性化思考居民和業界可能面對的問題和困難，做好配套和溝通，令措施更有利於社會的發展。

議程前發言

關翠杏

2017/01/17

回歸後，澳門經濟急速發展，牽動樓價飆升、百物騰貴，打工仔的收入實際上無法追得上物價、樓價升幅；2014年中博彩業收益開始下降，本澳經濟進入調整期，包括博彩、飲食、銷售等多個行業的打工仔即首當其衝，不少人已是連續兩年被凍薪。

去年八月，賭收開始逐步回穩，而下半年入境本澳的旅客數量亦穩中見升，雖然各界仍在關注升勢能否持續，但從投資銀行先後發表的澳門博彩業展望報告可知，今年博彩毛收入預計能夠維持單位數增幅，終止兩年多的跌勢，相信博彩業會逐步回復平穩發展。旅遊業及酒店業預料亦會跟隨博彩業回穩而會漸見起色，各行業經營困難的階段縱使未即時結束，估計也會接近尾聲。

現時澳門經濟正露出曙光，通脹率有所上升，不少商品和食品價格亦有所調升，面對新的一年，打工仔承受著種種加價壓力，當然盼望可以獲得加薪，以追回物價升幅。

儘管經歷兩年多的博彩業調整期，博彩收益有所下降，但數據仍然顯示各家博企在相關年度內仍然賺取到龐大利潤，但過去一年，多家博企都以賭收下跌為由而凍薪，只有一間博企的員工可獲輕微加薪，而在這段時間累積的通脹著實已令僱員生活水平不斷下降；尤其是餐飲、保安、清潔等有大量外勞部門的本地基層僱員，其薪酬本已因外勞過濫輸入而受壓，再加上被長年凍薪，生活倍感壓力。本人促請特區政府著力推動博企和具條件企業盡快調升僱員薪酬，而本澳的幾大博企更應該主動帶頭加薪，讓員工可以分享經濟成果！

高天賜議員 2017 年 1 月 17 日議程前發言 “公共行政內的不法管理及濫用管理權”

最近，我們接待市民的辦事處收到很多公共行政工作人員的投訴，他們表示一些公共部門強迫工作人員“候命”，而相關監督實體是知情的。倘他們被傳召工作，會給予超時工作報酬作為補償，倘無被傳召工作的話，既不會得到報酬，同樣是不可以離開澳門。

例如，現時很多工務運輸範疇的工作人員要“候命”，他們不可以離開澳門，也須要經常留意自己的手提電話的來電，因為如果不慎沒有接聽上級的來電，就要面對受到被提起紀律程序的威脅。

這些濫用及欠缺法律依據的行為，不但對工作人員造成巨大壓力，更構成濫用管理權和不法管理，違反法治及科學施政的基本原則。這些投訴人表示，很多公共部門強迫工作人員使用自己的手提電話去處理與部門內部事務有關的問題。

得到公共部門監督實體的許可，部分領導人員在“Whatsapp”及“Wechat”等建立工作群組，並以紀律後果作威脅，強迫工作人員用自己的手提電話在正常工作時間以外的時段工作。這些行為不僅損害了工作人員與家人的相處時間，同時，亦違反了《基本法》第三十三條所規定的旅行和出入境的自由。

不論是由監督實體本身允許這些濫用行為，又或監督實體只是知悉這些濫權及不合法的管理方式，但卻沒有設法禁止對工作人員的剝削，上述的情況只會越來越嚴重，讓受到剝削的工作人員士氣低落，導致公共部門內部亦失去積極性。

欠缺人手，又或某些公共部門的管理不善，都不應透過剝削工作人員、濫用管理權和實施違法行為來解決。而是必須尋找方法解決公共部門的內部問題，例如簡化行政手續或建立電子政府。

因此，本人促請作為特區最高領導人的行政長官，要求有關監督實體關注上述情況，以杜絕該等濫用和違法的行為，因有關的行為對特區政府的良好名聲及形象均絕無好處。

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG
CHAI

梁榮仔議員 2017 年 01 月 17 日議程前發言 前線公務員執行職務遇襲

早前有前線執法人員在執行職務，就違例行為作出檢控時，經常遇到違例者的不合作，向執行職務的人士毆打及侮辱，包括有民政總署，交通事務局，房屋局，環境保護局，旅遊局，燃料安全委員會(稽查)及衛生局控煙辦(督察)人員等。

現今社會民生，交通，博彩業，旅遊業等急速發展，來澳旅客人數每年超過千多萬人次，基於有個別旅客，及一些澳門市民，對澳門《預防及控制吸煙制度》，《公共地方總規章》《非法旅館》等法律及法規不大認識，從而另到前線執法人員執行職務時多次遭受反抗及襲擊，雖然每次發生襲擊事件後特區政府重申執法人員在執行職務時，會嚴格依照法律賦予的權力進行執罰，及可以要求警方給予協助(發生被毆打事件後)，又若市民採取過激行為可能被刑事追究等。

最近初級法院審理一宗有關衛生局二名控煙辦(督察)被一名違法吸煙者推撞以致其滑倒受傷的案件。該名違法者經刑事法庭審判，裁定觸犯了(刑法典)最終被判兩項加重傷害身體完整性罪成，兩罪合判罰金及向執法人員賠償共澳門幣 2 萬元。這是一件對前線稽查及督察人員工作上是一枝強心針，在工作上得到公正法律保障，但這宗案件發生於 2015 年 5 月份而案件要到 2016 年 12 月份才完結，在這一年半多時間內對前線執法人員心理負擔是非常沉重，期望特區政府各有關部門加快這些案件司法程序早些回復前線執法人員工作上的信心。

澳門學生內地升學就業問題
劉永誠議員議程前發言
17/1/2017

不久前中央政府為本澳學子制訂了新的優惠政策，向青年學子提供更多大學保送名額，讓這些年青人有更多機會在內地著名學府接受高等教育。本人曾於上年的議程前發言就相關做法提出一些建議，期望當局能與內地部門詳加考量，為年輕學子創造更好的學習環境。日前舉辦了盛大的升學展覽，錄取成績也相當理想，預計自明年度開始，往內地升學的學生數量會有增加的趨勢，鑑於升學人數增加，4年後的畢業生中選擇在內地就業工作的人數也會相應提高，澳門人在內地就業的制度性問題將會日益突出。中央政府現行的《臺灣香港澳門居民在內地就業管理規定》是在2005年制定的，隨著情勢變化，政府應未雨綢繆，儘早與中央政府就現行制度進行優化，以便本澳青年將來在內地就業時，在辦理各項行政手續時能更為簡便，在社會保障措施與福利方面有更完善的跨域機制，戶籍與工作資格認證等方面也需要進一步完善。而本澳作為中葡交往的平臺城市，人才流動亦日益頻繁，越早完善職業資歷認證與專業資格的一試多證機制，對本澳發展將越有效益，政府可把這些工作一併進行，以提高效率和保障制度的一致性，讓本澳年青人將來能更順利的參與國家各類型的工作，當中的優秀人才經過內地工作的歷練後，如果能吸引他們回流澳門，對本澳增加專業知識與實際經驗並重的高質人力資源，將會有所幫助。

2017年1月17日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

促增加對中等收入人士的支援

中等收入人士一直是本澳社會發展的中堅力量，可惜長期以來政府對中等收入人士的支持卻多有忽略。雖然他們收入比例較高，但面對通脹壓力，造成生活開支“有升有跌”。加上私人樓價“離地”，既不能申請公屋，又買不起私樓，他們面對著沉重的租金壓力；即使能有幸供樓，其壓力亦非等閒。而事實上，中等收入人士既遠離社會福利網絡，又缺乏高收入人士對稅項的承受能力，相對於低收入階層又承擔較多的稅項。這樣使中等收入人士的生活質量，實際下流至中低或低收入人士，成為“在職貧窮”的一群。倘若政府任由情況持續，“M”型化社會將越見嚴重，對本澳的社會穩定和經濟發展產生不利影響。

過去，政府期望對中等收入人士多點支撐及透過職業稅稅額的30%額外扣減來讓他們真正分享到經濟發展所帶來的成果。但根據統計資料顯示，過去幾年本地就業居民月收入中位數已有多次提升，現時已升至澳門幣18,000元，但目前144,000元的年度免稅額，其扣減率已有多年未作調整，現時的稅收制度與優惠措施對中等收入人士幫助有限。雖然，本人多次提出在醫療、住屋、家庭及子女教育等方面，應為中等收入人士提供更多元化的稅務規定及建議；而長官亦表示會研究通過二次分配、稅務優惠及其他方面，特別從長效機制，包括教育、醫療及住房去關心中產人士。可惜在今年的施政報告中提及中等收入人士的支撐，卻並沒有明顯的舉措，令人質疑政府未來究竟如何可以多點支撐中等收入人事。

因此，本人促請政府政著力研究本澳的中產或中等收入人士的定義，從而訂定針對性政策來支撐這群夾心階層。例如未來透過修改現行稅務制度，引入多樣化的免稅制度，為供養長者、子女及傷殘家庭成員人士提供免稅額，以及在來年施政中調整職業稅免稅額及退稅額度，從實際出發減輕他們的生活負擔。另外，在住屋方面，促請政府盡快完成澳門公屋需求研究及新類型房屋的研究，並為本澳訂定整體的房屋政策，理順公私樓市場的發展，盡快解決他們的安居問題。

議程前發言

立法議員 何潤生

隨著經濟社會的發展，本澳近年的噪音污染問題日趨嚴重，由其所引致的投訴個案亦錄得明顯上升。有見及此，當局於早前啟動修法工作，期透過《預防和控制環境噪音法》（第 8/2014 號法律，俗稱“新噪音法”）的實施，從法制層面進一步保障居民健康及環境素質。

礙於地少人多、居住環境密集等客觀因素，本澳的噪音污染問題較複雜，加上當局在實際執法上出現權限不足、執法難度大等問題，致使噪音污染的管制成效難達居民期望。根據日前有關報道，2017 年元旦期間，當局共收到 55 宗噪音投訴，其中南灣某酒吧餐廳噪音滋擾居民，警方接到 21 宗有關投訴，但基於權力所限，未能即時執法，只能將案件轉交環保局跟進。但環保局卻聲稱，當晚沒有收到相關投訴，並於事發後（1 月 2 日）到涉事酒吧跟進，要求嚴格遵守噪音法要求¹。儘管如此，但是次事件中，當局未能及時執法、遏止問題，對居民造成影響已是事實，更甚者，主管部門互相推諉責任、權責不清，令公眾更是不滿。

事實上，當局在“新噪音法”實施之初曾強調，新法生效後統一由環保局及治安警察局執法，治安警察局和環保局各自負責的範疇分工清晰。相較於舊法將執法權限分散於不同部門的情況已有所改善²。此外，值得一提的是，在“新噪音法”公開諮詢時，雖然社會普遍支持修法方向，但仍有不少意見認為修法工作尚未完全符合居民的期望，例如，保障範圍未有覆蓋輪班工作者、社會生活噪音未有按實況區分考量標準及管制時限，以及未見研究立法規管低頻噪音等問題。

誠如當局所指，由於城市噪音問題的複雜性和涉及層面廣，噪音出現的時間沒有特定規律且不具持續均勻性，執法面臨困難³。然而，澳門以打造“五宜城市”作為發展目標，日益嚴重的噪音污染問題已不容忽視。防治噪音污染不僅要對居民及有關業界的行為進行約束，更離不開當局積極主動地履行職責。因此，為有效防治噪音污染，本人在此促請當局，進一步明確各有關部門的職責、加強協作，構建防治噪音污染長效機制；透過科學調查和綜合社會訴求，適時檢討和優化法律內容；就投訴個案進行及時處理和分析，研究建立噪音“黑點”監測巡查制度，並向社會公佈有關情況。與此同時，當局應持續加強宣傳及普法工作，提高居民及業界的環保意識，從源頭防治噪音，保障廣大居民的身心健康，構建和諧的宜居環境。

二零一七年一月十七日

¹ 力報“歡樂聲過火變擾民噪音 SKY21 遭投訴 餐廳致歉意（2017 年 1 月 3 日）”、TDM“環保局稱已要求南灣天臺酒吧嚴格遵守噪音法（2017 年 1 月 3 日）”、澳門日報“環保局跟進餐廳噪音個案（2017 年 1 月 4 日）”、現代澳門日報“天臺吧噪音擾民 環局無收到投訴（2017 年 1 月 4 日）”。

² 星報“環局：以勸喻處理噪音投訴”（2015 年 2 月 2 日）；根據批示編號“985/V/2015”書面質詢回覆整理所得。

³ 澳門環境保護局《噪音法修訂諮詢文本》

質問二零一六下半年市政機構諮詢不兌現
促公開諮詢設分區直選市政機構
17/1/2017 立法會議員吳國昌議程前發言

特區政府在二零一五年十一月公佈的二零一六年財政年度施政方針行政法務範疇內承諾籌設非政權性市政機構，並表明「於二零一六年下半年形成初步建議並向社會各界開展諮詢」。行政長官在立法會全體大會上回應本人提問時，亦表明已進行審慎研究，將於二零一六年下半年進行公開諮詢，期望二零一八年完成非政權性市政機構的設置。可是，二零一六年已經完全過去，公開諮詢竟然推不出來。特區政府究竟何以現在二零一六年完全過去仍推不出來？

根據基本法第九十五條及第九十六條規定，設立市政機構是澳門特區的內部事務，機構的職權完全由特區法律規定，但行政法務司司長昨天突然說要等待跟中央政府部門交換意見，究竟是中央政府哪個部門突然主動出手干預，抑或是司長找藉口推搪施政延誤的責任，更須向全澳市民交待。

本人再次促請特區政府立即交代籌設非政權性市政機構的初步方案。

現時香港特區每一個非政權性區域組織（即區議會）都已實行分區直選，在每一個區議會都在其會涵蓋區域範圍內再進一步分區以一人一票選出區議員，並且已全面廢除了官委制度。澳門特區的人口和面積相當於香港特區十多個分區之一，澳門特區設立一個非政權性市政機構，當參考鄰近地區行之有效的在體制建設積極反映各區民意的制度。

具體而言，特區政府當應立即公開諮詢，建設一個由澳門居民透過分區直選產生的市政機構，並籌備把民政總署的社區諮詢委員會機制相應改革為市政議員分區參與的各區地區管理委員會機制，處理就各區內的文化、康體及居民所面對的環境衛生事務當中涉及區內具體公共設施、服務措施。

立法議員區錦新於 17/1/2017 立法會議程前發言

石排灣是一個有九千多個公屋單位的社區，居民自二零一三年開始陸續入住，但至二零一七年的今天，區內已規劃為學校的 CN6a 地段，卻仍是芳草萋萋，學校工程紋風未動。本人在二零一五年十二月、二零一六年五月及七月，三度就學校建設進度提出質詢。而當局每次答覆都強調有關計劃正在規劃中，只是由於二零一四年城市規劃法實行後，有了「新的規劃條件意見，包括需提交空氣流通評估報告、綠化補償方案及環境影響評估報等」，阻延了其工程計劃進度。但仍預計在二零一八／二零一九年度，學校可投入運作。按此，即在二零一八年九月開課，如今已是二零一七年的一月，距離學校運作只有二十個月，但整個工程根本尚未開展。

石排灣的學校用地早已預留，在二零一二年以前，為趕建住宅以爭取履行萬九公屋承諾而無暇建校，尚情有可原。但在二零一二年整個石排灣的住宅工程基本完成後，理應接着動工興建學校。可是，建校計劃實際是遲至二零一一年才啟動，二零一三年才開始圖則設計，二零一四年遇上城市規劃法實施，又需加入新的元素。結果直至五年後的今天，圖則設計尚未完成，更遑論動工。只是一所千多人的學校，搞一個圖則真的這麼難嗎？

石排灣都市化計劃本來設計這是一個六萬人社區，即除公屋的三萬人口外，週邊還有三萬人住在非公屋住宅。他們也有子女，也需要學額。但教青局去年八月給本人的答覆時強調六萬人口是階段性的，分步驟進行。現時只是三萬人社區，則按三萬人口來規劃。其他的三萬人，則待將來開發時再配套。顯見，當局的規劃只是見步行步。但社區配套本身就應有整體規劃，並且考慮這些規劃都是需要時間建設的，所以一定是提前規劃，提前建設，才能配合社區發展的需要，而非住了多少人才規劃多少，這就必然永遠滯後。以如今的石排灣為例，社區二零一三年啟動，即使按當局所預言學校可在二零一八年九月投入運作，也足足墮後了五年。

況且，以現時安排作學校的地段本來就不大，即使整個地段用於興建學校，恐怕亦無法滿足該區小、幼學生的學額需求。可是，特區政府卻好大喜功，要在這有限土地內，加闢語言培訓中心和職業教育實踐中心，令學校壓縮到只餘 1365 個學額，與實際需要有了更大的距離。以石排灣九千多個公屋單位，以三萬人口計算，需要多少學額呢？中學生當全都跨區上課，但幼稚園和小學則應盡可能安排到在原區上學。按澳門的學生比例，幼兒教育約佔人口的 3%，小學教育約佔 5%，那三萬人區分別需要的學額為 900 人及 1500 人。那就意味着即使學校建成啟用，仍有有過千小幼學童須跨區上學。這樣的設計豈能不令人質疑其專業性？

面對本人的質疑，當局在回覆本人質詢時稱，本澳「並未實行統一分配學額的派位系統，家長和學生可以自由選擇學校」，這是典型的「何不食肉糜」式的荒唐言論。你不統一派位，但難道就可以明知該區學額不足、學生須長途跋涉跨區上學視而不見嗎？學額不足下家長及學生被逼選擇遠離社區就學就是「自由選擇學校」嗎？

無論如何，本人還是殷切期望在二零一八年九月，看到石排灣這所學校能按政府白紙黑字所承諾的如期運作。

議程前發言

立法會議員 徐偉坤

2017年1月17日立法會全體會議

控制車輛增長，公交優先，還路於民是特區政府的整體交通政策，也是居民一致的共識，亦是市民要求政府優先處理的民生問題。

削減免稅車輛，縮短驗車年期，提高泊車收費，調高車輛稅費等的一系列措施，都是控車的手段，況且車輛稅費長達二十年都沒有更新，公共資源長期補貼，由全澳市民埋單並不合理！

在立法會上，批評政府控車不力之聲從未停止過，但到政策出台，警方依法執法，馬上遇到遊行抗議，更被形容為利益輸送，極具創意！

到底我們是真心的支持撥亂反正，加重違法成本阻嚇違法濫泊，更好地保障居民公共道路空間的使用權？還是翹埋雙手任由車輛無限增長？公共資源繼續不合理地補貼而由全民找數？

其實今次加費並不突然亦有跡可尋，羅司長已多次在立法會上表態，養車費用過低，世界少有，且多年未有調整，意味收費將會有所提升，亦是整頓長期濫泊的時候，大家應心中有數。

我們整天掛在嘴邊政府不作為，現在政府開始糾正過往的亂象時又拖政府的後腿，到底我們想要政府作為？還是不作為？我們支持昨日之非還是今天的是？議員亦應有所為有所不為。