

馬志成議員

### 為青年創業者融入大灣區做好準備

隨著粵港澳大灣區加快融合，打通人流物流資金流是必然之舉，當下灣區各城市都積極為融合準備各項政策配套，尤其是針對解決港澳青年到內地就業和創業。這些政策除了需要澳門特區政府積極配合，精準扶持澳門青年融入灣區發展，對於澳門特區優化人才政策和創業環境亦有很大啟發，甚至可以說是澳門將要面對的競爭壓力。

首先是填補政策空白。目前來說，到內地創業的港澳青年，未能充分享受到三地的扶持政策，因為港澳居民無法享受內地的青創扶持政策。相反，公司設在內地，亦不能受惠港澳特區政府的扶持援助計劃。這一政策缺口，政府有關部門應該加以重視並予以解決。

最近全國政協和青年骨幹走訪大灣區，有內地青年團體就提出類似“創業綠卡”的建議。此功能不但能夠便利港澳創業者在內地工作生活，更重要的是一卡在手等於擁有灣區身份，享受灣區全部的創業政策扶持。

在灣區加快發展，各地進行人才爭奪戰的現實面前，澳門社會應該更加打開思路，借鑑這些開放、包容的友善政策。我們需要人才、又需要創新技術，希望鼓勵和吸引多元化的投資，就建議參考有關概念，出台類似的政策，鼓勵更多人才和創業創新項目進入澳門，以及走入灣區。

事實上，廣東省有關部門去年已開展了外籍及港澳台高層人才認定工作，為創業人才提供出入境和停居留便利。這項政策，對澳門就業青年和青創企業主解決在內地居留，以至方便安排照顧家人的生活，都是好事。同樣，如果澳門要吸納人才和創業創新項目，我們就必須考慮到人才和創業者的出入境和生活便利。

然而，支援澳門居民在內地就業和創業，並不能只靠內地提供資源，澳門社會亦有必要及早開始研究，現有的扶持政策和福利政策，實現跨境延伸，支援澳門青年融入灣區生活、工作和創業。例如，港澳青年進入內地創業都面對缺乏融資渠道的問題，之前我都有提過，特區政府的青年創業援助計劃，應該適當考慮延伸到灣區城市，又或者可以考慮為他們設立專項援助。

長遠而言，特區政府還可以考慮與灣區城市合作，研究設立“粵港澳大灣區創業基金”；並建議灣區內的金融機構加快推出合適的、支援創業融資的產品。

最新創業指數研究顯示，超過六成新創企業主都想去廣東創業或擴充生意，難得大量澳門年輕人都希望融入灣區合作。正所謂萬事俱備，只欠政策東風。希望政

府能夠為澳門青年在內地創業發展創造有利條件，“扶上馬，送一程”，扶助他們拓展創業創新發展空間。

2018年07月30日 議程前發言

林倫偉議員

### 多公布疫苗資訊，確保居民健康

主席、各位同事：

近日內地假疫苗事件引起本澳社會的關注，令人再次擔心疫苗的安全及供應問題。甚至有傳媒報道，可能有大量內地兒童到港澳接種疫苗，會導致出現短缺的情況。幸好衛生局澄清本澳疫苗儲備充足，而且為確保澳門居民的接種需要，多年前已有規定防疫接種疫苗僅供應給澳門居民接種，只有特殊情況才供應給非本澳居民使用。且衛生局會根據出生人數等人口資料估計未來兩年所需並提早訂購，過去供應商即使在市場供應十分緊缺情況下，亦會優先對澳門作出供應，因此澳門並不會出現短缺情況。而澳門亦無購入有問題疫苗，呼籲市民放心。有關訊息及時回應了居民的憂慮。

為預防肝炎、白喉、破傷風、麻疹等疾病，衛生局多年來均為本澳居民提供免費疫苗接種，以提高整體的免疫水平；而且會根據流行病學適時調整注射疫苗的種類，確保疫苗的有效。

但鄰埠接二連三的疫苗事件難免令部分公眾對疫苗安全和供應信心下降，希望當局未來持續加強宣傳，定期介紹澳門疫苗供應和覆蓋情況，並及時更新和澄清疫苗相關訊息。最後，希望衛生局檢示澳門居民，尤其學生對疫苗注射的安全和覆蓋範圍，並定期作出報告，讓居民知悉，減少居民對疫苗接種的誤解，確保居民的健康。

李靜儀議員

### 須從完善公交服務等多方面來解決交通管理難題

本澳地小車多，交通管理成為難解的社會問題，為改善交通秩序、保障道路使用者的安全，完善相關法律規範有其必要，惟修法必須考慮社情民意。與此同時，亦須從完善公交服務等多方面來解決交通管理難題。

早前，政府打算就修訂《道路交通法》開展公開諮詢，由於大幅調升車輛違泊金額的建議引來社會極大反彈，交通事務局因而宣布擱置公開諮詢，並在重新檢視諮詢文本內容後，再向社會徵集意見。

必須強調的是，社會對此次修法並不是全盤否定，關於一些嚴重威脅道路使用者安全的違規情況，例如毒駕、酒駕和超速駕駛等，確實希望透過修法引入更嚴厲的執法和處罰制度，加強阻嚇力以遏止有關危險駕駛行為，確保道路安全。故此，當局不能抱著因噎廢食的態度對待《道路交通法》的修訂，而是應該與社會持續探討，尋求具社會共識的修法方向，尤其是先完善道路安全方面的規範。

至於此次修法導致社會極為不滿的問題，主要源於本澳泊車位長期不足，問題不會因為擱置諮詢而完全解決，特別是電單車泊位與車輛數目的差距極大，無論是市民守法或人員執法方面客觀上都存在困難。因此，當局若從完善交通配套著手，更能鼓勵和要求居民守法。

雖然，近年來當局不斷增加各類車輛費用，期望透過經濟手段控車；然而的士亂象頻生、巴士服務有待完善，公交出行困難重重，購置私人車輛，尤其電單車作代步有其實際需要。故此，即使養車成本不斷增加，車輛數量仍維持較多，令車位更為緊張。居民有責任守法，但現實情況是車多位少，居民期望當局做好相關的交通配套，致力增加合法車位，創設可以守法的環境；更重要是，要大力改善公交服務，回應市民出行需要。

巴士服務方面，應在繁忙時段更靈活調動班次和發出特班車、增加點對點線路或加開中段接客班次，重點解決上下班等尖峰時段、人流密集地點及中段乘客上車難的問題，令巴士在繁忙時段更有效率，以回應市民的需求。

而的士作為本澳主要的公共交通之一，拒載、濫收車資、兜路這些老大難問題未解，過去多月接連發生數宗“黑的”辱罵、禁錮乘客事件，情節離譜，居民和旅客對此極為憤怒，嚴重影響澳門的旅遊形象；業內的正規司機亦慨嘆被害群之馬牽連，期望能夠遏止“割客”行為。現時《輕型出租汽車客運法律制度》仍在立法會審議之中，期望修法後能有效提升的士服務素質；現階段當局實需加強稽查次數，遏止的士違規情況。

2018年07月30日 議程前發言

高開賢、崔世平、葉兆佳議員聯合發言

(葉兆佳議員代表發言)

### 助力澳門發展，引進人才的建議

澳門土地、自然、礦產、漁林等硬件資源缺乏，想要壯大、開拓城市的發展，人才必不可少，也是增強城市競爭力達致更高、更廣層次的關鍵。早前，貿促局出席立法會辯論時表示，為適合、適時、適量地精準引進人才，當局正有序制定年度優先引進人才清單（五行業十工種），並因應社會實際情況，結合各界意見，持續優化，以配合社會發展所需。

但是，澳門在引進人才方面，多年來一直相對保守，而且政策單一，實在不具吸引力吸納高端人才來澳，特區政府必須調整思維，研究思考，重新制定能配合、帶動社會向前發展，早日擺脫一業獨大的引進人才政策。

我們建議，特區政府可從以下幾方面考量：

第一，制定人才範疇目標，為澳門未來發展提供足夠助力。

澳門定位“一中心，一平台”的發展目標，再加上澳門想打造特色金融產業，建設智慧城市，推動產業與互聯網融合；乘港珠澳大橋即將投入使用，粵港澳大灣區規劃綱要也即將出台之際，今天是時候對人才發展作出規劃給予澳門更有力的發展支持。

這些方面的推動建設都需要配備適切人才，由於人才課題不可能在五分鐘全覆蓋，所以今次只能在引進人才這方面淺淡一二。在引進人才的重要考慮是精準引入，必須結合並有利於澳門發展方向，能服務和帶教澳門開拓多元產業的專才、優才方屬考慮之列。

第二，制定實質特殊優惠措施，增加吸引力度。

人才爭奪戰在內地早已風起雲湧，同處大灣區內的九個城市已經行動起來。廣州、深圳、珠海在多方面給予人才支持，特別待遇包括：創業啟動資金、獎勵計劃、住房待遇、居留和出入境便利、落戶、子女入學、稅務優惠等等，香港近期也推出了“科技人才入境計劃”。

建議特區政府乘檢討居留政策時，審時度勢開放思維，與大灣區城市群同呼吸的精神來改革現有的政策措施，根據特定行業的發展需要，針對性地和適切地落實各類人才的引入，制定專項政策和具吸引力的措施，創設優越條件吸引優秀人才且留着本地有能之士。

第三，實現“人才建澳”和“教育建澳”有機結合，增強城市競爭力。

在引進人才的同時，澳門更應該從加強相關目標產業教育方面同步並行，應研究創設專項政策，推動高校引進國際知名專家學者來澳授課，建立高學術且多元化的強大師資，結合各高校之豐富資源，強化多元學習及專業知識的吸收，將課程邁向國際化和市場化，讓本澳學生達到充分的學習機會。

同樣地，澳門也需要引進應用型人才，以推動本地基礎弱的新興產業，“帶教並重”的方式全面提升職業培訓高端化水平。在目標產業中快速扶持企業引進澳門發展所需的應用專才，激發本地人才創新創造活力，促進澳門經濟多元化穩步健康發展，實行更積極、更開放、更有效的人才引進政策。

李振宇議員

### 善用長者資源 應對人口老化

主席，各位同事：

下午好！

早前，有團體公佈本澳准退休居民再就業需求調查結果，發現逾六成三的准退休人士及逾四成三的退休人士均不贊成六十歲退休，認為六十歲後仍有良好的工作能力，且可繼續有收入，有助消磨時間，增加寄托，亦能減少家庭或子女的經濟負擔，故期望能在六十六歲至七十歲退休。

長者希望延長職業生命周期的意願強烈，但社會對於長者的接納程度卻有待提高。去年一月至五月，在勞工局登記求職的八百名六十歲以上人士中，成功轉介就業的只有130人左右，成功率僅為16%。另外，統計資料顯示，2017年首季，55-64歲本地居民的失業率為2.9%，而今年首季，該數字上升至3.3%，反映社會對於長者重投職場的接納程度並不盡如人意。推動長者再就業，政府及社會仍有許多工作要做。

根據《澳門人口預測2016-2036》，本澳人口老化速度加快，至2036年，本澳65歲及以上老年人口的比重將升至19.9%。老年人口的撫養比率更由現時約8名成年人撫養1名老年人，加重至2036年的約由3名成年人撫養1名老年人。其實，隨著社會的發展、醫療水平的提升，居民的健康水平逐漸改善，壽命越來越長。2017年，本澳居民的人均預期壽命達到八十三點四歲，若六十歲退休，即意味著居民將有二十多年的晚年時光。若不能充分善用長者資源，發揮長者餘熱，政府及社會將難以從容應對未來人口老齡化所帶來的各種問題和挑戰。

本人認為，長者是寶貴的人力資源庫，善用長者資源是兩利之舉，無論對於長者本身還是社會整體均有積極正面的意義。不過，長者再就業在本澳還存在觀念及制度上的諸多障礙。工聯早前進行的《長者再就業的意見問卷調查》顯示，受訪長者普遍希望在退休再就業問題上，有關部門能跟進協助並推出法律和配套措施，維護退休後再就業長者的權益。為協助有工作意願的長者就業，政府在《五年發展規劃》中提出短、中期措施，包括向長者提供適切的就業支援，鼓勵企業、社會機構聘用長者，提供免費的長者職業培訓課程，協助長者掌握職業技能，制定《非全職勞動關係法》，為長者選擇較具彈性的工作模式創造更多有利條件，同時開展長者就業情況研究，適時調整相關支援措施等。其實，推動長者再就業是一個長期的過程，政府不必急於求成，社會亦需時間接納。此外，政府亦應逐步推動社會探討制定法定退休年齡的必要性，以積極應對人口老齡化。

謝謝！

梁孫旭議員

### 加緊採購法立法進度 完善公共工程監管

輕軌工程歷時十多年依然完工無期，相關開支節節上升，從 2003 年時的 30 億元增至最新的 164 億元仍未封頂，整體計劃的預算開支根本無從“預估”，疑竇叢生，莫名其妙。

回顧十多年輕軌工程，出現多宗涉及承批和合同的問題。2015 審計報告揭示車廠上蓋進度嚴重落後，運建辦後來指與承建商就工地土質及施工有爭議，經協商、處罰亦未達共識，最終經法律協商在 2016 年簽署解約協議，政府為此賠付了 8500 萬元。及後，政府再以邀請標式，向七家公司書面詢價，最終重新判給車廠上蓋工程予“中國建築工程（澳門）有限公司”，造價十億七千萬。但排第二的“中國路橋工程有限責任公司”不服向法院上訴，近日終審法院裁定特區政府需重新計算 7 間競投公司的標書得分。故此，不僅原定 2019 年通車的氹仔線可能又再延誤，社會更擔憂政府又需要為此承擔高額的賠償。今年四月，政府就輕軌系統氹仔線的營運及維護服務，與港鐵（澳門）簽定為期 80 個月的合約，總金額為 58.8 億澳門元。前車可鑑，對於政府能否有效監督港鐵的服務質量，坊間仍有不少質疑。

公共工程延期、預算超支及質量監管等問題，長期為市民咎病，政府過去多次在工程競投和制定合同中出現錯失。現行澳門的採購法律制度已沿用 30 多年，有些規範早已不合時宜，亟待改革完善。社會一直要求修改一系列涉及政府採購、外判和承攬的法律法規，要求綜合考慮成本效益，嚴格監督工程時間及成本預算。政府曾表示今年六月底對《公共採購法》法案公開諮詢，至今尚無訊息，為此，本人促請當局盡快優化政府系列採購程序的立法機制，加強開標委員會及評標委員會的運作及規範，建立促進公平競爭、公開透明、及客觀的判給準則和機制，確保社會公共利益。

此外，綜觀現時各個輕軌項目的情況。根據運建辦的資料，氹仔第一期建造工程大致完成；西灣大橋下層通道改善工程正在開展；媽閣站已開展前期建造工程、主體建造工程招標；石排灣線處於前期建造及路線設計階段；澳門半島線則被列為非首要工作，現階段未有具體落實時程，可說是遙遙無期。輕軌氹仔線的興建目前已花費近 110 億元，即使不計算因延期而引發的額外支出，又或未來可能面臨訴訟而產生的額外支出，以全長 9.3 公里計算，平均每公里的成本約 12 億元。如參考氹仔線的興建成本，整個澳門輕軌計劃的“埋單”費用最終可能高達數百億元，委實成本高昂。為使特區的財政穩健發展，本人促請政府認真審視、嚴謹把關整個輕軌計劃的總預算及其效益預估，確保公帑合理運用。

陳虹議員

### 重視幼兒教育 提升教育質量

幼兒教育階段是奠定全人發展和終身學習的基礎時期，對孩子一生的發展有着極重要的影響，各國對幼兒教育十分重視。特區政府也重視幼兒教育，把它列入免費教育體系之中，近年也將《本地學制正規教育課程框架》在幼兒教育實施，“幼兒教育基本學力要求”也落實，為提高幼兒教育的品質提供了良好的條件。

根據國際指標，衡量幼兒的教育質量主要是從師生比、平均幼兒教師工資、幼教課程指引、幼兒教師培訓、衛生安全指引、數據收集機制、幼小銜接、家長參與和教育計劃等方面予以體現。檢視現時的澳門幼兒教育，發現仍有不少值得完善的地方，政府需加以重視。

在師生比方面，澳門在幼兒、小學及中學階段都實施優化班師比津貼，只要學校符合班師比例便可獲得相應的資助津貼。幼兒教育自 2014/2015 學年至今一直實行三級班師比 1:1.9，即 1 個學生配有 1.9 名老師，與小學階段三級優化班師比 1:2.2 和中學階段四級優化班師比 1:2.7 相比，仍有一定的差距。隨著近年出生率不斷上升，幼兒學生人數及班級數逐年增多，家長對幼兒教育的越來越重視，期望越來越高，以 1:1.9 的幼兒教師配備，根本未能滿足幼兒教育發展的需要。以中國內地為例，幼兒教育現時推行“三教輪保”，即班級中必須配備 3 位幼兒教師。反觀澳門，以現時幼教的班師比，幼兒教師除要擔負多元化的活動教學，還要兼顧保育工作，工作是十分繁重。此外，特區政府每年對各教育階段免費教育津貼逐年增加，雖然增幅不一定是幼兒教育階段最少，但相較於其他教育階段，其差距卻是逐年增大。

優質幼兒教育的持續發展必須有適切長遠的規劃，幼兒教育是奠定個人品格、公民質素、學習態度和身、心、社、靈各方面發展的重要基石，幼兒期是個體社會化發展的重要時期，我們必須要高度重視幼兒教育，建議當局優化幼兒教育的班師比，增加幼兒教育階段人力資源；增加幼兒教育階段每班免費教育津貼，保障適齡幼兒接受優質的教育，為本澳培育未來優秀人才奠定更理想的根基。

何潤生議員

近日，社會高度關注初級法院正式宣告非凡航空破產案歸檔一事，更憂慮非凡航空拖欠特區政府工商業發展基金的二億一千二百萬元貸款是否已付諸流水，事件更暴露出當年特區政府批核貸款程序粗疏，甚或可謂疑點重重。最終，當局決定重新審檢“非凡”個案，包括有關貸款的審批程序及後續的追討程序，並基於公平公正考慮，決定將相關卷宗移送廉政公署調查。本人相信此舉是社會所樂見，亦有助釐清社會各界對事件的種種質疑。

而“非凡”事件亦再次引起社會對於政府善用公帑問題的高度關注。事實上，政府使用公帑的歷史可謂劣跡斑斑，一直被居民批評是“大花筒”，質疑政府財大氣粗、「洗腳唔抹腳」，不時真金白銀大灑公帑後卻換來雞肋般的服務，又或慣常以公帑為爭議性問題“埋單”。如：特區政府於2005年主辦東亞運動會總支出由原本的7億多元增至近13億元，超支逾8成；北安碼頭由預算5億8千多萬增至38億元，造價翻逾6.5倍；澳門大學橫琴校區總建造費超過102億元，較最初預算的58億元超支達44億。又如2013年有線電視與公天的爭議，政府向有線電視支付380萬的一次性費用，其後每月付款98萬作維修費，至2014年4月有線合約期滿，當時社會普遍批評政府“賠了夫人又折兵”，共花費逾1,200萬公帑為事件“埋單”。又以輕軌項目為例，政府與輕軌車廠原承建商在施工上有爭議，導致停工多時，最終雙方不得不提前解約，結果車廠不僅未能按計劃於2016年落成，政府還要向原承建商賠償8,500萬元，同時亦衍生輕軌車廂的存倉費、保養費及保險費等共約7億元開支。而輕軌第一期工程估算由最初2007年預算的42億元，大幅增至現時的164億元，且工程尚未封頂，亦未包含澳門路段等費用，實在不敢想像特區政府最終需要付出多少公帑為整個輕軌項目埋單。加之，終審法院近日又裁決政府敗訴，需重新計算被邀請競投輕軌車廠上蓋工程各公司的標書得分，令輕軌氹仔段明年能否順利通車再添變數，社會亦憂慮會否再令車廠工程延誤而產生高額費用，又或因政府敗訴而需要再運用公帑為事件“埋單”。

隨着本澳經濟及社會急速發展，公共財政收入、盈餘和儲備均日益增加，面對充裕的庫房，特區政府在運用公帑的時候實應更加慎重，確保用得其所，甚至用得物有所值，絕不能抱着“可以用錢解決的問題就不是問題”的心態及思維，任由“公帑埋單”事件一而再、再而三地不斷重演，浪費公帑之余，亦窒礙政府施政，更影響民生政策，最終令市民受害。

所以，本人深切期望，特區政府各部門乃至每一位主事的官員，能夠認真反思我們今天所得的財政盈餘，全部都是納稅人的血汗錢，是全體澳門市民共同努力的成果。本人亦再次促請特區政府，為澳門整體社會的長遠利益，必須認真總結經驗、吸取教訓，適時完善公共財政管理和監督機制，緊守財政紀律、善用公帑，絕不能再輕率地大灑金錢。作為負責任的政府，實應珍惜並善用每一分每一毫的公帑，致

力提升本澳公共服務的質素和效率、全力扶助弱勢社群，以及在城市基建和人力資源等範疇作出有利澳門可持續發展、具正面效益的施政舉措。

2018年07月30日 議程前發言

吳國昌議員

### 及早刪除民防法法案惡性枝節條文

在天鴿災難後檢討加強民防體制本是理所當然，但特區政府籌備民防綱要法，卻在公開諮詢中插入特設散佈謠言刑罪和規定傳媒發放政府資訊等建議，引起民意反彈。

必須指出現行刑法典本已存在針對散佈謠言的刑罪設定，例如：刑法典第二九五條針對危險訊號謠言的刑罰，刑法典二七六及二七八條針對構成交通運輸危險謠言的刑罰，以及刑法典第一七四條針對損害他人謠言的刑罰。特區政府應當透過正面的公民教育推廣這些刑法既存的罪刑設定和嚴格執法，藉以遏止危害公眾安全的謠言，而不應倉猝另制刑罪，反而產生既損害言論自由又足以導致市民在災難環境中不敢傳達涉嫌危險及避險的警示而可能引致不幸的效果。

在天鴿災難中，市民抱怨政府的是政府不能及時判斷危險情況提供避險指示，而並非傳媒不肯傳達政府的資訊。特區政府今後民防工作應當著重加強的是政府及時判斷危險情況提供避險指示的能力，而本地公營的電台電視以及公眾傳媒無須強制干擾傳媒的編採自由亦已樂意配合傳達政府有意義的資訊。

因此，特區政府應當剔除特設散佈謠言刑罪和規定傳媒發放政府資訊等引致民意反彈的枝節建議，及早繼續推動民防綱要法，切實加強民防體制。

區錦新議員

### 當局決策失誤 市民飽受折騰

政府計劃在路氹興建兩個“臨時危險品儲存倉”，集中儲存及管理各類危險品，直至找到“永久倉”。只是，在一個規劃為六萬人口的社區附近設「中途倉」，決策恰當嗎？

據消防局長梁毓森表示，現時本澳常用的危險品包括乙炔(風煤)、氫氣和硫酸等，零散儲存在工廈和地盤，當局希望找地方集中管理，業界反映日常使用乙炔有3,000支，相信上述危險品儲存倉建成後，能滿足業界日常需要。問題是，為了滿足業界需要，而將危險品集中在一個規劃為六萬人的社區附近合理嗎？

當局雖然說，這只是臨時的，將來找到永久場地會搬走。但「臨時」要多久？

澳門半島在青洲近跨工區設了個臨時的危險品中途倉，青洲區居民早就怨聲載道，為這個極為接近民居的「中途倉」而憂心忡忡。居民要盡快將這個臨時了十五年的危險倉搬走。

事實上，居民的憂慮不是沒有道理的。十五年前的某個晚上（後天就是剛好十五周年），原設於青洲山旁的危險品倉庫，因為鄰近一個非法危險品倉庫發生爆炸而幾乎被波及，青洲居民以致全澳居民都抹一把汗。事件也引起了澳門各界關注易燃品儲存倉的設立地點和監管問題。事後，當局就把青洲山旁的中途倉遷到現時的臨時中途倉，結果這個「臨時」，就臨時了十五年。

本人認為，作為一個城市，危險品儲存倉確有其設立的必要，但我反對在民居附近設立危險品儲存倉庫，不論是青洲還是石排灣，我都反對。本人認為，青洲的石油燃料中途倉，已根本沒有必要保留。

為何要有中途倉？當年得一條大橋，要由九澳石油氣倉運到澳門市區交通不便，所以才要在青洲建個中途倉方便燃料公司。但幾十年後的今日，澳門與離島之間大橋都有三條，往返方便，根本沒有設中途倉的必要。所以，應讓石油氣等燃料集中儲於九澳的石油燃料倉庫。若有需要亦只適宜原地擴建，而不應再到處覓地建中途倉。與此同時，對其他危險品的儲存倉，若當局確實認為有集中管理的必要，也應選址於九澳石油燃料儲存倉附近，以便集中管理。這比之不斷的「臨時」，又不斷覓地應對居民和業界的的要求，是更合理更經濟更一勞永逸的解決問題。

當局不要再因為決策失誤而不斷折騰市民了！

蘇嘉豪議員

### 借錢唔使還，特區大水魚——非凡兩億爛數誰人負責？

「忠告：借錢梗要還，咪比錢中介。」市民每天打開香港的電視，都聽到這句官方對放債人的廣告規範。但在澳門，因為非凡航空兩億貸款不翼而飛的醜聞，網民也創作了一句：「借錢唔使還，特區大水魚。」用來諷刺特區基金中門大開，隨便便讓私人企業予取予攜。

非凡事件無疑是何厚鏵政府遺留的爛攤子，無論現屆官員如何砌詞——例如歸究當年世界經濟極度不穩——但他們應該都非常清楚，這根本無法說服公眾理解這筆離奇的鉅額貸款。工商業發展基金的監督實體是行政長官，其有權核准基金的管理帳目、財務管理計劃等等。非凡航空在2008至2009年間分5期獲得的貸款，總數高達2億1,200萬元。根據〈公共財政管理制度〉行政法規第56條，工商基金僅有權最多批給50萬元，換言之，非凡的兩億貸款必須經時任行政長官批給。

當年的批給理由是「有助促進澳門特區經濟發展的行業投資項目及活動」，但具體來說，當年身陷財困的非凡如何滿足上述條件？而上述條件如此空泛，又有何詳細的評定指標？相信只有時任行政長官最為清楚。更難理解的是，即使現行的中小企援助計劃，援助上限只是60萬元，尚且規定受惠人必須向工商基金簽發一張本票，本票上的金額與獲援助金額一致，以擔保履行還款責任；但非凡當年借走兩億公幣的同時，居然只是簽發5張無法在銀行兌現的「借據」，這與當年時任經濟財政司司長的公開說法有很大出入。況且，其擔保人鷹揚航空於香港註冊，更有過半數股東是國際「避稅天堂」的離岸公司，一旦出事便極難追討。

非凡是工商基金歷年來唯一批出鉅額貸款的對象，也是唯一單憑幾張不能兌現的「借據」便可獲批貸款的企業。種種跡象顯示，這兩億貸款似乎是當年政府為其「度身訂造」的，時任行政長官與公司執行董事的親屬關係難免遭到質疑。事件的特殊和離奇，絕不能以一句「金融海嘯要穩定經濟」解釋作罷。現屆官員辯稱，作為負責任的政府，都應該出手協助航空業界渡過難關，而當年世界各地例如內地和瑞士，都有提供數以億計的航空業援助。難道金融海嘯當前，為了不切實際的援助，政府基金便可以為所欲為？難道其他國家都完全無需審視企業的財政能力，即使毫無實際的還款擔保和抵押，仍然批出過億援助？這是難以置信的。

今天的特區政府，針對普通市民哪怕只是一千幾百元罰款，都會依法窮追，但面對過億欠款，卻是束手無策、完全無符，這是一個極壞的示範。如今，非凡破產程序已經走完，作為擔保人的鷹揚又借用制度漏洞避走香港，儘管這筆兩億「爛數」，是往屆政府留下的「蘇州屎」，但特區政府只有一個，新官不能不理舊帳。「向前改進基金制度」固然重要，但總不能一再成為逃避查清過去事實、追究過去責任的「擋箭牌」。

事到如今，當局最低限度應該滿足公眾的知情權，儘快將當年所有與非凡貸款審批程序有關的報告和文件，以及非凡當年申請貸款前後與政府之間的往來信件，全部攤在枱面，與公眾共同檢閱箇中誰人需要為此承擔行政、法律和政治責任。

2018年07月30日 議程前發言

胡祖杰議員

### 檢視澳門城市總體規劃發展方向

主席、各位同事，大家下午好！

在2013年三月一日生效的《城市規劃法》，市民大眾期待政府可以站在公平、公正且具前瞻性的角度去規劃本澳的每一塊土地，透過公開諮詢讓市民大眾有機會參與，並發表各人不同的意見。

講到規劃或多或少涉及大眾利益外，尚有私人利益或財產的保護，這些對社會未來的可持續發展有著非常重要的意義。城市總體規劃是都市未來發展的基本藍圖，由於澳門腹地小，土地資源短缺，新城填海區的發展規劃也成為澳改善生活素質重要的一環。因此，社會上一直都期望政府儘早公佈城市總體規劃發展方向及藍圖，讓市民了解各區的未來發展規劃，及早規劃自身的發展需要。

政府於今年初把編製澳門總體規劃的服務作出判給，按照服務內容，主要根據《城市規劃法》進行總體規劃草案的編製工作，並需按照《城市規劃法施行細則》及相關行政指引進行諮詢準備工作向公眾諮詢。現階段應該是時候提出具備條件的規劃草案向公眾諮詢，才能趕得及在2019年把本澳城市總體規劃出台。編製澳門總體規劃應以本地居民為本，應由本澳規劃、建築及工程專業共同參與，並收集本地居民的意見；按本地居民的生活方式及以科學手段，建立具本地特式及前瞻性的可持續性發展的都市；基於澳門在區域上的定位，以及訂定城市的整體空間結構及其土地使用分區，宜對公共基礎設施作出合理部署，如公共交通匯站、公共醫院設施、公共圖書館、污水處理廠、垃圾堆填區、垃圾焚化爐、變電站、危險品儲存倉，抑或墓園以至火化場等都是城市發展不可或缺的一個重要部份。

城市總體規劃應由城市區域功能分區、明確未來定位發展而作出，並應配合區域合作的可持續發展政策；澳門正處於變革及創新性階段，如何讓本澳居民有目標和期待性地，因應政策而作出自身未來的規劃？

因此，本人有三點建議如下：

城市發展是可持續性的，城市規劃對未來城市的發展至為重要，在編製總體規劃時，最重要是對意見收集的方式及公眾參與的形式要到位，相關政策部門應全盤並及早向全澳市民公開說明，多作宣傳，讓公眾積極參與，廣納民意，科學考量，以增加居民的認同；

城市基礎設施會隨著人口不斷增加及預測會有所調整，相關政策部門要經常主動落區向居民講解政策及如何有效落實，亦有利制定政策部門直接了解民意，實施有效的政策；

配合港珠澳大橋的通車，更緊密與大灣區內各市的聯繫，聯合香港和珠海探討跨區合作建設城市基礎設施，如大型污水處理廠、垃圾焚化爐及其他公共設施等；以便及早規劃，前瞻未來發展的方向。

多謝主席，多謝各位同事！

梁安琪議員

港珠澳大橋即將交付啟用，標誌着粵港澳大灣區在基建尤其是道路網絡上進一步地完善及緊密融合，對澳門的交通配套亦提出了新挑戰。過去當局雖然有介紹過港珠澳大橋跨境通行政策，但均屬於短期措施，至於未來的中長期交通安排和規劃，則至今未有明確向外公佈，讓人感覺澳門對粵港澳大灣區融合在道路網絡的配合上，缺乏主動性和積極性，更沒有前瞻規劃與構想。

當局曾表示，預計港珠澳大橋通車後的車流量至 2020 年底會增 24%車流量，不少市民擔心通車後本澳尤其是北區會出現交通擠塞情況，但當局除了表示會在連接橋和友誼圓形地之間裝紅綠燈加以疏導，並會逐漸解決周邊塞車黑點，至於長遠的改善方案則仍在研究中，除此之外，許多交通安排仍未能清晰，如澳氹第 4 條跨海通道自 2015 年確定採用大橋方式後至今未有進一步的規劃，當局則表示沒能力提出時間表。

事實上，澳門自身的交通問題層出不窮，遭人詬病，多年來友誼圓形地與關閘一帶的交通狀況市民亦深有體會，不少市民質疑港珠澳大橋建設工程及新城填海工程均耗時多年，可預見增多的車流量及交通壓力亦會接踵而至，但多年來卻未見當局有何未雨綢繆的周詳規劃，現時區區幾個短期措施，真的能解決屆時的交通問題嗎？實在令人疑慮。

面對未來可能出現的交通困境，當局應盡快提出可行的全盤改善方案及落實措施，並公開透明地向市民公佈，包括日後整合的發財巴路線及巴士路線等，讓市民能清晰知曉未來的交通佈局。此外，透過高科技的智能建設充分且全面地使用到交通和道路規劃，當局可參考世界各地的經驗，再結合自身的形勢及澳門實際的道路情況，引進或採用不同的智慧型工具，如利用手機應用程序，查看各區街道車流及停車位狀況等，通過智慧型工具有效地解決或減輕澳門現有的交通壓力。本澳地少路窄，缺乏建設大型集體運輸工具及疏通大量車流的經驗，在建設粵港澳大灣區的大好形勢下，正好可以借鑒粵港澳大灣區其他城市的經驗，為澳門的交通問題提供更多的意見與技術，發揮粵港澳大灣區互補不足的優勢，從而改善本澳的交通環境。

施家倫議員

### 促政府制訂厭惡性設施整體規劃

危險品儲存倉、燃料中途倉等等倉庫，由於會對附近安全構成一定威脅，通常被稱為“厭惡性設施”。多年來，因為居民反對在居所附近興建這類設施，當局一直採用建設臨時性設施的方式來暫時安置這些倉庫，比如青洲的燃料中途倉；分散於各地盤及工廈內的危險品倉庫都是臨時性的。但是，這種“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的現象，其中涉及種種問題。

好似臨時性的設施之後很大可能要被拆除或進行改建，公帑的重複投入，必定造成嚴重的浪費；而這些臨時設施，往往周圍的環境、相關的配套存在缺陷，安全隱患較大，比如○三年青洲易燃物品中途倉就發生了爆炸，一五年黑沙環石油庫附近也出現了火警；另外，根據過往經驗，這些臨時倉庫往往建完後就長時間使用，有的甚至用了十幾年仍未見搬遷計劃，周邊居民長期在擔驚受怕中度過。

其實，這種常態化興建臨時“厭惡性設施”的做法，就是政府變相地拖延問題的一種表現，其本質是沒有擔當、不負責任。這就好像最近政府又計劃在路氹興建兩個“臨時危險品儲存倉”，將目前分散於地盤及工廈內的危險品集中管理，一時間引起了附近居民的強烈反對。很多居民都反映，引起他們不滿的並不是政府要把目前分散儲存的危險品集中起來統一管理，而是政府不負責任的態度，發現了危險品倉儲的安全隱患，卻沒有決心從根本上解決問題，進行科學城市規劃，嚴謹進行環評，開誠佈公諮詢，而是又按照以往一貫做法建一個臨時性倉儲，好似擺一個定時炸彈一樣，不知何時可搬走，令人毫無安全感。

社會在發展的過程中，公共設施整體規劃爲了配合一些大型建設，不時作出適當的調整，例如臨時興建一些輔助設施等，是無可厚非的，但是，絕不應本末倒置，以臨時設施爲擋箭牌，擱置進行公共設施的整體規劃。這是徹徹底底的懶政、不作為。

“厭惡性設施”是重要的公共設施，關乎廣大市民的健康和安全，本人認爲特區政府應當要摒棄“見步行步”、應付了事的思維方式，用更加長遠的眼光，未雨綢繆、全盤考量，盡快制訂出全澳範圍內“厭惡性設施”的整體規劃，並有條不紊地付諸落實。

對於目前社會爭議較大的臨時危險品儲存倉選址問題，本人也建議政府要有更前瞻性的思維，找尋更合適的地點，或可在填海區等遠離民居處，一次過興建可以儲存各類危險品的永久性設施，一勞永逸亦可免除居民的擔憂。

宋碧琪議員

### “海一居”事件敲警鐘 修改完善《樓花法》迫眉睫

“海一居”事件發生以來，購買樓花的安全保障問題越來越受關注及重視。2013年《樓花法》生效之後，規定樓花必須獲得預先許可才能銷售，避免發展商“爛尾”或一屋多賣，對小買家的確帶來一定保障。但事實上，從現實情況下，仍有不少問題監管真空，存在諸多漏洞，有修改空間。目前來看，樓花銷售價格、銷售對象尚且沒有規管，缺乏對發展商預售樓花的資產限制等等，留有很大隱患，值得警惕檢討。

一方面，目前擠牙膏式的售樓模式，已成為樓價高企的隱形推手。現時《樓花法》並無規定樓花的推出時間、數量等基本要求，導致有些發展商有了更多自由空間，在推出新盤時往往不會一次性全部退出，而是公開一小部分觀望市場反應後，再擠牙膏式決定是否推出剩餘的單位。目的在於製造房源緊張氛圍，刺激買家爭相上樓。當然，作為一種樓市銷售行為，銷售方式無過錯之分，但客觀上確實會造成了樓市供不應求假像，促使買家產生恐慌心理，無形中推動了樓價上升，甚至促成不少投機者的“炒樓”行為。

面對樓市亂象，香港同樣遭受擠牙膏方式售樓的困擾，但是處理效率卻快過澳門好多。針對發展商惜售樓盤、擠牙膏式推售問題，港府出手推出徵收一手空置稅等新規定，最終確實見到實效，幾個新盤最終加快速度開賣。再有，對於銷售樓花，港府也規定，每次推售的住宅單位數目，不能少於有關“預售樓花同意書”所涵蓋的住宅單位總數的20%，否則會被撤銷有關預售同意書。足見政府打擊囤盤的決心，防止發展商擠牙膏式賣樓。

另外，就是樓花銷售過程中，對發展商資產無限制規管的問題，海一居退款方案細節已經證明，這一漏洞已經被一些無良發展商利用。事實上，不少樓花買家也擔心發展項目出現爛尾或其他情況，發展商早早轉移公司資產，造成無能力賠償假像，最終小業主投入資金石沉大海，落得血本無歸結果，合法權益無法得到保障。

鄰近地區樓花監管方面早已規定樓花款項必須“專項專用”，而本澳仍然未獲當局足夠重視。現時，《樓花法》實施接近五年，發揮的作用值得肯定，但當中存

在的漏洞同樣十分明顯，“海一居”事件敲響警鐘，當前儘快檢討完善《樓花法》現行監管機制迫在眉睫。本人認為，有關部門應當儘快邀請業界、社會人士代表等共同探討，抓緊啟動《樓花法》的檢討修訂工作，結合行業運作實際以及社會安居迫切需求，參考外地有關經驗做法，進一步制定完善符合本澳市場的法規政策，避免擠牙膏式售樓，甚至抬高樓價；同時，為最大降低風險，應加快制定推出本澳的樓花預售資金管理等制度，不斷完善樓花銷售市場，保障買賣雙方共同權益，避免出現下一個“海一居”。

## 高天賜議員 2018 年 7 月 30 日議程前發言 “特區病了”

“非凡航空”醜聞始於 2008、2009 年。當時，政府無視該航空公司的“財務健康狀況”，不顧是否有銀行擔保，就借出 2.12 億元貸款。

所涉公帑金額之巨大，違法亂紀跡象之明顯，任何一個負責任的政府都會對此案謹慎調查。但是，澳門政府一如既往，掩人耳目，企圖誣騙社會有朝一日可以收回這 2.12 億元貸款。

現在，批出這 2.12 億貸款的主要負責人有的退休、有的離職。

這種先退休再調查已是政府的慣用拖延伎倆，氣象局前局長、文化局前局長、運輸工務司前司長、辦公室主任、局長，數不勝數。要訣就是趁大權在握，將醜聞“捂”在“地毯下”。

主席、各位同事，偌大的醜聞拖了十多年，現在才告訴社會已經無計可施，2.12 億追不回來了，豈有此理？

主席、各位同事，普通市民如果未繳交通罰款，未按要求出庭作證，或被因為“雞毛蒜皮”被法院傳喚，都會在進入或離開澳門時被攔住，公理何在？

主席、各位同事，為何在澳門有某些人可享有特別待遇，恃着與政府高官的「優越關係」可以「花掉」公帑 2 億 1 千 2 百萬元，然後還故弄玄虛置身事外。

主席、各位同事，澳門特區經已成立 18 年，但試問我們身處的是怎樣的一個社會，竟有手執公權力的管治者因被視為「不可侵犯」而不需受到處罰？

澳門是彈丸之地，消息可透過社交網絡快速地傳播開去，因此，無論市民或社會傳播媒體都日漸了解在澳門這個地方所發生的一切事情。

然而，行政當局是否可透過扼殺“言論自由”便可解決所遇到的問題？將謠言和傳聞刑事化是否解決問題的最佳方法？具管治能力和透明的政府從來不畏懼謠言和傳聞。

在澳門，素來都有各種謠言和傳聞流傳，現在的問題在於政府管治的可信度，以

及市民大眾是否相信政府透過不同官方渠道向外發放的消息。

「非凡航空」爆出的醜聞，只是眾多因不當使用公帑而引發的醜聞的其中之一，因為公帑的使用不受外部和獨立的監管，此外，經常出現的預算超支情況更罕見會被徹查，以找出官方採購所支付的金額為何遠較其他高昂的原因，同時查明當中數額誇張且荒謬的傭金落到誰的腰包去。

大家只需看看社交網絡便得知市民大眾對於政府最高負責人的信任程度有多低。

正因如此，我才一直要求主要官員要承擔政治責任。當司長和行政長官犯下嚴重錯誤時，他們僅因為手握行政大權就可安枕無憂，那麼司長到底憑什麼向每年都要接受評核的領導主管人員追究紀律責任？

主席、各位同事，澳門特區生病了。對於影響政府且開始蔓延至司法和立法體系的嚴重疾病，靠特區庫房中那數十億是不能治癒的。我十分擔心出現這些干預；該兩個體系被利用以達致某人的政治目的；又或隨著特首選舉各群體之間越演越烈的鬥爭。因此我才說特區現在病了。

越接近特首選舉及賭牌和副牌的批給續期，剛才所講的鬥爭就越見明顯，甚至在立法會中亦可看到。這對於澳門特區和市民而言並不健康。

最後，主席、立法會執行委員會，以及各位同事，我呼籲大家為社會、為政府、為法院樹立一個好榜樣：我們在座各位的工作是完全透明和誠實的、立法會的各個委員會都沒有任何事情需要隱瞞，而且不論是對市民，抑或是對負有將在這個民眾議堂中所發生的一切向外報告這一重要職責和使命的媒體，它的大門一直都是開著的！請大家三思。

鄭安庭議員

主席、各位同事，

下午好！

政府近日表示計劃於路環蓮花海濱大馬路及西堤馬路 2 幅土地興建臨時危險品儲存倉，有石排灣的居民向本人反映，相關選址距離民居僅約 200 米，猶如“定時炸彈”，擔心居住安全受到威脅，並強烈不滿政府在計劃及諮詢不足的情況下“自把自為”，罔顧社會意見。

2003 年青州易燃物品中途倉爆炸、2015 年黑沙環石油庫爆炸起火，2011 年國際中心食肆疑石油氣泄露爆炸，到最近的百利新邨食店石油氣爆炸事件，都說明危險品事故一旦發生，必定會造成巨大的影響，而發生意外的風險也十分之高。若危險品儲存倉與民居相鄰，一旦發生事故，居民生命財產難保。雖然政府此次提出在路環興建臨時儲存倉，一定程度上分散了目前危險品集中在青州及黑沙環的風險，但隨着路氹區，尤其是石排灣一帶的樓宇相繼落成，公共設施日益完善，居住人口開始增多，此次選址豈不是又在另一個民居密集地區安放一個計時炸彈？

另外，市民對政府此次選址存在許多疑問：第一，該選址是否與日後將於附近興建的教育設施或其他公共設施等保持安全的距離？第二，雖然政府表示選址“相對”遠離民居，但公眾並不知道當局有否評估，一旦發生意外，所產生的氣爆是否會超過目前預計的距離而波及鄰近民居，而意外發生後又如何迅速疏散居民？第三，政府並沒有向公眾公佈該臨時倉將會儲存的危險品種類是否有限制，以及總量有否設上限，對於危險品的監管、巡查、執罰又屬哪個部門統一管理？政府應及時、透明地公佈相關資訊，解答居民擔憂的問題，而並非單純地表示會做好安全設計就能夠釋除居民的憂慮。加上政府目前對永久危險品儲存倉地址的態度模稜兩可，曾承諾搬走毗鄰青州公屋群的臨時燃料中途倉亦歷經近十年，仍未有具體的搬遷規劃和時間表，令居民擔心在路氹興建的儲存倉亦會“臨時”變“長期”，甚至變成“永久”，更讓居民對政府缺乏信任。

政府近日來提出的厭惡性設施選址多次引起社會強烈反彈，最主要的原因在於本澳至今仍未有一套完整的總體城市規劃，只是簡單地“見縫插針”，加上在沒有提前提供資訊及徵詢社會意見的情況下突然公佈，讓居民產生強烈的心理抗拒。為居民提供安全、宜居的居住環境，厭惡性設施撤離民居是必然的，政府應充分聽取社會意見，儘快定出具前瞻性的城市總體規劃，才能避免政府決策與社會意見產生強烈的衝突，更好地完善及增設社會必要的公共設施以配合澳門未來的發展需要。

麥瑞權議員

### 市民問：海上遊幾時有？

特區政府在二〇一八年施政報告中提出支持業界推出海上觀光航線等旅遊產品，創建澳門海上遊品牌。據媒體報道：「海上遊項目涉及跨部門合作，期望今年第三季可推出。與投資方做了大量工作，包括研究海岸線上落客選點，澳門半島，氹仔及路環都有，路環碼頭為其中一個上落點，氹仔方面可能需要動用本身碼頭現有的設施，在澳門半島上落點，局方認為媽閣對出的地方較理想，但有很多技術上的問題需要解決，望與本土海上歷史有關連的景點互相呼應，務求旅客上岸後可以參觀周邊的景點。」

對於海上游及出行問題，有好多市民建議可恢復澳門過往曾有一條由媽閣到氹仔及路環碼頭的海上交通航線，因為現時路環碼頭依然保持原貌及能夠運作，又是著名的旅遊景點之一，倘若恢復上述的航線，則既可以為本澳增添多元化的旅遊元素，又可讓市民及旅客帶來海上游的樂趣和多一個出行的選擇。

然而，有市民反映，目前為止政府的海上旅遊推廣項目，除了澳門與中山共同開發遊艇自由行之外，其他的項目至今仍未有進一步的消息及新的進展，正如由媽閣到氹仔及路環碼頭的海上交通航線，也仍然未有具體實施的時間表，令市民質疑行政當局跨部門協商的績效，以及是否有“急市民所急”，盡快為市民及旅客提供多一個休閒出行的選擇呢？

陳華強議員

## 法律人工智能

構建智慧城市為特區政府「五年規劃」中重要內容，特區政府去年與阿里巴巴集團簽署了《構建智慧城市戰略合作框架協議》，希望借助阿里巴巴集團的雲計算技術的優勢，促進澳門特區逐步轉型為全新的智慧城市。現時，本澳 GDP 雖已扭轉頹勢，但是促進經濟適度多元化，仍然需要澳門社會各界的努力。

構建智慧城市，讓澳門搭上「互聯網+」的快車、融入「粵港澳大灣區」的發展，是一個龐大的工程，需要「硬件」，即網絡基礎設施的建設與「軟件」，即配套法律法規的制定與修改，協同發力。

硬件方面，從歷史發展來看，本澳接入「4G 時代」較鄰近地區晚，網絡質素也不盡如人意，面對即將到來的「5G 時代」，澳門更應該在網絡基礎設施方面做好充足的準備。在 06 月 05 日的「澳門基礎設施發展策略及重點領域建設公開諮詢會」上，亦有相關電訊企業的人士提及，目前本澳相關法律法規、政策對於電訊企業在大廈天台上安裝基站設施沒有支持。說明現時「軟件」也已經跟不上新技術的發展，應對其進行系統性的修正。

例如第 8/2005 號法律（個人資料保護法）在制定之時，大數據分析和雲計算技術並沒有出現，因此，也就沒有考慮到在運用這些技術之時應當注意新情況和新問題。歐盟在 5 月底正式生效的《通用數據保護條例》（General Data Protection Regulation，簡稱 GDPR）為本澳個人資料保護法的修改提出了很好的範本。

又如第 2/2012 號法律（公共地方錄像監視法律制度），在制定之時沒有考慮到未來 AI 技術，即人工智能技術的發展。現時，基於 AI、人臉識別等技術越來越多地被用於安保、司法領域中。從犯罪高發地預測到潛在罪犯預警，從協助審訊嫌疑人到輔助司法量刑，利用機器學習和深度學習算法預防和打擊犯罪逐漸進入大眾的認知範圍，人工智能技術在該領域中有著大展拳腳的廣闊空間。因此，相應的法律規範應盡早制定。

建議特區政府可以根據本澳實際情況，針對在「互聯網+」及「人工智能」時代的新特點，系統性修改相關法律法規，甚至可以創設「數據權」等新型權利以便更好的保護市民的合法權利、促進智慧城市的建設與發展。

林玉鳳議員

**主題：關於員工請病假的問題**

生病就要請假，這是常理。然而，對於不少奔波勞碌的打工仔而言，有時候病了要請假，原來也不是一件簡單的事。我想舉兩個自己接觸過的求助個案作為例子。

第一個個案，是有一位求助人，她的弟弟因為病了想請假，但他求診的是私家醫生，即使開出病假紙，公司亦不受理，只接受鏡湖和山頂醫院的。因為目前政府也只承認山頂、鏡湖、科大、銀葵等幾間醫院所開立的醫療證明，《勞動法》亦賦予僱主選擇指定診所的權利，故此不少私人企業也如此效仿。事主可能因為害怕被解僱、情面上過意不去、或害怕受到日後公司苛刻的對待等種種原因，最後唯有「頂硬上」，帶病返工，結果在當值期間不適送院，搶救無效，不幸離世。求助人希望為弟弟討回公道，曾經向勞工局求助，但當局表示，他的病並非工作所導致，也不符合法例中有關「工作意外」的概念，因而不受理。而她無法證明弟弟的離世是與堅持上班直接相關，即使透過民事訴訟亦難以得直。事實上，有不少人生病了，如果不嚴重，也寧願去看私家醫生，因為一旦去大醫院就診，往往要輪候極長時間，分分鐘連在家休養的時間都沒有了。

就算循規蹈矩，去公立醫院開病假紙又如何？另一個個案的求助人，他因為工傷到山頂醫院就診，其後要開立醫療報告請假及申請保險賠償。他才發現原來現在去山頂及衛生局開醫生紙，每張要價 225 元，醫藥費和診費也才 200 元，即使申請到保險賠償，也是得不償失。雖然說他是因為不知情，其實可以去鏡湖就診。但連作為基礎醫療系統的衛生中心開的醫生紙都如此昂貴，確實是不太便民。

近年政府推出了醫療券、擴大急診資助範圍(1)等政策，顯然也是想將病人儘量分流給私人醫療體系，減輕公立醫療系統的沉重求診壓力。但現在《勞動關係法》中既容許僱主只承認包括山頂的幾間醫院的醫療證明，而且公立醫療機構開出的醫生紙又索價高昂，對市民不太便利，這樣似乎難以貫徹政府公私營醫療分流政策的方針。希望政府日後能夠加強私營醫療體系的專業發展、完善監管體系，研究加強私家醫生醫療證明的認受性，從而便利市民，貫徹公私醫療體系的分流政策。

註腳：

(1) 《衛生局擴大非牟利醫療機構門診和鏡湖醫院急診受資助人群》，新聞局，2015年1月29日。