

李靜儀議員

促盡快完善各項環保基礎設施 實質推進本澳的環保工作

隨着社會經濟發展、人口增多，本澳環境承载力超負荷的問題越趨嚴峻。污水處理方面，澳門半島污水處理廠已連續多年超標，平均每日有半數的污水未經完全處理就排放入海，總懸浮固體及油脂的日均值超出排放標準；近年路環污水處理廠亦出現總懸浮固體等超標的情況。二〇一六《環境統計》顯示，全澳五間污水處理廠每日平均處理污水量按年增加一成九，設施的處理壓力大增，但升級擴容工程甚至興建新的污水處理廠等計劃遲遲未有落實，加劇了沿岸的水域污染。

固體廢料管理方面，近年固體廢料量繼續攀升，二〇一六年，家居廢料及工商業廢料分別按年增加百分之五及百分之十一。垃圾焚化中心全年處理超過五十萬公噸城市固體廢物，按年增加百分之一點七。雖然《澳門固體廢物資源管理計劃(2017-2026)》提出了一系列的行動計劃，但由於欠缺相應的處理設施，始終難以有效減廢或開展大規模的回收利用；相關的配套法規亦未能出台。例如過去十多年，本澳大量建設項目啟動，建築廢料量暴增，建築廢料堆填區早在2013年已迫爆，但研究多年的建築廢料管理制度2015年諮詢後，至今仍未有明確的立法時間表；粵澳合作協議允許建築廢料跨境轉移、處理和再利用的計劃也是遲遲未落實。

隨著社會發展，本澳正面臨多方面的環境保護問題，其中固體廢料處理壓力日增、堆填區迫爆、污水處理廠超負荷等更是迫在眉睫，除了需要訂定有關長遠規劃外，亦要實際去面對和處理，每年施政報告在環保領域都提出不少計劃，可惜不少仍停留在“計劃”和“研究”階段，欠缺具體落實時間表，實在令人失望。

環保工作不達標，甚至帶來對環境不可逆轉之破壞，令澳門的居住素質不斷下降之餘，更辜負國家的期望。促請當局一方面加快環保法律法規的立法工作；另一方面必須盡快提升及完善各項環保基礎設施，包括落實污水處理基礎設施的優化及興建、中央廚餘處理設施、建築廢料及廢舊車輛預處理場地建設工程等。尤其是涉及環保區域合作的事項，應積極與內地有關部門磋商，實質推進和改善本澳的環保工作。

梁孫旭議員

建議政府研究本地居民參與粵澳基金方案

粵澳合作發展基金經過多年的磋商終於在今年5月正式簽約，澳門特區政府以財政儲備出資人民幣200億元，並分期分批到位。首批注資的20億元即將投入運作。據金融管理局介紹，基金主要投向廣東省內、廣東省自貿區的基礎設施、重點項目以及有利兩地經濟民生的優質項目等。粵澳合作發展基金的成功啟動，是本澳參與粵港澳大灣區建設的一個重要切入點。

根據合作協議的條款，粵澳基金是一項保本、保息、有退場機制的投資，澳方除可獲得實際出資額3.5%的約定收益外，當項目收益超過一定的收益定額時將可獲得額外分成。本人認為，回報“咁荀”的投資，應爭取讓本地居民有機會參與其中，為居民提供更多穩健並具有合理回報的投資選擇。

截至2018年3月，特區財政儲備總額達5,148.9億澳門元，其中持有人民幣資產約為921.9億澳門元。目前特區財儲十分充裕，相對而言，是次200億元的投資金額並不算高，建議特區政府未來應積極尋求更多與內地合作的投資項目，推動澳門財政儲備保值增值。

事實上，根據粵澳合作發展基金的協議，只須在兩地的同意之下，雙方可以考慮擴大合作，增加投入資金，最高上限為人民幣1,000億元，而且增資方並不只限於澳門特區政府。

參考鄰埠的經驗，香港政府近年推出了通脹掛鈎債券（即iBond），向市民發行100億港元的三年期債券。目的是減輕通脹對市民的影響，藉此紓解民困。當局可以參考相關的做法，推出由澳門居民認購、投資向大灣區基礎設施或其他重點項目的保本基金。因此，本人建議特區政府，積極研究本地居民投資於大灣區建設的可行性方案，既促進區域合作發展，也讓居民分享經濟發展的成果。

2018年07月02日 議程前發言

李振宇議員

重視民意 注重溝通 陽光施政

主席，各位同事：

下午好！

近期，政府推出的多項民生政策因社會爭議極大最終擱置，相關結果不但造成行政資源的浪費，對政府的形象和公信力亦是一種損害。

民生政策擱置，政府表示是尊重民意，而坊間則認為是民意的勝利。其實，政府與居民之間沒有勝與敗、輸或贏，二者應是夥伴關係，一贏俱榮，一輸皆損。不過，民生政策接連被迫擱置，政府亦須認真反思，找出問題癥結所在，並盡快加以解決。

政府在施政報告中曾提出，要“打造新時代的陽光政府”，強調“新的時期，特區政府施政的突破口是，推行科學決策，打造陽光政府”。政府在《五年發展規劃》亦表示，將努力實施善政，堅持施政為民、為民用權。但縱觀近期政府出臺的幾項民生政策，例如巴士加價、“牛肉乾”加價、火葬場選址等，均未能切實體現政府的施政理念和施政方針。有關政策措施的出臺存在官僚作風、理據不清、資訊公佈含糊、缺乏透明度等問題，引發社會不滿和反彈。

“以人為本，科學決策”是政府一直以來貫徹的核心施政理念；推進政策制定的民主化和科學化，持續提升施政透明度亦是政府多年來努力實踐的施政目標。然而，相關理念和目標雖提出多年，距離社會期望仍有較大差距。

本人認為，民生政策當彰顯價值關懷。民生政策不僅要注重給居民帶來實惠，亦應注重把居民的價值預期作為重要的政策目標考慮進來。當政策目標與公眾期待相吻合時，居民會因決策者站在自己的角度考慮和解決問題，而提升施政滿意度。中央政府多次要求政府不斷提高管治能力，提高施政效能，提高居民幸福感和獲得感。政府應樹立“發展為民”的價值觀念，努力打造一個廉潔的、具充分透明度的“陽光政府”。本人希望政府能夠認真履行施政承諾，踐行施政理念，將民意作為公共政策制定的邏輯起點，陽光施政。

謝謝！

區錦新議員

大廈管理機關為何不是法人?為何不可申請司法援助?

根據基本法第三十六條，「澳門居民有權訴諸法律，向法院提起訴訟，得到律師的幫助以保護自己的合法權益，以及獲得司法補救。」為保障此一基本權利，特區政府制訂了第 13/2012 號法律（司法援助的一般制度），法律第七條一款規定「澳門特別行政區居民和住所設於澳門特別行政區的非具營利目的之法人，如屬經濟能力不足，有權獲得司法援助。」

近日卻有大廈因管理糾紛或業權糾紛而被告上法院，大廈管理委員會基於缺乏經濟能力應訴而向司法援助委員會申請司法援助，卻被拒諸門外。其理由是大廈管理委員會並非根據結社權規範法律經過社團登記之法人，因而不符合成為司法援助之支援對象。

只是，根據民法典規定組成的大廈管理委員會在民法典以至今今年八月十八日正式生效第 14/2017 號法律，都將大廈管理委員會名為「管理機關」，負責管理大廈之公共空間。民法典第一三五七條更訂明此管理機關有包括召集分層建築物之所有人大會、預備及提交帳目，並編制每年度之收支預算、就涉及共有財產之權利作出保全行為等十五項職權。雖然，民法典並沒有將大廈管理機關正名為法人，但當法律賦予大廈管理機關負責管理大廈公共空間，更賦予其大量的職權，這個管理機關不可能不是一個法人。否則何以能行使各種職權？這是顯淺之道理。而第 14/2017 號法律的第四十四條一款更明確規定，大廈管理機關有權到銀行開立銀行帳戶、有權訂立勞動合同及履行法律要求僱主實體作出的一切行為，也有權訂立取得財貨及提供勞務合同。眾所週知，只有具法律人格的實體，才可訂立合同。而既然法律賦予了大廈管理機關有訂立合同之職權，其性質屬法人殆無疑問。但司法援助委員會卻堅持由分層建築物所有人大會按民法典選出來大廈管理機關不是法人，而拒絕其司法援助申請，這是無理的，也失卻司法援助制度的設立用以協助經濟能力不足者獲得司法補救的意義。

更有甚之，大廈管理委員會之代表堅持向司法援助委員會作出申請，並要求若遭司法援助委員會拒絕時，請其將拒絕決定轉送法院，由法官裁定大廈管理委員會是否應可被獲取司法援助。司法援助委員會人員竟要求申請人簽訂一份承認是提出惡意訴訟和惡意申請，若法官確認其無權申請司法援助時，有可能以提出惡意訴訟

而被追究法律責任。這是否對堅持申請者的一種恐嚇？是否屬於司法援助委員會的職權？為何這項恐嚇申請者的職權沒有見諸於第 13/2012 號法律？

最後尤應指出，大廈管理機關成員，被依法推選出來管理大廈公共空間，而這些成員乃至此管理委員會，大都是無薪酬的義務工作。大廈管理機關亦大都缺乏經濟能力，若一旦遇上訴訟，則根本沒有經濟能力應訴。而當成為被告或被宣告人，若不聘律師應訴則有可能被視為原告人或原宣告人所述全部正確，這對被訴者極度不利。但若應訴，除非大廈管理委員會成員自掏腰包，否則根本無額外資源聘請律師應訴。所以，過往大廈管理委員遇到訴訟，都會申請司法援助，亦有不少大廈是可以獲得司法援助以應訴的。但如今大廈管理機關竟然被拒絕獲批法律援助，甚至堅持申請法律援助亦被視為惡意申請和惡意訴訟，法律正義如何申張？基本法的澳門居民「如屬經濟能力不足，有權獲得司法援助」的原則是否可被丟進垃圾桶裏？

林倫偉議員

逸園賽狗場遷離須妥善安置員工和狗隻

按政府規定，逸園賽狗場須於7月21日前遷離現址。近日社會焦點集中在格力狗的安置和領養。基於尊重生命及人道立場，本人認同有必要妥善處理狗隻，民政總署亦要盡力作出協助，特別在領養程序的簡化、跨境領養等方面提供方便，協調民間機構和狗會，盡早安置好狗隻，讓牠們有一個好歸屬。

另一方面，在狗會安排離場工作的同時，亦須要盡快就狗場員工的勞動權益及保障作出交代。因為逸園賽狗場遷出後，現有員工難以再擔任相同工作，該公司會安排員工轉職到集團的其他崗位，還是結束勞動關係，都必需盡早和員工協商，讓他們安心。

最後，政府理應及早對該地段未來使用聽取公眾意見及作出規劃，並及早推進該土地再次利用的各項程序，包括把規劃條件圖送城規會討論等，方能在收回上述土地後立即展開利用，以善用市區這幅極為珍貴的土地資源。

工務局曾表示會就狗場土地利用作研究，有關研究於去年4月作判給，預計今年第二季完成。規劃方向為公共及社會設施，當局會盡力提供更多教育空間，承諾現時的體育設施不單保留，還會利用多層空間增加，亦擬建大型停車場等。但今年第二季已經過去，相關的研究進度如何？何時才能公佈並作出實際規劃？希望當局盡早交代。

馬志成議員

關於智慧旅遊建設的議程前發言

在特區《五年發展規劃》和近年的施政報告當中，政府都將建設智慧城市作為施政重點內容。在制度和機制上，特區政府進行了戰略部署，並穩步推進各個項目的落實。澳門作為世界旅遊休閒中心，智慧城市的建設就離唔開智慧旅遊。《澳門旅遊業發展總體規劃》和《澳門智慧城市發展策略及重點領域建設》諮詢文本均提出，智慧旅遊是未來旅遊業發展的趨勢，是智慧城市的五大發展目標之一。

智慧旅遊，簡而言之，就是基礎設施和政府服務的綜合。用科技促進旅遊，讓旅遊更智慧。基於此，本人對智慧旅遊的未來發展提出四點建議。

第一，強化科技，提供智慧資訊支撐。智慧旅遊的基礎是雲計算、互聯網、物聯網的應用，透過各類數據採集和感知技術，在安全的數據環境下，運用強大的計算能力，將數據資訊傳送給用戶。這就需要硬件上，通過資訊技術和互聯網，完善基礎設施和wifi服務功能，並對潛在的資訊安全等風險進行監測。

第二，突破固有思維，提升智慧服務水平。政府需要突破固有思維的約束，轉變觀念，具備前瞻意識，體現智慧政務。如搭建中央資訊平台，加強旅遊網站的建設，完善電子化服務平台。除左繼續完善旅遊局網站和已推出的APP的功能之外，還要與其它相關部門，聯合提升智慧旅遊的效能。

第三，以人才為本，特區政府尤應加強科技人才、創新人才的培養。包括培養本地人才，讓科技培訓進入校園；為解決人才不足的問題，應有具體計劃措施引入專才；“鳳凰無寶不落”，澳門自身也要創造吸引人才的優勢條件。

第四，以遊客為導向，增強智慧旅遊體驗。服務是旅遊的核心競爭力。因應遊客通過互聯網來獲取旅遊資訊的大趨勢，建議政府注重加強互聯網營銷的理念，通過網絡平台完善資訊分享、反饋投訴的渠道，滿足遊客旅行前、旅行中和旅行後的旅遊服務需求。此外，亦建議在現有的遊客分析基礎上，根據遊客的不同國家，或者內地的不同省份，以及來澳人數，制訂不同的旅遊營銷策略，提供針對性的旅遊產品，為遊客提供更加人性化的智慧旅遊體驗。

2018年7月2日立法會全體會議

黃潔貞議員議程前發言

促加強職業技術教育支援措施

自2006年《非高等教育制度綱要法》生效後，本澳教育制度終於得到明確的發展方向。其中在規範技術及職業教育上，明確其發展定位及目標，應是兼顧升學需要前提下，培養技術與應用型人才，既要促進學生全面發展，又要兼具職業導向。加上為落實政府在《五年規劃》中提及要透過推動職技教育的發展和創新，作為“教育興澳，人才建澳”的重要舉措，教青局最近終於開展了《職業技術教育制度》的諮詢工作。

在過去及諮詢過程中，本人收到不少來自社會及辦學團體的意見。他們指除了職教法律滯後外，相關部門對於培養中等專門人才的職技教育支援並不足夠，加上社會長期有“職技教育不如正規教育”的誤解等因素影響，使現有職技學生人數正不斷下降。2016/2017學年只有992人，到了2017/2018學年甚至下降到702人（包含公私立學校），僅佔相應教育階段學生數約2.5%，情況不利於職技教育的發展。

有辦學機構反映：在師資方面，它們難以聘請和挽留高質素和有經驗的職技教師，其原因在於現有制度下，他們既要兼顧與一般課程教師同樣的教學時數，同時要進行校外實習指導，但卻無為他們提供額外的津貼。其次在學校硬體設備上，由於技職教育要兼顧職業導向，所需要的設備、空間與資源都較多，而且面對現時社會和科技的發展，有關設備亦需要經常更新。但在現有的資助制度下，學校難以定期更新或增購設備，往往只能多人共用一設備，又或採用較為落後的設備，影響教學實踐。此外，在現行升學制度下，技職學生與一般學生需參與同樣的升學考試，但他們要兼顧實習需求，文化課程比例較少，無疑讓職技學生在升學上處於較弱勢。凡此種種，都嚴重壓縮職業技術學校的正常發展空間，限制了教學質量的提升。

然而，職技修法諮詢需時，政府除加快修法工作外，本人期望在修法前的階段當局應設法提供適當協助，確保學校能足夠收生及正常發展，也為現正就讀職技教育的學生提供更有質量的教學保障。

為此，本人促請當局現階段應發揮主導作用，在立法前先行加強對職業學校的支援措施。例如：增加對開辦職技課程學校的資源及協助，包括透過調整現時津助制度，提升或給予專業資格及教師資格兼備的職教老師與實習指導老師額外的補助，又或考慮縮減職技老師課時，讓他們能有更多時間跟進學生實習及提升自身專業技能；在硬件上為有需要的職技學校增設或更新教學設施與設備等，提升教學質量及專業水平。

另一方面，為確保職技學生能有暢通的升學與實習途徑，建議政府加強與高校

及企業的溝通，協助本澳職業學校與高校進行結盟對接，以及為學生提供適切自身專業發展的實習配對；並鼓勵高校給予職技學生除入學考試成績外，也能得到專門技能的加分，又或參考近年人才發展委員會與高教辦的資助方式，提供獎學金予優秀職教學生升讀本地或其他地方的高等技職教育課程的機會。透過上述各種支援措施，再配合加強職業教育的宣傳推廣，讓社會、家長及學生對職業教育有正確的認知。亦透過多方配合針對性地培養中、高職業技能相結合人才，讓本澳人才培養得到更好的發展。

長遠而言，本人期望當局可以加快諮詢及修法工作，在新法下令職技教育定位更清晰，更好地調配教育資源及創新機制等，以優化本澳職技教育發展，讓本澳職業教育邁向新篇章。

崔世平、葉兆佳議員聯合發言

(崔世平議員代表發言)

讓社會尊重職技教育，令動手專才享獲得感

澳門以推動經濟適度多元為目標，融合粵港澳大灣區建設，未來需要大量不同類型的、具有扎實動手能力的職業技術專才。為提高社會對職業教育的認受性，讓普遍市民了解職業教育對整個勞動市場的重要性，政府所作的努力，可從2017年的世界職業技能競賽澳門區選手在網站設計項目為澳門首奪金牌，刷新歷史，另有六人取得卓越表現獎作里程碑，這無疑對澳門的職業教育發展有莫大鼓舞。勞工局每年負責統籌澳門代表隊參賽，並得到澳門生產力暨科技轉移中心、澳門大學等單位的大力支持與技術支援，為提升青年對職業教育的重視，不遺餘力漸見成效。

特區政府多次強調重視應用人才、專業人才及精英人才的培育，其中應用人才的重要培養模式之一就是職業培訓，政府除了提供完善的培訓平台，更關鍵是引導市民重視職業技能的培養，繼而驅使市民主動提升個人職業素養。針對近年社會發展較稀缺的中葡雙語人才，去年底特區政府推出“人才培養考證激勵計劃”，先導計劃鼓勵市民參加語言能力測試，考取證書並達到相應水平可獲獎金鼓勵，可見政府在人才培養工作上思路正確，但早前有一段新聞不禁令我有反思。今年首次有五所內地職業技術學院招收澳門保送生，共提供一百個保送名額，向澳門應屆高中畢業生開放。內地通過職業教育助力人才培養卓有成效，內地職校來澳招生，對澳門學生的職涯規劃本是一大利好因素，但最終只有一名澳門學生報考。從以上現況可見，職業技術教育的推廣認受程度在不同地區、不同社會層面存在不對稱性和極端性，應予重視並設法改善。

有見及此，想提出幾點建議。建議一：政府還需加大深度、廣度宣導動手人才的重要性，透過媒體宣傳、深入企業和高校舉行分享會等，用好本地擁有職業技能的優秀人才群體的影響力，加強向各行業滲透，營造好新經濟氛圍對擁有專業資格和職業技能人士的依賴性，從而持續提升這些人才的社會地位。

建議二：鼓勵僱主和僱員團體積極宣揚動手人才短缺對企業和社會發展的影響，推動企業代表走進校園、走進職業培訓的課堂，多與校友會、家長會說明動手人才的社會價值及經濟收入，並分析澳門職技人才的發展前景，讓更多家長和年青學梓以實際行動支持澳門的職業教育培訓。

建議三：政府亦應逐步使職技人才收入與技能認證掛鈎，加大薪酬與實務能力的掛鈎，建議政府可率先從公共行政人員的職程中適當反映，帶頭成為以身作則的典範。並透過增設與動手能力掛鈎的獎勵，藉此表彰職技人才的專業能力及肯定其對行業穩定發展的重要性，從而改善因薪酬水平偏低而難以吸引新生代入行的現象。

何潤生議員

近日，特區政府計劃於氹仔沙崗墳場內興建火葬場，事件引起社會廣泛爭議，區內亦有不少居民表示強烈反對。最終，政府宣佈擱置上述規劃，並有意修法使火葬場選址更具彈性。綜觀是次火葬場選址問題引發社會的強烈爭議，主要源於政府的行政程序欠缺透明，資訊公佈如擠牙膏般含糊不清，以致居民獲取資訊不全面，因而對政府施政產生不信任。

事實上，澳門地小人多，不少被社會默認為「厭惡性」的民生設施，往往難以在接近民居的地方立足。還記得多年前，黑沙環衛生中心設立美沙酮服務，區內居民因擔心社區治安問題而群起反對。曾有社會服務機構計劃於民居內開設安老院舍，立即招來鄰近居民反對。特區政府當初規劃澳門半島輕軌走線，隨即引發部分社區居民強烈反對，以致路線一改再改，至今通車無期。除此之外，尚有氹仔史伯泰海軍將軍大馬路的油站、山頂醫院附近的傳染病大樓等，類似的例子多不勝數。這些正正說明了為何特區政府的施政工作長年被居民批評溝通不足、欠缺透明度。更重要的是，特區政府似乎並無汲取教訓，認真總結經驗。時至今日，政府在決策與民生息息相關的施政工作時，仍欠缺系統和周詳的考量，未能充分掌握社情民意和社區的接受能力，同時對政策的解說欠全面，資訊提供和宣傳工作亦不到位，凡此種種，難免社會質疑政策的公平性和科學性，以致進一步質疑特區政府的施政能力。

為此，本人衷心希望特區政府各部門能夠汲取是次火葬場選址爭議的教訓，認真總結經驗，今後能夠轉變施政觀念，加大政策資訊的公開力度，以更開放、包容的心態與社會對話，充分尊重和保障公眾的知情權、表達權、參與權和監督權，務求在各類施政工作上能夠做到開誠佈公，以公開、透明、科學的決策取信於民。

陳虹議員

為未成年人構築網絡“防火牆”

資料顯示，本澳居民上網率達 83.6%，其中，學生上網率為 94%，手機上網成為主流，上網已經成為青少年學生生活中不可或缺的一部份。（註 1）發達的媒體，也衍生出一系列的社會問題，如網絡成癮、網絡欺凌、網絡色情等。2013 年社團研究報告指出，澳門已染網癮的青少年約佔整體 22.6%。（註 2）2016 年調查顯示，80%澳門青少年曾遭網絡欺凌。（註 3）45%受訪中學生在過去兩年曾經瀏覽過色情資訊，甚至接近 40%有過被詐騙經歷。（註 4）瀏覽社交網站已成為澳門青少年其中一項重要社交活動。虛擬的網絡世界陷阱重重，未成年人缺乏足夠的認知和應對方法，如何避免未成年人受到網絡暴力、色情資訊、低俗資訊的侵害，防止未成年人沉迷網絡遊戲等，成為當務之急。特區政府必須構建完善的法律保護體系，廣張社會保護網。

現時本澳關於保護未成年人的法律法規比較分散，沒有成為體系。對互聯網的監管法律也沒有設立針對未成年人保護的專門章節。內地早在 1991 年就制訂《中華人民共和國未成年人保護法》，最近又著手制訂《未成年人網絡保護條例》，從法制上保護未成年人的網絡安全，營造風清氣正的網絡環境，這些都值得澳門參考和學習。

首先，家長是未成年人的第一責任人，家長要加強對互聯網的認識，運用正確的方法教育和引導未成年人，希望有關當局加強對家長的宣傳和教育；其次，加強網絡公德建設，強化個人、社會各界和各行各業在網絡行為上的自我規範；再其次，學校不單要教會孩子怎樣用好網絡，更要教會孩子正確看待和應對網絡，學會在虛擬的網絡世界中保護自己，學校必須在不同教育階段加強網絡素養教育；最後，由於本澳未成年人的上網率高，接觸各類網絡資訊相對容易，特區當局要制訂專門針對未成年人網絡權益的法律法規，建立網絡保護監管體制，全社會共同搭建青少年健康成長平台。

未成年人網絡保護是一項社會治理系統工程，要堅持預防和保護優先，發揮和調動各持份者和各方社會力量積極參與，明確政府、企業、學校、家庭、傳媒等的責任，形成合力，共同為本澳未成年人構築網絡“防火牆”。

註 1：澳門互聯網研究學會“澳門居民互聯網使用趨勢報告”，2018 年

註 2：易研網絡研究實驗室，“澳門特別行政區青少年網絡成癮之現況及成因研究”，2013 年

註 3：澳門街坊總會調查，2016 年 12 月

註 4：中華學生聯合總會、澳門青年研究協會“澳門中學生對網絡資訊看法調查”，2016 年 1 月

施家倫議員

冀公職開考“統一管理”實現全覆蓋

近年來，特區政府致力於提升公職開考程序的公正性及專業性，多次對有關制度進行修改。先是將原先的“部門開考”制改為了“中央開考”制，之後又將“中央開考”制改成了“統一管理開考”制。

但是，有關制度始終未盡完善。好多報考者反映，參加完“綜合試”，過了一年才等來“部門試”，考完之後可能又要等上一年才有正式入職的機會，覺得十分耗費時間。也有報考者反映，目前“部門試”環節經常會發生多個部門考試時間衝突的情況，而且各部門試題質量、評審方式往往參差不齊，部分考試被指責根本檢驗不到報考人的專業能力，公平性受到質疑。

對於這些問題，本人認為歸根到底是目前的公職開考程序並沒有真正做到“統一管理”。現時“綜合試”程序完結後，“部門試”階段的組成典試委員會、安排開考時間等環節，行政公職局都不會有實質參與，都是由相關部門自己全權負責，這樣就難免出現開考時間設置不合理、評審過程公平性不足等情況。

其實，在中國內地、香港、台灣等很多地方，由統一的公務員考試主管部門協調整個考試時間安排、評審方式已經是很普遍的做法。以中國內地為例，中央機關公務員的招錄，由中央公務員主管部門負責組織；地方機關公務員的招錄，則由省級公務員主管部門負責組織。相關公務員主管部門會從發佈招考信息、統籌考試時間、調控考官組成等多方面進行全方位協調，這種方式亦都有效地保證了公務員招聘的效率與公平性。

本人認為，要改善目前本地公職考試效率低下、公平性及專業性不足的問題，必須要將公職開考的“統一管理”機制落到實處，實現全覆蓋。對此，提出幾點具體的建議：

一、應當要由行政公職局統籌協調“部門試”的開考時間安排，推動性質相近的職位合併進行考試，要求各個部門每年統一時間接受報名，錯開考試時間，並規定每年統一招聘必須在合理期限內完成，從而全面提升“部門試”的效率與專業性。

二、推動典試委員會委員由行政公職局代表、用人單位領導及其它部門代表共同組成，確保委員會人員組成的均衡性，從而保證試題內容以及評審過程的質量，避免用人唯親的情況。

2018年07月02日 議程前發言

吳國昌議員

行政長官有責任說明特區特點作優勢互補 駕照認可協議須讓特區審慎研究處理措施
2/7/2018 立法會議員吳國昌議程前發言

近期，國務院副總理急召港澳特區行政長官商談粵港澳大灣區區際合作規劃，重申強調特區與內地區際合作的原則是：優勢互補、互利共贏、共同發展。本人促請澳門特區行政長官承擔責任，向中央政府及內地同胞說明澳門特區地小車多的實況，優化駕照認可協議條文，以便協議生效後即先讓澳門市民換領內地駕照，而澳門特區政府則負責在優化公交與步行設施方面為遊客提供方便而不鼓勵遊客自駕遊的公開政策下，謹慎設定內地駕照認可的具體日程及措施。

今年四月十六日政府突然公佈行政長官授權司長簽署與內地的駕駛執照互認的協議，施政涉嫌漠視民意，已引起公眾廣泛關注和不滿。儘管司長在公眾質疑下至今未有簽署駕照互認考議，但問題始終未妥善解決。

一旦實行盲目對等同質化的駕照互認，龐大的潛在需求將隨時催生租車自駕的供應，令本已不勝負荷的交通環境進一步惡化，並且做就條件讓數以萬計的非本地僱員被動員當上過界勞工，破壞本地人就業條件！再者，每年以千萬計內地遊客有權在澳門自駕遊的龐大潛在需求將構成長期的壓力——當特區政府每次投資紓緩交通壓力產生一些正面效果時，就同時因交通稍為改善而引發更多的自駕遊需求，不斷抵銷改善交通的效果！反之，在重視特區特點，強調區際優勢互補的原則下，問題完全可以及早透過優化駕照認可協議妥善解決。

宋碧琪議員

完善跨部門協作水平 提升滲漏水處理效率

大廈出現滲漏水問題越來越普遍，尤其對於三十年或以上樓齡的舊樓，大多嚴重老化，“病患纏身”，經常發生塞渠、牆體滲漏等情況，衍生環境、衛生、安全等大量問題，長期以來困擾著廣大居民安居，成為社區治理中的重要難題。

在社會多方呼籲下，早於2009年，特區政府專門設立“樓宇滲漏水聯合處理中心”，專門協助大廈居民查找滲漏水源頭。但在現行法律制度下，由於沒有直接賦予有關部門入戶調查、檢測的權力，導致很多滲漏水個案根本無法得到解決。

不僅如此，在處理樓宇滲漏水突發事件的應急機制方面，現有的行政支援機制同樣越來越受到挑戰。不論是過去的威豐大廈，亞豐素街的昌達大廈，還是現在的永好閣大廈等等，本人都親自到現場支援協調，發現很多問題值得思考。滲漏水危機出現，雖然有關行政部門也願意去到現場，只是整體組織協調機制十分不完善，面對具體問題，缺乏一個“領頭羊”，不同部門之間，個個都是同級，個個都不拍板，無人願意承擔做決定，甚至出現突發狀況時，有的部門亦僅派出技術員去到前線，決定遲遲不落，下下等上級指示，聯合處理中心的作用被大打折扣，陷入名不副實的尷尬地步，令人失望至極！除此之外，因為缺乏統一組織協調，遇到滲漏水突發事故時，前期準備工作十分不足，工具無一齊全，水鞋都無一對，樣樣都要等，這樣的行政支援，根本難以發揮良好實際作用。

民生無小事，塞渠漏水影響千家萬戶。本人建議，一方面要盡快完善《民法典》等法律制度，簡化程序、提高滲漏水入屋檢測和訴訟效率，從而快捷妥善地解決樓宇滲漏水問題。另一方面，在現有“樓宇滲漏水聯合處理中心”工作機制基礎上，建議相關部門應當進一步完善組織架構，加強溝通協調，增強部門互信和內部分工，在大廈滲漏水日常協助和突發事件處理時，能夠不斷提高工作效率，改善整體工作質素。另外，舊式樓宇隱患重重，滲漏水容易衍生多項安全問題，有關當局要更加積極主動，加大對舊區大廈安全隱患巡查，尤其是大廈水電、火警等公共設施的檢測維修，從源頭上減少大廈隱患，構建安全社區。

鄭安庭議員

主席、各位同事：

新《土地法》本身存在漏洞，這是上屆立法會土地及公共批給事務跟進委員會早已意識到的事實。該委員會於2015年8月13日的意見書中提出，有議員擔憂《土地法》第48條規定臨時批給“到期不可續期”的規定，將會令買了樓花的小業主及批出巨額貸款的銀行成為受害者。而土地到期未能完成利用可能錯在發展商，亦可能錯在政府，如果政府在執法上不做區分，將產生嚴重的問題。【1】該委員會在2016年8月15日的意見書第18頁中再次指出，對於發展商未按時完成土地的利用，是因為有關土地被政府借用了，政府應該積極研究解決問題的方法，而不應該一刀切去收地，否則只會損害政府的形象。【2】

行政長官於2017年11月5日回覆本人提問時提到，《土地法》從2014年3月正式實施到現在，收到很多意見，包括對《土地法》實施過程中遇到的各種問題，政府亦會在法治範圍內聽取這些意見，亦會對此作出分析及研究。行政法務司司長陳海帆在2017年11月22日回應本人提問時表示，明白到新《土地法》可能會存在責任歸屬的問題，將收集社會各界的意見，研究法律當中是否出現問題。但時至今日，政府對《土地法》的分析、研究始終沒有公佈進展。

有市民認為，終審法院判保利達輸，就是代表保利達有錯。但事實上，終審法院的判決根本沒有調查過保利達是否存在過錯。在這份判決書的第4頁寫到，根據新土地法第48條，所有土地只要超過25年大限沒有完成利用，就要被政府收回，而無需考慮錯在政府還是發展商，也不考慮是否存在意外或不可抗力的原因導致拖延。

更有市民認為，“海一居”土地25年內未完成興建，責任全在保利達，既然土地被政府收回了，保利達應該雙倍退訂給小業主。但問題是，就連終審法院的判決都沒有判保利達有過錯，保利達被收地的根據只是有漏洞的《土地法》。所以市民希望政府解釋一下，現時根據《土地法》不分歸責一刀切收地，剝奪小業主上樓的權利，是否需要及時修法？

有海一居小業主認為，在 2013 年 8 月到 2015 年 12 月期間，如果政府明知保利達在兩年內未能完成興建，為什麼他們還可以合法買樓花，可以向銀行借錢買樓，政府還收他們的稅，地產中介還能合法的進行業務？此次事件帶來的損失政府是否需要負責？

終審法院在保利達判決書明確指出，根據新《土地法》48 條，收地是不需要查明政府還是發展商的過錯，或是其他原因導致土地未能完成利用。不用查明過錯就收地，這種做法無論在香港還是內地都是沒有的，對於發展商也是不公平的。因此，引入歸責條款，根據過錯歸屬來收地，才能填補新《土地法》的漏洞，同時保障海一居小業主的權益。

註：

【1】屈立法會土地及公共批給事務跟進委員會於 2015 年 8 月 13 日的的意見書第 15 頁寫到：“部分委員會成員和其他列席議員亦有對《土地法》第四十八條關於臨時批給到期不可續期的規定表示擔憂。由於臨時批給土地可能涉及小業主購買樓花後的權益，亦可能涉及銀行抵押批出巨額貸款，若然不可續期的後果是導致臨時批給失效，將可能令小業主和銀行等成為受害者。此外，批給到期未完成利用，可以是基於可歸責承批人的原因，亦可以是基於政府的原因，政府在執法上不作區分，劃一失效的做法，將產生嚴重問題。”該意見書第 17 頁寫到：“之前沒有新《土地法》時，處理上較有彈性，雖然舊法同樣不得續期，但可透過間接的方法重新再批給於同一承批人……政府正在就《土地法》第四十八條的問題加以研究，並重申非常樂意與立法會溝通交流，對議員主動提案修法表示歡迎。”

【2】該委員會 2016 年 8 月 15 日的意見書第 18 頁寫到：“委員會明白《土地法》明確規定了租賃期限且當承批人在期限內未有利用土地，政府必須依法宣告土地的批給失效，然而在上述的個案中，承批人未有如期利用土地的原因是有關土地被政府借用了，委員會希望政府積極研究解決問題的方法。因為政府一定要在充份的理據下進行收地，不應劃一以批租期屆滿為由去收地而漠視其他的特殊情況，否則只會損害政府的形象。”

胡祖杰議員

以港珠澳大橋通車帶來的契機從科學理據來決定一個宏觀及具遠見的總體規劃

主席、各位同事，大家下午好！

港珠澳大橋是一項世紀大工程，眾所冀盼通車連城，現已箭在弦上，預期今年內正式通車。港珠澳大橋是貫穿粵港澳大灣區的一條極重要的交通樞紐，是大灣區東西連貫的主動脈。鄰近地區早完成總體規劃及交通配套，近期並經已完成港珠、港澳通行申請安排，並積極作出了交通安排宣導，密鑼緊鼓地迎接港珠澳大橋的通行。

與此同時，本澳連接港珠澳大橋的出入口，除了原本的交通壓力外，將增加港珠澳大橋澳門段引橋的交通壓力，讓東方明珠及黑沙環區一帶的交通壓力百上加斤，已超負荷的道路更難以承受。該區將直接進入交通黑暗期，除了直接的經濟損失外，也會嚴重影響澳門國際旅遊城市形象。該區在未來還有輕軌等工程，澳門工程師社團更早於數年前，已預示該區的交通運輸規劃及配套必須配合都市發展來整治，並前瞻性地考慮對內對外的交通道路的擴容及連接。

考量到現時東方明珠附近交通流量已經飽和，不論港珠澳大橋開通時的量或多或少，其對此澳門“唯一”的銜接點都必定產生巨大衝擊。

因此，再一次建議當局，及早制訂具前瞻性的交通配置及相關規劃，並建議如下四點作參考：

1. 短期內，交通及基建相關單位(交通事務局、運輸基建辦、工務局、大型建設辦)必須針對港珠澳大橋開通時馬上產生的效應進行情境模擬(scenario-based simulation)。唯有如此，方可以定量(而非只有定性)的科學理據來決定當局的相應措施及短時間的交通安排。現行的措施(例如，酒店旅遊巴士合併，銜接點附近改道，酒店員工移居橫琴及並由蓮花口岸進入澳門等等)均尚未經過科學方式模擬及檢驗。

2. 相關當局對大型基礎建設往往沒有採取宏觀及具遠見的總體規劃(master plan)。若交通部門認為此類型“預先”規劃無其必要性，則請問如出現大規模擁堵時，相關部門最快能於多短時間內提出補救方案？又該部門又能否保證在具體期限內改善銜接點附近交通的暢順？

3. 港珠澳大橋銜接點(尤其若只有現行單一地點)在長期亦需考慮改動措施，例如；現在東方明珠附近大型迴旋處的存廢。事實上，迴旋處(圓環 round-about)的設計乃為了低交通量的“交通寧靜區”(traffic calming zone)。對於銜接點附近

建議考慮“號誌化十字路口”(signalized intersection)，對周邊道路甚至可以考慮“單行道”設計，以增加交通吞吐量。

4. 若短/長期均需要保留迴旋處，則建議於迴旋處轉向車道進行“槽化處理”(channelization)，如此亦可增加銜接點可負載之交通量，同時增加交通安全。

事實上，交通事務局曾於 2010 出台的“澳門交通總體規劃(2010-2020)”已對澳門未來的基礎建設及交通模式進行了探討。然而，許多基礎建設的延誤及新的現象(如澳門走向以大眾市場導向的博彩業)，使得澳門交通總體規劃(2010-2020)需進行更新。因此，建議相關部門將所有新的情境(包含：港珠澳大橋單一銜接點，輕軌段的唯一路線，聯繫拱北關閘及第二通道的北區交通，橫琴的開發及蓮花口岸)一併納入模型進行預測。澳門模型是整體性的，可考慮各種交通工具的相互影響及客流預測。重大基建與大型建築物，則是以獨立的交通規劃區(traffic analysis zone)進行分析，再將旅次產生(trip generation)的結果放入模型裏。

最後，我們需要的不但是要了解澳門整體於未來(短/長期)的交通狀況，亦可檢視在都市規劃層級上所提出過的建議 - 例如，雙環雙軸系統等。如此經由科學化的模擬，我們亦可了解澳門在區域交通(如：大灣區規劃)中扮演的角色。澳門半島舊城區路窄多彎，不可能加建新路，改善交通宜多元化；澳門新城發展亦應以公共運輸為優先，道路使用要以整體市民利益為依歸。當集體運輸系統尚未完成，控制車輛數量增長是必須的。建設快速道路，建設擴闊道路及改善現有的道路。

所以交通基礎建設必須先行，對內、對外之連接交通規劃必須儘快明確落實，在規劃中的交通基建項目，如外環道路、城市軌道交通、高速鐵道及高速公路的接駁等；發展具前瞻性對內對外連接的交通道路或工具，以俱備長遠發展眼光，融入大珠三角生活圈，將為澳門永續發展提供穩健之基石。

林玉鳳議員

請正視本地融合教育前線教師的處境

早前，有從事融合教育的資源教師向我反映，他們長期面對沉重的工作壓力，不僅時常受到挫敗，工作待遇亦不如人意。希望社會在關注 SEN 兒童及家長的同時，亦要正視這一群盡心盡力培育 SEN 兒童成才的資源教師，他們在前線工作時所面對的種種困境。

首先，融合教育的宗旨是要令特教學生融入主流教育中，與其他普通學生一同學習成長。據反映，目前每個資源教師需要跟進八名特教學生，乍看工作量似乎不大。但須知道，融合學生由於各種原因，學習期間往往出現不同的障礙，他們無法理解一般講授內容，而需要各種開導、刺激和啟發的特別教導技巧，才能使他們領悟。因此資源教師就要真正做到「因材施教」，絞盡腦汁去自行編寫特定教材和準備教具，特教學生之間的情況又可能有極大差異，往往是跟進八個學生，就要「一對一」地相應寫足八份教材。工作量和難度之大，可見一斑。舉例而言，中學的正課教師，只需要準備負責科目的兩至三個年級的教程，資源教師因為「跟進學生少」，就要準備六個年級的教材和各種教學方法。而且，資源教師跟進的學生橫跨多個班級，還經常「撞課時」，分身不暇，惟有一三五跟進 A 班學生，二四跟進 B 班。一些學生本來就注意力不集中，還要如此「斬件跟進」，三天打魚，兩天曬網，不時課後也要為融合生補習，學習成效事倍功半，進度自然亦一年落後過一年。教師屢受挫敗，久而久之就心灰意冷。

再者，由於資源教師以入班的方式輔導，本來是為了使融合生與主流課程接軌，無形中會與其他教學人員產生不少磨擦。例如正課老師為怕融合生哭鬧失控，會要求資源教師整日陪伴，隨時候命，充當起「保姆」之責；又被正課教師視為「助理」、只是「行行企企」、「陪學生玩」，甚至將工作推搪給他們，還要怕被正課老師投訴「跟個融合生跟得差」。校方認為資源教師工作輕鬆，一旦有正課老師想轉為資源教師，就提出減薪和扣減津貼，令有志者卻步。

不止如此，資源教師還要在學生和家長溝通協調上費盡心力。由於融合生怕被標籤，招來同學異樣目光，資源教師只能偷偷摸摸地輔導跟進，難以跟一眾學生建立關係；另一方面又要準備文件和家長開會，不時被家長「審問」教學進度。

由此可見，資源教師要身兼「教師」、「保姆」、「行政人員」、「輔導員」、「調解員」等多重職責，然而他們的工作卻不被理解，甚至應對來自家校師生方面的種種壓力。因此，希望社會各方能夠充份聆聽這一群資源教師的心聲，明白他們的苦況，日後在政策上合理增加人手，調整他們的工作待遇；研究減輕他們跟進學生的數量，明確資源教師的工作內容，把教學和文書工作分開，使他們能夠專注培育學生；當局亦應提供更多的培訓及資源，向社會推廣融合教育的理念。使

資源教師能夠如同正課老師一樣受到尊重，能夠因材施教，發掘每一位融合生的潛能。